

Baltia—Valko-Venäjä—Ukraina—Transnistria—Georgia—Turkki

Matti Rämö
Polkupyörällä
Ukrainan halki
Istanbuliin



minerva

Polkupyörällä Ukrainan halki Istanbuliin

Matti Rämö

Polkupyörällä
Ukrainan halki Istanbuliin



© Matti Rämö ja Minerva Kustannus, 2022
Minerva Kustannus on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä
www.minervakustannus.fi

Palautetta kirjailijalle voi lähettää sähköpostilla
osoitteeseen: matti.ramo@saunalahti.fi

Valokuvat ja kartat Matti Rämö
Piirroksiset Cira Almenti

Ulkoasu Taittopalvelu Yliveto Oy

ISBN 978-952-375-651-9
Painettu EU:ssa

Sisällys

Prologi	7
1. Kesän onnea Baltian pikkuteillä	12
2. Väinäjoelta Valko-Venäjälle	39
3. Minskin kielletty koulu	63
4. Tšernobylin kunnailla	92
5. Seitsemän kukkulan Kiova	119
6. Panssarivaunuja Transnistrian rajalla	143
7. Shokkihoitoa Odessassa	180
8. Mustanmeren poikki Georgiaan	201
9. Turkissa Mustanmeren rantatiellä	236
10. Vuoriston poimuissa Anatolian laatan reunalla	268
11. Ihmeellinen Istanbul	307
12. Kaasua, komisario Erdoğan!	345
Epilogi	371

Kartat

<i>Koko matka: Helsinki–Kiova–Transnistria–Odessa–Georgia–Istanbul</i>	10
<i>Helsinki–Tallinna–Vilna–Minsk</i>	17
<i>Minsk–Kiova–Transnistria–Odessa</i>	95
<i>Odessa–Batumi–Samsun–Istanbul</i>	213
<i>Trabzon–Samsun–Istanbul</i>	249
<i>Istanbul Bosporinsalmen molemmin puolin</i>	315
<i>Bysantin valtakunta vuosien 555, 1025, 1263 ja 1400 tienoilla</i>	325
<i>Osmani-imperiumin laajeneminen 1300–1600-luvuilla</i>	331
<i>Koko matka: Helsinki–Kiova–Transnistria–Odessa–Georgia–Istanbul</i>	368

Cira Almentin piirrookset sivuilla 26, 112, 120, 168, 184, 265, 365

Prologi

Kevättalven aurinko on kirkas ja kylmä. Mielessäni siintävät Himalajan vuoret. Viimeiset kaksi vuotta olen vähitellen valmistautunut toteuttamaan pitkäaikaista haavetta lähteä polkemaan Himalajalle Intiaan. Kesällä 2011 harjoittelin kylmän retken sietokykyä Islannissa, ja kesällä 2012 vietin lyhyen ohuen ilmanalan leirin Andalusian Sierra Nevadassa yli 3000 metrissä. Ja kaksi talvea olen istunut kokoustelemassa Pasilassa Himalajan-matkan kuvaamista dokumentiksi, mutta nyt keväällä 2013 kuvausprojekti on ajautunut vaikeuksiin. Saan sähköpostin, jossa todetaan, ettei matkadokumenttini konsepti ole ohjelmahankinnan priorisoinnin ytimessä.

Kesäsuunnitelmani saa uuden käänteen, kun tytär Milja pääsee EU:n opiskeluvaihto-ohjelmaan. Erasmus-vaihtolottuu myös Turkkiin, ja Milja saa puolen vuoden opiskelupaikan istanbulilaisesta Bilgi-yliopistosta. Päätän lykätä Himalajan-reissua ja ryhdyn hahmottelemaan touko-heinäkuun polkaisua Istanbuliin. Reittivaihtoehtoja on useampia. Niistä selkein veisi Baltian ja Puolan läpi Romaniaan, mutta jostain mielen syövereistä saan hullun päähänpiston saapua Istanbuliin idän suunnasta. Maitse kierto Venäjältä levottoman Kaukasian läpi vaatisi paljon aikaa ja runsaasti byrokraattista kärsivällisyyttä. Mustanmeren voi ylittää laivalla,

mutta en löydä lauttareittii itäiseen Turkkiin. Laivalla pitäisi matkata Ukrainasta Georgiaan saakka. Laskeskelen lomapäiviä ja kilometrejä ja mittailen kartalta, miten löytäisin lyhimmän reitin Mustallemerelle.

