

Matti Rämö  
Polkupyörällä  
Himalajalle



DOCENDO

Polkupyörällä  
Himalajalle



Matti Rämö

Polkupyörällä  
Himalajalle

**DOCENDO**

[www.docendo.fi](http://www.docendo.fi)

© Matti Rämö ja Minerva Kustannus Oy, 2016

Palautetta kirjailijalle voi lähettää sähköpostilla  
osoitteeseen: [matti.ramo@saunalahti.fi](mailto:matti.ramo@saunalahti.fi)

Docendo on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä  
Lönnrotinkatu 18 A, 00120 Helsinki

Valokuvat ja kartat Matti Rämö  
Piirroukset Cira Almenti

Ulkoasu Taittopalvelu Yliveto Oy

ISBN 978-952-851-024-6

Painettu EU:ssa  
Tuoteturvallisuuteen liittyvät tiedustelut: [tuotevastuu@docendo.fi](mailto:tuotevastuu@docendo.fi)

# Sisälllys

Prologi.....	1
1. Delhin ajaton kaaos .....	15
2. Miljoonan hindun pyhiinvaellus .....	34
3. Gangesilta kukkuloille.....	76
4. Chandigarh, funktionalismin helmi.....	103
5. Tasangon tainnuttava kuumuus Punjabissa .....	120
6. Jammusta Himalajan poimuihin .....	152
7. Kashmir, maanpäällinen paratiisi? .....	189
8. Nousu Ladakhiin .....	214
9. Indusjoen latvoilla Pikku-Tiibetissä.....	248
10. Leh, Ladakhin pieni pääkaupunki .....	292
11. Maantie maailman katolla .....	309
12. Ilmastoloikka takaisin Delhiin.....	379
Epilogi .....	404

## Kartat

<i>Koko matka: Delhi–Haridwar–Chandigarh–Srinagar–Leh–Manali</i>	11
<i>Delhi–Haridwar–Rishikesh–Chandigarh</i>	36
<i>Chandigarh–Jammu–Srinagar</i>	121
<i>Indusjoen valuma-alue</i>	127
<i>Intian niemimaa</i>	154
<i>Reittiprofili: Jammu–Srinagar</i>	166
<i>Srinagar–Kargil–Leh</i>	216
<i>Reittiprofili: Srinagar–Leh</i>	222
<i>Leh–Manali</i>	311
<i>Reittiprofili: Leh–Manali</i>	319
<i>Koko matka: Delhi–Haridwar–Chandigarh–Srinagar–Leh–Manali</i>	402

*Cira Almentin piirrookset sivuilla* 9, 88, 138, 229, 254, 271, 272,  
315, 317, 349, 352, 357



## Prologi

Jyrkkä nousu alkaa. Hivuttaudun hitaasti muhkuraisella katu-  
kivetyksellä ja vääntäydyn ylöspäin polkaisu kerrallaan. Pysyt-  
telen satulassa. Onko kevein vaihde tarpeeksi kevyt? Olen en-  
nenkin kiivennyt Sillanmäen kuhmuraista ja kapeaa katua Por-  
voonjoelta Porvoon tuomiokirkolle, mutta nyt pyörän sivulau-  
kuissa on 30 kilon kuorma mineraalivettä ja vanhoja puhelin-  
luetteloja. Hengitys pysyy tasaisena, vaikka takana on yli kol-  
men tunnin ajo Helsingistä. Nousen ylös Kirkkotorille rauhal-  
lisen jouhevasti, ja vaativa testinousu onnistuu kepeästi. Nel-  
jä tuntia myöhemmin toistan kiipeilytestin Helsingissä ensin  
Töölönlahden Linnunlaulun mäessä ja sitten Paloheinän täyt-  
tömäellä. Olen valmis kohtaamaan kesävaelluksen Himalajalla.

Kuusi vuotta olen mielessäni kulkenut rinteitä ylös alas koh-  
ti Indusjoen latvoja, kohti Ladakhia, Intian pikku-Tiibetiä, joka  
rajautuu Kiinan Tiibetiin, Pakistaniin ja levottomaan Kashmi-  
riin. Ladakhissa enin osa laaksoistakin sijaitsee yli 3000 met-  
rissä, ja lumi saartaa korkeiden solien maan puoleksi vuodek-  
si eristykseen jyhkeiden vuorenharjanteiden taakse. Matka La-  
dakhiiin vaatii huolellista suunnittelua.

