



SAVONIA

■ OPINNÄYTETYÖ - AMMATTIKORKEAKOULUTUTKINTO
MATKAILU-, RAVITSEMIS- JA TALOUSALA

10 000 KILOMETRIÄ VENÄLÄISTÄ KULTTUURIA

- Ensikertalaisina matkailijoina Venäjällä

TEKIJÄT: Karita Korhikoski
Kari-Pekka Moilanen

Koulutusala Matkailu-, ravitsemis- ja talousala	
Koulutusohjelma Hotelli- ja ravintola-alan koulutusohjelma	
Työn tekijät Karita Korkiakoski, Kari-Pekka Moilanen	
Työn nimi 10 000 kilometriä venäläistä kulttuuria – Ensikertalaisina matkailijoina Venäjällä	
Päiväys 15.11.2014	Sivumäärä/Liitteet 70/1
Ohjaaja Pauli Verhelä	
Toimeksiantaja SH Traveledu Oy	
<p>Toiminnallinen opinnäytetyö esittelee kirjoittajien tekemien havaintojen avulla venäläisyyttä, venäläistä kulttuuria sekä suomalaisten vahvoja ennakkoluuloja venäläisyyttä kohtaan. Opinnäytetyö koostuu teoreettisesta ja toiminnallisesta osuudesta. Teoriaosuus käsittelee suomalaisten Venäjä – kuvaa, ja siihen sisältyviä historiallisia sekä kulttuurillisia vaikutuksia ja eroavaisuuksia. Kirjoittajat toteuttivat ensimmäisen Venäjä – matkansa heinäkuussa 2014 matkustamalla Trans- Siperia junaradalla. Matkaan lähdettiin tarkoituksena kohdata omat voimakkaat ennakkoluulot ja harhakuvat maasta ja maan kulttuurista. Teoriaosuus esittelee myös Trans - Siperian matkailutuotteen, sen historian vaiheita sekä merkitystä tänä päivänä.</p> <p>Opinnäytetyö sisältää teorian lisäksi myös pohdinnallista kerrontaa, ja toiminnallinen osuus on työn isoin osuus. Tavoitteena on todenmukaisesti kertoa kirjoittajien tarina siitä, voidaanko voimakkaat ennakkoluulot saada murrettua kahden ja puolen viikon matkan aikana Venäjällä. Sisältöön on listattu matkailijoiden omat ennakkoluulot ennen matkaa sekä tulokset ja tavoitteiden täyttyminen matkan jälkeen. Opinnäytetyössä on mukana myös vapaamuotoinen haastattelu muutamalle matkaajalle, jotka jakoivat oman Venäjä – matkansa ajatukset ja tunteukset ennen ja jälkeen matkan.</p> <p>Opinnäytetyön produktina toimii tekstin sisällä oleva matkapäiväkirja valokuvineen. Produktilla on tarkoitus osoittaa yksityiskohtaisemmin, kuinka ensikertalaiset Venäjän matkaajat pärjäävät maassa, ja ennen kaikkea venäläisessä junakulttuurissa. Kirjoittajat toivovat, että tarina rohkaisisi myös muita matkaamaan enemmän Venäjälle. Lisäksi opinnäytetyössä esitetään esimerkin avulla matkan suunnittelua, ja siihen liittyvistä tärkeistä asiakirjoista. Opinnäytetyölle on saatu yhteistyösopimus SH Traveledu Oy:n kanssa, joka voi hyödyntää tarvittaessa työn materiaalia seuraavassa oppikirjaproduktiossaan.</p> <p>Tervetuloa mukaan!</p>	
Avainsanat Junamatkailu, matkapäiväkirja, Trans-Siperia, Venäjä, Venäjä – kuva, venäläisyys	

Field of Study Tourism, Catering and Domestic Services			
Degree Programme Degree Programme in Hotel and Restaurant Management			
Authors Karita Korkiakoski, Kari-Pekka Moilanen			
Title of Thesis 10 000 kilometers of Russian culture – First-time travellers in Russia			
Date	15.11.2014	Pages/Appendices	70/1
Supervisor Pauli Verhelä			
Partner SH Traveledu Oy			
<p>The topic of the thesis concentrates on Finnish stereotypes and preconceived notions about Russian culture. The thesis consists of a theoretical and a functional part. The theoretical part includes reflections on common Finnish stereotypes towards Russia and the effects of a mutual history as well as culture differences. In July 2014 the authors undertook their first journey to Russia, travelling for two and half weeks by Trans-Siberian railway. The theoretical part also introduces the Trans-Siberian railway as a product of tourism, in addition to its history and its meaning for Russia today.</p> <p>For the functional part of the thesis, the authors created a travel diary, utilizing their reflections and personal experiences during the trip. The authors were first-time travellers in Russia, and represented the perhaps typical Finnish traveller with their preconceived stereotypes. Before the journey they made a list of their fears, stereotypes and feelings toward Russia as a travelling destination. After the journey, the authors wrote down their observations and reflected on how their thoughts had changed as a direct result of the journey. In order to gain more insight of Russian culture, the authors also implemented a few interviews with travellers who had previously visited the country.</p> <p>As an addition to the travel diary, the functional part also includes a second element; the travel plan. The travel plan includes a summary of the actual planning process of the expedition, as well as various matters that had to be taken into account before proceeding with the voyage. However, the functional part concentrates mainly on the travel diary. Through the travel diary the authors have shared their story in Russia; how the journey and Russian culture has affected them and especially how they survived on the Russian trains.</p> <p>The aim of the thesis was to examine people's stereotypes, the negative portrayal of Russia and to discover solutions to said issues by spending time in the country and living with Russians on trains. The authors hope that their travel plan and travel diary encourage others to travel more in Russia. The authors got a thesis cooperation agreement with SH Traveledu Oy. This publisher may use the following materials in their future textbook projects.</p> <p>We welcome you to join us on our journey!</p>			
Keywords Russia, Russian culture, stereotypes of Russians, Trans - Siberian railway, travel diary, train travel			

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	5
1.1	Toiminnallinen opinnäytetyö	6
1.2	Tavoitteemme	7
2	SUOMALAISET JA VENÄLÄISET – TSUHNAT JA RYSSÄT	9
2.1	Idän mentaliteetti	10
2.2	Venäjä – kuvan historia	13
2.2.1	Ryssävihan tulevaisuus	15
3	KLASSINEN TRANS-SIPERIA	17
3.1	Elämä ennen rautateitä	18
3.1.1	Trans-Siperia tsaarin Venäjällä	19
3.1.2	Trans-Siperia neuvostoaikana	22
3.2	Merkitys nykypäivänä	24
4	ENNAKKOLUULOISET MATKAILIJAT	25
4.1	Junamatkustajien mietteitä ennen matkaa	25
4.2	Meidän mietteitä ennen matkaa	26
5	VIISUMIANOMUKSESTA KÄYTÄNTÖÖN	29
5.1	Matkan reitti	29
5.2	Matkadokumentit	30
5.3	Matkakassa	31
6	VENÄJÄLLÄ - MATKAPÄIVÄKIRJA	32
6.1	Etappi 1. Kohti leijonan luolaa.....	33
6.2	Etappi 2. Vallan keskuksessa	37
6.3	Etappi 3. Hytti numero neljä	41
6.4	Etappi 4. Keski-Siperian sydämessä.....	47
6.5	Etappi 5. Savukalaa ja mummoja	50
6.6	Etappi 6. Tyynenmeren rannalla.....	54
7	MATKAILIJOIDEN AVARTUNEET MIELET	56
7.1	Meidät mietteet matkan jälkeen	57
8	VENÄJÄ – KUVAN MERKITYS MEILLE NYT JA TULEVAISUUDESSA.....	64
9	OMAN OPPIMISEN ARVIOINTIA.....	66
10	LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT	68
11	LIITE 1: SÄHKÖPOSTIHAASTATTELU TRANS-SIPERIAN KOKEMUKSISTA.....	70

1 JOHDANTO

Venäjä, venäläiset ja Venäjän toiminta sen naapurivaltioissa aiheuttavat monissa suomalaisissa rai-voa ja pelkoa. Epäluuloja aiheuttaa omalta osaltaan median nostattama kohu. Sosiaalisessa medias- sa lähes jokainen suomalainen kommentoija tuntuu olevan ammattilainen Venäjään liittyvissä asiois- sa. Silti mitä oikeastaan tiedämme naapurimaastamme, sen kulttuurista ja ihmisistä. Venäjän kanssa meillä on yhteistä rajaa yli 1 300 kilometriä ja onhan Venäjä toki ollut Suomen itsenäisyydestä lähti- en tärkeä kauppakumppani. Voimme kuitenkin esittää kysymyksen: kuinka moni suomalainen olisi valmis matkustamaan lomallaan syvälle Venäjän maahan?



KUVA 1. Perinteinen näkymä tuntemattomaan Venäjän maahan (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Idea opinnäytetyöhön lähti liikkeelle näiden samojen kysymysten sekä asioiden pohjalta keväällä 2013. Junamatkailukokemusta oli entuudestaan Interrailin verran ja Trans - Siperia oli kiinnostanut meitä kumpaakin jo kymmenen vuoden ajan. Miksi tätä legendaarista junamatkaa ei ole tullut tehtyä aikaisemmin? Aikaa ja rahaakin olisi ollut. Suurimpana syynä pidimme sille nimenomaan venäläiseen kulttuuriin liittyviä pelkoja ja ennakkoluuloja. Päätimme kohdata ennakkoluulomme silmästä silmään, ja tehdä toiminnallisen opinnäytetyön suomalaisten Venäjä -kuvasta sekä oman Venäjä -kuvamme kehittymisestä matkaamalla Trans - Siperian junaradan päästä päähän.

Lähdimme hiomaan opinnäytetyön ideaa ja aiheen rajausta, joka oli kaikin puolin haastavaa. Trans-Siperiaan voi ottaa monta eri näkökulmaa, eikä sitä ole helppo yhdistää opinnäytetyöksi. Juuri kuitenkin venäläiseen kulttuuriin tutustumisessa, Trans - Siperian juna toimii erinomaisena lähtökohtana. Tämä siksi, että Venäjällä kaupungeissa vierailaan lähinnä turistikohteissa ja majapaikoissakin asuu yleensä ulkomaalaisia. Junassa sen sijaan matkustetaan paikallisten kanssa todella pitkiäkin

etäisyyksiä. Matka junassa voi kestää useita vuorokausia, joten heidän kanssaan on pakko oppia so-
vussa elämään.