Voiko Valko-Venäjän poikki polkea Odessaan? 500 kilometrin Valko-Venäjän-etappi lyhentäisi matkaa Odessaan 300 kilometriä. Viisumin saaminen Euroopan tiukimpaan diktaattuurivaltioon ei kuitenkaan ole ihan yksinkertaista. Kysyn neuvoa Suomi–Valko-Venäjä-seurasta. Käy ilmi, että viisumin saa kyllä, mutta se edellyttää majoituksen tilausta ennakkoon koko matkan ajaksi, mikä tarkoittaa suhteellisen tarkkaa arviota ainakin pääkaupunkiin Minskiin saapumisesta. Tämä on pyörävaeltajalle rasite, sillä päivämatkojen yksityiskohtainen suunnittelu on vaikeaa, koska tien päällä voi sattua kaikenlaista. Rengasrikot, vastatuuli, sade, hirmuinen helle, eksymiset tai huonosti nukutut yöt voivat hidastaa menoa niin, että aiottuja päivämatkoja pitää lyhentää. Aikataulustressin välttäminen vaatisi väljiä päivätavoitteita, vaikka pyrkimykseni on rientää Odessaan niin nopeasti kuin mahdollista.

Viisumiasiassa turvaudun matkatoimiston apuun. Jos varaan viisi majoitusyötä Minskistä, saan viisumin seitsemäksi päiväksi. Venäläisen matkatoimiston kautta varattavat hotellihuoneet eivät ole ihan halpoja, mutta voisin yrittää paikan päällä lyhentää yöpymisaikaa. Jos en saisi hotellin kanssa sovittua öiden karsimisesta, niin sitten maksaisin käytännössä kolmisensataa euroa epävirallisesta oikeudesta yöpyä maastossa. Lasken uudestaan päiviä ja kilometrejä ja päätän hyväksyä huonon tarjouksen, jotta saan tarpeeksi pitkän viisumin. Ennen kaupantekoa ilmenee kuitenkin, että matkatoimiston ho-

tellihuoneet ovat sesongin vuoksi jo varattu: onnekkaisesti joudun ”tyytymään” halvempaan hostellimajoitukseen.

Toinen aikataulutussongelma liittyy Mustanmeren-lauttaan. Odessan liepeiltä Illitšivskistä lähtee laiva kahdesti viikossa Georgiaan, mutta vuorot eivät ole aivan säännöllisiä, sillä alus kuljettaa ensisijaisesti ajoneuvorahtia. Aikataulut sopeutuvat kysynnän mukaan, eikä lauttayhtiö ilmoita arvioituja lähtöaikoja kuin kahden viikon päähän. Lisäksi lippu pitää hankkia jo kaksi päivää ennen lähtöä. Jos saapumiseni Odessaan sattuisi ajoittumaan huonosti, saattaisin joutua odottamaan lähtöä viikonkin, eikä aikaresurssini riitä sellaiseen. Laadin varasuunnitelman: jos laivalipun hankinta menee liian vaikeaksi, jatkan Odessasta maitse Romaniaan ja luovun ajatuksesta saapua Istanbuliin idästä.

