

Matti Rämö

Polkupyörällä Islannissa

Tuulen tiellä
laavakenttien poikki



minerva

Polkupyörällä Islannissa

Matti Rämö

Polkupyörällä Islannissa

Tuulen tiellä laavakenttien poikki


minerva
MINERVA KUSTANNUS
HELSINKI

© 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
Piirroukset Cira Almenti

Ulkoasu Taittopalvelu Yliveto Oy

ISBN 978-952-312-887-3
Painettu EU:ssa

Sisälllys

Prologi	7
1. Laavakenttien rosainen lumo	11
2. Shakkimestarin haudalta Geysirille	33
3. Eräreitille tuhkatasankojen poikki	58
4. Jäätikön arktinen henkäys	93
5. Avoveneellä Helsingistä Islantiin	112
6. Itäisiltä vuonoilta aavalle ylängölle	121
7. Myvatn, maantieteilijän vulkaaninen puuhamaa	148
8. Husavik: valaita ja falloksia	167
9. Soveltuuko polkupyörä Islannin tutkimiseen?	187
10. Rauhan kohinaa Länsivuonoilla	213
11. Isafjörður: vastatuulta ja muinaisuskoa	232
12. Veden kaunis pauhu	250
13. Tuulen tien kirous	272
14. Reykjavik on toista maata	293
Epilogi	326

Kartat

<i>Keflavik–Höfn–Husavik–Isafjörður–Keflavik</i>	10
<i>Mannerlaattojen erkanemissauma</i>	20
<i>Keflavik–Selfoss–Geysir–Hella</i>	27
<i>Islanti Euroopan ja Pohjois-Amerikan välissä</i>	35
<i>Hella–Landmannalaugar–Höfn</i>	60
<i>Höfn–Egilsstaðir–Husavik</i>	119
<i>Husavik–Akureyri–Holmavik</i>	185
<i>Holmavik–Isafjörður–Reykjavik–Keflavik</i>	226
<i>Keflavik–Höfn–Husavik–Isafjörður–Keflavik</i>	316
Cira Almentin piirrookset sivuilla 95, 122, 139, 175, 178, 206, 207, 209, 241, 246, 277	

Prologi

Keväällä ryhdyn nuuhkimaan tuulta. Mikä on oikea ilman-suunta? Tien päälle pitää päästä. Italian ja Pohjois-Afrikan, Intian, Kaakkois-Aasian ja Jäämeren jälkeen minulla ei ole selkeää ajatusta, minne haluan polkemaan. Tiedän vain, että polkupyörän satulassa elämä asettuu kohdalleen. Aiempien pitkien pyöräretkien vaikutus psykofyysiseen hyvinvointiini on ollut vahva. Nyt terapiapolkaisulle on aikaa kuukausi. Usean läheiseni elämäntilanne on isossa muutoksessa, minkä vuoksi hylkään tällä kertaa kaukaiset kohteet. Itämeren kierto on yhdistää paluun Norjaan, sillä edellisesän Jäämeren-matkasta jäi kaivelemaan rahtusen kesken jäänyt reissu, kun hallayön pelästytämänä jätin käymättä Altassa. Mutta pohjoiseen on pitkä matka, eikä kuukaudessa ehdi Itämeren kiertoa Lapin kautta.

Ystäväni Vuokko Pälikkö heittää ajatuksen Islannista. Hän näkee minut jo vaeltamassa pitkin rannikkoa. Suhtaudun ideaan epäillen, sillä en haluaisi vaihtaa suven lämpöä arktisiin viimoihin. Ryhdyn kuitenkin tutkailemaan karttoja ja selvittämään, kuinka kylmä Islannin kesä oikein onkaan. Heinäkuun lämpötilat asettuvat Reykjavikissa keskimäärin 8 ja 13 asteen vaihteluväliin, 6–8 astetta alemmaksi kuin Helsingissä. Yöt eivät kuitenkaan liene erityisen kylmiä. Haluanko todellakin viettää heinäkuun vapaaehtoisesti syyskuun keleissä? Ajatus ei