Ajatus pyörävaelluksesta Ladakhiiin nousi esiin vuoden  
2008 Intian-matkalla. Tyttäreni oli aloittanut lukio-opintonsa  
Mumbain lähistöllä, ja minun oli lähdeävä Intiaan yli vuosi-

kymmenen jälkeen, vaikka olin jo päättänyt, etten aio enää palata tuohon valtavaan, kaoottiseen maahan, jossa matkaaminen käy työstä – millä tahansa välineellä onkin liikenteessä. Kuukausi Intian pölyisillä maanteillä ja meluisissa kaupungeissa riitti kuitenkin palauttamaan sen saman palon, jonka koin ensimmäisellä Intian-reissullani neljännesvuosisataa aiemmin. Hämmentävän moni-ilmeinen, värikäs ja udunomainen todellisuus lumosi uudestaan. Tunne siitä, että Intiaan on tultava takaisin, asettui hautumaan, ja nimenomaan Ladakh jäi määränpäänä kutkuttamaan päiväuniani: voisinko todellakin selviytyä polkien ylös korkealle Himalajan laaksoihin?

Olen kerran aiemmin käynyt kävelemässä yli 3000 metrisessä Gangesin latvoilla lähellä Nepalin ja Kiinan rajaa. Himalajan kauneus teki vaikutuksen, ja myös se rauha, joka on vahva vastakohta Gangesin tasangon hälylle. Nyt haluan nähdä uudestaan suuren ja mahtavan Intian jylhät kasvot ja kohdata pyhien vuorten rauhan, päästä lähemmäksi jumalten syntysijoja ja taivaankannen kirkkautta, joka siintää saavuttamattomissa kaukana ylhäällä, mutta josta säteilee toivon välähdyksiä lohduttamaan maan tomussa kulkevaa matkamiestä.

Etsin jälleen omia rajojani, mutta tällä kertaa olen valmis hyväksymään ajatuksen, etten välttämättä pääse tavoitteeseeni. Ehkä en sittenkään kestä pitkää taivalta ohuessa hapessa, sillä keuhkoihin ovat jääneet sairaushistoriani, sarkoidoosin, jäljet. Kaksi vuotta aiemmin kiipesin pyörällä yöpymään 3300 metriin Andalusian Sierra Nevadalla, kun halusin totutella ohueen ilmaan, mutta ehkä yksi vuorokausi ylhäällä ei ollut tarpeeksi pitkä aika todelliseen testiin. Vuotta ennen Andalusiaa poljin Islannissa ankarissa sääolosuhteissa, mutta ehkä keli on vielä-

