

Valko-Venäjä toukokuu 2009

Valko-Venäjä on siisti ja luonnonkaunis maa, Euroopan viimeiseksi diktatuuriksi mainittu. Päälimmäisiksi vaikutelmiksi jäivät venäläistyylinen palvelukulttuuri ja arkkitehtuuri sekä Suuren isänmaallisen sodan kaikkialla tuntuva varjo.

Matkamme oli pidennetty viikonloppu torstaista sunnuntaihin eli kolme yötä. Aika osoittautui ihan riittäväksi. Matkasuunnitelma oli simppelempi: perjantaina autolla maaseudulla ja lauantaina tutustumista Minskiin. Minsk on lähellä. Kilometrejä Riikaan kertyy 360 ja sieltä Minskiin 409. Esimerkiksi sunnuntain paluulento lähti Minskistä klo 8:20 ja perillä Helsingissä oltiin jo 11:30.

Matkaan lähdettiin ehkä vähän heikosti valmistautuen. Työkiireiden takia ei ollut aikaa notkua netissä ja lukea oppaita normaalia määrää. Nettitietojen mukaan viisumin saa kentältä ja mitään kutsua ei tarvita, jos matka on lyhyt ja hotelli on valmiiksi varattuna. Viisumitieto piti paikkansa, mutta Minskin lentokentällä saatiin sitten kuulla, että kutsu sittenkin tarvitaan. Ilman sitä ei ole maahan mitään asiaa. Ja sitä ei meillä ollut. Kun asiaa oli siinä puoli tuntia vatsattu, niin alkoi jo tuntua siltä, että joudumme lähtemään takaisin. Tulin siinä jossain välissä maininneeksi olevani Trade union officer, jolloin jokin kaluunamiehen ilmeessä muuttui. Ilmeisesti ammattiliitot ovat Valko-Venäjällä vähän toisenlaisia kuin Suomessa. Hetken aikaa näytti siltä, että joku paikallinen ammattiliitto tulee saamaan yllätysvieraan. Miekkosella alkoi olla selvästi kiinnostusta saada asiamme ratkaistuksi. Asia hoitui sitten muutaman puhelinoiton jälkeen lopulta niin, että joku matkatoimisto (virkailijan kaveri?) suostui kutsumaan meidät maahan nimelliseen 110 euron hintaan. Laskussa luki ”Visa support and Welcome”. Welcome tosiaan.

Matkaa lentokentältä kaupunkiin kertyi 50 km ja hintaa taksikyydille 40 taalaa. Hotellimme oli Oktyabrskaya, jonka nimeä en kertaakaan saanut lausutuksi oikein. Valinta meni ihan nappiin. Hotelli on ihan keskustassa presidentin palatsin viereinen talo, josta syystä alueella vallitsi esimerkillinen järjestys. Lukasenkaa ei nähty. Hotelli oli varmaan monen mielestä ollut 1970-luvulla hyvin hieno ja se oli varattu vain arvohenkilöiden käyttöön. Tunnelma oli juuri sellainen kuin tällä reissulla pitikin, ihanan kulahtanut. Hanat olivat normaalit, mutta huoneen lukitus oli jo sen verran kryptinen, ettei avautunut ilman apua. Minibaarin viinapullot olivat täysikokoisia. Aamiainen oli runsaahko, mutta jotenkin ei maistunut. Jos haluat aamulla kahvia, niin asetu istumaan heti kahvipannun viereen. Pikakahvipusseja tuodaan saliin kaksi kappaletta kerrallaan. Vesi on koko ajan loppu ja sitä tuodaan lisää litra kerrallaan. Vettä ja kahvia ei ole ikinä samanaikaisesti ja kun jompaakumpaa tulee niin kannattaa heti hyökätä ja varmistaa saanti.

Olimme vuokranneet auton Avis –vuokraamosta, jonka konttori sijaitti Belarus –hotellin kolmannessa kerroksessa tavallisessa hotellihuoneessa. Kummassakin hotellissa muuten paloi neljäsosa valoista ja toimi kolmasosa hisseistä – mukavaa, että ympäristövastuullisuus on ehtinyt jo tänne saakka. Virkailijaneiton säikähti pahasti, kun astuimme sisään. Olimme nähtävästi ensimmäiset asiakkaat viikkokausiin. Sen jälkeen alkoi vimmattu kaavakkeiden etsintä. Auto saatiin, mutta tankki oli lähes tyhjä. Missä siis lähin bensis? Navigaattorihönnöstöoppi oli mukana, kun siihen muka sisältyi Valko-Venäjän kartta. Kun karttaa ruvettiin tutkimaan, niin selvisi että vehje ei tiennyt maasta muuta kuin Minskin sijainnin, eikä sielläkään yhtään kadunnimeä bensiksistä puhumattakaan. Ei kun siis matkaan. Pienen paniikin jälkeen bensis vihdoin löytyi – kirjaimellisesti viime tipassa. Hanasta ei tullut kuitenkaan mitään. Bensa piti maksaa etukäteen, hinta oli noin 70 senttiä litra.

Vihdoin päästiin matkaan. Olin hotellista ostanut Valko-Venäjän kartan. Tienviitat olivat muuten selkeät, mutta paikannimet vaikuttivat jotenkin omituisilta. No nehän oli tietysti valkovenäjää, jota voisi luonnehtia vaikeutetuksi venäjäksi. Muistuttivat onneksi sen verran toisiaan, että emme enää ihmeemmin eksyneet (paitsi Minskissä takaisin tullessa kahdeksi tunniksi, kun ei löydetty Belarus –hotellia). Tiet olivat paikoin hyvät ja paikoin möykkyiset kuten Suomessakin. Viitat olivat hyvät ja tiennumeroilla pääsi jo pitkälle.

Ensimmäinen kohteemme oli Khatyn Minskistä 70 km pohjoiseen. Vuonna 1943 eräs partisaani ampui yhden saksalaisen. Tästä kostoksi saksalaiset keräsivät Khatyn –nimisen kylän kaikki 149 asukasta latoon ja polttivat heidät sinne elävältä. 75 heistä oli lapsia. Kylän paikalla on erittäin liikuttava muistomerkki. Jokaisen poltetun talon paikalla on matala betonimuuri talon seinien kohdalla ja keskellä savupiipun kokoinen ja muotoinen betonipilari, jonka huipulla kirkonkello. Pilarissa on kyltti, jossa on lueteltu talossa asuneiden nimet ja iät. Ladon paikalla on harjakaton muotoinen puolitoista metriä paksusta graniitista tehty paasi. Koko kylän pystyi selvästi hahmottamaan. Kirkonkellot soivat hiljalleen.

Paikkaa ei pidä sekoittaa Venäjällä Smolenskin lähellä sijaitsevaan Katyniin, josta saksalaiset löysivät 22 000:n neuvostoliittolaisten tappaman puolalaisen upseerin ja siviilin joukkohaudan. Toinen maailmansota eli täkäläisittäin Suuri isänmaallinen sota vaikuttaa täällä edelleen monin tavoin. 2,2 miljonaa ihmistä eli 25 % väestöstä kuoli. Muistomerkkejä ja hautoja kukkineen on kaikkialla. Mietin vaan, että minkähanlainen Suomi ja suomalaiset olisivat tänään, jos suomalaisista neljännes olisi tapettu koteihinsa – naiset ja lapsen mukaan lukien. Emme varmaan olisi samanlaisia. Valko-Venäjällähän kävi vielä niin, että naapurimaassa pamahtanut ydinvoimala heitti tänne pahimmat saasteensa. Maan rankan lähihistorian takia näille on valmis antamaan anteeksi aika paljon byrokratiaa ja hymyöntä palvelua.

Maaseutu on kaunista ja rehevää. Eläimistö on runsas, koska täällä ei esim. susia ja ilveksiä pelätä ja vihata samalla tavoin kuin Suomessa. Erikoisuutena on visentti, joka elää parilla luonnonsuojelualueella. Maa on yllättävän metsäinen. Täällä on retkeilyhenkiselle paljon nähtävää ja tekemistä. Maaseudulla asutaan kylissä, eli talot eivät ole hajallaan siellä täällä. Kylät ovat tosi pittoreskeja ulkoapäin katsottuna, lahopuun väriä, venäjän sinistä, vihreää ja sinapinkeltaista. Kauniita pikku kirkkoja. Loppupäivä ajeltiin ympäriinsä ilman sen kummenpaa päämäärää. Villisikoja yritin tähyttää silmä kovana, muttei tärpännyt.

Minsk tuhottiin lähes täysin toisessa maailmansodassa, joten siellä on hyvin vähän vanhoja rakennuksia. Sitä vastoin bulevardit ovat leveitä ja puistot ja aukiot suuria, kun ei ole tarvinnut maan hinnasta välittää. Siksi kaupunki onkin miellyttävän avara. Sovjet –arkkitehtuuri on mitä on. Ilmapiiri on hieman verkkaisempi kuin Suomessa. Kadut ovat siistejä ja kaikkialla vallitsee hyvä järjestys – jotain hyvää diktatuurissakin. Ruoka oli hyvää ja halpaa niissä paikoissa missä käytiin, asiakkaita oli kyllä vähänlaisesti. Ruokalistat olivat englanniksi, mutta muuten täällä ymmärretään englantia tosi surkeasti. Eräällekin tarjoilijalle, kun ilmoitin että ”we have no reservation”, niin hän ymmärsi, että meillä ei ole rahaa. Ja tämä oli se parhaiten kieltä osaava kolmas paikalle tullut henkilö. Ystävällisiä kyllä ja selvästi huomasi palvelun paranevan, kun ymmärsivät meidän olevan turisteja. Turisteja siis kaivataan tännekin. Venäjän kirjaimet kannattaa kyllä opetella. Kun kaikki on venäjäksi niin erottaa ainakin kylteistä, että mikä on museo ja mikä ministeriö. Museoista suosittelen Suuren isänmaallisen sodan museota (ei herkkämielisille).

Faktat: Asukkaita 9,7 miljoonaa, joista 81 % valkovenäläisiä, 11 % venäläisiä, 4 % puolalaisia, 2 % ukrainalaisia ja loput muita. Pinta-ala 207 600 km². Pääkaupunki Minsk (1,7 miljoonaa asukasta), muita kaupunkeja: Gomel, Brest, Vitebsk, Grodno ja Mogilev. Valuutta Valko-Venäjän rupla (kolme nollaa pois ja jaa kolmella). Aika GMT +2.

Matkamuistot: Päreistä tehty mandoliinin näköinen soitin kammottavien matkamuistojen kokoelmaan ja puukirstu kolikkokokoelmalle. Kolikoita ei saatu, ei vanhoja eikä uusia.

Bongot:

Valko-Venäjä A85/B115/C149

Kaupungit: Minsk, Borisov

Kaliningrad kesäkuu 2009

Kaliningrad on pieni irrallinen enklavi ja osa Venäjää Itämeren rannalla, entinen preussilainen Königsberg (per. 1286), joka toisen maailmansodan jälkeen siirtyi Neuvostoliitolle. Königsbergin historian merkkihenkilöitä olivat Frederik Suuri ja Immanuel Kant, joka on kaupunkiin myös haudattu. Kaliningradilla on huono maine: rikollisuutta, AIDSia, prostituutiota, ryöstöjä ja rähjäisyyttä. Kaliningrad ei ole enää maineensa veroinen vaan uusi turvallinen ja mielenkiintoinen matkakohde.

Olimme matkassa juhannuksena Harjuniemien/Nummeloiden kanssa siten, että meidän Harri tuli messiin omalta prätkäreissultaan sinne suoraan Puolasta. Majointu oli kolme yötä. Ohjelmanä oli ensimmäisenä päivänä tutustuminen kaupunkiin, toisena päivänä matka Kuurin kyntäälle ja lähtöpäivänä visiitti rannalla sijaitsevaan kylpyläkaupunkiin. Venäjän viisumisysteemi on tosi rasittava: vakuutuksista pitää olla erilliset todistukset, passissa kolme tyhjää sivua peräkanää ja hakemus pitää täyttää viimeisen päälle. Yksikin yliviivaus tai kynän vaihto teettää hakemuksen uudelleen. Sen jälkeen kun viisumit oli saatu, ei rajoilla ollut mitään ongelmia. Harrin osalta täytimme etukäteen nipun lomakkeita, jotka kuulemma revittiin heti rajalla vanhentuneina. Onneksi siellä oli joku tyttönen, joka täytti uudet paprut Harrin puolesta. Oiskohan minulla ollut sama sörväsi?

Hotellina meillä oli Hotelli Kaliningrad, jota voi vilpittömästi suositella. Sijainti oli suorastaan erinomainen ja muutkin fasiliteetit kohdallaan. Suoraan vastapäätä oli neuvostoaikana puretun Königsbergin linnan paikalle rakennettu Neuvostojen talo, jonka rakentaminen aloitettiin vuosikymmeniä sitten. Sitä ei ole vielä otettu käyttöön, koska se vajoaa surkeiden perustusten takia maahan. Paikalliset nimittävät sitä Monsteriksi (ja siltä se näyttääkin). Muutoinkin arkkitehtuuri kaupungissa on kolmijakoista: Königsbergin aikaisia keskiaikaisia rakennuksia, neuvostofunktionalismia ja uusrikkaiden ökytaloja sokin. Kaupunki tuhoutui pahoin toisessa maailmansodassa. Ikävin sotaan ja kaupunkiin liittyvä tarina oli Aleksander Guslovin lähtö satamasta sodan viime vaiheissa lapsineen ja potilaineen. Laivan upotti venäläinen sukellusvene Itämerellä ja surmansa sai muistaakseni 2400 ihmistä eli toista tuhatta enemmän kuin Titanicissa. Tästä ei liene tehty elokuvia, kun siellä eivät jalokivet säihkyneet eivätkä orkesterit soittaneet. Muita nähtävyyksiä: voiton aukio (entinen Hitlerin aukio), jossa soi klassinen musiikki sekä kaunis Tuomiokirkko, jonka tiiliarkkitehtuuri on hyvin omaperäinen.