Kasaan matkan palapeliä epävarmoissa tunnelmissa. Viisumi- ja lauttalippupulman lisäksi joudun vakuuttelemaan itselleni, ettei polkeminen Valko-Venäjän läpi ole ongelma. Suunnitelmani herättää nimittäin epäilyjä ja huolta lähipiirissäni, eivätkä Valko-Venäjältä kantautuvat niukat uutiset lisää luottamusta. Käytännön hankaluutena ilmenee vielä, etteivät kaikki rajanylityspaikat ole auki polkupyörille, mutta en onnistu edes matkatoimiston kautta selvittämään, mitkä ylityspaikat ovat pyöräiltäviä. Luotan siihen, että reittini Liettuan Vilnasta Ukrainan Kiovaan on pääväylä. Ajopäivien määrän epätarkkuus jättää auki erilaisia mahdollisuuksia, joita pallottelen mielessäni: uskaltaisinko käydä Tšernobylistä; ehtisinkö koukata Georgiasta Armeniaan. Tyttäreni tietää huomauttaa, ettei Armenian ja Turkin välinen raja ole auki ollenkaan.

Lähdön valmistelua hankaloittaa kylmä ja myöhäinen kevät. Poljen harjoitusajaja lähes talvivarusteissa, sillä vielä kuukautta



27.5.–7.7.2013 Helsinki–Kiova–Transnistria–Odessa–Georgia–Istanbul, 3580 km.

ennen matkaa allani rahisevat talvirenkaiden nastat. En ole keväällä henkisestiäkään vahvimmillani, sillä viimeistelyharjoittelu sujuu suruajan tunnelmissa. Maaliskuussa alkoivat vierailut Terhokotiin, jonne paras ystäväni Vuokko päätyi pitkän talven jälkeen. Neljän viikon saattohoito jättää raskaan tyhjyyden tunteen. Harjoittelen kiivaammin, jotta voin sivuuttaa epäilyt elämän mielekkyydestä. Ehdin tehdä kaksi pitkää testiajoa Helsingistä Porvooseen ja takaisin, ja fyysisesti olen matkan lähestyessä paremmassa kunnossa kuin vuotta aiemmin ennen Andalusian-reissua.

Pari päivää ennen lähtöä Himalaja-projekti ehtii saada yllättävän käänteen. Maantieteilijä-Raimo yhyttää hankkeeseen ohjaaja-tuottajan, jolla on uusi ajatus dokumenttitaltioinnista: yhdistetään amatöörikuvaa ammattilaisen otoksiin. Niinpä saan Pasilan varusvarastosta käteeni pienen GoPro-videokameran, jotta voin jo Istanbul-reissulla harjoitella kuvaamista. Ehdin tutkia kameran käyttöohjeita vain pintapuolisesti, sillä viimeisen viikonloppu on kiireinen. Pakkaamisen lisäksi ohjelmassa on lauantain vierailu Ylen Aamu-tv:ssä sekä Maailma kylässä -festivaali Helsingin Kaisaniemessä. Ison kansalaisjärjestötelan lämpimässä ilmapiirissä selvittelen Helsingin Polkupyöräilijöiden pöydän takaa tunnelmia ja saan runsaasti kannustusta matkaevääksi. Kevään epävarmuus muuntuu innostuksen riemuksi.

1. Kesän onnea Baltian pikkuteillä

**27. toukokuuta, maanantai, Helsinki–Tallinna–Järvakandi,
115 km, 90 €, VIRO**

Lähtöaamu on tavanomaisen vaikea. Pakkaamisen viimeistely venyy jälleen myöhään yöhön, ja kolmen tunnin unien voimin vääntäydyn pihalle. Kuormaan vanhaan uskolliseen Kulkuriini 23 kiloa taakse ja 5 kiloa etulaukkuihin. Poikkeen naapuriin halaaman isälle tervehdyksen, ennen kuin nousen satulaan. Taivas on harmaa, ja kevät hohkaa 11 asteen viileyttä. Onneksi ei sada. Saan myötätuulen taakseni, ja ensipolkaisujen keveys haihduttaa univelkaisen raskauden. Vahva innostus kuohahtaa pintaan jo ennen Kehä ykköstä, kun mieleen alkaa nousta kuvia vuosien takaa. Myös ensimmäinen pitkä matkani Euroopan halki Tunisiaan vuonna 2007 alkoi etapilla Helsingin Länsisatamaan.