Kesäkuussa 2014 hankimme viisumit sekä varasimme matkat, ja jo muutamaa viikkoa myöhemmin olimme Venäjän rajojen sisäpuolella. Matkan suunnittelua oli varjostanut pitkään se seikka, että ke-
vällä 2014 tapahtui Ukrainassa vallankaappaus ja Venäjä miehittivät Krimin niemimaan. Niin suo-
malaisessa lehdistössä kuin sosiaalisessa mediassakin alettiin suhtautua erittäin vihamielisesti Venä-
jään ja venäläisiin. Tästä kaikesta huolimatta päätimme toteuttaa suunnitellun matkan. Matkamme
alkoi Pietarista, josta jatkoimme Moskovaan. Moskovasta matkustimme suoraan Irkutskiin, ja matka-
aika tällä pätkällä oli huimat 86 tuntia. Vierailimme Baikal-järvellä, jonka jälkeen matkustimme va-
jaat 70 tuntia Tyynenmeren rannalle Vladivostokiin. Vladivostokista lensimme takaisin Suomeen
suomalaisten kovasti pelkäämällä venäläisellä Aeroflot -lentoyhtiöllä. Matkan kesto oli kaksi ja puoli
viikkoa, josta istuimme junassa aikalailla tasan seitsemän vuorokautta. Kilometrejä venäläisessä ju-
nassa tuli täyteen reilut 10 000 kilometriä.

Saimme ohjaajamme avulla opinnäytetyöllemme toimeksiantajan, jonka kanssa teimme hankkeista-
missopimuksen syksyllä 2014. Toimeksiantajamme SH Traveledu Oy on vuonna 1994 perustettu yri-
tys, joka tarjoaa matkanjärjestäjätoimintaa, DMC palveluita sekä matkailuun liittyviä koulutus- ja
konsultointipalveluita. Yritys kustantaa myös matkailualan oppikirjoja sekä muita julkaisuja. SH Tra-
veledu Oy käyttää opinnäytetyömme tuotosta tarvittaessa keväällä 2015 ilmestyvään Matkailun oh-
jelma- ja opastuspalveluita käsittelevän oppikirjan taustamateriaalina. Teemme myöhemmin yrityk-
sen kanssa erillisen sopimuksen opinnäytetyössämme julkaistujen valokuvien käytöstä.

1.1 Toiminnallinen opinnäytetyö

Mitä, miten, kuinka, miksi? ”10 000 kilometriä venäläistä kulttuuria” – opinnäytetyömme on toimin-
nallinen opinnäytetyö, joka sisältää tietopohjan lisäksi empiiristä tutkimusta sekä teemahaastattelui-
ta. Opinnäytetyömme perustuu toimintaan, kokemusperäisiin henkilökohtaisiin sekä haastateltujen
havaintoihin, joita pohjustamme erilaisten lähteiden avulla. Opinnäytetyössämme olemme niin tut-
kimuksellisen asenteen omaavia opiskelijoita kuin tiedonhaluisia toimintatutkijoita.

Hanna Vilkan ja Tiina Airaksisen Toiminnallinen opinnäytetyö – teos määrittelee toiminnallisen opin-
näytetyön työksi, joka tavoittelee käytännön toiminnan ohjeistamista, opastamista, toiminnan järjes-
tämistä tai järkeistämistä. Kirjoittajat korostavat myös käytännön toteutuksen ja sen raportoinnin
yhdistymistä tutkimusviestinnällisin keinoin. Toiminnallinen opinnäytetyö on myös käytännönlähei-
nen, työelämälähtöinen sekä alan tietojen ja taitojen hallintaa osoittava. Tavallisesti toiminnallisessa
opinnäytetyössä ei tutkimusongelmaa tai tutkimuskysymyksiä esitetä, mutta tarvittaessa erilaisia
tutkimusmetodeja voidaan käyttää aineiston hankintaan. (Vilka, Airaksinen 2003, 9 – 10, 30.)

Toiminnallisen opinnäytetyön piirteenä on, että työn tekijä luo jonkinlaisen konkreettisen tuotoksen
eli produktin, ja raportoi sen. Lopullisena työn tuotteena voi olla esimerkiksi kirja, ohjeistus, esittely,

tapahtuma tai tietopaketti lukijalle. (Vilka, Airaksinen 2003, 51.) Toiminnallisen opinnäytetyön raportti muistuttaa tekstilajina kertomusta. Kertomuksen juoni etenee sen mukaan, millainen työprosessi on, millaisia tuloksia saa ja millaisia johtopäätöksiä sekä valintoja tekee kohti itse produktia. Oikeanlaisessa raportissa, kertomuksessa, tulee ilmetä myös oman oppimisen, oman prosessin ja oman tuotoksen arviointia. (Vilka, Airaksinen 2003, 82.)

Toiminnallisen opinnäytetyön tärkeimpänä tavoitteena on alan ammatillisen taidon ja tiedon sekä sivistyksen kehittyminen. Toiminnallinen opinnäytetyö on julkinen asiakirja, jossa tekeminen ja kirjoittaminen ovat vuorovaikutuksessa. (Vilka, Airaksinen 2003, 65 - 67.) Toiminnallinen opinnäytetyö voidaan jaotella ilmaisulliseksi opinnäytetyöksi, jossa olennaisin osuus on toiminnallinen työ eli produkti. Yhtenäiseksi toiminnalliseksi dokumentiksi tarvitaan työhön produktin lisäksi myös tutkimuksellisuutta. Kokonaisena työnä toiminnallisessa opinnäytetyössä on kaksi osaa: raportti ja tuotos. (Vilka, Airaksinen 2003, 82 - 84.) Toiminnallisessa opinnäytetyössä erilaisia tutkimuskäytäntöjä hyödynnetään väljemmin kuin esimerkiksi tutkimuksiin perustuvissa opinnäytetyöissä. Toiminnallisissa töissä tutkimus keskittyy itse tuotokseen, ja sen tuotoksen selvittelyyn, eikä näin nojaudu vahvasti teoriaan. (Vilka, Airaksinen 2003, 57.) Raporttiosuuden tulee olla täsmällistä ja perustelevaa kertomusta, vaikka toiminnallisen opinnäytetyön rakenteissa usein vältetään esimerkiksi tutkimusraportin otsikointeja ja niiden sisältöjä. Tärkeintä on ilmaista ne asiat, jotka ovat vaikuttaneet produktin valmistamiseen. On myös tärkeää, että lukija ymmärtää työn tavoitteen ja tarkoituksen. (Vilka, Airaksinen 2003, 84.)

1.2 Tavoitteemme

Opinnäytetyömme pääasiallisena tarkoituksena on luonnollisesti tehdä ja tutkia jotakin sellaista mikä on itselle uutta, mielenkiintoista ja tärkeää. Toiminnallisen opinnäytetyömme tavoitteena on pääasiassa tarkastella omaa Venäjä-kuvaamme. Tarkoituksena on havainnoida ja pohtia omaa Venäjäkuvaamme Trans-Siperia matkan avulla, ja päästä kokemaan tämä mystiikkaakin sisältävä matkareitti. Opinnäytetyömme ideana ei ole ainoastaan kertoa Trans - Siperian matkasta. Siihen Internet tarjoaa huomattavan paljon erilaisia matkapäiväkirjoja ja tarkkoja ohjeita. Haluamme enemmänkin tuoda esille omat näkemyksemme, ja muutaman muun henkilön näkemykset, venäläisistä ja venäläisestä kulttuurista ennen matkaa sekä matkan jälkeen, ja miten Venäjäkuva kehittyi. Toimimme tässä erittäin hyvinä koekaniineina, koska esimerkiksi toiselle meistä viha "ryssiä" kohtaan on saatu jo äidinmaidossa, ja suvussa tämä viha on kulkenut jo usean sukupolven ajan. Pystyykö sellaisen ihmisen ennakkoluuloja hälventämään tai muuttamaan, ja jos pystyy, niin mitkä ovat tulokset.

Opinnäytetyömme koostuu teoriaosuudesta, jossa tuomme esille suomalaisten yleistä suhtautumista venäläisiin sekä aukaisemme, mikä Trans-Siperia oikeastaan on ja minkälainen merkitys sillä on Venäjälle. Käymme myös läpi omia ennakkoluulojamme ja pelkojamme ennen matkaa. Olimme myös mukaan muutamia Trans - Siperian matkanneita ja teimme heille teemahaastattelun, jossa he kertoivat omia tuntemuksiaan suuresta ja mahtavasta Venäjän maasta sekä miten matka muutti heitä. Toiminnallinen osuutemme eli produktimme käsittelee matkan suunnittelua ja itse matkan kuvausta,

jonka aikana tuomme esille havaitsemiamme kulttuurillisia piirteitä. Lopuksi analysoimme, miten matka vaikutti Venäjä-kuvaamme ja muuttuiko se pahempaan vai parempaan suuntaan. Työhömmme kuuluu myös kriittinen osuus omasta onnistumisestamme, oppimisestamme ja ammatillisesta kasvustamme.

Opinnäytetyössämme käymme tiivistä vuoropuhelua teorian, tutkimusaineistomme, havaintomme ja oman ymmärryksemme välillä. Opinnäytetyömme tarkkan rajauksen vuoksi tiivistämme ja kiteytämme työmme sanomaa. Loputtomasti muuttuvan ja laajan aiheen ympärillä, jää työstämme useita näkökulmia esimerkiksi venäläisyydestä, varmasti puuttumaan. Tarkoituksenamme ei olekaan kertoa asioista absoluuttista oikeaa tai väärää, vaan toivoisimme että aihe synnyttäisi myös keskustelua.

2 SUOMALAISET JA VENÄLÄISET – TSUHNAT JA RYSSÄT

Venäjä ja Suomi ovat hyvin erilaisia valtioita, mutta läheisiä ja riippuvaisia toisistaan niin sijainnin, kaupan, historian kuin esimerkiksi matkailuelinkeinon vuoksi. Venäjä ja Suomi ovat kuin siamilaiset kaksoiset, mutta toinen on vain lilliputti ja toinen jättiläinen (Seppänen 2010, 15). Suomalaisilla on ollut aikojen saatossa määrätynlaisia mielikuvia Venäjää, venäläisiä ja venäläisyyttä kohtaan. Suomalaisille venäläiset ja venäläisyys ovat arkipäivää. Toiset koskettavat heitä etäisemmin ja pinnallisemmin esimerkiksi kauppajonossa, kun taas toiset syvemmin ja läheisemmin esimerkiksi liike-elämän kautta. Aiheelta emme voi siis kotimaassamme välttyä. Ainakin ajatuksissamme, on jokaisella suomalaisella jonkinlainen kuva tai kanta Venäjästä ja venäläisistä. (Seppänen 2010, 16.) Osa muodostaa mielikuvansa sukupolvelta toiselle siirtyneiden historian tarinoiden mukaan, osa muokkaa ennakkoluulonsa tiettyjen stereotyyppien ympärille ja osa saattaa mielikuvailmaston paineessa ajatella samoin kuin muut.

”Ryssä on ryssä, vaikka sen voissa paistaisi”, ”Ei ryssän sanaan voi luottaa”, ”kylmä ku ryssä helvettissä” ovat yleisesti kuultuja sanontoja kuvaamaan itänaapuriamme. Ryssä – sana on Suomessa voimakkain ja tunnepohjaisin käytetty sana toisesta kansasta. Tämä sana on ensimmäisen kerran esiintynyt sanakirjassa jo 1700 – luvulla. Tämä viisi kirjaimine sana on selkeä ja halventava signaali siitä, että suomalaisilla on venäläisvastainen asenne. (Seppänen 2010, 307 – 309.)