Englannin kielen taito on ihmisillä heikko ja ruokalistat ovat pääosin yksinomaan venäjäksi. Saksalla satunnaisesti selviää ja kyrillisten kirjainten tuntemus auttaa. Meillä oli onneksi tulkki Tanja messissä, joka osaa venäjää ihan kiitettävästi. Mutta ilman Tanjaakin selviää viittilöimällä, yleiskielellä ja kuvasanakirjalla.

Kaliningrad on Venäjän erityisalue, jolla on vero- ja muita helpotuksia. Esimerkkinä juuri nyt Venäjällä kielletty uhkapeli, joka täällä on jatkossakin sallittua. On helppo ymmärtää, että Venäjä tekee jatkossakin kaikkensa, ettei täällä ihmeemmin innostuta esim. EU-hun liittymisestä. Niitäkin toiveita kyllä on. Venäjällä on laivastotukikohta Baltiskissa, joka on turisteilta edelleenkin suljettu alue. Lama ei täällä näy eikä tunnu.

Porukka on nuorta ja menevän näköistä. Hinnat ovat erittäin halvat: taksi minne vaan noin euron, kalja samaten. Ruokakin oli halpaa ja ihan asiallista. Missään vaiheessa – edes yöllä yksin ulkona kävellessä – ei tullut turvattomuuden tunnetta.

Toisena päivänä suuntasimme tilauskyydillä Kuurin kyntäälle. Kaliningradista etelään ja pohjoiseen on kaksi kapeaa hiekkakannasta: etelään olevan nimi on Veikselin kynnäs ja se on puoliksi Puolan kanssa ja pohjoiseen oleva Kuurin kynnäs on puoliksi Liettuan kanssa. Kynnäs oli luonnonkaunis ja vehmas. Ainoana haittapuolena oli, että sen läpi kulkeva tie ei missään vaiheessa kulkenut rantaa pitkin, vaan aina piti erikseen pysähtyä ja kävellä rannalle. Kyntään mantereeseen puolella oli upeita hiekkadyynejä, joista korkein oli 60 metriä. En jaksanut kiivetä, mutta siellä käyneet kertoivat, että se oli upea.

Luonto on rehevää ja asutusta oli harvakseltaan. Merkille pantavaa oli viljellyn maan vähäisyys. Niiden tilalla oli lupiinia ja ruohoa kasvavaa maastoa, josta ei saatu selville, että ovatko ne luonnonniittyjä vai kesantopeltoja. Olisi ollut hyvää laidunta, mutta lehmiä ja lampaita ei juuri näkynyt – liekö syynä erityisalueasema, jolloin on varaa pitää maata joutenkin. Täälläkin piti olla villisikoja, muttei nähty.

Kolmantena päivänä käytiin Svetlogorskin kaupungissa meren rannalla ennen koneelle lähtöä. Kaupunki on rantalomakohde, joka kuulemma muistuttaa Jaltaa. Ylärinteessä oli riveittäin matkamuistomyymlöitä, joiden lähes yksinomaista tuotteena oli halpa meripihka eri muodoissaan. Maailman meripihkatuotannosta 90 % tulee Kaliningradista. Rannassa oli vaatimatonta rivi lomahotelleja ja ravintoloita.

Kaiken kaikkiaan kokemus oli erittäin positiivinen ennako-odotuksiin nähden. Paikkaa voi suositella kaikille, jotka alkavat kyllästyä Tallinnaan, Pärnuun ja Riikaan. Jos ei jaksaa hoitaa järjestelyitä itse, niin esim. Lähialuematkat hoitaa koko homman kohtuulliseen hintaan. Lennot on lyhyet Riian kautta.

Faktat: Kaliningradin kaupungissa asukkaita 430 tuhatta, alueella 955 tuhatta, pinta-ala 15 100 km², aika GMT+2, valuutta Venäjän rupla. Asukkaista venäläisiä 78 %, valkovenäläisiä 8 %, ukrainalaisia 7 % ja loput muita.

Ostokset: Nukkekotiin kolme meripihkasta tehtyä ruusua, samovaari ja laivan pienoismalli.

Bongot:

A-/B116/C151

Kaupungit: Kaliningrad, Svetlogorsk

Kanaalisaaret kesäkuu 2009

Kanaalisaaret Jersey ja Guernsey ovat Brittiläiseen imperiumiin kuuluvia erillisalueita, jotka eivät kuulu Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eivätkä EU:hun. Guernseyhyn kuuluu pääsaaren lisäksi mm. Alderney, Sark ja Herm. Kummallakin maalla on omat liput ja setelipunnat, joiden ohella käytetään Englannin puntia ja kolikoita. Saaret kuuluivat aikoinaan Normandiaan.

Matkaohjelmamme oli: Lontoon kautta Jerseylle, jossa yksi yö. Lentäen Guernseyille, jossa 3 yötä. Saariretket laivoilla Sarkiin ja Hermiin. Paluu Jerseyyn ja Lontoon kautta. Matkan töppäys tapahtui jo Lontoossa. Meillä oli kentän vaihto Heathrowlta Gatwikiin. Tätä väliä ei ole aiemmin kuljettu ja lähtiessä katsoin kiireessä netistä, että taksimatkan hinta on 70 puntaa. Hinta olikin joku erikoistarjous ja

normaalitaksilla hintaa tuli 140 punttaa! Vähän otti pannuun. Paluumatkalla käytettiin lentokenttäbussia, joka maksoi 39 punttaa kahdelta hengeltä.

Saarilla oli todella kaunista, siistiä ja järjestyneen oloista. Luonto on vehmasta ja talot pääosin harmaasta kivistä rakennettuja, yksilöllisiä ja vanhan näköisiä – eli juuri minun makuuni. Kaikkialla oli kerrassaan upeita istutuksia ja kukkalaatikoita, ei sitä tavallista riippupelargonioita vaan aivan huikeita väriyhdistelmiä. Turisteista oli arviolta 80 % brittejä ja 20 % ranskalaisia. Muita ei juuri näkynyt ja suomalaiset olivat suoranainen ihmetyksen aihe.

Saarista olisi jäänyt suorastaan ylisiisti kokonaisvaikutelma ellei olisi ollut merta ja etenkin rajua vuorovesivaihtelua. Suomalaisen on vaikea ymmärtää niitä hankaluuksia, joita suuri vedenkorkeuden vaihtelu aiheuttaa: laivat lähtevät milloin mistäkin laiturista aina vedenkorkeuden mukaan, veneiden kiinnityksessä on ihan erityiset viritykset, satamiin ja niistä ulos välillä pääsee ja välillä ei. Ja vuorovesi kun ei toimi kellon mukaan, vaan vuorovesitaulukko on vakiolukemista esim. veneretkien järjestäjille.

Oma lukunsa on brittiläinen ruoka eli chips, chips ja chips. Kaikki ruoka-annokset olivat muutenkin valtavia ja aina mukana seurasi älyttömän kokoinen annos chipsejä – myös salaattien ja lasagnen kanssa. Olut oli tietysti hyvää ja täällä saa myös paikallisia viinejä ja siidereitä. Pubikulttuuri pelaa kuten mantereellakin ja tunnema on kaikkialla leppoisaa. Nuoria on liikkeellä paljon, vanhempi väki oli pääosin turisteja. Paikallinen ruoka-erikoisuus on fudge eli makea kermatoffee.

Yksittäisiä saaria jos arvioi, niin Jersey oli aika hiljainen ja tylsäkö. Guernseyllä oli jo paljon enemmän meininkiä ja nähtävää. Guernseyltä on myös paremmat yhteydet, jos haluaa vierailla muilla saarilla. Alderney jätettiin väliin, kun sinne olisi pitänyt mennä lentäen ja tässä oli lentämistä jo ihan riittävästi. St. Peter Portista käytiin Sarkilla (matka-aika 50 min.) ja Hermillä (20 min). Herm ei ollut kaksinen: pieni saari, jolla ihmiset kävivät lähinnä patikoimassa ja rantaelämää viettämässä hiekkarannoilla. Uimista rajoittaa kyllä merkittävästi se, että vesi on suurimman osan aikaa paennut rannasta. Sark sitä vastoin oli upea tuttavuus. Saari on täysin autoton ja siellä liikutaan hevosilla ja hevosrattailla pitkin sorateitä. Pikkuisia kivisiä taloja vehmaissa puutarhoissa, metsänlämpäreitä ja laidunta, lampaita, hevosia, jyrkänteitä ja kalliorantoja. Kaikki tuntevat toisensa. Jos pitäisi joskus päästä vähän rauhoittumaan maailman menosta, niin tänne kannattaisi tulla talveksi. Taloja ei myydä, mutta kylläkin vuokrataan ulkopuolisille. Lisäksi tehtiin Guernseyllä koko saaren kiertävä bussikierrros, hypättiin aina välillä pois ja jatkettiin seuraavalla bussilla. Se oli käytännöllisesti katsoen ilmainen.

Paluumatkalta mieleen jäi lento pikkukoneella Jerseylle. Konetyyppi ei jäänyt mieleen, mutta paikkaluku oli 16. Erikoista siinä oli se, että käytävää ei ollut lainkaan vaan istuimille mentiin suoraan ulkoa omasta ovesta. Varapilottia ei ollut johtuen ehkä siitä, että lento kesti 11 minuuttia.

Historiasta vielä sen verran, että saksalaiset miehittivät saaret toisen maailmansodan aikana. Täältä kyörättiin 100-200 ihmistä keskitysleireille, joista muutama kymmenen jäi palaamatta. Saarelaiset panivat siitä kovasti pahakseen, ja joka puolella on miehityksestä kertovia muistolaattoja ja –patsaita.

Faktat: Jersey, asukasluku 91 600, pinta-ala 116 km², pääkaupunki St. Helier 28 300 as. Tuloista 50 % tulee rahoituslomalta. Guernsey, asukasluku 65 300, pinta-ala 78 km², pääkaupunki St. Peter Port 16 500 as. Pääelinkeinot ovat turismi ja puutarhaviljely. Aika UTC +1.

Tuliaisat: kermatoffeeta, avaimenperä (josta värkätään koriste-esine Preston Manoriin) ja suurennuslasi (tähän on tultu).

Bongot (merkkien selitykset muistiinpanossa Maabongailusta)

Jersey: A-/B117/C152

Guernsey: A-/B118/C153

Sark: A-/B-/C154

Herm: A-/B-/C155

Kaupungit: St.Helier, St.Peter Port, Vale

Shetlandsaaret, Färösaaret ja Islanti heinäkuu 2009

Lähdettiin Harrin kanssa vaihteeksi tutustumaan laivalla Atlantin saariin reittiä Helsinki-Visby-Kööpenhamina-Shetlandsaaret-Färösaaret-Islanti. Kilometrejä tuli laivalla 4000 km, busseilla 600, autolla 500 ja vielä paluumatkalla lentäen 2450. Matka tehtiin Kristiina Reginalla ja maissa oltiin yksi päivä Visbyssä, Köpiksessä, Shetlandin saarilla ja Färösaarilla sekä neljä päivää Islannissa. Yksi päivä vietettiin Pohjanmerellä.

Kristiina Regina on varmaankin monelle tuttu. Kyseessä on siis täysin suomalainen laiva, joka risteilee kesät pohjoisilla vesillä, kevät ja syksy Välimerellä ja Mustalla merellä sekä talvet Kanarialla tai Punaisella merellä. Laiva jatkoi Reykjavikista matkaa viikoksi Grönlantiin, joka olisi kyllä kovasti houkutelut. Nyt ei siihen valitettavasti ollut aikaa. Laiva on pieni, hyväkuntoinen ja siisti, oikean laivan oloinen eikä mikään autolautta. Risteilyllä ei tarvitse vaivata päätään ei sitten millään asialla, kaikki hoidetaan laivayhtiön puolesta ammattitaitoisella henkilökunnalla. Tällä reissulla matkustajia oli 200 ja henkilökuntaa 50. Palvelu on suomalaisittain harvinaista, eli aidosti ystävällistä. Systeemit on loppuun asti hiottu ja käytännössä testattu. Joka satamaan on järjestetty lisämaksullisia retkiä, joille voi osallistua tai olla osallistumatta. Joka kohteesta pidettiin erilliset infotilaisuudet. Ruoka oli perinteisen hyvää ja sitä oli riittävästi. Hytit ovat pienehköt, mutta toimivat. Rahalla saa isompiakin, mutta niille tulee kyllä hintaa. Sänky oli meikäläisen mitoille liian kapea.

Mielenkiintoinen sivujuonne matkalla oli, että jokainen käyty paikka on parhaillaan jonkun sorttisessa identiteettikriisissä. Vähän kuten Suomessa jänkätään, että Natoon vai ei-Natoon. Tästä lähemmin eri kohteiden kohdalla.

Alkumatkan **Visby ja Köpis** olivat tavanomaiset. Visby tylsän särmätön ruusuineen, ruotsalaisineen ja lahjaputiikkeineen. Kaupunginmuuri torneineen on kyllä hienosti säilynyt. Köpis on hieman mielenkiintoisempi, viihdyttiin Nyhavnin rantaravintoloissa ja Tivolissa. Ströget oli tyhjänäpäiväinen: pelkkiä merkkirättejä ja tungeksimalla turisteja. Erotiikkamuseossa olisimme käyneet, mutta se on mennyt konkurssiin. Maailman mitättömin megaluokan nähtävyys Pieni merenneito jätettiin suosiolla väliin. Ruotsin ja Tanskan keskustelunaiheita ovat euro vai ei-euro ja Ruotsissa lisäksi vielä Nato vai ei-Nato. Naapurimaa Norjassa mietitään, että onko se EU vai ei-EU.

Meripäivänä **Pohjanmerellä** oli illalla ja yöllä oikein kunnon myräkkiä. Kuulemma 22 m/s vastatuulta ja aallokko oli melkoinen. Pahin keli, missä olen merellä muistaakseni ollut. Olin yöllä ainoana baarissa vahtimassa porauslauttoja, jotka olivat kuin täysin valaistuja joulukuusia meressä – maailman kovimpia työpaikkoja. Lasit ja pullot lentelivät ja minä pidin toisella kädellä kiinni bloody Marystä ja toisella pöydästä, kun muuten olisin mennyt tuoleineni nurin. Käytävillä ja rappusissa liikkuminen saunomisesta puhumattakaan oli lievästi sanoen haasteellista. Ei tullut huono olo, vaikka hetken jo luulin...