Oulunkylän jälkeen pyörätien liikennevirta tiivistyy, kun työmatkapolkijoiden jonot porhaltavat ohitse kohti keskustaa. Töölönlahdella huomaa, että karavaanini kulkee vähän etujassa. Improvisoin pysähdyksen valokuvaustarvikeliikkeeseen Sanomataloon, sillä videokamera kaipaa kypäristukan lisäksi kiinnitystelineen myös pyörän ohjaustankoon. Liike on yllättäen juuri muuttanut Postitaloon, ja kiiruhdan juosten naapurirakennukseen pääpostin entiseen saliin. Myyjän etsiessä

videokameran kiinnitysosaa ihmettelen vanhan salin kehityskaarta. Arvokas tila on päätynyt kameratarvikkeiden varastohalliksi. Oma muistoni salista liittyy vuoden 1982 presidentinvaaleihin, kun sain ensikertaa käyttää äänioikeutta. Presidentti Kekkonen terveydentila oli heikentynyt, ja aikakausi oli vaihtumassa Suomen historiassa. Suoran vaalin sijaan kansa valitsi tuolloin presidentin valitsijamiehiä, ja annoin ennakoöäneni ehdokkaalle, joka lupasi äänestää presidentiksi runoilijamusiikko Juice Leskistä. Ehdokasta ei valittu.

Postitalolta kiiruhdan juosten takaisin Sanomatalolle ja suuntaan karavaanin Mannerheimintien alitse Baanalle. 1 400 metriä pitkä kevyen liikenteen väylä on Helsingin pyöräilyväen ylpeys. Se yhdistää Töölönlahden Ruoholahteen. Baana kulkee 1890-luvulla rakennetun satamaradan ratakuilussa, ja liikennesuunnittelun helmi on ehtinyt niittää mainetta Keski-Euroopassa esimerkkinä urbaanista luovuudesta. Muutama kuukausi Baanan avajaisten jälkeen syksyllä 2012 sain hämmästellä tv:n ääressä, kuinka myös Italian Rai News -kanava hehkutti skandinaavien edistysellisyyttä: pyöräteitä rakennetaan Helsingissä jopa maan alle. Uutisen lievä epätarkkuus ei vähentänyt sen arvoa. Kiiruhdan Baanaa pitkin Länsisatamaan, jossa työmaan kiertotien opastus on hieman sekava, mutta lyhyen harhailun jälkeen löydän oikealle portille. Viimeisten ajoneuvojen joukossa ilmoittaudun lautalle, ja myöhästymisvaraa jää lähes varsin verran.

Jo polkaisu satamaan ehtii nostattaa hurjan matkalatauksen. Käyn aivan ylikierroksilla, ja kun pysäköin ajokkiani laiturilla kolmen liivimotoristin perään, ryhdyn ehdottelevaan heille kilpakiidytystä. Lyhyttukkaisista Helvetin enkeleistä yksi

urahtaa lyhyen, epäystävällisen äänteen, toinen katsoo pyörääni kylmän ilmeettömästi, mutta kolmas ottaa varovasti kantaa ja arvelee, että kisassa voisi olla järkeä lyhyellä matkalla. Tovereiden hiljaisuus vaientaa hänet. Vieressä jonottavat keski-ikäiset autoilijamiehet naureskelevat absurdia ehdotustani. Hetken ihmettelyn jälkeen enkelit jyräyttävät koneet käyntiin, kun satamamies viittoaa ajoneuvoja lauttaan. Sisällä sidon lukkovaierilla pyörän tukevaan kaiteeseen ja yritän samalla tutkia hätäisesti, miten videokameran tankokiinnitys toimii. En ymmärrä yksinkertaisten kiinnikkeiden logiikkaa yhdellä silmäyksellä ja lykkään asiaan perehtymistä.