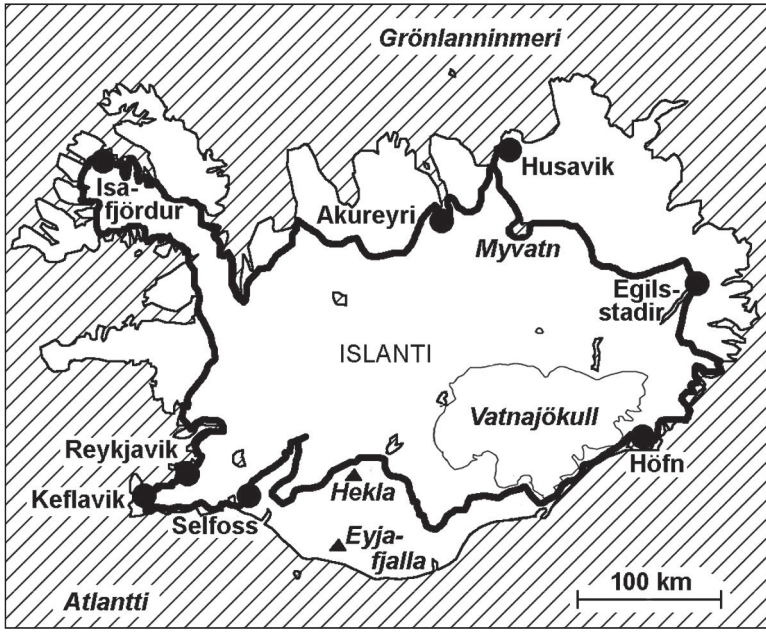
lämmittä, mutta mieleen alkaa kummuta välähdyksiä maantieteen opintojen vuosilta. Joku opiskelijoista oli menettänyt sielunsa jäätiköille, toinen valaille. Ja mannerlaattojen saumaan sijoittuva Islanti on poikkeuksellisen mielenkiintoinen pinnanmuodostukseltaan ja geologiselta historialtaan, joka herää aktiivisesti henkiin lähes vuosittain, kun tulivuoret hönkäilevät mineraaleja maankuoren uumenista ilmakehään. Makustelen ajatusta maantieteilijän pyhiinvaelluksesta ja viikon miettimisen jälkeen ostan lentolipun Keflavikiin.

Pari viikkoa lipun hankkimisen jälkeen alan epäillä päätösteni. Tiedossa on kylmä heinäkuu. Ja mitä enemmän utelen tuuilta kokemuksia Islannista, sitä selvemmin nousee esiin, että suurin riesa ei suinkaan tule olemaan viileys vaan tuuli. Islantilaiset eivät harrasta retkipyöräilyä, koska he tuntevat maansa olosuhteet liian hyvin, tietää opiskelijakollega, joka on käynyt useamman kerran saarella. Ja sää muuttuu järkyttävän nopeassa tahdissa: Hän kertoo elävästi, kuinka oli ollut liikenteessä vanhalla autolla, joka oli ryytynyt äkkiä nousseeseen puhuriin niin pahasti, ettei sillä päässyt eteenpäin kuin kävelyvauhtia. Kuuntelen epäuskoisena ja yritän ensijärkytyksestä toivuttuani kehittää teoriaa liian isolla vaihteella ajamisesta. Tapaan myös Lekan graafikkoparikunnan, joka pyöräili Islannin ympäri edellisenä kesänä. Kaisa ja Christoffer vahvistavat tuulen voiman mutta rauhoittelevat, että myötä- ja vastatuuli vaihtelevat. Heidän reissullaan satoi lähes joka päivä, mutta Lekat olivat liikkeellä elo-syyskuussa, eli kuukauden syksympänä kuin itse olen Islannissa.