Seuraava etappi **Shetlandsaaret** kuuluu Skotlantiin ja koostuu yhdestä suuresta ja kymmenistä pienemmistä saarista. Asukkaita on 22 000 ja pääkaupunki Lerwick. Pääelinkeinot ovat öljy ja kaasu (täältä käsin ylläpidetään porauslauttoja) sekä kalastus ja maanviljelys. Rakennuskanta on brittiläistyyppistä harmaakivitaloa puutarhoineen. Lerwick oli karun kaunis, kokonaan harmaakivestä tehty. Talot näyttivät ihan kummitustaloilta. Saaren maasto on rannoiltaan jyrkkärinteistä, ruohoa kasvavaa kumpumaastoa. Niityillä käyskenteli lampaista ja (kuulemma vihaisista) isomahaisia shetlanninponeja. Shetlanninlammaskoiria eli shelttejä ei nähty, mutta sitäkin enemmän kaneja. Hienoin kokemus oli lintukallio, jossa nähtiin erilaisia lokkeja, suulia, merimetsoja ja lunneja. Lunnit olivat aivan erityisen sympaattisia, puolikesyjä ja vähän pingviinin oloisia. Hylkeitäkin nähtiin rannalla pötköttämässä.

Shetlantilaisten identiteettiongelma on Skotlanti, johon eivät oikein haluaisi kuulua (yhtä vähän kuin skotit Yhdistyneeseen kuningaskuntaan). Tuntevat itsensä enemmänkin norjalaisiksi vaikka viikinkien vallasaolosta onkin aikaa jo 500 vuotta. Ihmisen muisti on lyhyt, mutta kansojen muisti näkyy yltävän satojen, ellei tuhannen vuoden päähän (kuten Kosovossa).

Seuraava kohteemme **Färsaaret** kuuluu Tanskaan, mutta käy nyt jo toistasataa vuotta jatkunutta väittelyä aiheesta itsenäinen vai ei. Maassa on kaksi puoluetta, joista toinen on ehdottomasti itsenäisyyden puolesta ja toinen yhtä ehdottomasti sitä vastaan. Puolueet ovat niin tasaväkisiä, ettei kumpikaan halua asiasta kansanäänestystä peläten häviävänsä. Tanskalaiset ovat ilmoittaneet, että kaikki käy kunhan pystyisitte päättämään. Färsaaret kuului melkein tuhat vuotta Norjaan ja se näkyykin rakennuskannassa: norjalaistyyppistä harjakattoista puutaloa eri väreissä. Maasto on jylhempää kuin Shetlanninsaarella, eläiminä lampaista, vuohia, hanhia, mutta kanit puuttuivat. Kävimme tutustumassa 1000 vuotta vanhaan kirkkoon ja 900 vuotta vanhaan taloon. Torshavnin nähtävyydet olivat vähäiset, mutta vaatimattomat. Ei mikään menomesta muutoinkaan, mutta silti näkemisen arvoinen.

Islannissa käytiin neljässä eri satamassa (idässä, pohjoisessa, luoteessa ja lännessä), joista tehtiin bussiretkiä sekä lisäksi kierreltiin omin päin päivä autolla etelässä. Koko saari tuli siis melkein kierrettyksi. Oli vähän kuin olisi kiertänyt aurinkokuntaa: kuun kraattereita ja tomukenttiä sekä Marsin ja Ion tulivuoria, värejä ja kuumia lähteitä. Rikinkatkua, höyryävää maata ja vesiputouksia. Islannin ehdoton valtti on tämä aivan ainutlaatuinen luonto, joka etenkin meille geologiasta kiinnostuneelle on ihmeitä täynnä, vaikka olinkin siellä nyt neljättä kertaa. Erityisesti mieleen jäi painajaismainen ja valtava pelkkää mustaa laavasoraa oleva alue, joka syntyi kun jäätikön alainen järvi purkautui tässä muutama vuosi sitten mereen ja pyyhki kaiken tieltään. Samoin Myrdalsjökull-jäätikkö oli näkemisen arvoinen. Välillä tuli omituinen tunne siitä, että olemme lilliputtien maassa. Maasto on niin jylhää ja suuripiirteistä, että meikäläisiin mittasuhteisiin tottuneesta kaikki talot ja laivat ym. vaikuttivat miniatyyrikokoisilta. En tämän enempää yritä kuvailla jotakin, jota ei voi kuvailla. Menkää itse katsomaan ellette ole vielä käyneet.

Islantilaisia vaivannut identiteettikriisi näyttää nyt olevan ratkeamassa. Parlamentti päätti tiukan äänestyksen jälkeen hakea EU:n jäsenyyttä. Taitaapi mennä kansanäänestyksessä läpi ja tulee se eurokin sieltä varmaan aikanaan. Islanti on lamassa, mutta siitä asiasta on jo kirjoitettu ihan kyllästymiseen asti. Halpaa siellä ei ole kyllä vielä.

Sää oli koko matkan ajan suosiollinen (Pohjanmerta lukuunottamatta). Kastuttiin pikaisesti vain pari kertaa vaikka näillä seuduilla olisi periaatteessa voinut sataa koko ajan. Lämpötilat olivat välillä 10-18 astetta.

Tuliaisat: Kolikoita rahakokoelmaan ja miniatyyreja Preston Manoriin.

Bongot:

Shetlandsaaret A-/B-/C156

Färsaaret A-/B119/C157

Kaupungit: Lerwick, Scalloway, Sumburgh, Torshavn, Seydisfjörður, Egilsstaðir, Akureyri, Fosshöll, Einarstaðir, Skutustaðir, Dimmuborgir, Isafjörður, Hveragerði, Selfoss, Hella, Hvollsvollur, Skogar, Vik, Hafnarfjörður

Junalla Kiinaan elokuu 2009, osa I: Venäjä

Tein elokuussa Kerran elämässä -matkan junalla Helsingistä Beijiingiin kuuden hengen ryhmässä. Välietappeina olivat Moskova (1 pvä), Irkutsk ja Baikal (3 pvää), Ulaan Baatar (4 pvää) ja Beijing (4 pvää). Beijiingistä tein yksin junamatkan Xi'aniin (2 pvää) ja automatkan Tianjiniin (1 pvä). Aikaa kului melkein kolme viikkoa ja junakilometrejä kertyi yli 11.000. Takaisin Helsinkiin tultiin lentäen. Matkajärjestelyt hoiti Traveller -matkatoimisto.

Helsingistä Moskovaan (noin 1.000 km) mentiin Tolstoi -yöjunalla kahden hengen hyteissä. Rajanylitys oli tuskaton. Moskovassa oli 12 tuntia vapaata aikaa. Juna tuli Leningradin asemalle ja Siperian juna (nro 10 Baikal) lähti viereiseltä asemalta, joten kamat vietiin sinne säilytykseen. Olen käynyt Moskovassa viimeksi yli 30 vuotta sitten, joten paikka oli muuttunut lähes tunnistamattomaksi monentyyllisine pilvenpiirtäjinään. Katsoimme pakolliset nähtävyydet Punaisen torin, Gumin tavaratalon, kirkkoja, näköalapaikkoja, jokiristeilyn ja Tretjakovin taidegallerian. Galleriassa ihastuin eniten Aivasovskin merimaalauksiin ja eräisiin maalaismaisemiin, joiden tekijöiden nimet jo unohtuivat. Sääli, että hienoja taideteoksia kerätään niin suuriksi kokonaisuuksiksi, ettei niistä jaksa katsoa kunnolla kuin ensimmäiset 50, loput menee ihan harakoille. Moskovalaisten suuri sankari on Pietari Suuri, jonka kunniaksi jokeen pystytetty musta merirosvolaivaa muistuttava muistomerkki hakee karneudessaan vertaistaan. Lamaa ei suoranaisesti katukuvassa näkynyt, mutta oppaan mukaan se kyllä tuntuu tavallisten ihmisten elämässä. Paljon rakennusprojekteja näytti jääneen kesken.

Lähes jokaisella matkalla tulee sellainen vaihe, jolloin kiroaa matkalle lähtemistään, kun olisi voinut olla kotonakin. Tällä matkalla se vaihe tuli Siperian junan lähtiessä. Jalat olivat tönkköinä koko päivän kävelyn jäljiltä ja väsytti, illalla oli alkanut sataa kaatamalla ja kastuimme asemalla perusteellisesti. Junan piti lähteä puolilta öin ja mulla piti olla kahden hengen hytti omaan käyttöön. Kun sain vihdoinkin kamat raahattua hyttiin, vaunupalvelija alkoi tunkea samaan kämpppään toiseksi matkustajaksi jotain nuorta miestä tuntemattomasta itäisestä maasta. Miekkonen kiipesi kuin orava yläpunkkaan ennen kuin ehdin estää. Puoli tuntia siinä meni litimärkänä matkalippujen pläräämiseen, jänkkäämiseen ja riitelyyn, kun opas yritti selvittää henkilökunnalle, että mistä tässä on maksettu ja mistä ei. Koska näissä tilanteissa junapalvelija on kategorisesti aina oikeassa, jouduimme vaihtamaan oppaan kanssa hyttiä. Hänen hyttiinsä ei onneksi tungettu ketään (paitsi viimeiseksi yöksi, jolloin en enää viitsinyt tapella – ihan siisti hiljainen venäläinen, josta ei ollut haittaa).

Matka alkoi taas maistua, kun pääsin omaan hyttiin, sain tavaroita vähän paikoilleen, vaatteita kuivatukseen ja unta palloon. Juna lähti ajallaan.

Moskovasta on matkaa Irkutskiin 5.185 km. Voisi kuvitella, että noin pitkällä junamatkalla tulee aika pitkäksi. Niin minäkin luulin. Kirjoja oli mukana 12 kappaletta, joista tällä välillä luin vain yhden (kaikki tuli

kyllä luetuksi myöhemmin). Puoli päivää meni siihen, kun kaikki kamat etsiytyivät hiljalleen omille paikoilleen. Matkaoppaat, -päiväkirjat ja -taulukot sekä muistiinpanovälineet levittelin ikkunan ääreen perustamaani ”matkatoimistoon”. Kahvikuppi ja puhelin paikoilleen. Etsi ja tutki vessa. Ihmettele vedenkeitintä, seinillä olevia kylttejä ja vähän väliä piti lisäksi tarkistaa maasto ja maisemat. Tee suunnitelma. Tekisikö purjo-perunasosekeittoa vai herkkusienikeittoa? Kurki käytävälle ja yritä osua tiskaamaan, kun muita ei ole jonossa. Missähän nyt ollaan ja koska on seuraava pysäkki? Mihinkähän aikaan kannattaisi mennä iltapesulle? Peseytyminen pitää suunnitella varta vasten, on sen verran hankalaa (yksi lisämaksullinen suihku per juna kyllä löytyy). Sanalla sanoen siellä alkaa ajattelemaan ”pienesti”, perusteellisesti ja verkkaisesti. Pienestäkin asiasta tulee operaatio, joka pitää huolella suunnitella, toteuttaa ja jonka jälkeen on paikallaan asianmukainen lepo. Ja jos matkustaa yksin kuten minä (muiden hytit olivat toisaalla junassa), alkaa lopulta höpistä itsekseen.

Tapana junassa on, että ihmiset matkustavat ovi auki käytävälle ja verhot ikkunoiden edessä. Minä taas purin salusiiniviritelmät, suljin oven ja avasin ikkunan, koska haluan nähdä ulos enkä ihmisiä. Matkalaisista oli venäläisiä ehkä puolet ja loput sieltä täältä. Ruotsalaisia oli iso ryhmä, joita tietenkin talutettiin paikasta toiseen ja ne valtasivat vähän väliä ravintolavaunun. Ravintolavaunussa en käynyt koko matkalla kuin kaksi kertaa (!), kerran venäläisessä ja kerran mongolialaisessa. Ravintolavaunu vaihdetaan aina rajojen tuntumassa. Siellä kyllä halutessaan tutustuu ihmisiin. Kerran tyhjennettiin yksi vodkapullo porukassa, jossa oli kirgiisi, suomalainen, venäläinen ja puolalainen, joka ainoana puhui sekä (huonoa) englantia että (huonoa) venäjää. Juuri mitään ei jutuista tajuttu, mutta rauhan malja juotiin (huomaa kansallisuudet)! Ruoka näytti ihan hyvältä ja syötävältä. Muita mielenkiintoisia tapaamiani ihmisiä oli miellyttävä ranskalainen, johon törmäsin vähän väliä vielä Kiinassakin sekä maapallon ympäri pintaa pitkin matkaava työtön sveitsiläisneiton.

Juna pysähtyy aina isommilla asemilla, seisonta-aika on 2-20 minuuttia kaupungista riippuen. Asemilla on vaihtelevasti kioskeja ja kaupustelijoita, joilta voi ostaa vettä, syömistä, olutta ja sekalaisia käsitöitä. Hyttien ovet saa lukkoon sisältäpäin, mutta ulkoa lukitsemista täytyy pyytää vaunupalvelijalta. Pidin aina rahat ja passin mukana hytistä poistuessani. Turvatilanne sinänsä näytti hyvältä, ei epämääräisiä hyteissä ravaajia tai vilkuilijoita eikä asemilla iholle tuppaaajia.

Luulisi, että junassa nukkuu hyvin, mutta se ei minun osaltani kyllä pitänyt paikkaansa. Punkka oli tietysti liian kapea, mutta pahempi valveilla pitäjä oli ajoittain toistuvat äkkinäiset kovat kolinat ja ryske. Välillä luulin, että nyt on kyllä pudottu raiteilta. Junan nopeus vaihteli lisäksi paljon. Välillä seistiin ja välillä mentiin, niin että hirvitti. Liikennettä oli radalla runsaasti, en ole eläissäni nähnyt niin paljon tavarajunia – ja vielä tosi pitkiä.