Suomalaisten Venäjä – kuvalla on aina ollut monta ulottuvuutta. Ammattilaisten Venäjä – kuvaksi voidaan määritellä sitä kuvaa, mikä muotoutuu ihmisille työnsä ja liike-elämän kautta. Kansalaisen Venäjä – kuva koostuu pääosin historian sävytteisistä asenteista ja ennakkoluuloista, joissa tietämättömyydellä, aliarvioinnilla ja yleistämisellä on iso osa. Yhteistä näillä edellä mainituille on kolmas ulottuvuus: harhakuva. Se on kuva, joka rakentuu sille millaisen Venäjä – kuvan me haluamme nähdä ilman totuudenmukaista tietoa ja tuntemusta. (Seppänen 2010, 18 – 19.) Karkeasti eriteltynä, voidaan puhua kahdesta Venäjästä. Idässä rajan tuolla puolen ovat oikeat venäläiset ihmiset, erityispiirteitä omaava kulttuuri ja Venäjän hallinto. Täällä Suomessa on se Venäjä, joka on asenteisamme ja ajatuksissamme. (Seppänen 2010, 17 – 18.)

Venäläisvastaisen asenteen päämotiivina voidaan pitää Venäjän yhteiskunnan vakiintumatonta tilaa ja sen tuomaa yllätyksellisyyttä ja arvaamattomuutta (Seppänen 2010, 327). Lilliputin asemassa suomalaisissa on usein ollut pelko siitä, milloin entistä vahvemman Venäjän tankkerit saavuttavat kallisarvoisen Suomenlahtemme (Seppänen 2010, 16). Tulevaisuudessa Venäjän vaurastuessa ja pyrkiessä saamaan takaisin Neuvostoliiton aikaisen asemansa maailmassa, tämä suomalaisten Venäjä – kuvan merkitys vain kasvaa. Kansallisen ja yksilöllisen Venäjä – kuvan luominen, ylläpitäminen ja muuttaminen on vaikea tehtävä, sillä idässä kohtaa täydellinen erilaisuus. (Seppänen 2010, 21.) Ymmärrämmekö me suomalaiset riittävästi venäläisyyttä? Onko maidemme yhteinen historia jättänyt ikuiset parantumattomat haavat vai ovatko idän ja lännen väliset kulttuuriset erot liikaa?

2.1 Idän mentaliteetti

”Mitä kauemmaksi mennään virkakunnasta ja päättävästä eliitistä, sitä vapaampaa tunneohjautuminen on. On ihan luontevaa, että teatterissa nyyhkitään ylevää ihmisyyttä peilaavan klassikon äärellä ja sitten heti narikassa kivahdellaan korkeaan ääneen etuilijalle. Suomalainen ei välttämättä tekisi kumpaakaan, mutta hän onkin itäisessä katsannossa hieman tylsä, vailla syvyyttä ja sielukkuutta. Laulun mukaan tsuhna soveltuukin paremmin voin kirnuamiseen ja silakoiden savustamiseen kuin ymmärtämään esimerkiksi lemmentuskaa. Ilmeisesti käsitys on syntynyt juuri siksi, ettemme tee asioita isoin elein ja näkyvin suurin tuntein.” (Liukkonen, 2013, 79.)

Venäläisten kulttuuri ja arvomaailma ovat hyvin erilaiset kuin suomalaisilla. Venäläisten toimintamallit ja etikettisäännöt voivat niin hämmästyttää kuin ihastuttaa suomalaisia kanssakäyjää. Voidaan ajatella, että yleinen stereotyyppinen kuvaus venäläisestä on, että hän on seurallisempi, avoimempi, suurpiirteisempi, vieraanvaraisempi, tunteikkaampi ja äänekkäämpi kuin suomalainen. Pelkästään nämä luonteenpiirteet saattavat jo itsestään luoda kielteistä kuvaa voimakkaasta venäläisestä ujomman suomalaisen rinnalla.

Kollektiivisuus kuuluu venäläisten kansanluonteeseen ja arvomaailmaan. Se piirre, että toimitaan yhdessä ja ratkotaan ongelmia me -hengessä, on pohjaa myös maan historian kommunismin ideologialle. (Vihavainen 2012, 93 – 94.) Yhteisöllisyys näkyy siis vahvasti venäläisten arjessa vahvojen sosiaalisten verkostojen avulla, eivätkä venäläiset pidäkään pitkistä yksinolosta. Venäläiset arvostavat henkilökohtaisia suhteita paljon, ja ne menevät rahan, pääoman tai omaisuuden edelle. Venäläinen kuuluisa filosofi Nikolai Berdjajev on todennut, että juuri venäläisten niin sanotun epäporvarillisuuden vuoksi kommunismi juurtui maahan helposti. (Vihavainen 2012, 97.)

Yksityisyyden fyysiset rajat ovat venäläisillä läheisemmät kuin suomalaisilla sekä nonverbaalinen viestintä on tärkeässä osassa arkipäiväistä kanssakäymistä. Keskusteltaessa venäläiset sijoittuvat vastapuolta lähemmäksi, ja keskustelun aikana kosketellaan taputuksin tai suudellen. Nämä eleet tarkoittavat heille hyvän tahtoisuutta. Venäläiset näyttävät myös avoimesti tunteensa. Suuttuneena, surullisena, onnellisena tai rakastuneena venäläiset ilmaisevat julkisesti tunteensa. (Vihavainen 2012, 96.) Verkkomedian päätoimittaja Janus Putkonen kuvaa Golos Rossii, Venäjän Ääni - haastattelussa, että suurin kulttuuriero suomalaisten ja venäläisten välillä on luottamuksen rakentaminen. Venäläiset luottavat toisiinsa ja sitovat sopimuksia suullisesti ja katsekontakteilla, kun taas suomalainen vaatii kaikesta aina kirjallisia todisteita. (Putkonen 2012.)

Venäjän kieli on monen suomalaisen mielestä vaikea kieli, ja pelkästään maan kieltä kohtaan voi olla negatiivisia mielikuvia. Suomalaisten ja venäläisten kulttuurien yhdistyminen sekä toiseen kulttuuriin tutustuminen on ollut myös vaikeaa ilman yhteistä kieltä. Suomessa venäjän kielen taitajien vähyyden, kyrillisten aakkosten haasteellisuus ja kouluissa kielen opiskelun epäolennainen maine voivat olla syitä siihen, miksi suomalaiset ajattelevat Venäjän kielen niin pelottavaksi ja kaukaiseksi. Todellisuudessa venäjän kieli kuuluu samaan indoeurooppalaiseen kieliryhmään, kuin esimerkiksi ruotsi tai englanti. Suomalaisilla, niin kuin muillakin länsimaalaisilla, jotka käyttävät latinalaista kirjaimistoa, on

taipumus ajatella oman kirjaimiston olevan ”se oikea”, sillä maailmankatsomus mukautuu luonnollisesti omien kokemusten kautta. Tästä syystä myös venäläisten kyrilliset aakkoset voivat tuntua suomalaisille liian eksoottisilta. (Vihavainen 2012, 17 - 20.)

Venäjällä perheeseen kuuluu usein montakin sukupolvea. Käsite perhe onkin paljon laajempi Venäjällä kuin esimerkiksi Suomessa. Venäjällä on tavallista, että samassa taloudessa asuvat niin lapset, vanhemmat kuin isovanhemmatkin. Isovanhemmilla on suuri rooli lasten kasvatuksessa, kun perheen vanhemmat ovat ansiotyössä. Nyky-Venäjällä naisten ja miesten asema on tasavertainen, ja naisen perinteinen rooli kotiäidistä on muuttunut. Venäjällä on myös yleistä, että lapset huolehtivat vastavuoroisesti vanhemmistaan heidän ikäännyttyä. On häpeällistä laittaa vanhemmat valtion huostaan. (Vihavainen 2012, 106.)

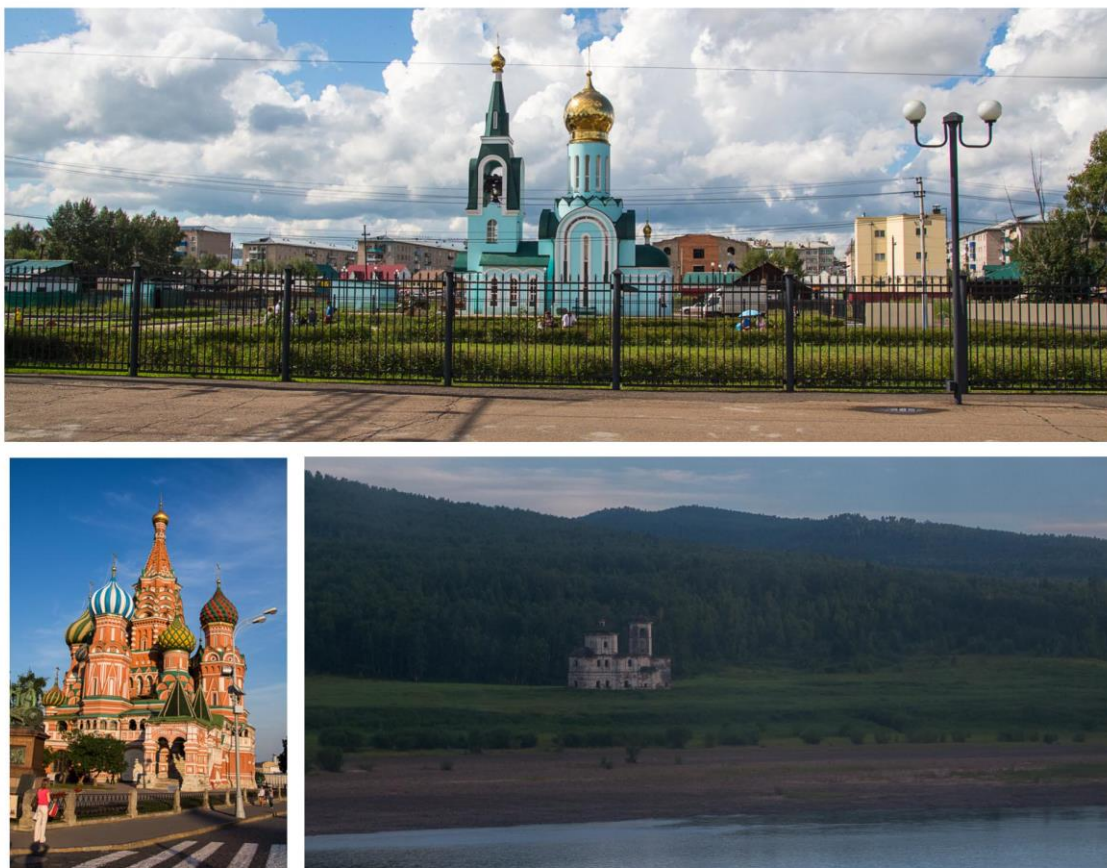
Venäläisten ihmissuhteet naisten ja miesten välillä eroavat myös suomalaisista. Venäjällä seurustelutavoissa korostetaan naisen tärkeyttä. On siis tavallista, että venäläiset miehet lausuvat julkisesti kohteliaisuuksia, ylistävät naisen kauneutta ja viehätysvoimaa, availevat ovia ja kantavat naisten käsilaukkuja. Venäläiset naiset puolestaan korostavat naisellisuuttaan pukeutumalla huolitellusti. Oikeanlainen pukeutuminen, vaatteiden kauneus sekä ihmissuhteiden intohimo merkitsevät venäläisille enemmän kuin suomalaisille. (Vihavainen 2012, 104.) Verkkomedia – toimituksen päätoimittaja Putkosen mukaan myös selkeä ero suomalaisuudessa ja venäläisyydessä on Venäjällä korostetumpi naisen asema. Suomessa feminismi on vahvistunut, mutta silti maailman vahvimpana naistyyppinä pidetään venäläistä naista kestävyys, rohkeuden ja itsetunnon vuoksi. (Putkonen 2012.)



