

Tarmo Kunnas:

Vaivaisukkopyöräily ja pyöräilyn eksistentiaaliset ulottuvuudet

On ilo, että Kirkon vaivaisukot ovat inspiroimassa meitä pyöräilyyn, eikä vain pyöräilyyn. Ne ovat tänään symboli siitä ihmisen ulottuvuudesta, jonka amerikkalaistunut eurooppalainen ja suomalainenkin ihminen on unohtanut. On tärkeää, että yhteiskunnan hyväosaiset ajattelevat niitä, joiden tulotaso on heikko tai jotka suorastaan kamppailevat köyhyysrajalla. Mutta vielä tärkeämpää on, että ne muistuttavat meille erikoisen muotonsa, itse asiassa taiteellisuutensa nojalla, että maailmassa on muitakin asioita ja arvoja vaalittavaksi kuin aineellisia.

Suomi on ollut perinteellisesti Saarijärven Paavon maa, jossa kansalaiset ovat hädän hetkellä olleet valmiit luopumaan yltykylläisyydestään tai hyväosaisuudestaan auttaakseen hädän alaista naapuriaan. Sata vuotta sitten markkinatalous ei hävittänyt kaupunkeja ja asutuskeskuksia vaan se loi Noormarkun ja Mäntän kaltaisia teollisuuskaupunkeja, joissa pyrittiin pitämään huolta ihmisistä kokonaisvaltaisesti, ei pelkästään taloudellisesti vaan myös henkisesti, sivistyksellisesti. Ei rakennettu tai purettu vain tehtaita vaan luotiin viehättäviä asutuskeskuksia, joissa koulut ja sosiaaliset palvelut ja jopa kirkot näyttelivät huomattavaa osaa.

Oleellista tällä hetkellä ei ole vain kiistellä siitä, kuinka hyvinvoinnin kakku jaetaan vaan tajuta, kuinka suhteemme aineellisuuteen on saanut liiallisia muotoja. Euroopan keskiajalla oli hävettävää ottaa lainasta korkoa. Vuosisataisessa eurooppalaisessa aristokraattisessa perinteessä oli hävettävää puhua rahasta. Tämä oli myötävaikuttamassa myös siihen, kuinka modernin rahakulttuurin luoja, eurooppalainen porvaristo suhtautui rahaan. Vaikka se ei ollut sille epämieluisia, senkin mielestä rahasta puhumisesta ja säillä kerskumisesta oli jotain kiusallista.

Olemme nyt siirtyneet aivan toiseen kulttuurivaiheeseen. Filosofin Nietzsche puhui jo 1800-luvulla satiirisessa hengessä amerikkalaisista ihmisistä, jotka nauttivat aamiaistakin katse suunnattuna fanaattisesti pörssilehteen. Hän väitti tässä asenteessa olevan joitain intiaaniverelle ominaista hurjuutta. Kaikki on tullut laskettavaksi ja punnittavaksi ja myös rahaksi lyötäväksi.

Kuinka tahansa asia nyt on, vaivaisukkojen kunnioitus vapahtakoon meidät tästä asenteesta.

Kun aloitin pyöräilyn vakavammissa mielessä noin vuonna 1969 ja se tapahtui Saksan Hessenissä, pyörä oli kulkuvälineenä halveksittu. Se oli varattomien ihmisten kulkuneuvo. Kaikilla piti tuolloin olla

auto. Se oli varallisuuden merkki. Maanteillä ei tuolloin näkynyt sen paremmin Suomessa kuin Saksassa ja Ranskassa retkipyöräilijöitä. Korkeintaan saattoi nähdä lähinnä yksin ajavia kilpapyöräilijöitä tai kirkonkylälieni kohdalla ehkä kauppamatkalle kahden kilometrin päähän aikovia kirkonkyläläisiä.

Pyöräilyvarusteita ei minulla ollut ja jotkut ystävät ovat väittäneet, että olisin tuolloin pyöräillyt pikkutakissa ja puolikengissä. No tämä ei ole mitenkään tavatonta. Kun pyörästä on tullut hyvin suosittu nykyisin suurkaupungeissa, voi nähdä pariisilaisia virkamiehiä ajavan työpaikalle koko puvussa ja pieni salkku kainalossa.

Pyöräily on sittemmin kokenut todellisen ylösnousemuksen kaikkialla Euroopassa. Se on merkinnyt polkupyörän suurta arvonnousua ja kokonaisen pyöräkulttuurin syntymää kuten pariisilaisen virkamiehen tapauskin osoittaa. On rakennettu yhä tehokkaampia, kestävämpiä tai tyylikkäämpiä ja myös kauniimpia polkupyöriä.