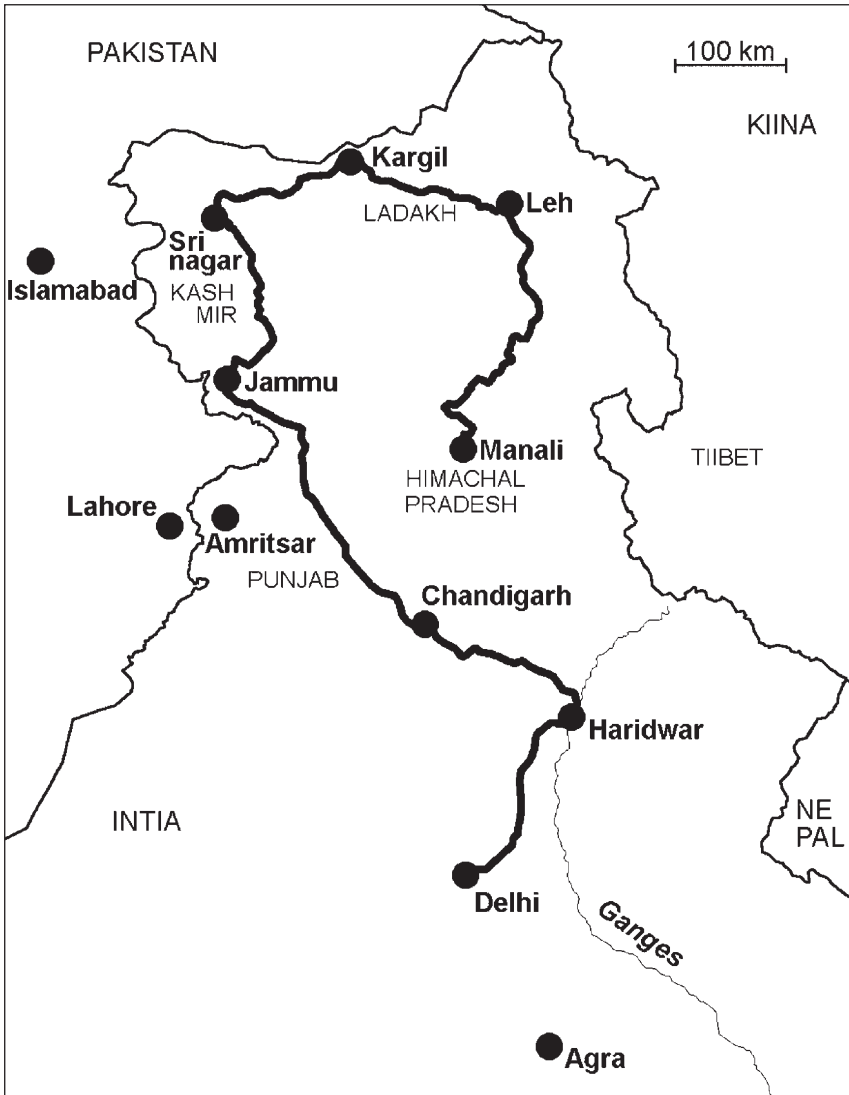


*Matka Ladakhiin vaatii huolellista suunnittelua.*

kin rajumpaa Himalajalla. Ehkä maantie Ladakhiin ei ole auki, jos Kashmir ei pysy rauhallisena, sillä tie kulkee pitkän matkaa aivan Pakistanin rajan pinnassa, ja Intian ja Pakistanin välinen rauhan tasapaino on kuin veteen piirretty viiva. Tai ehkä sade-kausi ehtii runnella tien kulkukelvottomaksi.

Tutkin yökaudet Intian karttaa ja hahmottelen reittiä Delhistä Gangesille ja tasangon reunaa pitkin Punjabiin ja Jammuun. Matkalla voisin pistäytyä vuorille Dharamsalaan, joka on ollut Tiibetin pakolaishallinnon keskus sen jälkeen, kun Kiina valtasi Tiibetin. Punjabissa voisin käydä myös Amritsarissa, jossa on sikhien kaikkein pyhin temppele. Kaikkiaan tasankosuutta on tuhatkunta kilometriä. Sitten hivuttaudun mielikuvissani Jammusta ylös Himalajan poimuihin. 300 kilometrin matkalla Kashmiriin reitti käy kahdesti yli 2000 metrissä. Kashmirin laaksosta on vielä 400 kilometriä Ladakhin pääkaupunkiin. Maantie kiipeää kolmeen korkeaan solaan: Zoji La, 3500 metriä; Namika La, 3700 metriä; ja Fotu La, 4100 metriä. Solista ensimmäinen, Zoji La, lienee se vaikein. Marraskuussa Zoji La eristää Ladakhin talveksi Kashmirista. Päämääräni Leh sijaitsee 3500 metrissä. Paluun Leh'stä Delhiin jätän auki. Jos pääsen perille, arvioin aikataulun Leh'ssä uudestaan.

Tutkin myös idempää Manali–Leh-reittiä, joka kulkee Himachal Pradeshista Ladakhiin. Tämä tie ei kulje Kashmirin läpi eikä Pakistanin rajan pinnassa, minkä vuoksi se olisi varmemmin auki. Reittiprofili on kuitenkin paljon vaikeampi, sillä maantie nousee viiteen korkeaan solaan, joista kaksi on yli 5000 metrissä. Lisäksi tie pysyttelee yli 200 kilometriä yli 4000 metrin korkeudessa. Nettikartalla käyn läpi Manali–Leh-matkan moneen kertaan nousu nousun jälkeen, mutta lopulta hylkään reitin liian vaikeana, vaikka löydän extreme-pyöräilijöiden matkakertomuksia, joiden mukaan urakka ei olisi mahdoton. Hahmottelen myös muita suunnitelmia polkea Himalajalle, mikäli Ladakhin-haaveistani ei tule mitään. Voisin suunnata esimerkiksi Katmanduun, mutta Nepaliln harva tieverkosto



20.7.-7.9.2014 Delhi-Haridwar-Chandigarh-Srinagar-Leh-Manali, 2405 km.

kulkee paljon matalammalla kuin Ladakhissa, eli retkipyöräilijän näkökulmasta Nepal ei ole paras vaihtoehto Himalaja-vaelukselle.