KUVA 2. Julkinen tunteiden näyttäminen on yleisempää Venäjällä kuin Suomessa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Toisin kuin länsimäissä, venäläisille työkaverit ja kollegat ovat myös erittäin läheisiä ihmisiä. Työyhteisössä jaetaan elämäntapahtumat ja intiimitkin yksityiskohdat henkilökohtaisesta elämästä. Venäläiset usein toimivatkin sananlaskunsa mukaan: ”Läheinen naapuri on parempi kuin kaukainen sukulainen.” Venäläisille ihmissuhteet ja vieraanvaraisuus ovat tärkeä asia elämässä. (Vihavainen 2012, 97.)

Venäläiset ovat suurpiirteisempiä kuin suomalaiset. Venäläiset eivät siis pidä pysyvyydestä, säännöistä tai tietyistä määritellyistä järjestyksestä. Aikakäsitys on venäläisille myös paljon venyvämpi määre kuin suomalaisille. Aktiivisuus puheissa ja keskusteluissa on ehdoton asia venäläisille. Suomalaisille tutut pitkät tauot, hiljaisuus tai yksitoikkoiset vastaukset mielletään Venäjällä haluttomuudeksi luoda uusia suhteita. Venäläiset myös teittilevät toisiaan, ja vain oikein läheiset ihmissuhteet oikeuttavat sinutteluun. Niin yksityis- kuin liike-elämässäkin Venäjällä kädelle suuteleminen tai iäkkäämpää ihmistä kohtaan kumartuminen ei ole harvinaista. Venäjällä myös kätelemine liike-elämässä on yleisempää kuin Suomessa. Miehet kätelevät aina toisiaan, mutta naisia tervehditään nyökäten. Työelämässä myös siistiin ja huoliteltuun pukeutumiseen panostetaan paljon. Myös lahjojen antamiskulttuuri pätee venäläisessä liike-elämässä kuin yksityiselämässäkin. (Bosrock 2014.)



KUVA 3. Kirkko on kaikkialla läsnä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Suomalaisten Venäjä – kuvaan voivat vaikuttaa myös kulttuurien erilaiset uskonnolliset arvot ja perinteet. Venäläisille ortodoksinen maailmankuva on isossa osassa väestön kulttuuria, perinteitä ja ajattelua. Venäläisessä kulttuurissa muun muassa kauneuden ja yhteisöllisyyden arvostaminen ja sen näkyminen venäläisten toimintatavoissa, juontuu ortodoksisuuteen. (Vihavainen 2012, 36 – 38.)

Ortodoksisuus on osa venäläisten identiteettiä, ja se on sulautunut kansalaisten arkielämään. Ortodoksisella mentaliteetilla on ollut vaikutusta muun muassa venäläisten aikakäsitykseen ja heidän tunteellisuuteen. Kirkolliset juhlat ovat heille tärkeitä, ja varsinkin Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen juhlapäiviä on virallistettu. Venäläisille uudenvuoden aatto, joulukuun 31 päivä ja pääsiäinen ovat isoja juhlia. Ortodoksisessa kirkossa pääsiäinen on merkittävä juhla, johon liittyy muun muassa seitsemän viikon suurpaasto ja erilaisia kirkkomenoja. Muita isoja juhlatapahtumia venäläisille ovat myös vappu, voittonpäivä, itsenäisyyspäivä ja tietenkin naistenpäivä. (Suomi-Venäjä Seura 2014.)

2.2 Venäjä – kuvan historia

Se, millainen Venäjä – kuva suomalaisilla on nyt itänaapuriamme kohtaan, saa alkujurensa myös maidemme välisestä historiasta ja sen vaiheista. Helsingin yliopiston Venäjän tutkimuksen professori Timo Vihavainen kirjassaan, *Ryssäviha - Venäjä pelon historia*, kuvaa kuinka suomalaisten negatiivinen Venäjä – kuva eli ryssäviha on syntynyt jo lähes 500 vuotta sitten. Venäläisvastaisuudella, tällä kansallisella ryssävihalla, tällä suomalaisella voimakkaalla ilmiöllä, on pitkät juuret Suomen ja Venäjän välisessä historiassa, politiikassa, ideologiassa ja kansanperinteessä. (Vihavainen 2013, 19 - 25.) Historiamme aikana Suomi on ollut itänaapurinsa kanssa sotatilassa yhteensä noin 105 vuotta, mikä tekee lähes 15 prosenttia ajasta, jolloin maat ovat olleet naapurivaltioita (Seppänen 2010, 15).

Suomalaista käsitettä, ryssävihaa, pidetään laajemman käsitteen russofobian alalajina. Russofobia onkin yleistyneempi käsite venäläisiin kohdistuvasta pelosta, ja termiä käytettiin enemmän Venäjän valtionhallintoon kohdistuvan pelon kuvaamiseen. Russofobioita käytettiin myös muualla Euroopassa ja muissa länsimaissa. Suomalaisten käyttämä ryssäviha kuvaa enemmän voimakasta vihamielisyyttä venäläisyyttä ja venäläisiä kohtaan. (Vihavainen 2013, 19 - 25.) Suomalaisten ryssävihan syntymiselle on useita perusteltuja tulkintoja. Tulkintojen keskeisimmät yhtäläisyydet liittyvät muun muassa historian erivaiheisiin sotiin, turvallisuuspolitiikkaan, venäläisten kommunismiin sekä sotapropagandaan. Ryssävihan kerrotaan historian tarinoiden mukaan syntyneen jo ristiretkien aikaan 1300-luvulla, jolloin itäraja oli taisteluiden ja riitojen kohteena. Näiltä ajoilta luotettavat lähteet ovat kuitenkin hämärämmät kuin esimerkiksi 1500 – 1600 – luvuilta. Tämän sadan vuoden aikana käytiin rajasotia, joissa niin suomalaiset kuin venäläisetkin talonpojat ryöstivät ja polttivat asuintaloja. Tällöin venäläisten sodankäynnin erikoisuutena oli ryöstää suomalaisia orjiksi, jolloin itänaapurin kansalaisten humanisuutta alettiin yleisesti kyseenalaistaa. (Vihavainen 2013, 78 - 84.)

1700 – luvun Isoviha ja venäläisten miehitys Suomeen vahvistivat entisestään käsityksen venäläisten väkivaltaisuudesta. 1800 – luvulla Suomen sodan aikaan kammo Venäjää kohtaan ei muuttunut, ja suomalaisten niin sanotusti äidinmaidosta imetty ryssäviha vain kasvoi. 1900 – luvun sortovuosien aikana Suomen nopea venäläistyminen sekä venäläisten imperiumin tunnusmerkit kotimaassamme synnyttivät suomalaisissa todellista pelkoa. Venäläiset katukilvet ja uniformut alkoivat näyttää tietä, josta paluuta ei ehkä ollut. Sortovuosien aikana ja niiden jälkeen vuonna 1918 Suomen irtautuessa Venäjästä, venäläisiä pidettiin häikäilemättöminä tunkeilijoina, jotka yrittivät hallita jo itsenäistä

Suomea. Tällöin kuva saastaisesta ryssästä oli jo tiukasti suomalaisten kansanperinteessä. (Vihavainen 2013, 181 - 205.)

Suomalaisilla oli Talvisodassa vuosina 1939 – 1940 niin sanotusti ihanteellinen vihollinen. Vihollinenhan oli vieras, mutta tunnettiin kuitenkin röyhkeänä, ihmiskunnan suurimpana valheena ja sotalaki- en rikkojana. Nämä kuvaukset liittyvät muun muassa tämän ajan vahvaan sotapropagandaan, jolloin suomalaisten väitettiin aloittavan sodankäynti. Suomalaisten Venäjä-kuva huononi entisestään pakanamaan voimakkaan kommunismin vuoksi, jolloin esimerkiksi venäläisillä naisilla ei ollut seksuaalista itsemääräämisoikeutta. (Vihavainen 2013, 235 - 245.)



KUVA 4. Suomalaisten, toisen maailmasodan, Venäjä-kuva on yhä nähtävissä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Jatkosodan aikaan vuosina 1941 – 1944 suomalaisten kuva venäläisistä alkoi hieman muuttua, ja tällä kertaa parempaan suuntaan. Talvisodan aikaiset venäläiset sotavangit työllistettiin maatalolle auttamaan, jolloin suomalaiset ja venäläiset alkoivat tutustua. Tarinoiden mukaan nämä kaksi maata ja kulttuuria tulivat hyvin juttuun. Tällöin suomalaiset pitivät venäläisiä yksinkertaisina ja kehittymättöminä, mutta sympaattisina. Sodan aikaan vihanpito oli kuitenkin velvollisuus ja suomalaisten sota-propagandan mukaan venäläisten viholliskuvaa kuvattiin harkitsemattomaksi, jumalattomaksi, epärehelliseksi, pelkurimaiseksi sekä orjamaiseksi. Venäjän yhteiskuntaa taas kuvattiin despoottisena, sodanhaluksena, epävakana ja fantasiolle rakentuvana maana. (Vihavainen 2013, 246 – 260.)

2.2.1 Ryssävihan tulevaisuus

Ryssävihan ja suomalaisten Venäjä-kuvan matka on ollut monivaiheinen 2000 – luvulle tultaessa. Suomalaisten voimakkaille negatiivisille Venäjä – kuville on useita perusteltuja syitä, mutta suuren valtion potentiaalinen kasvu entisestään loi päällimmäistä pelkoa. Pelättiin, että Venäjän kasvaminen merkitsi uutta järjestystä maailmassa, jossa naapurivaltiot oppisivat tottelemaan. Myös näissä vaiheissa tulisivat esille suomalaisten periksiantamattomuus ja sisu. Timo Vihavaisen mukaan sivistyneessä Suomessa suomalaiset eivät elättele tällaisia asenteita ja mielikuvia venäläisistä enää. Vaikka sanoja `ryssäviha´ ja `ryssä´ saattaa välillä kuulla, on se harvoin puhujan omaa kieltä, vaan se on opittua toisten elättämää asennetta. Nykypäivänä Suomessa ryssävihalla ei ole enää elintilaa, vaikka kulttuurierot luovatkin vielä ristiriitaisuutta. (Vihavainen 2013, 297 – 312.)