Ylhäällä kannella lokkien kirkuminen saattelee laivaa Pihlajasaarten lomitse Suomenlahden sankkaan sumuun. Myös vuonna 2007 matka Tallinnaan sujui kosteassa harsossa. Näkyvyys on merellä lähes olematon, ja vetäydyn sisälle lämpimään. Laivan puodista hankin muutaman litran Dynamit-energiajuomaa, juustoa, leikkeitä sekä kuivattuja hedelmiä. Hämmästellessäni, kuinka Tallinnan-lautalla voi olla myynnissä saksalaisten harekrishnojen luomuherkkuja, ja investoin pieniin mangopalluroihin. Säästän ne huonojen hetkien varalle. Parin tunnin risteily on liian lyhyt, että ehtisin evästelyn jälkeen torkahtaa pöydän ääreen. Vaihdan muutaman lauseen rovaniemeläisten jalkapallofanien kanssa. He pohtivat kesäistä kotietua mahdollisessa eurocup-ottelussa, kun eurooppalaisten vastustajien vuorokausirytmä häiriintyy valon määrästä ja nämä joutuvat juoksemaan kentälle ”samoilla silmillä”.

Suomenlahden etelärannalla sumu hälvenee, ja Tallinnassa odottaa kesäisen lämmön keli. Tervehdin sataman portilla tullimiehiä ja polkaisen hihkaisten aurinkoiselle kadulle. Voimakas

liikutus valtaa mieleni. On hienoa olla taas satulassa matkalla jonnekin kauas. Onnen tunne tulvahtaa mieleni käytäville, kun ryhdyn suunnistamaan Sakun maantielle. Kiihko päästä matkaan on niin suuri, etten ehdi poiketa ajelemaan Tallinnan vanhaankaupunkiin, vaan poljen ydinkeskustan eteläpuolelta Pärnun maantielle. Muutaman kilometrin matkalla ehdin tunnistaa välähdyksiä Tallinnan historiasta. On hämmästyttävää, kuinka notkeasti tuhat vuotta vanha kaupunki on loikannut neuvostoajan betoniarkkitehtuurista suurien lasipintojen korkeisiin liikekortteleihin.

Tallinnan modernit julkisivut kuumottavat varmaan myös Helsingin päättäjien suunnittelupöytiä, kun pienempi veljeskaupunki Suomenlahden etelärannalla onkin virtaviivaisempi, vaikka Tallinnan juuret ovat syvällä Kalevipoegin päivien muinaisessa mullassa. Viron kansalliseepoksen mukaan kaupungin perusti Kalevipoegin veli Olev. Kalevipoegin sankaritekoihin sen sijaan kuului uiminen Suomenlahden yli pelastamaan ryöstettyä äitiään. Reissun käännteissä seppä Ilmarinen antoi Kalevipoegille lumotun miekan, mutta ryyppäysillan päätteeksi Kalevipoeg tappoi kiivastuksissaan Ilmarisen pojan, minkä vuoksi seppä kiroi miekan. Veljeskansojen monisyiset ja myös huuruiset siteet yltävät kauas aikain taa. Oma vapaan assosiaatioketjun teoriani selittää linkkiä Suomenlahden yli niin, että lahden etelärannalla muinaisten suomalaisten kostea ilta päättyi humalaisten miesten yltiöpäiseen vedonlyöntiin, voiko vetten yli uida, ja sitten se onneton esi-isäsankari päätyi asuttamaan lahden kylmempää pohjoisrannikkoa.