Epäilyni matkan mielekkyydestä eivät hälväne, mutta lentolippu on hankittu, ja ryhdyn pätkäilemään varustehankintoja

vähä kerrallaan. Perustarvikkeet ovat kasassa viime kesän jäljiltä, ja osa varusteista on ollut jo valmiina sivulaukuissa odotamassa seuraavaa lähtöä. Pyörä pitää käyttää mekaanikolla, ja lähes kaikki liikkuvat osat on vaihdettava, sillä talven maantiesuola on kuluttavaa täsmähoitoa ajokille. Luottomekaanikon kanssa jatkamme vuoden takaista pohdintaa etusivulaukuista, ja Jäämeren-polkaisun pinnankatkeamisten vuoksi olen valmis kokeilemaan uutta kuormaustekniikkaa. Pienet sivulaukut vaativat tavaratelineen rakentamista myös eteen. Vuoden takaisiin liian moniin poljinrikkoihin mekaanikolla on ratkaisuna bmx-maastopyöräpolkimet. Päädyn myös hankkimaan pienen kannettavan tietokoneen, jotta voisin päivittää sujuvammin matkablogia. Islannissa ei ole kovin tiheässä taajamia, joista voisi löytyä nettipiste.

Raaka reitti-idea hahmottuu helposti: Islanti on kooltaan kolmasosa Suomesta, ja saaren ympäri kulkee 1 400 kilometriä pitkä Ykköstie, joka on lähes kokonaan asfaltoitu. Opaskirjoita tutkailen tärkeimpiä nähtävyyksiä, joiden mukaan suunnitelen poikkeamia Ykköstien kehältä. Mutta kannattaako Islanti kiertää myötä- vai vastapäivään? Pikainen selvitys vallitsevien tuulien suunnista ja lämpötilaeroista ei anna selvää vastausta. Suurin osa ”pakollisista” kohteista sijoittuu lounaaseen ja etelärannikolle. Rankka mutta kaunis Länsivuonojen seutu on puolestaan Kehätien pohjoispuolella. Aiemmista aikataulusvirheistä oppineena päätän jättää Länsivuonojen mutkalle bonus-statuksen matkasuunnitelmaan, eli sen koluaminen sijoittuu polkaisun loppuun, jos aika antaa myöden. Niinpä valitsen kiertosuunnaksi vastapäivän.



7.7.–9.8.2011 Keflavik–Höfn–Husavik–Isafjörður–Keflavik,
2500 km.

1. Laavakenttien rosoinen lumo

7. heinäkuuta 2011, torstai, Helsinki– Keflavik–Hafnaberg, 25 km, 105 €

Lentokoneessa on viileää. Kiskon takin päälle ja kietoudun huopaan. Vieressä T-paita päällä istuva rehevä nainen ihmettelee asiaa ääneen miehelleen. Lupaava alku kesäiselle syysmatkalle. Nuokun horteessa, sillä jälleen kerran viime hetken pakkaaminen venyi aamuyöhön saakka. Valpastun vasta kun laskeutuminen alkaa. Ikkunaan ilmaantuu syvän harmaata laavamaisemaa, josta alkaa vähitellen erottua poimuilevien möykkyjen aaltoja, ja jään lumoutuneena tuijottamaan lähestyvää outoa kivimaastoa. Islanti tekee vahvan ensivaikutuksen jo ennen kuin pääsen ulos lentokoneesta.

Pahvinen pyöräpakettini on selviytynyt perille muutoin hyvin, mutta sen kyljessä on polkimen kokoinen aukko. Lennolla ollut toinen pyörä on lastattu laatikkoni päälle, ja toinen ajokki on matkannut käärittynä pelkkään kangaspussiin, eikä sen polkimia ole irrotettu. Hieman ärtyneenä viittoilen nuorelle itäeurooppalaiselle miehelle, ettei polkimia olisi saanut jättää paikalleen. En ole varma, ymmärtääkö hän viestiäni. Vetäydyn rauhalliseen nurkkaukseen ja varmistan, ettei kollegan poljin ole aiheuttanut vahinkoa. Puolessatoista tunnissa kasaan pyörän ajokuntoon, mutta tiedossa on vielä tunnin ylimääräinen

ohjelmanumero, sillä lentoyhtiöiden muuttunut suhtautuminen matkatavarapakkausten lukumäärään on pakottanut sulomaan sivulaukut ja teltan kaikki yhteen kassiin. Ylimääräisistä kolleista pitäisi maksaa tuhti lisämaksu, minkä vuoksi olen hankkinut lentoa varten ruudullisen ”pakolaiskassin”. Ohut, kuituinen ja kestävä muovikassi on niin kevyt, että sen voi kuljettaa mukana koko reissun, se ei ole ongelma. Mutta aikaa vie-rähtää tavaroiden uudelleen lajittelussa, sillä ne piti lähtiessä ängetä pakolaiskassiin hieman luovasti.