Matkan varren näkymät olivat romanttisen näköisiä maalaamattomia puu- ja hirsitaloja, puuleikkauksia, räjähtäneen näköistä miljöötä, pikkukylä risuaitoineen, niittyineen sekä lehmä- ja lammasmauineen. Erikoisuus oli kymmenien autotallien rivistöt rautatieasemien tuntumassa, joita kaiketi käytettiin jonkinlaisina varastoina. Metsät olivat pääosin koivikkoa, Siperiassa kuusikkoa. Ei se koivukaan kaikkea kestä: Keski-Siperiassa oli laajoja alueita, joilla koivut olivat kuolleet pystyyn aavemaisiksi vitivalkoiksi – kuin maalilla maalatuiksi - metsäkoiksi, oksat katkenneina. Syynä on kuulemma perusteellinen jäätyminen ja oksia katkova lumen paino. Soita ja lammikoita oli runsaasti hyttysten iloksi. Muusta kasvillisuudesta tunnistin horsmat, jättipalsamit, hirviömäiset jättiputket (näitä pitää varoa), osmankäämit ja peltosauniot. Luonnon yleisilme oli kovin suomalainen.

Tämän junan päätepiste oli Irkutsk, josta suuntasimme Baikaljärvelle pariaksi yöksi. Menimme Listvjankan kylään, jossa parasta oli hyvä sijainti. Hotellimme oli vuoren rinteellä ja näköalat järvelle olivat kerrassaan upeat. Ilma oli poikkeuksellisen raikasta ja puhdasta. Terrassilta kuului vanha jazz ja saksalaisten mölinä. Itse kylä oli rannassa ja aika vaatimaton: Baikal-museo ja kirkko ja siinä se. Upein nähtävyys paikallisten mielestä oli kivi keskellä Angara-jokea, joka on Baikaljärven ainoa laskujoki. Piti uidaikin järvessä, mutta ranta oli joka paikassa viheliäistä pientä pyöreää kiveä – ei luiskaa, ei portaita missään. Olen joskus uponnut polvia myöten samanlaiseen kivipuuroon. Kun en ollut varma ylöspääsystä, piti uintikeikka jättää väliin vaikka harmittikin. Aikoinaan rata katkesi tässä kohtaa, koska maasto on niin vaikeaa ja junavaunut uitettiin yksi kerrallaan laivoilla vastarannalle. Talvella jopa vedettiin rata jäälle, jonka seurauksena jokunen veturi on järven pohjassa.

Itse järvi on sen sijaan jopa maapallon mittakaavassa aivan ainutlaatuinen: se on 25 miljoonaa vuotta vanha, maksimisyvyys 1,62 km, pinta-ala 31,7 km² ja tilavuus käsittämättömät 23,6 kuutiokilometriä. Jos kaikki muu juokseva makea vesi maapallolta katoaisi ja jokainen käyttäisi vuorokaudessa 30 litraa vettä, niin Baikalin vesimäärällä huolehdittaisiin koko maapallon väestön vedentarpeesta 40 vuoden ajan. Järvi sijaitsee mannerlaattojen saumakohdassa, joten täällä on paljon maanjäristyksiä. Ihmiset tuntuivat pelkäävän niitä kovasti. Järvi aiheuttaa painonsa takia vielä omia paikallisia järistyksiä. Baikalin 1700:sta kasvi- ja eläinlajista kaksi kolmasosaa on endeemisiä. Niitä kävi suomalaisella pienoissukellusveneellä tutkimassa pari päivää ennen saapumistamme itse Macho-Putin, jolla on täällä datsha. Onneksi ei tullut samaan aikaan, koska silloin täällä kaikki tiet on suljettu.

Baikalilta ajettiin vielä yhdeksi päiväksi ja yöksi Irkutskiin. Irkutskia on nimitetty Siperian Pariisiksi. Kaupungissa onkin runsaasti Pietarilaishenkisiä siroja rakennuksia ja niiden kanssa vuorotellen viehättäviä mustahirsisiä, tosi länkällään olevia taloja pitsileikkauksin ja korein värein. Irkutskin sankari on Aleksanteri III, joka pani alulle Siperian radan rakentamisen. Paljon muistomerkkejä, joka paikassa hääpareja, kirkkoja, tavanomainen tavaratalo, tavanomainen tori, muutama merkkirättikauppa ja kävelykatu ilman ravintolaterasseja. Yksi päivä siis riitti tähän vallan hyvin.

Seuraavaksi hypättiin kiinalaiseen Trans-Mongolian junaan, joka ajoi pitkät matkat Baikaljärven rantaa järveä kiertäen. Seuraavana Ulan Ude – ja Mongolia. Tarina jatkuu...

Ostokset: Feikki Fabergé –muna torilta ja kolme minitaulua Tretjakovin galleriasta nukkekotiin.

Bongot:

Venäjä: Novgorod A-/B-/C158

Venäjä: Tver A-/B-/C159

Venäjä: Moskova A-/B-/C160

Venäjä: Vladimir A-/B-/C161

Venäjä: Nizni Novgorod A-/B-/C162

Venäjä: Kirov A-/B-/C163

Venäjä: Udmurtia A-/B-/C164

Venäjä: Perm A-/B-/C165

Venäjä: Sverdlovsk A-/B-/C166

Venäjä: Tyumen A-/B120/C167

Venäjä: Omsk A-/B-/C168

Venäjä: Novosibirsk A-/B-/C169

Venäjä: Kemerov A-/B-/C170

Venäjä: Krasnojarsk A-/B-/C171

Venäjä: Irkutsk A-/B-/C172

Venäjä: Burjatia A-/B-/C173

Kaupungit: Pietari, Moskova, Vladimir, Nizhny Novgorod, Kirov, Perm, Yekaterinburg, Tyumen, Omsk, Novosibirsk, Krasnojarsk, Tayshet, Irkutsk, Ulan-Ude

Junalla Kiinaan elokuu 2009, osa II: Mongolia

Irkutskista matkaa voi jatkaa junalla kolmeen suuntaan: Trans-Siperian rataa Vladivostokiin, Trans-Manchurian rataa ensin itään ja sitten etelään Beijiingiin tai Trans-Mongolian rataa Baikaljärvi ensin kiertäen etelään Mongoliaan ja Beijiingiin. Valitsimme jälkimmäisen.

Rajalla pysähdyttiin 4 tunniksi, 1 tunti Venäjällä ja 3 tuntia Mongoliassa. Paljon piti papereita täyttää eli muodollisuudet olivat odotetut. Missään ei tarvinnut seistä eikä jonotella, vaan kukin viranomainen tuli vuorollaan hytistä hakemaan oman lappusensa. Muun ajan voi käyttää makoiluun.

Mongolian pääkaupunki on Ulaan Baatar. Tällä tavalla nimi on kirjoitettu rautatieaseman seinään, joten käytän siis sitä (kaipa ne itse tietävät, että miten se kirjoitetaan). Ennen vanhaan se oli Ulan Bator, myös versiota Ulan Baatar esiintyy. Kaupungin perusnähtävyydet ovat Talvipalatsi, luostarit, erilaiset muistomerkit ja aukio. Kaupungin yleisilme oli paikoin aika räjähtänyt ja pölyinen. Lämpötila oli varmaan 35 astetta ja oppaan mukaan ilmastomuutos on täällä tosiasia. Onneksi ei ollut kosteaa, joten lämpötila ei juuri haitannut. Jurtat eivät ole täällä mitään turistinähtävyyksiä vaan niissä todella asutaan. Koko kaupunki oli tavallisten rakennusten ja jurttien sekamelskaa. Myös ensimmäisen yön hotellimme kuravellitien varrella oli yhdistelmä, jonka alakerrat olivat tavallista rakennusta ja katolla oli puoli tusinaa jurttaa. Tavalliset huoneet olivat hauskoja erikokoisia viritelmiä ylijäämäkalustein ja katolla oli jurttaa, suihkua, vessaa ja muuta rakennelmaa sikin sokin. Näköalat kaupunkiin olivat hyvät. Muu asiakaskunta näytti olevan reppureissaajia. Erinomainen pöytään katettu aamiainen yllätyksekseni saatiin ja henkilökunta oli miellyttävää ja ystävällistä. Hakkasi mennen tullen perushotellit.

Seuraavat kaksi yötä vietettiin jurtassa Hustain kansallispuistossa. Kansallispuisto sijaitsee satakunta kilometriä Ulaan Baatarista länteen. Sinne mentiin huonohkoa maantietä pitkin, maasto oli tasaista heinäistä hiekkamaata, hevoslaumoja, lammaslauvoja, vuohia sekä liikennettä ja jurtta-asutusta harvakseltaan. Itse kansallispuiston maasto oli rehevämpää ja kumpuilevampaa. Puiston faunaan kuuluvat mm. susi, korppikotkat, murmelit, majavat ja saksanhirven näköiset hirvet (en bongannut näistä kuin pari murmelia).

Alueen eläimistöä ehdottomasti mielenkiintoisin oli Przewalskinhevonen eli Takhi. Se on ainoa elossa oleva alkuperäinen villihevonen joka on palautettu eläintarhoista luontoon vuonna 1992. Tänne on tuotu 84 yksilöä eri eläintarhoista Euroopasta ja niitä lienee täällä tällä hetkellä kolmisensataa. Ne elävät siis täysin omillaan, kun muut vapaana liikkuvat hevoset ovat jonkun omistamia. Niitä piti tietysti lähteä autolla bongamaan. ”Varman” tiedon mukaan hevoset tulevat iltaisin aina tiettyyn paikkaan joen rantaan juomaan. Sinne siis kytikseen, kuten parikymmentä muutakin autokuntaa. Hevoslauma kyllä näkyi kaukana vuorenrinteellä mannaryynin kokoisina jyväsina. Seisokeltiin siinä pari tuntia ja hummat eivät olleet mielestäni tulleet alas kuin 10 metriä. Jalat alkoivat jo puutua (maassa ei voinut istua miljoonien heinäsiirkojen takia) ja aurinko laskea, joten lähdettiin takaisin kämpille. Muut toiveikkaat jäivät sinne. Ja

kuinka ollakaan: paluumatkalla tien poskessa noin 10 metrin päässä tiestä oli soma kymmenkunnan hevosen lauma! Hevoset olivat todella kauniita, vaalean värisiä ja harjaisia. Saatiin oikein hyviä kuvia.

Majoitus oli uneliaassa jurttakylässä, jossa oli hyvin toimivat perusfasilitteetit: suihkut, ateriat ja kylmä olut. Kaksi yötä nukuttiin kahden hengen jurtissa. Jurttia on siis pyöreä perinteinen siirrettävä asumus: puurunko ja rimoista tehdyt seinäkkeet, jotka on päällystetty huovilla samoin kuin katto. Keskellä on kamiina ja reunoilla vuoteet. Päivällä oli kuuma (yli 30 astetta) ja aamuyöstä vastaavasti kylmä (noin 13 astetta tähän vuodenaikaan). Kylmä siellä ei kyllä tullut, kun sielläpäin ovat oppineet tekemään kunnollisia peitteitä. En muista milloin olisin nukkunut niin hyvin. Toisena yönä piti kyllä herätä aamuneljältä katsomaan tähtiä. Vaikka oli lähes täysikuu, kokemus oli uskomaton. Tarjolla oli myös ratsastusta, mutta jätin sen väliin hevosparat armahtaen.

Kahden jurttayön jälkeen palattiin Ulaan Baatariin ja vaihteeksi tasohotelliin. Yksi päivä vielä kierreltiin kaupungilla ja siinä yhteydessä tapahtui matkan ainoa pieneksi vaaratilanteeksi luokiteltava tapaus. Olimme kahdella taksilla hotellilta lähdössä torille. Kuskit höpisivät siinä jotain keskenään ja toisen kanssa hinnaksi sovittiin 5000 tugrugia ja toisellekin hinta ilmoitettiin. Jumalattoman ruuhkissa jonottelun ja kiertelyn aikana taksit erkanivat toisistaan. Olin oppaan kanssa samassa taksissa ja kuski, joka osoittautui liikenteessä aika lyhytpinnaiseksi, vei meidät torialueen (ne on isoja sielläpäin) takapuolelle kamalaan kuraplutakkoon. Opas ilmoitti, ettei käy vaan pitää päästä pääportille ja pienen jänkkäämisen jälkeen sinne päästiinkin. Siellä sitten maksaessa kuski ilmoittikin, ettei 5000 riitä vaan pitää saada 10000. Opas periaatteen miehenä kieltäytyi maksamasta, jonka jälkeen kuski pani kaasun pohjaan ja lähti kaahaamaan takaisin lähtöpisteeseen. Opas avasi vauhdissa oven ja karjaisi kuskia pysäyttämään välittömästi. Kun ei tehonnut, hän käänsi rattia, jolloin kuskin oli aivan pakko jarruttaa tai törmätä parkkipaikalla muihin autoihin. Tässä yhteydessä livahdettiin ulos ja kuski sai sen 5000 mitä oli luvattu. Toinen ryhmä päätyi sinne samaan plutakkoon ja koska eivät sieltä jalkapuolien ja kuolleiden koirien seasta torille löytäneet, joutuivat tilaamaan uuden taksin takaisin hotelliin. Omituinen juttu, koska en käsity, että mitä hyötyä kuskit kuvittelivat tästä eksytysoperaatiosta saavansa. Mutta torille päästiin (puolet ryhmästä), hyviä ostoksia tehtiin eikä siinä ehtinyt juuri pelottaa. Mutta taksien kanssa siellä pitää olla näköjään varovainen ja sopia kaikki etukäteen.

Torin lisäksi sieltä voi etsiä kotiinviemisiä tavaratalon erittäin tasokkaalta matkamuisto-osastolta.

Mongoliassa on nostettu uuteen kunniaan Tsingis-kaani, jota aikoinaan hieman häpeiltiin.

Matkamuistotuotteissa oli runsaasti häneen liittyviä tuotteita täysikokoisesta haarniskoidusta kaanista lähtien. Hinnat olivat halvat täällä kuten koko matkalla.

Oli aika taas vaihtaa maisemaa. Hypättiin junaan ja lähdettiin matkaan Kiinan rajalle Gobin autiomaan halki. Gobin autiomaassa ei ole Sahara-tyyppisiä dyynejä, vaan eriateisen ruohotuppaista kivikkoa. Hevoslaumojia ja vuohia näkyi edelleen, uusia tuttavuuksia olivat kamelit.