Pyöräien vuokraaminen on ainakin Suomen ulkopuolella tärkeä toimintamuoto ja retkipyöräilijät voivat löytää itselleen hyvän kulkuvälineen kaikkialta Euroopasta. Myös pyöräteitä on valtavasti kehitetty. Niitä on kaavoitettu ja kunnostettu ja pyörätiet on tarkkaan merkitty ja suorastaan esikuvallisesti jos ajattelen vaikkapa Saksan olosuhteita. Tosin pyörätie ei ole ainoa mahdollinen reitti pyöräilijälle. Parasta on vähän liikennöidyt pikku tiet maaseudun sydämessä. Niiden varrella avautuu toisin kuin pikateillä tai monilla pyöräteillä aito ja luonnollinen kulttuurimaisema. Tärkeintä reitin valinnassa on tietysti turvallisuus, mutta se on mainituilla pikkuteillä usein varsin tyydyttävä.

Pyöräilijä ei ole nykyisin vain autonkuljettajan armoilla. Pyörä ei ole liikennekulttuurissa enää vain alisteinen suhteessa autoon.

Pyöräily on siinä mielessä sukua vaivaisukkojen edustamalle perinteelle, että siinäkin vaatimattomuudella ja kärsimyksellä on oma osuutensa. Aikamme ei ole vain pinnallisen hedonismin, nautiskelun halun ja yltäkylläisyyden ja velttouden. Askeesi on jokaisen aidon ihmisen perustarve. Mikään nautinto, mikään herkku, mikään juoma, mikään juhla ei tunnu miltään, jos sitä ei edellä ja täydennä pidättäytyminen ja askeesi.

Pyöräily on modernin ihmisen askeesia: jo nousta ylös pientä mäennyppylää saatikka polkea ylös 11 kilometrin Saint Odilen luostarivuorelle seitsemän sadan metrin korkeuteen Elsassissa. Vailla järjestäytyntä uskoakin sellainen pyöräilijä on parempi pyhiinvaeltaja kuin bussilla vuorelle ajava kirkon edustaja. Kyse on siinä eräänlaisesta maallisesta tai sivistyksellisestä pyhiinvaelluksesta.

Kuten jokainen matkailija myös pyöräilijä hakee jotain jyrkästi arkisesta elämästä poikkeavaa, jotain aivan muuta suhteessa jokapäiväisen elämänsä tarjoamiin kokemuksiin. Tämä pyrkimys on sama

kuin pyhyiden etsijöillä. Ja tämän pyhyiden pyöräilijä löytää, jos hän on valinnut matkareittinsä hyvin. Tuo pyhyiden kokemus kohdataan jo silloin, kun ponnistetaan, kun kamppaillaan oman kehon kanssa, kun kilvoitellaan kovien ylämäkien ja miksei myös vallattomien alamäkien kanssa. Juuri pyöräilyyn liittyvä joskus kovakin fyysinen ponnistus tekee pyöräilystä haasteellisemmän urheilumuodon kuin kävelystä. Juoksija ei ehdi juurikaan tarkkailla ympäristöään.

Pyöräily on aivan jotain muuta kuin autolla ajaminen tai sinällään hieno lentäminen. Autossa ja lentokoneessa proosallisesti istutaan ja usein tekemättä mitään. Mutta pyöräillessä ihminen ottaa mittaa omasta itsestään. Hän kirjaimellisesti etenee oman ponnistuksensa ja oman lihasvoimansa ansiosta vaikka hänellä on apunaan myös teknologiaa. Se on dialogia oman itsen ja ympäristön välillä. Se on hengen ja ruumiin loistava synteesi.

Ihmisen äly ei ole hänen korviensa välissä. Se on hänen kokonaisolemuksessaan. Ei voi pyöräillä vain ajattelemalla korvien välissä.

Siinä koko ihmisen olemus ja myös ruumiin suhteet ulkomaailmaan ovat mukana. Pyörällä ajo paljastaa näin myös, miten ihminen ajattelee ja järkeilee. Se on pitkälti vaistonvaraista ja intuitiivista ja ihmisen koko olemus on siinä mukana.