Suunnittelun intoani ei himmennä se, että kolmen talven kousteluvääntö Himalaja-matkadokumentista on jälleen keran ajautunut vastatuulen Pasilassa. Eksoottisen vuoristopyöräretken konsepti ei ole vielääkään lähentynyt ohjelmahankinnan priorisoinnin ydintä. Edellisvuoden Istanbul-matkan tavoin saan kuitenkin Ylen varusvarastosta mukaani pienen GoPro-videokameran. Takaportti jää raolleen dokumenttifilmin tekoon.

Matkan valmistelu on tavallista monisyisempi urakka, sillä vanha retkipyöräni varastettiin edellisvuoden reissulla Ukrainassa. Vaikka selviydyin uudella Odessan-pyörällä Anatalian vuoriston poikki Istanbuliin, en silti uskaltaudu sen kanssa Himalajalle. Luottomekaanikon kanssa tutkailen brittiläisen Thornin katalogia ja päädyn Sherpa-runkoon, johon tulee 26-tuumaiset pyörät. Olen aiemminkin miettinyt siirtymistä pienempään pyöräkokoon, koska 26-tuumaisen pinnat kestävät paremmin iskuja, kun huonoilla teillä hurauttaa kuorman kanssa erikokoisiin kuoppakokoelmiin. Mekaanikko kokoaa Sherpan ympärille perusretkipyörän sekä etusivulaukkujen kiinnikkeet. Retkipyöriin erikoistunut Thorn tarjoaa kuitenkin kaksi outoa yllätystä. Kevyessä teräsrungossa ei ole paikkaa seisontajalalle, ja lisäksi rungon keskiö on pari senttiä liian matalalla. Luottomekaanikko ratkaisee seisontajalan ongelman nerokkaasti, mutta matalan keskiön kanssa minun on opittava tulemaan toimeen. Kaarteissa pitää polkea huolellisemmin, etteivät leveät polkimet kopsahda maahan. Kaiken kaikkiaan

olen tyytyväinen lopputulokseen, sillä minulla ei ole koskaan ollut näin hyvää retkipyörää.

Muut varustehankinnat ovat tavanomaisia. Haalin mukaan yhden varaukorenkaan, viisi sisärengasta, poljinparin ja jarrupalat, nippusiteitä, joustavia kuormasiteitä, nailonpaikkoja, uudet juomapullot ja karttoja sekä uudet kenkien sadesuojat. Magnesium-kaliumtabletit ja -porejauho kuuluvat vakiotarvikkeisiin. Matkalääkekaappia pitää täydentää malarian lisäksi myös vuoristotaudin varalle. Tuttu lääkäri ehdottaa Viagra keuhkojen ääreisverenkierron avuksi ehkäisemään vuoristotautia, mutta mahdolliset sivuvaikutukset askarruttavat, ja päädyn perinteisempään keuhkopöhlölääkkeeseen. Rokotusohjelmaan pitää varata kuukausi, sillä tarvitsen vesikauhun ja japanilaisen aivokuumeen tehosterokotukset sekä koleran ja lavantaudin ehkäisyn. Hepatiittiin olen varautunut jo muutamaa vuotta aiemmin.

Normaaliin valmistautumiseen kuuluu hammaslääkärillä käynti sekä tällä kertaa myös näön tarkastus. Pitkin kevättalvea minulla on ollut lieviä ongelmia nähdä tekstiä tietokoneen näytöltä, ja oletan ikänäön lähteneen harppomaan. Silmälääkärikierröksellä tulee esiin yllätys. Kolmas spesialisti vahvistaa diagnoosin: sarkoidoosi on loikannut silmiin. Vuonna 2002 keuhkoista ja vatsasta todettu sairaus, immuunijärjestelmän häiriötila, joka ajoi minut ensin kurjaan kuntoon ja sitten kannusti terapoitumaan satulaan, on aktivoitunut uudestaan yli vuosikymmenen viiveellä. Ikävä uutinen on niin yllättävä, etten aluksi edes ymmärrä sitä. Silmäpohjassa on sarkoidoosin aiheuttamia solumuutoksia, ja saan täsmähoidoksi kortisonipiikit silmäpusseihin.