Kiinan rajalla tuli taas muutaman tunnin seisokki. Täytettävien papereiden määrässä tehtiin ennätys ja uutena tsekkauksena oli tulijoiden kuumeen mittausta pistoolin näköisellä laitteella otsaan (Pam!). Uusi mielenkiintoinen kuvio oli junan telien vaihto rajalla. Vaunut ajettiin halliin ja irroitettiin toisistaan. Kunkin vaunun kohdalla oli neljä tassua, jotka työnnettiin korin alle. Telit irroitettiin korista ja korit vinsattiin ylös hiljalleen ja matkustajat olivat koko ajan sisällä. Junien alla oli kolme kiskoa ja yhdessä jonossa työnnettiin alle uudet telit ja vanhat ulos. Telit kiinnitettiin ja junat lykättiin asemalle takaisin yksi kerrallaan. Koko hommaa säesti koko ajan toistunut kolina, ryske, nykimiset ja mystiset vihellykset. Todella

mielenkiintoinen kokemus.

Jokaisella matkalla tulee silloin tällöin vastaan asioita, joiden tietää jäävän mieleen. Useimmiten ne ovat sellaisia, että niitä ei ole ennakkoon osannut odottaa. Yksi tällainen hetki tuli siinä sydänyöllä Mongolian ja Kiinan välisellä raja-asemalla. Minun vaununi oli jo paikoillaan. Oli vielä tunti aikaa junan lähtöön ja turistit parveilivat aseman tietämillä ja tekivät ruoka- ja juomaostoksia erittäin hyvin varustetusta asemamyymälästä. Ostin pientä syötävää ja kaksi kylmää olutta, jotka nautin siinä yksin penkillä yön pimeydessä turistien touhuja katsellen. Kyllä on hienoa olla matkalla! Olin onnellinen.

Seuraavaksi: Kiina

Faktat: Väkiluku 2,8 milj. Pinta-ala 1 564 116 km². Kaupunkeja Ulaan Baatar (907 802 as), Erdenet (88 243), Darhan (65 791). Kieli mongoli, valuutta tugrug, aika UTC +8. Elinkeinot: palvelut (58 %), teollisuus (21 %) ja maatalous (20 %).

Ostokset: Messinkinen kannu, puinen naamari ja vanhoja kolikoita.

Bongot:

Mongolia A96/B121/C174

Kaupungit: Darhan, Ulaan Baatar, Choyr, Sainshand

Junalla Kiinaan elokuu 2009, osa III: Kiina

Matka jatkui Mongolian rajalta Beijiingiin. Luonto rehevöityy heti rajan jälkeen ja asutus tihenee. Autiomaa muuttuu pian hyvin hoidetuiksi viljelyksiksi ja puutarhoiksi. Maisemat ovat erittäin kauniita muutaman tunnin ajan ennen Beijiingia: joki, vuoria, tunneleita ja jyliä maisemia.

Muu ryhmä jäi neljäksi päiväksi Beijiingiin. Koska olin jo aiemmalla reissullani vuonna 2005 tutustunut kaupungin ja lähialueiden turistikohteisiin, halusin nähdä nyt jotakin muuta. Yhden hotelliyön jälkeen ohjelmassani oli illalla yöjuna Xi'aniin, siellä yksi yö hotellissa, tutustuminen terrakottapatsaisiin ja paluu yöjunalla Beijiingiin.

Beijing oli kovasti muuttunut sitten viime näkemän: pilvenpiirtäjiä oli jumalattomasti enemmän ja kaupunki oli muuttunut jotenkin sekavammaksi, keskusta oli levinnyt sinne tänne. Ilma oli edelleen hengitykseen kelpaamatonta. Saapumispäivän iltana käytiin oppaan kanssa ruokakadulla syömässä ja halpoja matkamuistoja ostamassa. Se oli hieno kokemus: söin parasta lihaa vuosikausiin, pelkkää mureaa, maukasta lihaa ja sipulia, erittäin herkullista. Matkamuistotarjonta oli monipuolista ja laadukasta.

Seuraavan aamupäivän huilailin hotellissa, jätin kamat hotellin säilytykseen ja suuntasin puolilta päivin Taivaan Temppeliin, joka paremminkin yrttibalsamistaan tunnetaan. Se jäi edelliskerralla väliin. Vietin siellä ikimuistoisen iltapäivän. Oli lauantai, joten paikka oli täynnä paikallisia viikonlopunviettäjiä – turisteja ei nimeksikään. Temppeli oli upea, mutta suurimman vaikutuksen teki paikallinen asujaimisto. Vetelehdin alueella tuntikausia 35 asteen hiostavassa helteessä, istuskellen varjossa siellä täällä ja seuraten paikallista vapaa-ajanviettoa. Ihmiset lauloivat karaokea, tanssivat monenlaisen musiikin säestyksellä, myyskentelivät käsityötuotteitaan, harjoittelivat akrobatiaesityksiä tai lojuivat ja kokkailivat muuten vaan. Kiinalaisten käsityksen mukaan tuottaa onnea koskettaa valkoihoisia ja päädyinkin sitten valokuviiin kaulailemaan kymmenkunnan hihittelevän paikallisen kanssa. Kovasti tuijoteltiin, mutta siihen

alkoi jo tottua.

Seuraavana oli vuorossa matkan yksin tehty osuus, joka hieman etukäteen pelotti. En saanut Beijing - Xi'an -välille ns. Soft sleeper -hyttiä (4 hengen hytti) vaan piti tyytyä Hard sleeper -hyttiin (6 hengen hytti). Läntinen rautatieasema oli valtava ja ihmisiä tolkkumattomasti, valkoihoisia en nähnyt kuin neljä kappaletta. Ensi hämmennyksen jälkeen totesin, että opasteet ja itse systeemi ovat ihan selkeät. Lähtötaululla oli selvästi junan numero, jotain häkkyröitä pitkä rivi ja sitten uusi arabialainen numero, jonka älykkäästi päättelin tarkoittavan laiturinumeroa. Ja täälläpä on lisäksi kätevä lentokenttätyyppinen systeemi: kaikki eivät toikkaro laitureilla vaan joka laiturille on oma ”terminaali”, johon ihmiset kerääntyvät ja menevät sitten aikanaan junaan putkea pitkin hyvässä järjestyksessä. Ei siis ongelmia asemalla.

No sitten junaan ja vaunukin löytyi. Pelkoni hälvenivät, kun totesin, että juna oli tosi siisti (siistimpi kuin Siperian junat), matkustajat olivat tavallisia kiinalaisia perheitä eväineen ja lapsineen eli hekin siistimpiä kuin minä reissun siinä vaiheessa. Ainoa ongelma oli jumalaton töllestely (lähes samaa luokkaa kuin Delhin eläintarhassa, jossa ketään ei kiinnostanut valkoinen tiikeri vaan vieressä seisova Iso Valkoinen Nainen). Yksi ongelma oli, että mulla oli yläpunkka. Se ei ollut kovin korkealla, mutta sinne pääsy oli niin hankalaa, että eräs paikallinen herrasmies joutui vähän lykkimään takapuolesta. Punkkaan päästyä totesin, että vessakäynti unohtui ja siinä vähän huolehdin, että mites tästä veskissä käydään. Oli sen verran hikinä päivä, ettei onneksi tarvinnut.

Aamulla sitten uusi operaatio toisessa rautatiehullunmyllyssä Xi'anissa. Taksin hommaaminen kesti puoli tuntia, mutta perille hotelliin pääsin vaikka välillä näytti vähän huonolta. Ihana päästä kohta suihkuun. Hotellin respa ilmoitti, että opas tulee tapaamaan puoli kymmeneltä ja ehdin mukavasti ennen sitä heittämään kamat huoneeseen ja aamiaiselle. Mulla piti olla vapaapäivä ja seuraavana päivää kiertoajelu. Opas tulee ja toteaa, että lähdetään sitten saman tien terrakottapatsaille. Voi v-ttu, tähän samaan hiekenkö vielä yksi päivä ja mä olen jo ihan poikki! Ei auta vaan lähdettiin, autossa lisäksi pari espanjalaista ja pari jenkkiä. Piipahdettiin katsomassa kivikautinen asumus, jonka jälkeen terrakottapatsaille.

UNESCO:n maailmanperintöluetteloon kuuluvat terrakottapatsaat löydettiin vuonna 1974. Paikallinen maanviljelijä oli kaivaa kaivamassa ja löysi ihmisiä esittävien patsaiden osia. Armeijan rakensi Kiinan ensimmäinen keisari Qin Shi Huang 210-209 eaa. Sama miekkonen aloitti myös Kiinan muurin rakentamisen. Rakentamisen alkaessa keisari oli 13-vuotias ja rakentamassa oli 700.000 miestä. Alueeseen liittyy keisarin hautapyramidi, korkeudeltaan 76 metriä, joka on vielä kokonaan avaamatta. Terrakottasotilaat ovat kolmessa katetussa kaivannossa: ensimmäisessä pääarmeija 8.000 sotilasta ja upseeria, toisessa pienempi määrä ratsuväkeä ja jalkaväkeä sekä kolmannessa päällystö. Patsaat ovat luonnollisen kokoisia ja kasvonpiirteiltään sekä asusteiltaan yksilöllisiä. Ainoastaan yksi löytyi kokonaisena – kaikki muut on koottu paloista. Kaivantoja on nyttemmin löydetty kolme lisää eikä vielä tiedetä mitä niissä on. Näkymä oli erittäin vaikuttava ja pisti hiljaiseksi. Paikallisia turisteja oli paljon, koska oli sunnuntai.

Vielä käytiin parissa-kolmessa kohteessa ja vihdoinkin iltapäivällä SUIHKUUN. Illallinen hotellin ravintolassa, jossa yksikään henkilöstöön kuuluvista 22 henkilöstä (asiakkaita noin 5) ei osannut sanoa, että onko mikään listalla olevasta seitsemästä viinistä valkoviiniä. Mutta pasta oli hyvää. Sitten unta palloon ja kyllä uni maistukin.

Seuraavana päivänä oli vapaata aikaa ennen junan lähtöä illansuussa. Oli todella hienoa nähdä Xi'anin

Rumputorni. Olen lapsesta asti mieltänyt tämän rakennuksen Silkkietien ehdottomaksi alkupisteeksi, kaukaiseksi ja täysin saavuttamattomaksi. Siksi sen näkeminen sai aikaan aivan poikkeuksellisia hyrinoitä, vaikka ympäristö ei näyttänytkään enää samalta kuin lapsuudessa. Lähistöllä oli lisäksi suuri ruokakioskien ja matkamuistomyymälöiden alue, jossa loppupäivä sujui rattoisasti. Helle vain jatkui ja hiki valui silmiin. Katse etsi toiveikkaasti kaiken aikaa toisaalla tutuiksi tulleita ulkoterasseja oluttarjoiluineen. Turhaan - ei löytynyt edes pikkuruista. Oli lopulta pakko mennä tasohotellin ilmastoituun baariin vähän vilvoittelemaan. Eivät olleet edes kuulleet gintoniceista, mutta opetin.

Illalla sitten taas vaihteeksi junaan, tällä kertaa Soft sleeper -osastoon. Matkaseurana kolme tymeää biznizmiestä. Eivät vastanneet tervehdykseen, mutta mulkoilivat sitäkin enemmän. En ymmärrä mihin perustuu käsitys kiinalaisten ystävällisyydestä. Oman käsitykseni mukaan ne ovat tilapäisesti ystävällisiä vain jos haluavat rahasi. Naisilla on enemmän yritystä, mutta miehet ovat ylimielisiä, sottaavia ja räkiviä paskiaisia. Suomalaiseen tasa-arvoon tottuneilla ei ole täällä pitkän päälle hyvä olla. Sen verran selväksi käy, että naiset eivät ole täällä juuri mitään. Ja tilannehan täällä vaan pahenee, koska valikoitujen aborttien seurauksena miehistä on ylitarjontaa eivätkä kaikki kuuden vanhemman ja isovanhemman lellimät potrat poikalapset voi saada vaimoa. Ehkä siinä naistenkin arvo nousee – taikka sitten ostavat niitä naisia miljoona nöyrää Filippiineiltä. Vietnamsissa on myös ylimääräisiä, koska siellä miehet jenkkien toimesta aika hyvin takavuosina tapettiin.

Yö Beijingin hotellissa ja seuraavana iltana kotiin lähtö. Ja mitäpä siinä muuta, kuin bongaamaan vielä päiväselttään naapurikaupunki Tianjin. Koska raahaamismatkailu alkoi jo kyllästyttää, varasin limusiinin ja kuskin ja huitaistiin 1,5 tuntia naapuriin, 5 miljoonan asukkaan pikkukaupunkiin. Sinne olisi päässyt myös luotijunalla 39 minuutissa, kuten jälkepäin havaitsin. Hienoja pilvenpiirtäjiä, kovat liikennenuhkat, hienot antiikkimarkkinat ja replika-antiikkikatu, jossa ostokset olivat tasokkaammat ja halvemmat kuin Beijingissä. Kaupunki oli aikoinaan länsimaalaisten tukikohta, jonka seurauksena sieltä löytyy vielä paljon länsimaisen tyyliä alueita.

Illalla kotiinlähtö upean uuden lentokentän kautta. Hienot rakennukset, junilla ajetaan, kaikki ajateltavissa olevat merkkiliikkeet. Omituista oli, että lentoja oli kovin vähän ja asiakkaita samoin. Lentoja oli paljon vähemmän kuin Helsingissä, eli mistähän ne muut lennot lähtivät? Matka selvästi yleistyi loppua kohden, koska koneen ylibuukkauksen takia päädyimme bisnesluokkaan. Matka meni rattoisasti istuimen kanssa leikkiessä sekä elokuvia ja karttoja katsellessa. En ole eläissänini matkustanut bisnesluokassa ja mielessä välähti, että pitäisikö tähän siirtyä kokonaan. Hylkäsin ajatuksen kyllä äkkiä. Hintaeroa on sen verran, että pitäisi karsia matkoista joka kolmas ja siihen en ole valmis.