Tulevaisuuden yhtenäistymiskehityksen ja kulttuurierojen pienentyessä, voimme toivoa että oma-kohtaiset kokemukset lisääntyvät ja tietyt kielteiset stereotyyppit katoavat. (Vihavainen 2012, 266.) Vihavainen muistuttaa kirjassaan Ryssäviha – Venäjä pelon historia, että ei vihollisuus ole pelkästään suomalaisten ja venäläisten erikoisuus. Russofobia onkin sananmukaisesti fobia, eli pelko jostain. Myös muut lukuisista Venäjän naapurimaista ovat pelänneet Venäjän suurvalta-ajattelijoita. Erilaiset aluevaatimukset sekä massiivinen maahanmuutto ovat olleet muun muassa Venäjän naapurimaissa russofobian polttoainetta. (Vihavainen 2013, 311.)



KUVA 5. Venäläiset maailmanvalloittajat ja Tshuna mahtuvat samaan kuvaan (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Venäläiset ovat nähneet historian saatossa paljon positiivisia piirteitä niin suomalaisia kuin ruotsalaisia kohtaan. 1800 – luvulla suomalaisia pidettiin sivistymättömänä rahvaana, mutta suomalaisten rehellisyyttä, siisteyttä ja lakia kunnioittavia piirteitä on aina korostettu. Tämä myönteinen ajatus on jatkunut tähän päivään asti. Suomalaisilla yleinen negatiivinen Venäjä-kuva on keskimäärin voimakkaampaa kuin muilla Euroopan mailla. Osittain tätä kielteistä ajattelua voidaan selittää sillä, että suomalaiset suhtautuvat kielteisemmin yleisestikin muuhun ulkomaailmaan kuin muut Euroopassa. (Vihavainen 2012, 265.) Vaiherikkaasta historiasta huolimatta ovat Venäjän ja Suomen suhteet olleet pitkään suorastaan ihanteelliset. Useilla muilla Venäjän naapurivaltioilla ei olekaan tällaista perintöä nykyään: venäläiset pitävät meistä, ja me pidämme heistä. (Vihavainen 2013, 310.)

Viime vuosien aikana viha venäläisiä tai venäläisyyttä kohtaan on neutralisoitunut, mutta silti Venäjä aiheena on pinnalla. Olemme joutuneet kotimaassamme lukemaan usein median lähteistä, kuinka Venäjä puhuu mahdollisesta täysmittaisesta sodankäynnistä ja hyökkäysaseista kuin mistä tahansa uutisasiasta. Nykyään Venäjän voimakkaat suurvaltapyrkimykset ovat totta. Se jos mikä luo Venäjän naapurimaissa pelkoa. Venäjä hankkii suuria määriä ydinaseita, joita ollaan valmiita käyttämään vihollista vastaan. Kuka se vihollinen sitten onkin. Ehkä viha on muuttunut peloksi. (Vihavainen 2013, 310.)

3 KLASSINEN TRANS-SIPERIA

Trans-Siberian junarata nähdään yleensä yhtenä ainoana junaratana, joka kulkee Moskovasta halkoen läpi Siperian ja päättyen Venäjän Tyynenmeren satamaan Vladivostokiin. Lisäksi termiä erehdytään usein luulemaan tietyksi junaksi tai junavuoroksi. Tarkemmin asiaa tarkastellessa huomataan, että Trans-Siperia on todellakin Moskovasta Vladivostokiin menevä junarata, mutta se on myös paljon muuta. Itse asiassa Venäjän halki menevä junarata on vain osa Trans-Siberian verkostoa. Trans-Siberian junarata jakautuu klassiseen Trans-Siberian junarataan, josta yllä on jo mainittu, mutta samaan verkostoon kuuluvat myös Trans-Mongolia, Trans-Mantsuria ja BAM eli Baikalin-Amurin rataosuus. (Pallontallaajat 2013; Lähialuematkat Oy Russian Tours Ltd.) Trans-Mongolia ja Trans-Mantsuria päättyvät kumpikin Pekingiin. Matkareitti kuitenkin on erilainen, koska Trans-Mongolia risteytyy klassisesta Trans-Siperiasta Ulan Uden kaupungissa ja menee läpi Mongolian, kun taas Trans-Mantsuria haarautuu myöhemmin Chitan kohdalla ja kulkee koko matkan Kiinan puolella. Baikalin-Amurin rataosuus kulkee Baikal-järven pohjoispuolelta ja päättyy Sovetska Gavan nimiseen kaupunkiin, joka sijaitsee noin 1000 kilometriä pohjoiseen Vladivostokista. Siperian rataa hallinnoi Venäjän rautatieyhtiö RZD. Sen lisäksi radalla toimii useita muita rautatieyhtiöitä. (Pallontallaajat 2013, Wolmar 2013, 10; Salmela, Toivonen, Pekkala 2008, 11.)



KUVA 6. Trans-Siperia junarata kokonaisuudessaan (Wolmar 2013.)

Junarataa Moskovan ja Vladivostokin välillä kutsutaan yleensä klassiseksi Trans-Siperian junaradaksi. Se on maailman pisin rataosuus ja samalla myös maailman tunnetuin. Mittaa rataosuudelle tulee yhteensä 9288,2 kilometriä Vladivostokissa sijaitsevan kilometripylvään mukaan. Tosin sen kokonaismitta on hieman lyhentynyt vuosien varrella, koska mutkat ovat suoristuneet ja reitille on rakennettu tunneleita. (Wolmar 2013, 15.) Vähimmäiskestoksi junamatkalle päästä päähän tulee noin 143 tuntia eli kuusi vuorokautta. Matkan aikana ohitetaan seitsemän aikavyöhykettä, 87 kaupunkia ja ylitetään 16 jokea. Radasta sijaitsee Euroopan puolella vain 19 prosenttia. Loput 81 prosenttia sijaitsee Aasian puolella ja rajana toimii Uralin vuoristo. Merkittäviä paikkoja Trans-Siperian junaradan varrella ovat ainakin suuret kaupungit kuten Jekaterinburg, Novosibirsk, Krasnoyarsk, Irkutsk, Ulan-Ude, Habarovsk ja Vladivostok. (Paranyushkin 2009.) Kaupunkeja suositumpi kohde tulee kuitenkin luonnosta. Reitillä varrella nimittäin sijaitsee maailman suurin makean veden allas eli Baikal-järvi, jota pidetään myös Siperian helmenä. (Haywood 2012, 136, 570.)

3.1 Elämä ennen rautateitä

“Winter is naturally the most appropriate season for travelling in Russia; for the prevalence of ice and snow during a great portion of the year is the characteristic feature of the country. The mode of life which the long dark nights of winter induce, the contrivances of man to overcome the obstacles presented by the climate, the dormant aspect of nature, with its thick covering of dazzling snow, and its ice-bound lakes and rivers, now bearing horses and the heaviest burdens where ships floated and waves rolled, perhaps only a fortnight before: -all these scenes and peculiar phases render a journey to Russia very interesting and desirable in winter.” (Murray 1865, 47.)

Kun Venäjä alkoi kasvaa suurvallaksi, sen suurimpana ongelmana oli yhdistää kauimmat kolkat Moskovan piiriin (Yatskevich 2011). Venäjälle toki kehittyi tieverkosto ja 1800-luvulla Pietarin ja Moskovan välisen matkan saattoi taittaa jopa viidessä päivässä. Myös Siperian läpi meni niin kutsuttu Siperian postitie. Monet viktoriaanisen ajan yläluokasta olivatkin kiinnostuneita matkustelemaan ja tutkimaan vähemmän tunnettuja paikkoja maailmassa. Siperian postitietä matkustettiin ajan saatossa mitä erilaisimmilla kulkuvälineillä kuten pyörällä, joka oli 1800-luvulla vielä uusi keksintö, tai kävellen. Ennen junaradan tuloa nopein tapa matkustaa Siperian sydämeen olivat kuitenkin postivaunut ja liikennöinti Venäjällä oli hyvin pitkälti hallituksen säätelemää. Matkantekoa hidastutti huomattavasti se, että esimerkiksi hevoset täytyi vaihtaa 10- 15 kilometrin välein, ja näin ollen matkustaja saattoi joutua odottamaan uusia hevosia tunteja ja joskus jopa päiviä. Odotteluaikaa pystyi kuitenkin usein lyhentämään lahjonnalla. Vuodenajoista talvi oli parasta aikaa matkustaa, koska niin tiet kuin joetkin olivat jäässä. Yksi suurimmista ongelmista olivat Siperiassa lukuisat suuret joet, sillä niiden ylittäminen oli vaikeaa talviajan ulkopuolella. Myös Siperian lukuisat villieläimet ja sairaudet aiheuttivat ongelmia matkustajille ja kesäaikaan valtavia hyönteisparvia oli mahdotonta välttää. Luonto ei kuitenkaan muodostanut ainoita ongelmia, koska myös esimerkiksi ryöstöt olivat tavallisia ja ihmiset menettivät monesti rahojen lisäksi henkensä. Näiden ongelmien takia matka Moskovasta Vladivostokiin saattoi kestää jopa vuoden, riippuen lahjonnan määrästä sekä hyvästä onnesta. (Wolmar 2013, 18 – 20; Thomas 2007, 99 – 102.)

Junaratojen rakentamisesta Venäjälle alettiin keskustella 1820-luvulla. Yefim Cherepanov ja hänen poikansa Miron valmistivat höyrykoneita ja niinpä Miron lähetettiin opiskelemaan Englantiin höyryveturien valmistamista 1830-luvun alussa. Jo muutaman vuoden päästä Cherepanovit onnistuivat rakentamaan luultavimmin Venäjän ensimmäisen veturin, joka liikkui nopeampaa kuin hevonen, mutta Venäjän rautatiet päättivät käyttää lopulta ulkomaisia vetureita. Saksalainen Franz Von Gestner sai vakuutettua tsaari Nikolai I:sen hänen neuvonantajinsa vastutuksesta huolimatta ja Venäjän ensimmäinen rautatie avattiin vuonna 1837. Rautatie oli reilut 20 kilometriä pitkä ja se johti Pietarista Tsarskoe Seloon, jossa sijaitsi Tsaarin kesähuvila. Juna oli vallankumouksellinen. Se pystyi vetämään kahdeksan täyttä vaunua ja yltämään lähes 50 kilometrin tuntivauhtiin. Matka kesti 28 minuuttia. Junarata oli venäläisten keskuudessa erittäin suosittu ja sen ajoi läpi ensimmäisenä vuonna 725 000 ihmistä. Näin Venäjä oli siirtynyt junien aikakaudelle, ja seuraavien vuosien aikana junaverkko alkoi kasvaa. (Wolmar 2013, 22-23.)

3.1.1 Trans-Siperia tsaarin Venäjällä

“The rapid increase in the profits of the Great Siberian Railway, connected with the general economic growth of Siberia, strikingly illustrates the effect produced upon civilisation and commerce by this great work, which will serve as a monument to the reign of the Tsar Pacificator and to the Russian Slavonic Nation, which is destined to propagate Christianity and civilisation in the East of Asia”. (Dmitriev-Mámonov, A. I. & Zdsiárski, A. F. 1900, 79.)