Ehdin miettiä, voinko lähteä matkalle ollenkaan, ja epävarmuuttani lisää outo olo, joka tulee kolmannen lavantautirokotekapselin jälkeen. Vaikuttaako sarkoidoosi rokotevasteesseen vai kuvittelenko vain? Vai johtuuko reaktio ”islantilaisen” kesäsään aliarvioimisesta pyörälenkillä? Vai huonepölyn yliannostuksesta? Jokin alitajuinen tietoisuus siitä, että käynnissä on isompi elämänvaiheen muutos, saa minut pitämään viikon loman koko kotini ylösalaisin mylläämiseen, ja nielen isoja annoksia eri-ikäisiä pölykerrostumia. Ehkä joukossa on myös mikroskooppisia rippeitä Tšernobylin laskeuman jäänteistä. Olo kuitenkin tasoittuu, ja lieviä näkövaikeuksia ja kevyttä yöhikoilua lukuun ottamatta kunto on hyvä ja pyörä kulkee. Vakuutun uudestaan matkakelpoisuudestani.

Viimeiset viikot ennen lähtöä seuraan monsuunirintaman etenemistä Etelä-Aasiassa. Vuoden 2014 sadekausi on alkanut tavallista myöhempään, ja lämpötilat pysyvät tukahduttavan korkeina Gangesin tasangolla. Viikko ennen lentoa päivälämpötila on Delhin seudulla yhä 40 asteen tuntumassa ja ylikin. Elättelen toivetta, että sateet ehtisivät pudottaa lämpömittarin arvot lähelle 30 astetta. Ladakhissa Indusjoen laaksossa lukemat alkavat puolestaan nousta Suomen kesäisiin arvoihin. Lämpötilaero Delhin ja Leh'n välillä on päiväsaikaan enää 20 astetta, öisin vähän suurempi. Korkeissa solissa pitää varautua alle 5 asteen keliin. Tällä kertaa Intiaan lähdön odotusta eivät hämmennä tulvat eivätkä poliittiset jännitteet. Kashmirista ei ole vuoteen kantautunut erityisen ikäviä uutisia. Luottavaisin mielin olen valmis kohtaamaan matkoistani vaikeimman.

## 1. Delhin ajaton kaaos

**20. heinäkuuta, sunnuntai,  
Delhi, 30 km, 130 €**

Levoton aalto tulvahtaa mieleni käytäville. Pyöräpaketti ei ilmaannu isojen matkatavaroiden hihnalle. Vedän syvään henkeä. Lentokentän rakennuksen ilma on raskasta ja kosteaa. Virkailija rauhoittelee ja pyytää odottamaan. Aika kuluu tuskaisen hitaasti toivon ja epätoivon ristiaallokossa, kunnes tutun näköinen paketti lähestyy toisen virkailijan kärryissä. Helpottuneena asetun ison hallin nurkkaan kokoamaan karavaaniani: ohjaustanko, etupyörä, satula ja polkimet paikoilleen; ilmaa renkaisiin; matkatavaroiden jaottelu isosta kuitukassista etu- ja takasivulaukkuihin. Touhujani käy tarkastelemassa muutama utelias poliisi. Ihmetellen he toistelevat määränpäättäni: Ladakh?