Tästä tekstistä alkaa hiljakseltaan heijastua matkaväsymys. Kolme viikkoa on pitkä aika ja 11.000 km on pitkä matka. Sellaiset asiat, jotka alkumatkasta tuntuvat hurmaavilta ja viehättäviltä alkavat loppumatkasta jurppia jo toden teolla. Tulee suuri kaipuu yhteiskuntaan, jossa homma toimii. Alkaa kaivata sitä suomalaista taksiskua, joka suurin piirtein tietää minne on menossa. Kiinassa joka toinen ajaa jonnekin helvetin kuuseen ja siellä sitten mietitään, että minne itse asiassa haluttiin. Kartoista ei ymmärretä tuon taivaallista. Tosi rasittavaa, kun pitää koko ajan vahtia.

Matka kokonaisuudessaan oli onnistunut. Tämä tehtiin pienessä ryhmässä ja onnea oli siinä, että muut matkalaiset olivat fiksuja ja mukavia. Jälkeenpäin totesin, että tämän olisi voinut tehdä yksinkin. Tein pitkiä osuuksia omin päin. Palvelutasossa ja kielitaidossa näillä on paljon vielä tekemistä. Joku voi kokea pitkät junamatkat pitkästyttävänä. Minulla ei tullut aika pitkäksi missään vaiheessa. Eli lopputulemana voisin suositella tällaista matkaa monelle kaverilleni – mutten kaikille. Jos ei kestä byrokratiaa, odottelua eikä

pidä siitä, että odottamattomia asioita voi tulla vastaan, niin en välttämättä lähtisi vielä tälle reissulle. Seikkailumielisille suosittelen ehdottomasti! Kerron lisää niille, joita kiinnostaa...

Näistä teksteistä tuli ihan pölkypäisen pitkiä, mutta halusin kertoa kaiken oleellisen niille, jotka miettivät samanlaista matkaa.

Ostokset: Terrakottapatsas, puuhuilu, messinkinen otus pystikokoelmaan, syömäpuikkoja silkkipussukoissa, silkikirjailtu bambutaulu ja kassillinen silkkiä tytarelle.

Faktat: Väkiluku 1,3 mrd, pinta-ala 9596 960 km², kaupunkeja: Beijing (7,7 milj.), Shanghai (10,8), Wuhan (5,1), Tianjin (5,1), kieli mandariinikiina, valuutta renminbi (yuan), aika UTC+8, elinkeinot teollisuus (53 %), palvelut (33 %), maatalous (14 %)

Bongot:

Kiina: Inner Mongolia A-/B-/C175

Kiina: Shanxi A-/B-/C176

Kiina: Hebei A-/B-/C177

Kiina: Henan A-/B-/C178

Kiina: Shaanxi A-/B-/C179

Kiina: Tianjin A-/B-/C180

Kaupungit: Jining, Fengzhen, Datong, Zhangjiakou, Baoding, Shijiazhuang, Xingtai, Handan, Anyang, Hebi, Xinxiang, Zhengzhou, Luoyang, Sanmexia, Weinan, Xi'an, Langfang, Tianjin

USA ja Kanada, syyskuu 2009

Uusi Englanti on amerikkalaisen sivistyksen kehto ja alkukoti. Siellä sijaitsevat USA:n itsenäisyyden synnyn merkittävimmät rakennukset ja muistomerkit. Ei nähty niistä yhtäkään.

Matkasuunnitelmamme oli ajaa Bostonista Detroitiin Kanadan ja Niagaran putousten kautta. Ensin pohjoiseen kohti Quebeciä, sieltä Niagaralle ja eteläkautta Detroitiin. Ei hotellivaroituksia eikä ennakoon suunniteltuja etappeja. Jo heti alkuun kävi selväksi, että varasin lennot tosi typerästi eli olisi saman tien kannattanut ajaa suoraan New Yorkista Chicagoon. Noh, joka tapauksessa aikamoisen kuppaamisen ja odottelun jälkeen päästiin vihdoinkin Bostoniin ja saatiin auto alle. Sieltä suunnattiin bongomielessä etelään Rhode Islandiin ja Connecticutiin. Näillä tienoilla sijaitsevat USA:n maineikkaimmat yliopistot Harvard, MIT ja Yale.

Koko alue on täynnä USA:n itsenäistymisen aikaisia muistomerkkejä ja rakennuksia. Täällä törmäsin omituiseen ilmiöön: olen yleensä erittäin kiinnostunut historiasta, mutta tälläinen historia ei jotenkin koskettanut. Täällä on esimerkiksi kova juttu se, että joku Paul Riviere on ratsastanut kauhealla vauhdilla jonnekin ja varoittanut joitakin, josta seurasi taas jotakin. Tietääkseni ei edes vaipunut kuolleena maahan kuten se toinen tyyppi Termopylaissa. Ei ole kiinnostanut sen vertaa, että tsekkaisin asian netistä. No anyway tämän tyyppin koti on museoitu, eikä olisi tullut mieleenkään siellä käydä. (Olikohan sen hevosenkin talli museoitu – sehän sen duunin kaiketi teki?). Lisäksi täällä on joitakuuta nahistelupaikkoja, joissa muutama sata tyyppiä on saanut surmansa. Ei kosketa sekään. Me eurooppalaiset sentään tapettiin viime vuosisadalla toisiamme (ja muutamia muitakin) montakymmentä miljoonaa, joten meihin ei näillä

ruumismäärillä tehdä vaikutusta. Vai johtuisiko tämä kylmyys USA:n historiaa kohtaan siitä, että jos 300 miljoonaa ihmistä sitä jatkuvasti hurraa, liputtaa ja mainostaa, niin muiden ei enää tarvitse piitata. Suuren maan pieni Historia.

Uudessa Englannissa (Massachusetts, Connecticut, Vermont, New Hampshire ja Maine) kaikkein mieleen painuvinta olivat kauniit talot ja pihamiljööt. Toisin kuin Suomessa, talot olivat kaikki erilaisia. Ajelimme vuosi sitten New Yorkista Atlantaan Appalakkeja pitkin ja etenkin etelässä talot olivat meikäläisittäin lautaröttelöiksi luokiteltavia mökkejä. Täällä oli talot toista maata. Olivat paikoin niin kauniita, että oli lähellä kateuden hiipiminen mieleen. Näimme niitä sadoittain. Olisi joskus mukava nähdä laskelmat siitä, että miksi Suomessa edes rikkaille ei ole sellaisiin varaa ja täällä on keskituloisillakin. Johtuuko se sitten siitä, että USA:ssa ne ovat niin raskaasti lainoitettuja vai mistä? Erona oli myös se, että siellä ei tontin reunoilla ole lainkaan istutuksia, vaan komeat talot ovat ylpeästi näkösillä, ympärillään vain muutamat havupensaat ja jumalaton parranajokoneella leikattu nurmikenttä. Nurmikot olivat paikoin aivan järjettömän kokoisia. Jos USA:n BKT:hen laskettaisiin mukaan nurmikonleikkuu, niin se kasvaisi varmaan ainakin kaksi prosenttia.

Appalakit alkavat Uuden Englannin alueelta. Vuoret ovat matalahkoja, mutta upeinta täällä tähän vuodenaikaan on ruska. Maasto on lehtipuuvaltaista ja värit ovat ennen näkemättömät: tavallista vihreää, keltaista ja oranssia. Sen lisäksi hurjia punaisen sävyjä burgundinpunaista, purppuraa ja suorastaan neonväristä punaista. Tiet ovat hyvät ja vähän väliä on motelli- ja ravintolakeskittymiä. Ei ruuhkia eikä tungosta eli kaiken kaikkiaan miellyttävää ajeltavaa. Trekkereiden unelmapaikka. Ja sääkin meitä suosi.

Appalakeilta siirryttiin Kanadan puolelle Quebeciin. Raja oli niin huomaamaton, että meinattiin ajaa ohi. Quebecin osavaltio on vaihtelevalla menestyksellä yrittänyt eroon Kanadasta. Vuonna 1995 kansanäänestyksessä eroa kannatti 49,4 %. Quebec on lähes täysin ranskankielinen jo 1600-luvulta lähtien. Edelleenkin pääkaupungissa ei esim. ravintolassa saa palvelua englanniksi. Siellä on muurien rajaama vanha kaupunki vanhoine rakennuksineen ja ravintolakatuineen.

Seuraavaksi suunnattiin Montrealiin, joka myös on ranskankielisellä alueella. Ajettiin vain läpi, koska tällä reissulla ei jaksettu suurkaupunkeja. Siellä on kuulemma hieno vanha kaupunki ja jazzklubeja. Seuraava etappi oli Ottawa, Kanadan pääkaupunki. Hallintorakennukset olivat upeita ja kaupunki sopivan kokoinen. Sieltä suunnattiin Ontario-järven rannalle Kingstonin kaupunkiin, entinen pääkaupunki ja miellyttävä pienimuotoinen tutustumiskohde. Sieltä ajateltiin tehdä laivareissu Thousand Islandsin saaristoon (tunnettu salaattikastikkeesta), mutta oli niin kova tuuli ettei viitsitty. Sillä etapilla nähtiin muuten susi (ei kojootti), joka jolkutteli auton editse metsään. Taloja oli ihan vieressä emmekä nähneet yhtään helikopteria eikä pyssyäjiä hukkaparkaa ahdistamassa. Kanadalaiset miehet ovat selvästikin suomalaisia rohkeampia. 56 vuotta piti elää ja tänne tulla tämä nähdäkseen.

Ja eikun seuraavaksi Niagaralle Toronton läpi. Ensin käytiin Niagara-On-The-Lakes, joka on pikkukaupunki Ontario-järven rannalla. Sitä nimitetään puutarhakaupungiksi – eikä turhaan. En ole missään aikaisemmin eläissani nähnyt niin paljon kukkaistutuksia: niitä oli aivan joka paikassa röykkiöittäin, kaikki erilaisia. Pääkatu oli yli sata vuotta vanhoista kaksikerroksisista rakennuksista muodostunut matkamuistomyymälöiden, lahjatavaraliikkeiden, pullapuotien ja rätiputiikkien ketju. Ja kaikki oli niin kerrassaan ällöttävän söpöä.

Itse Niagara olikin sitten toisenlainen. Putoukset ovat kahden valtion alueella: Kanadassa Horseshoe-falls ja USA:ssa brideveil-falls. Jenkkien puolella ei kannata edes käydä, koska sieltä ei näe kunnolla putouksia.

Olen käynyt Niagaralla vuonna 1972 ja paikka oli aika dramaattisesti muuttunut. Alueelle oli ilmestynyt jos ei nyt pilvenpiirtäjiä, mutta korkeita rakennuksia kuitenkin. Ne söivät omituisesti vaikuttavuutta itse putouksilta, jotka olivat edelleen kieltämättä upeat. Mieliin jäävintä oli visiitti kuspäämuseossa (Daredevil), jossa oli kokoelma tynnyreitä ja muita kanistereita, joilla uskaliaat yrittäjät olivat putouksista laskeneet vaihtelevalla menestyksellä. Erityisesti mieleeni jäi 63-vuotias opettajatar, joka laski putoukset tynnyrissä mustan kissansa kanssa paremman elämän toivossa. Selvisivät kumpikin hengissä, mutta kuolivat kuitenkin köyhinä – vailla rahaa ja mainetta. Lisäksi siellä näytti olevan yksi suku, jossa periytyi pakkomielle putouksiin isästä poikaan ja pojanpoikaan. Yhdenkin piti laskea putoukset 12 kertaa eri vempaimilla ennen kuin sai itsensä hengiltä.

Niagara Fallsissa käy vuosittain 14 miljoonaa turistia. En kyllä ymmärrä miksi. Ehkä näillä tienoilla ei ole muutakaan? Putoukset ovat kyllä upeat, mutta muutoin paikka on aika rähjäinen. Uusien tornihotellien lomassa on matalia motellilättänoitä ja rikkaruohokenttiä (joilla muuten bongattiin roskiksia tonkiva pesukarhu). Siellä on yksi kadunpätkä, jonka varrella on vahakabinetteja, Frankensteinin taloja, Ripley'n ja Guinnessin ennätysten kirjan taloja ja kaikkia muita ajateltavissa olevia kummajaisia ja kasinoita. Etenkään en ymmärrä, että miksi helvetissä kukaan tulee tänne kuherruskuukautta viettämään, kun samaan hintaan täältä pääsee Karibialle. Ei siis mitään romanttista täällä – kantsii kyllä käydä, mutta vain tähän hiljaiseen vuodenaikaan ja ilman romanttisia kuvitelmia.

Sitten Detroitiin Ohion kautta. Oli maasto juuri sen näköistä kuin kuviteltiin: maissipeltoja, valkoisia taloja taitettukattoisine valtavine latoineen ja siiloineen. Välillä tuli kylmät väreet, kun homma muistutti jotain näkemääni kauhuelokuvaa. Koska oli vielä aikaa, niin bongattiin vielä Indiana eli ajettiin sata kilsaa suuntaansa ja käytiin Angola –nimisessä kaupungissa ja otettiin autokorjaamon seinästä kuva.

Hyvissä ajoin Detroitiin. Oltiin ennakoitu seuraava 45 minuutin koneenvaihto Chicagossa eli liikkeellä oltiin pelkällä käsipakaasilla. Kone sitten tietysti myöhästyi tunnin. Juostiin kuin pienet kärpät maailman toiseksi suurimmalla O'Haren lentokentällä todetaksemme kiitollisina, että koko koneellinen oli odottanut meitä 15 minuuttia eli päästiin Lontoon kautta suunnitelman mukaan kotiin.

Mutta kyllä oli reissussa paljon iloa navigaattorista. Yleensähan kaupungin keskusta on helppo päästä, mutta ulostulo on täyttä helvettiä – etenkin jos pitää löytää tietylle ulosmenotielle. Hönöstöoppeli poistaa tämän ongelman, vaikkakin se toisaalta välillä sekoilee ja on eksyksissä. Meidän matkailurutiineita se on kyllä selvästi muuttanut.

Hyvää: kaikki toimii, palvelu pelaa, bensiksiltä saa kaikkea, punaisista valoista saa kääntyä oikealle ellei ole liikennettä, ystävälliset ihmiset – tervehditään vieraita jopa kadulla, hinnat halvat.

Hyvää, mutta huonoa: älyttömän kokoiset ruoka-annokset, jotka ovat suursyömärien mieleen. Ruokaa jää toisaalta niin hirvittävästi yli ja roskiin, että se on nykypäivän maailmassa suuri synty ja häpeä.