Aleksanteri III nousi Venäjällä valtaan vuonna 1881 ja jo muutamaa vuotta myöhemmin hän laittoi Trans-Siperian junaratahankkeen alulle. Hankkeen pääsyinä hän näki Uralin takaisten alueiden kehittämisen, mutta myös turvallisuussyt. 1800-luvun loppupuolella Amurin alueen uhkana olivat kiinalaiset ja radan avulla tsaari pystyisi toimittamaan venäläisiä joukkoja alueelle. (Thomas 2007, 106.)

Valtiolla ei ollut varaa rahoittaa suurta ratahanketta ja se loi suuremman esteen rakennustöiden aloittamiselle. Vuonna 1891 tultiin kuitenkin siihen tulokseen, että rata läpi Siperian rakennettaisiin. Radan kustannuksia pyrittiin vähentämään muun muassa kapeammilla raiteilla ja lyhyemmällä ratapölkkyillä. Rata päätettiin myös jakaa erillisiin osiin. Länsi-Siperian junarata alkaisi Chelyabinskista ja päättyisi Ob-joelle, Keski-Siperian junarata jatkuisi Ob-joen toiselta puolelta ja päättyisi Irkutskiin. Tämän jälkeen matkustajan tulisi ylittää Baikäl-järvi ja matkustaa sen toiselta puolelta Trans-Baikalin junarataa käyttäen Sretenskiin. Sieltä matka jatkuisi pitkin Shilka- ja Amur-jokea Habarovskiin laivalla. Habarovskin ja Sretenskin välille oli tosin jo tuolloin suunnitteilla myöhemmin toteutettava Amurin junarata. Habarovskista matka jatkuisi Vladivostokiin Ussurin junarataa pitkin. Suunnitelmia oli myös oikaista Mantsurian kautta Vladivostokiin. Tätä rataa kutsuttaisiin Itä-Kiinan junaradaksi. (Thomas 2007, 107.)



KUVA 7. Trans-Siperian junaratahankkeen alullepanija oli Tsaari Aleksanteri III (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Tsaarin poika Nikolai oli vuonna 1891 matkailemassa Kreikassa, Egyptissä, Intiassa ja Japanissa. Niinpä Tsaari näki hyvänä mahdollisuutena lähettää poikansa samalla Vladivostokiin. (Wolmar 2013, 45.) Isänsä määräyksestä hän 31.5.1891 laski Vladivostokin juna-aseman perustuskiven paikoilleen ja näin alkoi junaradan rakentaminen. Työt alkoivat ensimmäisenä Vladivostokin ja Habarovskin välillä. Kesällä 1892 alkoi myös Länsi-Siperian junaradan ratatyöt ja rata oli valmis syksyllä 1895. Ussurin junarata Vladivostokin ja Habarovskin välillä valmistui kahta vuotta myöhemmin 1897. Seuraavana vuonna Keski-Siperian junarata valmistui ja Moskovan ja Irkutskin välillä pääsi lopultakin junalla. Trans-Baikalin rata rakennettiin vuosien 1895-1900 välillä. Ongelmaksi muodostui kuitenkin, että miten rakentaa Sretenskistä rata eteenpäin Habarovskiin, koska hanke oli erittäin kallis toteuttaa luonnollisten esteiden vuoksi. Venäjä pääsi kuitenkin sopimukseen Kiinan kanssa ja rakensi Itä-Kiinan junaradan Mantsurian läpi. Näin ollen ensimmäiset junayhteydet, ainakin osittain, Moskovan ja Vladivostokin välillä voitiin aloittaa vuonna 1901. Rataa kutsuttiin siihen aikaan Suureksi Siperian junaradaksi ja sen ensimmäinen vaihe oli saatu päätökseen. (Thomas 2007, 108.)

Radan rakentamista vaikeuttivat myös välinpitämättömyys. Siperiasta ei ollut olemassa radan rakentamisen aikaan tarkkoja karttoja ja näin ollen ei edes tiedetty tarkkaan minkälaisia luonnoesteitä radan rakentamisen edetessä odottaisi. Venäläiset insinöörit arvioivat, että täydellisen radan rakentamiseen menisi aikaa vuosisata, mutta rata pitäisi saada valmiiksi jo vuosikymmenessä suunnitelman mukaisesti. (Wolmar 2013, 49.) Edellä mainituista syistä ja siksi, että rata oli rakennettu kiireessä ja halvalla, Trans-Siperian junarataa koettelivat vaikeudet myös sen rakentamisen jälkeen. Junarata oli

rakennettu niin halvalla, että kiskot vääntyivät ja rikkoontuivat eikä niitä voitu käyttää. Lisäksi rata-pölkkyjen alla olevaa maata oli liian vähän, mikä aiheutti erittäin epämukavan matkustamisen ja sen, että junan nopeus oli erittäin alhainen. Välillä matkustajat saattoivat kävellä junan vierellä ja kerätä kukkia maasta. Lisäksi Siperian karu ilmasto aiheutti radalle ainaisia tuhoja. Varhaisessa vaiheessa huomattiin myös, että laivayhteys Baikal-järven yli oli liian hidas ja tehoton. Tästä syystä aloitettiin radan rakentaminen Baikalin eteläpuolitse. Kyseistä pätkää kutsuttiin Circum-Baikalin radaksi. Se valmistui vuonna 1904. Siihen mennessä Venäjän rataverkko oli kasvanut 45 000 kilometriin. Venäjä huolestui myös Venäjän-Japanin sodan jälkeen vuonna 1905, että Japani voisi valloittaa Kiinalta Mantsurian ja hallita näin ollen Itä-Kiinan rataosuutta. Vaikka Amurin rata oltiin nähty aikaisemmin kalliina hankkeena, se koettiin strategisesti pakollisena rakentaa. Työt aloitettiin vuonna 1908 ja vuonna 1916 Trans-Siperian junarata, jonka tunnemme tänä päivänä, oli vihdoinkin valmis kokonaisuudessaan. (Thomas 2007, 110 – 111.) Tähän mennessä matka Moskovasta Vladivostokiin oli tippunut Siperian postitien ajoista vuodesta yhdeksään päivään ja Venäjän rautateillä kuljetettiin vuosittain 130 000 kiloa rahtia ja 185 000 matkustajaa (Wolmar 2013, 95; RussianRailways 2014).

Jos postitie oli ollut vaarallinen, niin sitä oli myös junamatkustaminen 1900-luvun alussa. Esimerkiksi vuonna 1901 radan varrella tapahtui 524 onnettomuutta, joissa kuoli 93 ihmistä ja yli 500 loukkaantui. (Wolmar 2013, 66.) Kaikesta viostaan huolimatta radalla oli suuri merkitys Siperian väestön kasvulle. Muuttoliikettä Siperiaan pidetäänkin suurimpana ihmiskunnan historiassa, Amerikan siirtolaisuuden ohella, ja Siperian väestö tuplaantui vuosien 1896 – 1921 välillä. Köyhät talonpojat näkivät Siperian mahdollisuuksien paikkana, missä he voisivat elää huomattavasti vapaampaa elämää. Kaupunkeja alkoi kasvaa Siperiaan junaradan varrelle nopeasti ja ensimmäisen vuosikymmenen aikana, radan rakentamisen jälkeen, kaupunkistatuksen sai 23 paikkakuntaa. Nopeinta kasvu oli Novosibirskissä, jonka asukasluku kasvoi 1890-luvun alusta 1920-luvun alkuun 764:stä asukkaasta yli 100 000:een. Siperian radalla oli monta merkitystä. Se yhdisti kaksi erilaista maailmaa toisiinsa ja yhdisti Venäjän yhdeksi valtioksi. Radalla oli suuri merkitys myös Siperian kansoittamisella, matkailukohteena ja sen avulla pystyttiin siirtämään joukkoja nopeasti Venäjän eri osiin. (Wolmar 2013, 86, 88, 92-93.)

Trans-Siperian sotilaallinen merkitys korostui etenkin ensimmäisen maailmansodan aikana, jolloin ympärysvallat huolsivat venäläisiä liittolaisiaan Vladivostokin kautta. Tämä tapahtui siksi, että länsiliittoutuneet, kuten Ranska ja Englanti eivät voineet lähettää täydennyksiä Länsi-Euroopan läpi. Siperian junarata ei pystynyt kuitenkaan kuljettamaan sen aikaisella kapasiteetillaan varusteita tarpeeksi länsi rintamalle ja näin ollen Vladivostokista tulikin maailman suurin varasto, jossa oli suuria kasoja muun muassa elintarvikkeita ja vaatteita. (Wolmar 2013, 101.) Kaiken lisäksi Venäjällä tapahtui vuonna 1917 vallankumous ja valtaan nousseet Bolševikit solmivat Brest-Litovskin rauhansopimuksen saksalaisten kanssa. Tämä aiheutti sen, että saksalaiset pystyivät sitomaan enemmän joukkoja brittejä, ranskalaisia ja Yhdysvaltoja vastaan. Ympärysvallat saivat kuitenkin erittäin erikoisten käänteiden jälkeen syyn puuttua Venäjällä raivoavaan sisällissotaan. Tässä Trans-Siperian –rata oli suurella roolilla. Tšekkoslovakia kuului siihen aikaan Itävalta-Unkariin, mutta Tšekit eivät olleet järin kiinnostuneita taistelemaan ja monet heistä jättäytyivät sotavangeiksi ja osa heistä liittyi Neuvosto-Venäjän armeijaan. Sekasortoisen tilanteen takia 60 000 tsekkisotilasta päätti kuitenkin ottaa ti-

lanteen omiin käsiinsä ja matkustaa rautateitä pitkin Vladivostokiin ja sitä kautta takaisin länsi-Eurooppaan. Toukokuussa 1918 Tseljabinskin asemalla sattui välikohtaus, jonka aikana tsekit ampuivat itävalta-unkarilaisen sotavangin. Puna-armeijan päällikkö Lev Trotski käski riisua tsekit aseista ja ampua jokaisen, joka ei totellut käskyä. Vastaliikkeenä tsekit valtasivat koko Siperian junaradan. Amerikkalaiset kuuluivat tapahtuneesta ja päättivät lähettää joukkojaan Venäjälle auttamaan Venäjän valkoista armeijaa ja tsekkejä. Britit, ranskalaiset ja japanilaiset halusivat myös osan kunniaista ja lopulta Venäjälle lähti sotilaita 13 eri maasta. Tsekit olivat lopulta ainoita, jotka todella osallistuivat taisteluihin ja joutuivat lopulta vetäytymään kohti itää puna-armeijan painostuksen alla ja luovuttaen yhä suuremman osan radasta. Vuonna 1918 lopulla ensimmäiset tsekit saavuttivat Vladivostokin. He hallitsivat suuria osia Trans-Siperian rataa yli 200:llä veturilla, 10 000 tavaravaunulla ja lukuisilla kaapatuilla panssarijunilla. Vuonna 1920 tsekkijoukot luovuttivat Trans-Siperian viimeisetkin osat puna-armeijalle ja lähtivät maasta. Uudet ajat odottivat Trans-Siperian junarataa. (Tieteenkuvalehti Historia 2010, 50-57.) Venäjän sisällissota jätti jälkensä myös Trans-Siperiaan. Yli 800 siltaa oli tuhotu ja rautatiestä oli 60 prosenttia tuhoutunut osittain tai täysin (Wolmar 2013, 115, 122; Russian-Railways 2014.)