Parissa tunnissa saan ajokkini lähtökuntoon. Enää pitäisi löytää pyörän kuljetuslaatikolle säilytyspaikka. Iso laatikko kuorman päällä suuntaan kohti metroasemaa, jossa on matkatavaroiden säilytys. Kun työnnän pyörän ulos hallista, kuumaa, kostea aamuilma tulvahtaa vastaan kuin saunan jälkilämpö. Huomaan erehtyneeni, kun luulin, ettei lentokenttäterminaalissa olisi ilmastointi päällä ollenkaan. Talutan karavaanini metroaseman hissiin. Toisessa kerroksessa käy ilmi, että alle

7 kilon matkatavaran säilytys maksaa 2 euroa/päivä pysäköintiyhtiön tiloissa, mutta maksimiaika on 30 päivää. Palaan vasta 49 päivän päästä Delhiin, ja luukulla mies pyörittelee päätänsä, mutta hän suostuu soittamaan esimiehensä paikalle. Pysäköintiyhtiön kolmikymppinen tiiminvetäjä toteaa, ettei poikkeuksille ole neuvotteluvaraa: ei vaikka säilytykseen jäisi vain tyhjä ja avonainen laatikko; ei vaikka 98 euroa olisi käsitämätön ylihintaa pahvilaatikon säilytyksestä. Hän ei jaksa edes kiinnostua tapauksestani, mikä on yllättävää Intiassa.

Palaan ulos virittelemään isoa pahvilaatikkoa kiinni pyörään kuorman päälle. Varasuunnitelmani on kuljettaa laatikko lähimpään taajamaan ja jättää se johonkin hotelliin odottamaan paluutani Delhiin. Ähisen tyhjän laatikon kanssa vartin, ennen kuin saan sen sidottua viidellä joustavalla kuormasiteellä niin, että sen alareuna asettuu juuri tarpeeksi korkealle irti maasta. Viritys on hieman hutera, ja laatikko peittää kaiken näkyvyyden taakse, mutta arvelen silti selviytyväni neljän kilometrin päähän Mahipalpurin risteystaajamaan. Polkaisen leveälle väylälle, mutta jämähdän sen oikeaan reunaan, vaikka Intiassa on vasemmanpuoleinen liikenne. Uskaltaudun vasta kilometrin jälkeen hivuttautumaan tien poikki sen vasempaan reunaan. Etenen hitaasti huojuvan kuorman kanssa ja ylitän varovaisesti lyhyitä mutta jyrkkiä hidastetöyssyjä, joiden muotoilu on niin tehokas, että autoilijatkin kunnioittavat niitä. Asfaltti on uutta ja mustaa, ja se huokuu kuumuutta. Matka National Highway 8:n risteykseen tuntuu pitkältä.

Mahipalpurissa tulen sekavaan valoristeykseen, joka on varjossa ison maantien korkean sillan alla. Näen mainoskylttejä risteuksen toisella puolella, mutta en oivalla, miten pääsen

## Polkupyörällä Himalajalle

Matti Rämö polkee kahdeksannessa matkakirjassaan Delhistä Ladakhiin, Intian pikku-Tiibetiin. Seitsemän viikon ja 2 400 kilometrin vaellus kulkee monsuunitasangon tukahduttavasta helteestä korkealle Himalajan vuoristosoliin yli 5300 metriin.

Matka vie ensin Gangesin varteen keskelle miljoonan hindun pyhiinvaellusta. Viisi päivää Rämö polkee palaavien pyhiinvaeltajien virtaa vastaan, ja liikenne muuttuu infernaaliseksi selviytymistaisteluksi. Punjabissa kostea kuumuus pakottaa ajamaan yöaikaan.

Nousu Himalajalle kulkee lähellä Pakistanin rajaa, jossa kauhun tasapaino on läsnä. Kashmirissa maanvyörymä hidastaa menoa, ja makakiapinat päivystävät pientareella. Ladakhissa matka jatkuu yli 4000 metrin korkeudessa rujolla Leh–Manali-maantiellä. Happea on vähän, ja rotkon reunalla Rämö kaatuu pimeässä. Himalajan herkkä kauneus kannustaa kuitenkin eteenpäin.

**Matti Rämö** on Yle Teksti-tv:n toimittaja. Aiemmistä matkoista ovat ilmestyneet kirjat *Rengasrikkoja Saharassa*, *Polkupyörällä Intiassa*, *Polkupyörällä Thaimaasta Vietnamiin*, *Polkupyörällä Jäämerelle*, *Polkupyörällä Islannissa*, *Polkupyörällä Andalusian vuorilta Afrikkaan* ja *Polkupyörällä Ukrainan halki Istanbuliin*.

40.8

**DOCENDO**

Kansi Taittopalvelu Yliveto Oy

[www.docendo.fi](http://www.docendo.fi)

ISBN 978-952-851-024-6



9 789528 510246