Pyörällä suoritettuun pyhiinvaellusmatkaan liittyvät myös kokemukset luonnosta ja maisemasta. Vaikka pyöräilijän maisema on usein sivilisaatiomaisema, jossa näkyy vahvasti ihmisen työn ja ihmisen käden jälki, hakeutuu pyöräilijä mielellään myös luonnonkauniille paikoille. Hän hakee sieltäkin jotain aivan toista, jotain sellaista, joka ylittää hänen arkiset kokemuksensa. Hän voi suorittaa pyörämatkan myös juurilleen ja esi-isiensä kotiseudulle kuten pyrin usein tekemään.

Purjehdus on myös hieno harrastus ja miksei myös jonkinlainen liikuntamuoto. Siinä hyvää on suora kontakti luontoon, järveen, mereen, tähtitaivaaseen. Senkin avulla voi löytää ikään kuin suoran yhteyden luontoon ja universumiin, kosmokseen. Se voi olla kosminen kokemus. Pyöräily on taas periaatteessa sosiaalinen kokemus. Kummassakin sekä purjehduksessa että pyöräilyssä tietty joukkuehenki näyttelee suurta osaa. Yhteiset kokemukset liittävät pyöräilijät vielä enemmän yhteen kuin purjehtijat, koska pyöräily on lajina sosiaalisempi. Pyöräillessä tavataan säännöllisesti paljon ihmisiä: maantiellä, virkistyspaikoilla kahviloissa ja ravintoloissa, nähtävyyksillä. Purjehtija on näiltä osin sidoksissa satamiin. Samasta syystä pyöräily tarjoaa myös enemmän kulttuuria, vaikkapa vaivaisukkopatsaiden tutkimista, mutta esimerkiksi Etelä-Euroopassa ajaessa nähdään kirkkoja, katedraaleja, luostareita, linnoja, vanhoja kaupunginkortteleita ja kaupungin muureja ja portteja. Se on yksi ulottuvuus pyöräilyn rikkautta.

Liikuttaessa on tärkeätä, että ihmisen sielu ehtii liikkeeseen mukaan. Kävellessä näin tapahtuu, mutta kävelevä vaeltaja ei ehdi kovin pitkälle eikä pääse kokemaan paljon asioita. Pyörällä ehtii näkemään

paljon, jos ei pyöräilijällä satu olemaan pitkien etäisyyksien ja kovan vauhdin aiheuttama irvistys kasvoillaan. Kulttuuripyöräilijän erottaa maantiellä jo kaukaa hymystä, joka karehtii hänen kasvoillaan.

Pyöräilijä on edullisemmassa asemassa kuin autoilija myös siinä mielessä, että hän kokee ympäristönsä multimedialla tavoin. Hänen käytössään ei ole vain näköaisti vaan myös kuuloaisti, hajuaisti ja tuntoaisti. Ja myös hänen makuaistinsa on paljon herkempi polkemisen jälkeen kuin autoilijan. Tässä hän on sukua vaeltajalle. Hän siis kokee paitsi maiseman kauneuden tai historiallisen pikkukaupungin maalauksellisuuden silmillään, lintujen laulun, puron solinan tai kaskaiden rytmikkään äänen korvillaan, mutta myös tuulenhenkäyksen, auringon poltteen ja vilvoittavan sateen omalla tuntoaistillaan. Lisäksi hän kokee kaikki maaseudun tuoksut, yrtit, viljan, kukat, myös lannoitteet omalla hajuaistillaan.

Kun saapuu pitkän automatkan jälkeen vaikkapa hotellimajoitukseen tai ravintolaan se on banaliteetti, jos sitä vertaa tunteeseen ja tunnelmaan, joka vallitsee pitkän yhteisen pyörällä ajon jälkeen. Kun on kokenut maiseman kauneuden, nähtävyyksien hengen ja kun väsymys on antanut raukean olon ja ennen kaikkea, kun ihminen on testannut omaa fyysistä ja henkistä kuntoa, ihminen saa hyvän omantunnon. Hän luottaa itseensä ja on ylpeä itsestään. Hän on voittanut vastukset ja hän on voittanut oman itsensä.

Huvittavaa kyllä, modernia pyöräilijääkin uhkaa moderni aineellisuus. En katso karsaasti, jos joku haluaa syödä hyvin ja asua miellyttävässä hotellissa sadan kilometrin pyörällä ajon jälkeen, mutta jos pyörään sijoitetaan tuhansia ja tuhansia markkoja ja jos pyöräilijästä tulee turhamainen välineurheilija, niin silloin on jouduttu modernin aineellisuuden uhriksi.

Vaivaisukot suojeleko meidät tästä urheilullisen snobismin ja aineellisuuden paheesta.