3.1.2 Trans-Siperia neuvostoaikana

”Härkävaunussa ajaessamme sain varatuksi itselleni paikan ylälaverilta lähellä katonrajaa sijaitsevan ikkunaluukun vierestä. Näin saatoin seurailla maisemia matkamme varrella. Uralia ylittäessämme satuin kerran näkemään ikkunasta katsellessani korkean viittapylvään, jossa oli kilpi EUROPA – AASIA, josta päätellen siirryimme vanhasta riitaisesta Euroopasta vielä vanhempaan Aasiaan. Mikä vahinko, ettei tällä opintomatalla voinut käyttää kameraa”. (Parvilahti 1958, 188-189.)

Trans-Siperian junarata oli vaurioitunut pahoin ja junista sekä vaunuista oli tuhoutunut sisällissodassa 2/3 osaa. Tästä syystä Vladivostokin ja Moskovan välillä oli vain muutamia junayhteyksiä. Viisi vuotta sisällissodan loppumisen jälkeen matka Moskovasta Vladivostokiin kesti 12 päivää, mikä oli huomattavasti enemmän kuin ennen sotaa. Sotaa edeltävään tilaan päästiin vasta 1920-luvun lopulla. Lisääntyneen Japanin uhan takia Neuvostoliiton johtaja Josif Stalin antoi käskyn aloittaa radan kaksoisraiteiden rakentamisen vähitellen koko Trans-Siperian radalle. Neuvostoliiton rataverkko kasvoi näiden töiden aikana yli 100 000 kilometriin. Siperian kaupungit kasvoivat neuvostoajan alussa dramaattisesti kaksoisraiteiden ja teollisuuden tarjoamien työpaikkojen mukana. Siperiaa oli käytetty jo ennen Siperian junaradan valmistumista karkotuspaikkana ja neuvostoaikana sekä junayhteyksien parantuessa karkotettujen määrä kasvoi aivan uusiin mittoihin vuoteen 1953 asti, jolloin Stalin kuoli. Toisessa maailmansodassa rata näytteli tärkeää roolia, kun Trans-Siperian rataa käytettiin infrastruktuurin ja junien siirtelyyn Siperiaan saksalaisten vallatessa yhä enemmän Neuvostoliiton maaperää. Siperiasta tuotiin luonnollisesti myös tuoreita sotajoukkoja Euroopan rintamalle. Myös toinen maailmansota verotti Trans-Siperian junarataa. Euroopan puoleinen pätkä Trans-Siperiaa oli tuhoutunut täydellisesti ja puolet veturikalustosta oli menetetty. (Wolmar 2013, 119, 122, 124,126 – 127; RussianRailways 2014.)



KUVA 8. Neuvostoliiton vaikutus Trans-Siperiaan on yhä nähtävillä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Neuvostoliitto oli aloittanut massiivisen rataprojektin jo 1930-luvulla Japanin pelon alla. Neuvostoliiton tarkoituksena oli rakentaa Trans-Siperian yhteyteen yli 3000 kilometriä pitkä BAM eli Baikal-Amurin rataosuus, joka kiertäisi Baikal-järven pohjoispuolelta. BAM:n rakentaminen pääsi kovaan vauhtiin vasta toisen maailmansodan jälkeen ja siitä kaavailtiin kilpailijaa laivayhtiöille rahdin viennissä. BAM:sta tuli suurin siviilityönä toteutettu projekti Neuvostoliiton olemassa olon aikana, koska luonnon olosuhteet asettivat huomattavasti suuremmat ongelmat kuin missään muulla radan osuudella. Venäjän rataverkosto kasvoi 145 000 kilometriin BAM:n rakentamisen aikana. BAM:n merkitys jäi mitättömäksi ja se saatiin vasta Neuvostoliiton romahtamisen jälkeen valmiiksi. Rata tuli maksamaan miljardeja dollareita ja tänäkin päivänä sen rahtimäärät ovat vain puolet sen kapasiteetista ja vain harvat länsimaalaiset ajavat vuosittain BAM:n radan läpi. (Wolmar 2013, 129, 137; Russian-Railways 2014; Thomas 2007, 128-129, 386.)

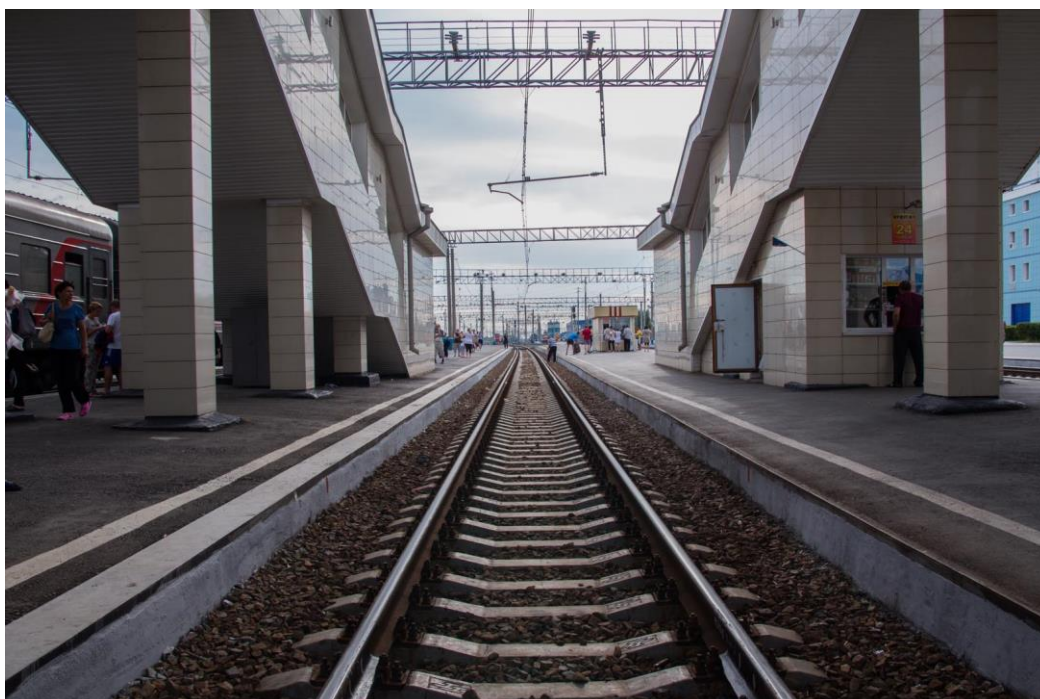
1950-luvulla Neuvostoliitossa aloitettiin radan sähköistäminen ja jo 1960-luvulla Moskovasta pääsi Irkutskiin sähköjunalla. 1970-luvun puolivälissä yli puolet vetureista kulki sähköllä, jonka ansiosta oli mahdollista päästä Moskovasta Vladivostokiin kahdeksassa päivässä. Tämä ei tarkoittanut sitä, että matkustaminen olisi ollut aina kuitenkaan mukavampaa. Junat olivat usein myöhässä rahtijunien vuoksi ja tarjoilut junassa olivat vaatimattomat. Länsimaalaisille junassa matkustaminen oli vielä hankalampaa, koska Venäjän salainen poliisi seurasi heidän liikkeitään. Lisäksi heiltä esimerkiksi kieltettiin monilla asemilla poistumasta junasta. (Wolmar 2013, 139; RussianRailways 2014.)

3.2 Merkitys nykypäivänä

Trans-Siberian junaradan rooli ei ole vaihtunut sen historian aikana. Se on aina ollut Venäjän laajan imperiumin liitoksena ja yhdistänyt sitä. Sillä on myös suuri merkitys nykyisen geopolittisen järjestelmän luojana. Nykypäivänä se alkaa toteuttaa niitä unelmia, millaiseksi sen suunnittelijat ja rakentajat sen alunperin ajattelivatkin. (Wolmar 2013, 143.) Radan ongelmana on kuitenkin se, että suurin osa rahdista kuljetetaan nykypäivänä meriteitse ja kuljetuksille tulee korkeampi hinta rautateitse. Siitä huolimatta radalla on merkittävä rooli raideliikenteen väylänä ja osana kansainvälistä liikenneverkostoa. Venäjä pyrkiikin palauttamaan uusilla ratasuunnitelmilla radan kilpailukyvyn. (TransSiberianExpress.net 2014; Kymenlaakson kauppakamari 2011; Salmela, Toivonen, Pekkala 2008, 10-11.)

Trans-Siberian junaradasta tekee ennen kaikkea legendaarisen sen pituus. Se onkin päässyt Guinnessin ennätystenkirjaan virallisesti maailman pisimpänä junaratana. (TransSiberianExpress 2014.) Vaikka junamatka on nopeutunut sadassa vuodessa monta viikkoa kestävästä koettelemuksesta seitsemään päivään ja matkustaminen ei ole enää yhtä kurjaa kuin ennen, se tarjoaa matkustajalleen unohtumattoman kokemuksen, joka vaatii edelleen suunnittelua ja uhrauksia, mutta antaa samalla näkökulmaa ja ajattelemisen aihetta, junan matkustaessa melkein puoli maapalloa (Thomas 2007, 8).

Suomalaisten suosiossa ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Trans-Siberian junamatkailu on kuitenkin kasvattanut televisio-ohjelmien ja kirjallisuuden kautta suosiotaan. Trans-Siberian junaradalle järjestetäänkin pakettimatkoja suoraan Suomesta. Trans-Mongolia on kuitenkin on klassista Trans-Siperiaa suosittu reitti suomalaisten keskuudessa. Suurimpana syynä tähän on se, että suomalaiset eivät halua nähdä pelkkää Venäjää. (Karjalainen 2014; Lähialuematkat 2014.)



KUVA 9. Trans-Siperia on maailman pisin junarata ja yhdistää kaksi maailmaa toisiinsa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

4 ENNAKKOLUULOISET MATKAILIJAT

Ennen matkaamme haastattelimme vapaamuotoisesti sähköpostitse seitsemää Venäjän matkailijaa, jotka ovat matkanneet aikaisemmin Trans–Siperialla. Halusimme kuulla kokeneimpien matkaajien mietteitä matkasta ja Venäjän kulttuurista. Kysyimme kahdeksan eri kysymystä liittyen ikään, matkustusajankohtaan, -motiiviin sekä aikaisempien Venäjän matkojen määrään (katso LIITE 1). Lisäksi toivoimme haastateltavien omin sanoin kertovan ennakkoluuloistaan ja odotuksistaan ennen matkaa sekä ajatusten muuttumisesta matkan jälkeen. Haastateltavat jakoivat kanssamme myös heidän ikävimmät ja parhaimmat kokemuksensa matkalta.