Käyn vaihtamassa rahaa. Yritin ostaa kruunuja ennakoon, mutta Islannin talouden kolmen vuoden takaisen romahduk-sen jäljiltä maan valuutta on vielä niin epävakaa, ettei sitä vaih-dettu Helsingissä. Kruunun arvo on pudonnut kriisin seurauk-sena puoleen, mikä on turistin näkökulmasta muuttanut ennen niin kalliin matkakohteen huomattavasti houkuttelevammaksi. Pistäydyn infotiskillä tutkailemassa runsasta esitekokoelmaa. Tavailen paikannimiä, joissa on kovin vieraita aakkosia: þ on th ja ð on d. Kartan olen jo hankkinut nettikaupasta. Infosta voi myös ostaa paikallisen nettitikun, mahdollisuutta ei vain erikseen markkinoida mitenkään. Investoin 60 euroa tikkuun ja nettiyhteyteen.

Kyselen vielä pyörälaatikon säilytysmahdollisuudesta. Le-kan pariskunnalta olen saanut vinkin, että laatikon voi jättää läheisen leirintäalueen varastoon. Mutta jos sen voisi jättää jo kentälle, niin ei tarvitsisi pätkäillä kahden kilometrin siirto-operaatiota. Minut ohjataan suljetun luukun eteen. Soittelen kelloa, ja parin minuutin päästä paikalle tulee kolmikymppi-nen nainen, joka kertoo, ettei heillä ole säilytyspalvelua mutta voisin piilottaa laatikon esimerkiksi pysäköintialueen reunaan

pensaikon taakse. Ei siihen kukaan puuttuisi. Kuukaudeksiko? Nainen mieltii hetken ja toteaa, ettei se ole hyvä ajatus, koska tuuli ja sade ehtivät varmasti möyhentää pahvin käyttökelpotomaksi. Kuukaudessa, kesällä? Hän nyökkää.

Ennen kuin talutan karavaanini pihalle, käyn nuuhkaisemassa ulkoilmaa. Varhaisen illan pehmeä auringonvalo luo ensi-illuusion lämmöstä. Harha katoaa saman tien, kun oivallan, että lämpötila on ainakin kymmenen astetta alhaisempi kuin Helsingissä. Korkeintaan 14-asteista ilmaa viilentää tuulenhenkäys, joka tuo mereltä raakaa kosteutta. Mieleeni nousee liian vahvasti tunne kevättalvesta. Siitä kuinka jääpeitteestä vapautunut meri jäähdyttää maaliskuista rantaa. Palaan sisälle kaivamaan takin alle ylimääräistä paitaa. Kun taivastelen kylmyyttä ääneen ohikulkevalle virkailijalle, hän katsoo minua hieman kummissaan, sillä nythän on lämmin. Lämpötila on pysytellyt sitkeästi monta viikkoa alle kymmenessä asteessa, ja vielä toisena päivänä mittari näytti kahdeksaa. Siispä olen onnekas, vaiken sitä oikein osaakaan ymmärtää.

Työnnän karavaanin ulos ja raahaan pahvilaatikkoni terminaalirakennuksen seinustalle. Laatikko on ihan liian iso, että saisin sen kulkemaan kuorman päällä, operaatio voisi onnistua korkeintaan taluttamalla. Entä jos värväisin taksin kuljettamaan laatikon leirintäalueelle ja polkisin itse perässä? Joutuisinko kaivamaan kuvetta kohtuuttomasti? Muutama iso taksi on jonossa. Ensimmäisen kuljettaja viettää laatuaikaa ratin takana ja kuorsaa kevyesti. Konsultoin seuraavaa kuljettajaa, joka viittoilee edellä olevaan autoon. Kun elein viestin miehen nukkuvan, toinen lähtee herättämään lepääjää sen sijaan, että ottaisi itse keikan. Onnistun selittämään tilanteen raukeal-

le miehelle, ja hän suostuu epätavalliseen kyyditykseen 2 000 kruunulla, 12 eurolla. Reittiohjeeksi hän viittoo epämääräisen suunnan avonaisen maiseman toiselle puolelle. Kiihdytän kevyesti taksin perään ja riennän ripeästi ohi lentokentän tilataideteosten. Silmäkulmasta ehdin ihmetellä laavakivien ja metalliputkien dialogia, johon yhtyy munanmuotoinen hohtava hahmo.