Huonoa, mutta hyvää: tiet olivat vaihtelevan kuntoisia, kuten Suomessa. Välillä priimaa ja välillä huonompikuntoista. Toisaalta jos lähdetään siitä, että kaikkien teiden pitää olla koko ajan huippukunnossa, se vaatii aivan kohtuuttoman osuuden rajallisista resursseista.

Huonoa: banaanitasavallan tasoiset maahantulomuodollisuudet lentokentällä kaksine lomakkeineen (maitse Kanadasta ei mitään), lisättynä sormenjäljillä, naamakuvauksella, iriskuvauksella ja haastattelulla (kaupan päällisiksi sai kyllä ilmaiseksi tullimiehen arvion matkasuunnitelmasta, jonka tässä tapauksessa

totesi typeräksi). Idioottimaiset suihkuhanat.

Bongot:

USA: Massachusetts A-/B-/C181
 USA: Rhode Island A-/B-/C182
 USA: Connecticut A-/B-/C183
 USA: Vermont A-/B-/C184
 USA: New Hampshire A-/B-/C185
 USA: Maine A-/B-/C186
 Kanada: Quebec Ax/Bx/C187
 Kanada: Ontario A-/B-/Cx
 USA: New York A-/B-/Cx
 USA: Pennsylvania A-/B-/Cx
 USA: Ohio A-/B-/C188
 USA: Indiana A-/B-/C189
 USA: Michigan A-/B-/C190

Japani lokakuu 2009

En ole koskaan ollut erityisen kiinnostunut Japanista, niin kuin ei moni tuttavaniakaan. Suunnitelmissani ollut tähän ajankohtaan sijoitettu Etiopian matka lykkääntyi, joten ryhdyin etsimään sille vaihtoehtoa. Vuoden 2013 matkaohjelmasta poimin Japanin. Japanin suhteen olen aina pelännyt jumalattomia ihmisruuhkia, polvillaan konttaamista ja epämieluisaa ruokaa. Kaksi kolmesta uumoilustani toteutui, mutta siitä huolimatta lyhyt matkani oli erittäin onnistunut.

Ajatukseni oli viettää Japanissa viisi päivää ajellen luotijunilla, pysähdellen siellä täällä ja nähden maata laidasta laitaan. Matkasuunnitelmana oli lentää Tokioon, yksi iltapäivä siellä ja sitten junalla Hokkaidon saarelle Sapporoon. Siellä yksi päivä ja sitten lentäen Fukuokaan Kiushun saarelle. Siellä yksi päivä, jonka jälkeen junalla Hiroshimaan ja Kiotoon. Siellä yksi päivä ja Osakan kautta kotiin. Alun perin piti ajaa junilla enemmänkin, mutta käytettävissä oleva aika ei riittänyt, joten jouduin ottamaan yhden lennon siihen väliin.

Japanissa on turistin kannalta julmetun hieno järjestelmä: Japan Rail Pass. Sitä ei myydä kuin ulkomaalaisille ulkomailla. Hinta on 295 euroa, 7 päivän ajan lähes rajaton oikeus junalla matkustamiseen ensimmäisessä luokassa (ainoastaan Nozomi-junat eivät sisälly hintaan). Pidemmillekin jaksoille saa. Suomesta ostettu passivoucheri pitää vaihtaa Japanissa varsinaiseen passiin. Samalla kannattaa tehdä kaikki paikkavaraukset (eivät ole kaikissa junissa pakollisia). Japanin rautateillä on oleellista tietää linjan nimi ja junan nimi.

Ensimmäinen kohteeni oli Tokio, josta viisaasti hotelliksi valitsin päärautatieaseman katolla olevan (kalliin, mutta hienon) hotellin. Kävi semmoinen tuuri, että sain 37. ylimmän kerroksen kulmahuoneen, jossa kaksi seinää oli lasia. Siellä tunsin todella olevansa maailman katolla. Pienet iltakäppäilyt, jonka jälkeen koko yön ihailin Tokion näkymiä suoraan punkasta. Sitten aamiaiselle aamukuudelta. Näyttääpi olevan japanilainen pöytä, eikä mitään muuta näkösellä. Poimin sitten tarjottimelleni kaikkea syötävältä näyttävää: misokeittoa, merilevää, tofua ja munakaskakkua. Välineinä puikot, joiden kanssa olen todella surkea (yritän kyllä käyttää). Katsoin murheellisena annostani. Tätäkö se nyt on? Viisi päivää. Tein siinä puikkoharjoituksia kunnes naapuripöytään istahti joku länsimaalainen. Sillä on tuoremehua ja jumalauta sämpylä. Mistä se on sen saanut?? Ei muuta kuin uusi kierros ja löytyihän sieltä nurkan takaa toinenkin aamiaispöytä. Munakasta, sämpylää ja juustoa. Elämä hymyili taas – puolen tunnin ajan.

Tokion pilvenpiirtäjät eivät ole huippukorkeita ja niitä ei ole aasialaiseen tapaan päällystetty erivärisillä peililaseilla. Rakennukset ovat leveärunkoisia eivätkä korkeita ja kapeita, kuten esim. Hong Kongissa. Tämä ilmiselvästi johtuu siitä, että ne on rakennettu maanjäristyksiä kestäväksi. Viimeisin isompi järistys oli Kobessa. Tänne on tulossa isoja järistyksiä, kuten Kaliforniaankin ja ihmiset tietävät sen. Jälkeenpäin havaitsin, että Fukuokassa ollessani läheisillä Riukiu-saarilla on viitosen järistys, mutta en huomannut mitään.

Japanilainen sisustustyyli on mielestäni erittäin kaunista: selkeitä yksinkertaisia ja maanvärisiä pintoja. Japanilaisten tyylijatu kuitenkin omituisesti pettää siinä, mitä tulee käyttögrafiikkaan, tuotepakkauksiin ja mainoksiin. Ne ovat kertakaikkisen räikeitä ja mielestäni todella rumia. Oma lukunsa on kaikkeen japanilaiseen mainontaan levinnyt pikkutyttögrafiikka: hymyilevät naamat eri muodoissaan (jotka koen hyvin vastenmielisinä). Samaa grafiikkaa käytetään myös esim. autokorjaamoiden mainoksissa, joten pitkä matka on tultu samuraimeiningistä.

Seuraavaksi alakertaan eli Tokion päärautatieasemalle. Juna lähtee kahdeksan maissa pohjoiseen, pari junan vaihtoa ja pääteasemana on Sapporo Hokkaidon saarella. Olin tulostanut netistä jo kotimaassa pohjakartat, mutta, mutta... Jos on tarkoitus harjoitella Japanin rautatiejärjestelmää, niin en suosittelen harjoitusten aloittamista Tokion päärautatieasemalla ruuhka-aikaan. Siellä on päällekkäin kolme systeemiä: Shinkansen -luotijunien järjestelmä, tavalliset junat ja metro. Kaikki yhtenä spagettina ja epäilen, että missään päin maailmaa ei ole samanlaista sekamelskaa. Siis minä sinne! Vaikka olin valmistautunut ja varannut aikaa, niin kyllä se oli aika shokki. Olennaiset kyltit ovat kyllä latinalaisilla kirjaimilla, mutta kun asemalla on samassa muutama hotelli, kauppakeskus ja satoja kioskeja, niin viittoja on siinä määrin, että niistä ei saa mitään selvää. Etenkin kun käytävillä kulkevat tiiviit ihmisvirrat, joiden sekaan on lähes mahdotonta päästä. Kylttien tavailu tapahtuu seinuksilta ja pylväiden katveessa piileskellen. Alkoi jo hermostuttaa, ennen kuin keksin oikean toimintatavan: luoja kiitos joka puolella olevilta virkailijoilta kysyin, että mistä tämä juna lähtee. Virkailija viittilöi tiettyyn suuntaan ja siellä taas 50 metrin päästä kyselin uudelta tyypiltä ja näin edelleen. Näin etappimenetelmällä päädyin lopulta oikeaan junaan (Huh!).

Yllättäen tämä junahomma oli Kiinassa selkeämpää kuin täällä. Siellä oli pääaulassa talon kokoinen näyttötaulu, jossa ilmoitettiin että Xianiin klo xx lähtevän junan matkustajat kokoontuvat karsinassa 34.

Sinne sitten vaan ja muiden mukana aikanaan junaan. Japanissa taas asemasuunnistus edellyttää, että tiedät linjan nimen ja junan nimen sekä onko kyseessä Shinkansen –juna vai tavallinen juna. Muuten ei asemalla löydä oikealle laiturille. Japanissa laiturikuvio taas menee niin, että jokaisella vaunulla on vakiopaikkansa, johon ihmiset menevät valmiiksi jonoon odottamaan. Varaamattomille paikoille on oma vaununsa ja jononsa. Vaunut siivotaan perusteellisesti jokaisen pienenkin siivun jälkeen. Vaunun siivonneet henkilöt asettuvat lopuksi riviin junan viereen ja kumartavat.

Tässä kohtaa on pakko toivoa, että VR:n viskaalit kävisivät siellä (ja Kiinassa) opintomatalla. Japanissa ihmiset hakeutuvat laitureille ja uutta junaa tulee ja lähtee 5-10 minuutin välein. Juna on laiturilla noin yhden minuutin. Suomessahan ja Helsingin rautatieasemalla ihmiset kävelevät töihin puolivälistä Pasilaa, koska vain kuusi 20 raiteesta on käytössä. Esim. Moskovan juna seisoo paraatiraiteilla puoli päivää ja kymmenet tuhannet ihmiset kävelevät puoli kilometriä päivästä toiseen, kuukaudesta toiseen ja vuodesta toiseen...

No sitten junalla pohjoiseen. Keskinopeus pysähdykset lukien oli noin 220 km tunnissa. Nopeimmat junat kulkevat 300 km tunnissa. Ensimmäisenä Hachinoehen. Asutus on yllättävän tiivistä, matalaa vuoristoa, jokia ja kyliä, joiden lomassa pientä viljelystä. Alkuun ihmetytti viljelymaan vähäisyys, mutta kun seurasi myöhemmin japanilaisten ruokavaliota, niin yhtälö alkoi avautua. Varmaan 80 prosenttia japanilaisten ruokavaliosta koostuu jonkun sortin merenelävistä (ja riisistä). Täällä on 120 miljoonaa asukasta ja peltoja tuntuu olevan vähemmän kuin 5 miljoonan asukkaan Suomessa. Toisaalta mietityttää, että kuinka kauan meren antimet voivat tätä ihmismäärää elättää ja kuinka kaukaa mereltä ravinto pitää hakea.

Seuraavaksi pari junanvaihtoa, Seikan -tunneliin (60 km) ja Hokkaidon saarelle. Matkalla ajettiin pitkät välit Tyynenmeren rannikkoa. Maan kalastuksen massiivisuudesta kertoo, että rannat olivat täynnä pyydyksistä irronneita poijuja, joita oli rannalla röykkiöittäin kuin kurpitsoita. Matkalla ei juuri näkynyt japanilais/kiinalaistyyppisiä kippurakattoisia rakennuksia vaan ison talon päällä saattoi olla pieni samanlainen. Yritin tähystellä valaita, mutta liekö kaikki jo tapettu ”tutkimustarkoituksiin”. Jos Tokion hotellin valinta meni nappiin, niin Sapporon hotelli meni vastaavasti päin mäntyä. Tarkoitukseni oli kautta linjan varata hotellit keskustoista. Tässä yhteydessä voin varoittaa sanasta Shin. En tiedä, että mitä se tarkoittaa, mutta Shin-Osaka ja Shin-Sapporo eivät tarkoita kaupungin keskustaa. Ja joka tapauksessa Sheraton-hotellini (?) Sapporossa oli jossain takametsässä, jonka takia jouduin vielä testaamaan paikallista metromatkustusta. Liput saa kyllä automaattista. Katse etsi automaatin näytöltä sikkuroiden seasta toiveikkaasti englannin lippua tai latinalaisia kirjaimia. Ei löytynyt. Muttei tarvinnut siinä ihmetellä kuin minuutti, niin jo tuli ystävällinen nuori japanilaisnainen kysymään, että voinko auttaa. Taas selvittiin pykälä eteenpäin.

Sapporon suurin nähtävyys on tv-torni ja olympiakisoihin liittyneet symbolit. Kaupunki on menomestana maineessa, mutta ei minusta ollut kaksinen. Hokkaidon saari oli kuitenkin tavattoman kaunis, kukkuloita, jokia, merenlahtia ja ruskaa. Yksi Japanin nähtävyys on elektroniikkakaupat. Kävin parissa, enkä tajunnut myyntituotteista kuin 10 prosenttia. Siellä oli räkkitolkulla ja satoja neliöitä täysin mystistä tavaraa pikkupussukoissa. Yhden tunnistin: sähkökäyttöinen ripsenvääntäjä. Elektroniikan rakastajan paratiisi!

Sitten lento Fukuokaan, Japanin eteläisimmälle saarelle Kiushuun. Jos Hokkaidossa oli lämpötila 13 astetta, niin täällä oli 23. Kaupunki on tunnettu maratonistaan. Se on moderni nuorekas kaupunki, jossa on siellä täällä katveessa vanhoja temppeleitä. Nämä olivat mielestäni parasta antia: ei ristin sielua missään, kaivoja, portteja ja epämääräisiä alttareita ilman uskovaisia. Kaupungin omasta mielestä parasta oli Canal City, kammottava megalomaaninen, ylisuunniteltu kauppakeskus ruuhkineen, kakaralaumoineen ja Disney-

tyyppisine kumihahmoineen ja tapahtumineen. Täälläkin hotellivalinta meni mönkään: sijainti oli perfect, mutta huone oli kamala koppi, jossa ikkunanäköala oli 30 sentin päässä oleva tiiliseinä.

Sitten eteenpäin. Junahomma meni jo vanhalla rutiinilla. Takaisin Honshun saarelle ja pysähdys Hiroshimassa. Tuntui aivan erityisen järkyttävältä tunnistaa se historian kirjoista tutuksi tullut joenmutka, johon pommi pudotettiin. Olenko todella täällä? Onko täällä edelleen ihmisiä, jotka olivat täällä SILLOIN? Miksi tämä kaupunki näyttää ihan tavalliselta? En ehtinyt valitettavasti jäädä sinne pitemmäksi aikaa, mutta tuntui siltä, että tämäkin käynti jotenkin vaikutti minuun... Eteläinen Honshu on erittäin tiiviisti asuttua. Tyhjää paikkaa ei juuri löydy. Täällä rakennukset ovat enemmän klassisen japanilaisia kippurakattoineen kuin saaren pohjoisosassa.