Suunnistaminen 400 000 asukkaan Tallinnan poikki sujuu vaivatta leveää katuä pitkin. Pärnun maantieltä käännyn

Sakuntielle, ja monikaistainen väljä väylä kapenee ja hiljenee. Männikun taajamassa iso asfaltointityömaa katkaisee pääkadun, ja pysähdyn kysymään tietyöläiseltä reittineuvoa suomeksi. *Nje znaju*, keski-ikäinen mies kuittaa kysymykseni venäjäksi. Eestin sosialistisen neuvostotasavallan perintönä tallinnalaisista yli 40 % puhuu äidinkielenään venäjää, jolla ei ole mitään virallista statusta nyky-Virossa. Miehellä ei ole aikaa jäädä kuuntelemaan jatkoselvitystäni, mutta onnistun itsekin päättelymään, että työmaan ohi mahtuu kulkemaan pyörällä. Pian Männikun jälkeen tie nousee hiekkaiselle harjanteelle, jota reunustaa upea, korkea männikkö. Ajoin läheisyydessä kulkee myös ylellinen pyörätie, ja voin nauttia havupuiden tuoksusta ja metsän rauhasta, vaikka olen polkenut vasta kymmenkunta kilometriä satamasta. Moderneista tornitaloistaan huolimatta Tallinna on inhimillisen kokoinen kaupunki.

Tunnin polkemisen jälkeen ylitän Tallinnan uloimman kehätien ja tulen Sakuun. Pikkukunnan keskustassa on muutama kerrostalokortteli ja valtava panimo, Saku Õlletehas, seudun suurin työnantaja. Sakussa on pantu olutta teollisessa mittakaavassa vuodesta 1820, ja baltiansaksalaisen kreivin Karl Friedrich Rehbinderin perustama panimo on selvinnyt hengissä Viron historian rajuissa käännteissä. Saku Õlletehasen vuosituotanto ylittää 50 miljoonaa olutlitraa, mutta siitä huolimatta Sakun yllä leijuu vain mieto maltainen tuoksu.

Ajan hiljaisen taajaman läpi ja valmistaudun vaativan suunnistusoperaation alkamiseen. Aion polkea pikkuteitä pitkin Viron ja Latvian poikki Liettuaan saakka, ja mutkaisten teiden verkosto vaatisi oikeastaan vähän tarkempaa karttaa kuin mitä minulla on. Karttani mittakaava on 1:800 000, ja sen tuke-

Polkupyörällä Ukrainan halki Istanbuliin

Matti Rämö polkee seitsemännessä matkakirjassaan Helsingistä Ukrainan ja Georgian kautta Istanbuliin. Kuuden viikon ja 3500 kilometrin kiihkeä vaellus kulkee historian poimuissa Krimin sodasta Konstantinopoliin.

Matka vie sorateille Baltian reheviin metsiin ja Valko-Venäjän halki Ukrainaan, josta reitti poikkeaa Transnistriaan, Neuvostoliiton jakojäännökseen. Odessasta Rämö ottaa lautan Mustanmeren poikki Georgiaan. Taival jatkuu Itä-Turkin rannikolla ja vuorten yli Istanbuliin.

Minskissä Rämö vierailee kielletyssä koulussa, Kiovassa humalikko uhkaa sytyttää matkamiehen parran. Varas vie pyörän Odessassa, mutta matka jatkuu uudella menopelillä. Salamat loimuavat, sammakot mekastavat ja meri kimmeltää. Istanbulissa Rämö tapaa tyttärensä ja saa oman annoksensa mellakkapoliisin kyynelkaasuhyökkäyksestä.

Matti Rämö on Yle Teksti-TV:n toimittaja. Aiemmista matkoista ovat ilmestyneet kirjat *Rengasriikkoja Saharassa*, *Polkupyörällä Intiassa*, *Polkupyörällä Thaimaasta Vietnamiin*, *Polkupyörällä Jäämerelle*, *Polkupyörällä Islannissa* sekä *Polkupyörällä Andalusian vuorilta Afrikkaan*.

40.8


minerva

Kansi: Taittopalvelu Yliveto Oy

www.minervakustannus.fi

ISBN 978-952-375-651-9



9 789523 756519