Kadotan pian taksin ja kilometrin päässä arvon liikenneymyrässä oikeaa suuntaa. Sitten seuraavasta risteyksestä käännyin kohti Keflavikia, ja juuri ennen Alexin leirintäaluetta vastaan tuleva taksikuski tervehtii. Laatikkoni nojaa yksikerroksisen majatalon seinään. Vastaanoton mies selittää, että voin viedä boksini telttä-aukion taakse lukitsemattomaan varastohalliin. Säilytys ei maksa mitään. Hän antaa mukaan tarran, johon kirjataan paluupäiväni siltä varalta, että poistuisin maasta noutamatta laatikkoani, sillä varastoa pitää silloin tällöin tyhjentää. Tilavan mutta hieman hämärän hallin seiniin ja joutilaisiin lavakkopinoihin nojailee kaikkiaan nelisenkymmentä pyörälaatikkoa. Pahviboksien joukossa on jokunen vähän järeämpi puinenkin. Varasto on kuin odotussali, jossa vaiteliaita hahmoja yhdistää yhteinen kohtalo. Majatalon isolla pihalla on paneelimökkien, pesutilojen ja päärakennuksen välissä puoli hehtaaria nurmikkoa, jolle on leiriytynyt kolmisenkymmentä matkaajaa. Monen teltan edessä on pyörä, ja siellä täällä istuskelee hiljaisia reissaajia, joiden kasvoilta voi arvailla raikkaassa ulkoilmassa vietettyjen viikkojen määrää. Joku kulkee ohi, hymyilee ja tervehtii hillitysti. Tunnelma on erikoinen; se on ystävällinen, mutta silti ikään kuin jokainen haluaisi kuitenkin olla mieluummin omissa oloissaan. Hiljentääkö Islanti vaelta-

jat miettimään syntyjä syviä, vai ovatko olosuhteet niin rankat, ettei kukaan jaksa enää lähtiessä elämöidä sen kummemmin?

Leirintäalueelta tie laskeutuu kohti kaupunkia, joka alkaa muutaman sadan metrin päästä. Lentokenttä on pienellä laavaylängöllä, ja hurautan vauhdilla mäkeä alas kohti rantaa ja keskustaa. Ensimmäinen valintamyymälä on jo ehtinyt sulkea ovensa aikaisin, mutta ennakkotietojeni mukaan isommista taajamista pitäisi löytää kioski-puoteja tai huoltamoita, jotka ovat auki kellon ympäri tai ainakin myöhään. Ensihavainto pikkukaupungista kertoo, että Islannissa on vahva grillikulttuuri. Pikaruokayrittäjiä on joka toisessa liikekorttelissa. Kärsitetyn hampurilaisrasvan tympeä tuoksu saattelee menoani pääkadulle, jolta löydän ison kauppakioskin. Ostan muutaman litran juomaa, manteleita, rusinoita, myslipatukoita, banaaneja, juustoa ja leikkeitä. Ja olen valmis lähtemään tien päälle.

Keflavikin pääkatu kulkee kaksi-kolmikerroksisten laatikotalojen välissä liikenneympyrästä toiseen. Risteysympyröiden keskellä on tilataidetta, jonka ydin on tummaa basalttia. Laavan musta on niin vahvaa, että lohkaaret näyttävät puhkovan asfalttimattoa, ne työntyvät kuin väkisin pinnalle bitumikuorrutuksen alta. Matalien laatikoiden jatkoksi ilmaantuu uudempia ja vähän korkeampia kerrostaloja, joiden lasitetut parvekkeet kurkottelevat kohti merta. Tie kulkee Njardvikin naapuritaajamaan, joka on kasvanut kiinni Keflavikiin. Yhdessä Hafnirin kylän kanssa ne muodostavat 14 000 asukkaan Reykjanesbærin. En osaa oikein sisäistää, että pikkukaupunki on itse asiassa Islannin kolmanneksi suurin asutuskeskittymä Suur-Reykjavikin ja pohjoisen Akureyrin jälkeen. Kasvukuksena Reykjanesbær on viime vuosina kokenut isoja muu-

toksia, sillä vähän ennen talouskriisin puhkeamista suuri työnantaja, Naton tukikohta, lopetti toimintansa.