Sokeri pohjalla eli lopuksi Kioto, joka on yleisesti tunnustettu aidon vanhan Japanin viimeiseksi muistomeriksi. Ja kyllä se sellainen onkin. Siellä olisin viettänyt vielä yhden ylimääräisen päivän, jos työt olisivat antaneet myöten. Kioto on maineensa veroinen: tolkuton määrä temppeleitä ja pyhäkköjä, joista osa on merkittävän suuria ja näyttäviä, samantasoisia kuin Kiinassa. Näiden lisäksi kaupunki on täynnä viehättäviä puutarhoja. Hotelli meni tällä kertaa nappiin: rautatieaseman katolla oleva puolisurrealistinen tasokas uusviritelmä.

Japanilaiset matkamuistot olivat ylipäättään aika karmea muoviroskaa. Suosituin tuote siellä on kännykkäkoru, joita oli joka paikassa räkkitolkulla. Paikallisilla tyttöillä saattoi olla puolen kilon painoisia lönttejä kännykässään. Nokia taisi mokata tässä? Maa vertautuu tässä mielessä mielenkiintoisesti Kiinaan, jossa elokuussa kävin. Siellä ongelma taas oli sen suuntainen, että ostettavaa olisi ollut enemmän kuin jaksoin kantaa tai maahan tuoda.

Lopputulmana voi todeta, että käsitykseni Japanista ääritehokkaana, tunkuun asti ihmisiä täynnä olevana ja mekanistisena yhteiskuntana on hieman muuttunut. Talousihmisille on tuttua ”Japanin tauti” eli BKT:n kasvun jämähtäminen paikoilleen vuosikymmeniksi. Odotin näkeväni täällä tätä teoriaa vahvistavaa alakuloa ja masennusta. Ei mitään sinne päinkään. Ystävällisiä ihmisiä ja hyvää toimeentulua. Eli mitä BKT:n kasvusta enää on iloa, jos lähtötilanne on tämä??? Voisimme miettiä sitä myös Suomessa... Japani on suhteellisen kallis maa, mutta ei kuitenkaan maineensa veroinen. Hotellit Tokiossa ovat kalliita ja taksit helvetin kalliita (3-4 kertaa suomalaishinnat), mutta muutoin hinnat tuntuivat ihan normaaleilta.

Parasta Japanissa on, että nykyisin epävarmoina aikoina sitä tervehtii ilolla jokaista 120 miljoonan ihmisen kansaa, joka ei halua olla osa ongelmaa vaan on mieluummin osa ratkaisua. Japanilaiset ovat tavattoman kohteliaita ja ystävällisiä. Toivon heille kaikkea hyvää ja selviytymistä ”siitä seuraavasta rytinästä” ilman pahempia vaurioita.

Panama-Kolumbia-Curacao joulukuu 2009

Joulukuussa 2009 käytiin Harrin kanssa tutustumassa Karibian meren liepeisiin reitillä Panama-Kolumbia-Curacao. Curacaolta tehtiin vielä yhden päivän visiitit naapurisaariin Arubaan ja Bonaireen.

Panamassa oltiin kolme yötä. Hotelli oli Intercontinental Beach Resort Pohjois-Amerikan puolella kanavaa. Liekö syynä low-season-aika vai jenkkilama, mutta hotelli oli ihanan puolityhjä. Ei tarvinnut tapella rantatuoleista ja upealla uima-allasosastolla oli taivaallisen tyhjää. Saatiin huilata matkan rasituksista. Tyynen meren puoleiselta rannalta löytyi lisäksi kotiloita ja kaikkea muutakin kiinnostavaa.

Mieluisin kokemus Panamassa oli retki veneellä kanavaa pitkin apinasaarille (mölyapinat, ”valkonaama-apinat” ja laiskiaiset), huikea näköalatorni kanavalle ja viidakkoajelu vaijerin varassa roikkuvalla gondolilla. Lounaspaikassa bongattiin vielä kaimaani ja noin 100 kilpikonaa ravintolan alta.

Unescon maailmanperintöluetteloon kuuluva Panaman vanha kaupunki oli lievä pettymys. 1/5 taloista oli entistetty, 2/5 remontissa (vain julkisivut pystyssä) ja 2/5 puoli-raunioina. Ihmisiä oli vähän ja tunnelma aika voipunut. Yksi Havannalaistyyppinen baari kyllä löydettiin. Tämä mesta on varmaan WHS-luettelossa siksi, että se on oikeasti vanha ja sellaisenaan konkistadorien jäljiltä. Muu Panama-City pilvenpiirtäjäineen ja jenkittyylisine touhuineen ei ansaitse muuta mainintaa, kuin että siellä se kai on. Sinne houkutellaan kovasti jenkkejä asumaan ja tervemenoa heille.

Seuraavaksi suunnattiin Kolumbian Cartagenaan. Tämä oli todella myönteinen kokemus. Kolumbiassa on paikallisesti levotonta huumekaupan ja sen tuoman rikollisuuden takia etenkin eteläosissa ja Medellinin tietämillä. Cartagena turistien suosimana paikkana on kuitenkin turvallisimmasta päästä. Cartagenan vanha kaupunki on todella hurmaava. Se on oikeasti elävä ja vilkas paikallisten ihmisten elinympäristö. Alueella on lukuisia paikallisia pikkuisia majataloja sisäpihoineen ja kattoterasseineen. Hotellimme oli yksi näistä. Kolme huonetta ja me olimme ainoat asiakkaat, eli siis mitä suurimmassa määrin saimme yksilöllisen palvelun. Poika istui rapulla iltaisin odottamassa, että koska tulemme kotiin.

Hotelli sijaitsi paikallisen torin naapurissa, 10 metriä siitä. Oli mukava notkua parvekkeella ja katsoa paikallista toritouhua. Hieman tuijottelivat, mutta siihen tottui. Illalla oli mukava pistäytyä hotellin kattoterassilla ja pikkuruisessa uima-altaassa.

Tässä kaupungissa maailmanperintökohteet olivat paikalliset linnoitusrakennelmat ja konkistadorien linnakkeet. Katsottiin ne vain ulkoa päin, kun oli niin helvetin kuumaa ja kosteaa, että vuorikiipeily ei juuri innostanut.

Seuraava kohde oli Alankomaiden Antillit eli Curacao. Sinne mentiin Bogotan kautta. Paikallisen lentoyhtiön pisteet kyllä nousivat, kun tiedottivat ettemme ehdi sovitulle jatkolennoillemme koneen myöhästymisen takia. Survoivat meidät aiemmalle lennolle ja suureksi ihmetykseksemme ehdimme seuraavaan koneeseen ja jopa kamat tulivat kanssamme.

Ei olisi Euroopassa onnistunut, mutta täällä Kolumbiassa kyllä. Se näistä ennakkoluuloista.

Alankomaiden Antilleihin kuuluu monta saarta. Kaikki kuuluvat Alankomaihin, mutta esim. Aruba ei kuulu Antilleihin, pelkästään Alankomaihin. Yksikään näistä ei kuulu kuitenkaan EU:hun. Hoh-hoijaa, miten pitkästyttävää tämä KANSALLISUUSAATE. Läpitylsä muistuma 1800-luvulta, joka edelleen on monissa paikoissa raivo-voimissaan.

Ja seuraavaan paikkaan: Curacaossa (lausutaan kirasao) oli myös onnistunut hotellivalinta: meren rannalla pari kilsaa Willemstadista etelään. Huone oli erityisen mieluisa: meri kohisi vain parin metrin päässä, terassilla hiippaili rapuja ja 70-senttisiä iguaaneja. Hotelli oli hollantilaisomistuksessa ja –johdossa. Henkilökunta paikallista tai Surinamista. Mieluista oli snorklausmahdollisuus rannasta ja laiturin nokassa ollut kapakka, jossa oli tarjolla jazzia auringon laskiessa sekä kuivaa valkkaria ja tavissyötävää.

Olen aiemmin suhtautunut positiivisesti hollantilaisiin. Nehän ovat niin kuin me: rentoja ja vapaamielisiä. Täälläpäin tuli vähän toiset aatokset. Täällä korostui Hollannin siirtomaahistoria. Tietysti vähän potuttua, että meidän esi-isät oli niin saakelin tyhmiä, ettei edes yhtä pientä saarta täältä saatu meille buukattua. Mutta kun seuraa hollantilaisten käyttäytymistä täällä, niin tuli hetkittäin vähän bad feelings. Käyttäytyivät vähän liian niskoja nakellen, kuten brittiläiset Bukka Shahibit. Ei jäänyt hyvä mielikuva hollantilaisista tällä reissulla. Sen verran juttelin myös paikallisen kanssa, että eivät tykkää hollantilaisista eivätkä myöskään täällä pyörivistä jenkeistä.

Curacaon pääkaupunki Willemstad kuuluu myös maailmanperintökohteisiin. Kauniita hollantilaisyyppisiä rakennuksia pastellivärein. Nämä kaikki Antillien kaupungit ovat verovapaita, joten täällä on paljon ostosporukoita. Muita Willemstadin nähtävyyksiä ovat käännettävä ponttoonisilta sekä superkorkea kaarisilta, öljynjalostamot sekä risteilylaivat.

Curacaolta tehtiin pari snoklausreissua, kaksi hylkyä ja arvosana 8+.

Bongausmielessä piti tietysti käydä myös Aruballa ja Bonairella. Näiden lentojen yhteydessä tuli suurimmat järjestelysählingit.

Euroopassa ylitetään nykyään rajat niin, että maiden vaihtuminen hiffataan lähinnä kylteistä ja liikennemerkeistä. Toista on täällä päin, jossa kansallisuusaate on kunniassaan – oikein 1800-luvun tyyliin. Näillä kolmella saarenlämpäreellä on kaikilla omat liput ja kolikot, passeihin lätkitään himona leimoja joka rajalla. Joka halvatun rajalla täytetään maahantuloblanketit – ja kun täytän rationalisointimielessä meidän kummankin kaavakkeet, niin voisin sanoa, että tätä lajia tuli nyt kyllä kiintiö täyteen. Saarien väliset lennot kestivät noin 25 min. Koko se aika meni näihin blanketteihin, eikä maisemia juuri nähnyt. Olen hakenut kaksoissassin säästääkseni sivuja. Tällä reissulla ne onnistuivat sotkemaan 8 sivua upouudesta passistani (millähän selityksillä onnistuisin saamaan Suomessa vielä kolmannenkin passin?). ...tana ja ...kele.

Kun haluaa nähdä samalla reissulla monta paikkaa, niin siitä väistämättä seuraa, että lennellään paljon paikasta toiseen (eli työelämässä olevat, joilla on hoppu takaisin duuniin). Tällä reissulla tuli ennätys: 19 lentokenttää (esim. 6 kertaa Curacaolla), joista 8 erilaista. Missähän näitä voisi bongata...

Tehtiin siis sitten lentokeikat naapurisaarille. Aruban pääkaupunki on Oranjestad. Se oli tosi tylsä jenkkiytyinen kermakakkukaupunki. Tähän liittyy hauska sivujuonne. Harri on jo vuosia haahuillut, että pitää ostaa RANNEKELLO. No sitten Aruballa todettiin, että se ostetaan nyt tai ei sitten saatana koskaan. Miekkonen, joka on 20 vuotta pärjännyt ilman rannekelloa yhtäkkiä totesi, että oleellista kellon suhteen on, että sen pitää toimia 100 metrin syvyydessä. Ok. Kello sitten kahden tunnin ihmetelyn jälkeen ostettiin, mutta siten haasteeksi jäi että miten Harri saadaan kelloinen 100 metrin syvyyteen. Avuksi tuli pieni sukellusvene. Sillä ei päästy kuin 49 metriin, mutta kuitenkin. Lopuksi sukellusveneessä taputettiin käsiä jenkkiänsä kanssa jenkkiytyliin ja laulettiin kuorossa ”We all Live in a Yellow Submarine”... Olipa hauskaa. Pälätystä ja mekkalaa oli semmoinen määrä että meren elävät jäi vähän sivuosaan. Hoh-hoijaa taas.

Kiinnostavinta Aruballa oli loppupäivän ajelu sisämaassa. Muut ajoi kansallispuistossa jeepillä ja hellekypärät päässä, me jollain ritsalla, jonka pohja otti maahan kaiken aikaa. Erittäin kiinnostavaa vulkaanista mastoa ja hienoja kaktuksia monta sorttia.

Toinen bongailureisumme tehtiin Bonairelle, Curacaosta itään. Bonaire on kuulu snorklailumestoistaan. Ajelimme aluksi saaren eteläkärkeen, jossa oli upeita suolakenttiä ja flamingoja eikä ristin sielua. Bonaire on ollut aikoinaan orjakaupan suurimpia keskittymiä. Etelärannalla oli pitkin rantaa orjien majoja 1600-luvulta, jotka olivat lievästi sanoen liikuttavia. Bonairen pääkaupunki Kralendjik on pieni ja sympaattinen. Saari on kuulu sukellusmestoistaan, mutta rantaan oli yllättävän vaikeaa päästä. Joka paikassa oli hotelleja ja varattuja rantoja. Päästiin mereen kuitenkin parissa räkäisen näköisessä, lasisirpaleisessa rannassa, näkymät veden alla olivat kuitenkin 9+. Vielä tehtiin lenkki pohjoisessa. Ei ristin sielua, flamingojärviä, kuunmaisemaa ja jumalattomasti erikokoisia iskoja, joiden väistelyssä oli täysi työ...

Kaiken kaikkiaan hyvin balanssissa oleva reissu. Kaikkea juuri sopivasti. Kolumbiaan olisin toivonut yhden päivän lisää. Vaikka pieni lenkki autolla maaseudulla?

Panama A99/B124/C202

Kolumbia A100/B125/C203

Curacao A100/B126/C204

Aruba A100/B127/C205

Bonaire A100/B128/C206