Islannin pyrkimys pysyä puolueettomana ja täysin toisen maailmansodan ulkopuolella ei onnistunut, sillä toukokuussa 1940 Iso-Britannia tunkeutui saarelle vajaan tuhannen merisotilaan voimin kohtaamatta vastarintaa. Britit päätyivät valtaamaan muutaman strategisesti tärkeän kohteen Reykjavikinseudulla sekä pohjoisrannikolla Akureyrissa. Vuotta myöhemmin Islanti sopi Ison-Britannian kanssa, että USA:n joukot korvaavat britit. Ensitöikseen amerikkalaiset rakensivat Keflavikiin huoltokentän Euroopan-lennoilleen. Joukkojen piti poistua toisen maailmansodan päättyttyä, mutta yhteiseloa jatkettiin, ja Islanti liittyi vuonna 1949 perustettuun Pohjois-Atlantin liittoon, Natoon. Islannin velvoitteisiin ei kuitenkaan kuulunut oman armeijan muodostamista. Rajanvalvontayksiköittensä lisäksi Islannilla ei vielääkään ole omaa armeijaa. Keflavikin strateginen merkitys oli suurin kylmän sodan aikoihin, mutta Euroopan jännitteiden liennyttyä amerikkalaisten määrä alkoi vähitellen pienentyä. Keflavikin lentokenttä oli myös siviililiikenteen käytössä jo heti sodan jälkeen, mutta amerikkalaisotilaiden näyttävä läsnäolo maan suurimmalla lentokentällä oli kansallisen närästyksen kestoaihe islantilaisille. Vuonna 2006 USA:n joukot poistuivat vihdoon Keflavikista. Sittemmin tukikohtaan on noussut suuria dataliikenteen palvelinhaljeja. Alueella on myös yrityshautomaita sekä Islannin yliopiston opetustoimintaa ja opiskelijakampus.

Suuntaan väljän kauppa- ja pienteollisuusalueen poikki ja ylitän Reykjavikiin menevän päätien. Hiljainen maantie kohti Reykjanesin niemen länsirannikkoa kulkee entisen tukikohdan

Tuulen tiellä laavakenttien poikki

Matti Rämö polkee viidennessä matkakirjassaan Islannin ympäri. Kuukauden ja 2 500 kilometrin hyinen kesävaellus kulkee hämentävän ihmeellisissä maisemissa.

Ykköstien silta on huuhtoutunut jäätikkötulvassa mereen, ja kiertotie suuntaa tuhka-aavikolle. Vuoristolaaksoissa pitää kahlata pyörän kanssa kylmien virtojen yli. Vierailu Vatnajökull-jäätikön kielekkeellä nostattaa arktista vimmaa. Mannerlaattojen repeämissaumassa tuoksahtelee rikki, ja äänekkäät linnut seurailevat matkantekoa. Rannikolla Rämö bongaa valaita.

Länsivuonojen jylhä kauneus herkistää mielen. Viikkojen maastoöiden jälkeen vaeltaja kokee erämaajoella perille pääsemisen rauhan. Mutta pian valaistuminen haihtuu vastatuulesa kiroiluun. Reykjavikissa paistaa aurinko, ehkä pyörä on sittenkin oikea kulkuväline Islannin tutkailuun.

Matti Rämö on Ylen teksti-tv:n toimittaja. Aiemmistä matkoista ovat ilmestyneet kirjat *Rengasriikkoja Saharassa*, *Polkupyörällä Intiassa*, *Polkupyörällä Thaimaasta Vietnamiin* sekä *Polkupyörällä Jäämerelle*.

40.8



minerva

Kansi: Taittopalvelu Yliveto Oy

www.minervakustannus.fi

ISBN 978-952-312-887-3



9 789523 128873