Saimme haastateltavien yhteystietoja tuttujemme, opettajiemme ja työpaikkojemme avulla. Löysimme myös Internetistä mielenkiintoisia verkkokirjoituksia, joiden kirjoittajien matkoista halusimme lukea lisää. Kaiken kaikkiaan saimme viideltä matkaajalta takaisin vastausviestin kirjoituksineen. Vastanneista neljä on miehiä ja yksi nainen. Kaikki vastaajista ovat suomalaisia, vaikka kaksi matkaajaa asuu tällä hetkellä ulkomailla.

Vastanneina ovat 43 -vuotias kuopiolainen Marko, 57 -vuotias helsinkiläinen Merje, 32-vuotias Yhdysvalloissa asuva Risto, 30 -vuotias helsinkiläinen Sami sekä 35 -vuotias Ruotsissa asuva Janne. Kaikki vastanneista ovat matkustaneet Trans - Siperialla viimeisen neljän vuoden aikana ja sijoittaneet matkansa joko loppukevääseen, kesään tai alkusyksyyn.

4.1 Junamatkustajien mietteitä ennen matkaa

Niin Marko, Merje kuin Samikin matkustivat matkakumppaninsa kanssa ensiksi Venäjällä ja sitten Mongolian kautta Pekingiin. Risto toteutti matkansa kotikaupungistaan New Yorkista Venäjän läpi kautta Suomeen. Janne oli taas keväällä 2010 Kiinassa vaihdossa, ja päätti matkustaa koti Suomeen Venäjän halki. Matkaajista jokainen on matkustanut siis Trans - Siperia junayhteydellä ja kokeneet venäläistä junakulttuuria.

Matkaajista Merje on kokenein Venäjän matkaaja, ja hän kertoi vierailleensa jo 1970 - 1980 – luvuilla Neuvostoliitossa, muun muassa Sotšissa. Ennen Trans-Siperian matkaa Merje on matkustanut myös Pietarissa. Marko ja Risto ovat matkustaneet muutamia kertoja Venäjällä, ja esimerkiksi Risto mainitsi päivamatkan Viipuriin vuosia sitten. Sami ja Janne olivat ensikertalaisia Venäjän matkajia, kuten mekin. Venäjään ja venäläisyyteen hekin olivat etukäteen tutustuneet tuttujen avulla. Vastanneet kertoivat, että englannin kielen taidolla pärjäsi Venäjällä ihan hyvin. Elekieli oli englannin kielen lisäksi kuitenkin ehdoton. Useimman vastaajan matkakumppanit puhuivat myös auttavasti venäjää.

Vastanneiden matkustusmotiivit olivat hyvinkin erilaiset, ja niitä oli mielenkiintoista lukea. Kuopiolainen Marko kertoi matkustaneensa ystävänsä kanssa, ja Markon sanoin: ”normaalista poikkeavaan matkaan” lähdettiin uusien kokemusten ja pitkään olleiden haaveiden toteuttamisen vuoksi. Merje

ja hänen miehensä lähtivät matkalle junalla Mongolian kautta kohti Kiinaa molempien kiinnostuksen kohteiden mukaan. Merje mainitsi muun muassa toiveen nähdä Mongolian hevoset livenä sekä Venäjällä uida Baikal – järnessä, josta hän oli nähnyt unta. Merjen aviomiestä vuonna 2008 valmistunut Brad Anderssonin Transsiberian - niminen elokuva motivoi matkalle.

Risto päätti lähteä matkalle reitin erilaisuuden ja eksoottisuuden vuoksi. Yhdysvalloissa asuva Risto oli lähdössä käymään Suomessa, ja hän päätti tällä kertaa matkustaa eri kautta kuin yleensä, ja samalla hän voisi reissun aikana lomailla. Risto matkusti itäisen Venäjän kautta kohti Suomea. Helsingiläinen Sami kertoi vastauksissaan, että hän halusi matkustaa niin sanotusti ankeasti reppuselässä ja tavata aitoja tavallisia ihmisiä. Internetissä selailtuaan, hän törmäsi Trans - Siperiaan, ja päätti lähteä matkalle. Aluksi Samin oli tarkoitus matkustaa yksin, mutta sitten innostunut ystävä lähti mukaan. Samin junamatka alkoi Pietarista ja päättyi kymmenen viikon päästä Pekingiin. Nykyään Ruotsissa asuva Janne kertoi, että erikoiselle kotimatkalle lähdettiin halusta tutustua uusiin kulttuureihin ja paikkoihin. Jannen matka alkoi Kiinasta opiskeluvaihdon jälkeen, ja Siperiassa hänen matkansa jatkui legendaarisen radan kyydissä Suomeen. Janne oli kuullut aikaisemmin muiden matkajien kokemuksia Venäjän junayhteyksistä, ja myös nämä tarinat motivoivat häntä.

Haastateltavillamme oli kaikilla eriasteisia ennakkoluuloja ja jännittäviä ajatuksia ennen matkaa. Marko kertoi, että hänestä oli vaikeaa eritellä ennakkoluuloja Venäjältä tai maan kulttuurista, sillä hänellä oli entuudestaan jo useita ystäviä Venäjältä. Kuitenkin hän mainitsi kovan jännityksen kohti pitkälle tuntematonta itää. Merjellä oli ollut ennen matkaa hyvin realistiset odotukset maasta, kulttuurista ja ympäristöstä, joita hän aikoi verrata jo aikaisemmin tuttuun Neuvostoliittoon ja sen ajan kokemuksiin. Riston päällimmäiset ennakkokäsitykset olivat kohdistuneet venäläisiin ihmisiin ja ennen kaikkea junassa matkustamiseen heidän kanssaan. Risto ajatteli, että juna olisi täynnä paikallisia venäläisiä miehiä verkkopaidoissa, ja vodka virtaisi.

Samin negatiiviset ennakkoluulot venäläisiä kohtaan olivat aikaisemmin muodostuneet Helsingissä tapaamien nenäpystyissä kulkevien uusrikkaiden venäläisten ympärille. Sami kertoi, että ennen matkaa hän oli valmistautunut pahimpaan kuten siihen, että ainakin kerran hänet ja hänen ystävänsä tullaan Venäjällä ryöstämään. Myös Janne oli varautunut siihen, että matkan aikana hänet voitaisiin ryöstää tai jopa pahoinpidellä. Janne kertoi myös, että hänellä oli paljon ennakkoluuloja, joita oli edes vaikea perustella. Hän odotti Venäjällä olevan vain neuvostotyylisiä, kolkkoja ja harmaita kaihoskaupunkeja, joissa rikollisuus kukoistaa ja joka paikassa on likaista ja väritöntä. Jannen sanoin, hän pelkäsi että: "ihmiset ovat töykeitä ja ilottomia, ja he kulkevat harmaissa turkeissa."

4.2 Meidän mietteitä ennen matkaa

Onko siellä turvallista? Millainen naisten asema siellä nykyään on? Puhuvatko he englantia? Mitä turisteista maassa ajatellaan? Miksi kaikki hallinnolliset asiat turistille ovat niin vaikeita? Millainen läävä junamme on? Tässä vain muutamia askarruttavia ajatuksia, jotka valtaavat pelonsekaiset mielemme

ennen matkaa. Siitä millainen Venäjä on, millaisia venäläiset ovat ja kuinka Venäjällä turistina toimitaan, ei meillä ole mitään tietoa. Päätimme kuitenkin lähteä ottamaan selvää.

Emme ole kumpikaan aikaisemmin käyneet Venäjällä, mutta maasta ja sen kulttuurista olemme lukeeet ja opiskelleet. Venäläisyyttä ja venäläisiä matkajia olemme kohdanneet työelämän ja opiskelun kautta. Tämä vuorovaikutus heidän kanssaan on tuonut niin positiivisia kuin negatiivisiakin tilanteita ja tunteita. Venäjän kielen, historian ja kulttuurin opiskelu on herättänyt kiinnostustamme maata kohtaan sekä antanut uudenlaisen rohkeuden ja ymmärryksen Venäjää ja venäläisiä ihmisiä kohtaan. Nyt haluamme kuitenkin tuntea, aistia ja kokea nuo asiat, niitä ei voi saada kirjoista. Venäläisen suurkirjailija Fjodor Dostojevskin mukaan: "Venäjää ei voi järjellä käsittää, se täytyy tuntea."

Ennen matkaa istuimme alas muistiinpanovälineiden kanssa, ja ensikertalaisina Venäjän matkailijoina ennakkoluulomme – listasta tuli pitkä. Luonnollisesti kotimaasta lähdettäessä kohdemaan turvallisuus, kulttuurierot ja maan säädökset askarruttavat. Kuitenkin Venäjän kohdalla nämä tunteet ovat nyt poikkeuksellisen voimakkaita. Sana tarkasti lainattuna listassamme olivat kohdat: Systeemi, paha paha miliisi, työkeät ihmiset, patriottisuus, naisten huono asema, turvallisuus, maahantulon hankaluus, mikään ei toimi, turistihinnat sekä huono englantia.

Ensimmäisellä kohdalla, systeemillä, tarkoitamme valtionjärjestelmää, byrokratiaa ja sitä kuinka vaikeaa viisumeineen ja asiakirjoineen itse matkalle lähteminen jo on. Pitempiaikainen Venäjälle matkaaminen ei voi olla siis äkkilähtö, vaan tietyt säännökset vaativat erityishuomioita esimerkiksi passeista ja vakuutustiedoista. Kuvaamaamme systeemiin liittyvät korruptio ja eritasoiset elinolot. Korruptioon liittyvät ajatuksemme myös pahasta miliisistä, turvallisuudesta, maahantulosta sekä niin sanotuista turistihinnoista. Pelkäämme, että olemme turistina kameroineen helppo kohde miliiseille, ja kommunikointi vaikeuksien vuoksi meitä voitaisiin sakottaa mistä vaan. Eritasoisten elinolojen vuoksi, olisimme myös älylaitteidemme kanssa helppo ryöstökohde. Pelkäämme myös jo etukäteen paljon kuumoteltua valokuvaamisen mahdollisuutta maassa. Emme tiedä, tulemmeko saamaan kuvamateriaalia matkasta tai onko meillä edes kotimatalla nämä samat dokumentointivälineet mukamme.

Suomalaisten ja venäläisten kulttuurierojen ja yhteisen historiamme vuoksi, emme ole varmoja mitä venäläiset ajattelevat suomalaisista. Voisihan heilläkin olla samanlaisia ennakkokäsityksiä kuin meillä, ja vaikka vielä pahempia. Ajattelemme, että venäläiset ovat työkeitä, ylpeitä ja niin patriottisia, että turistina emme ole niin sanotusti yhtä hyvää kansaa. Eivät venäläiset edes hymyile tuntemattomille, sillä se on tyhmyyden merkki. Mielestämme venäläiset ovat mahtipontisia, röyhkeitä ja itsekeskeisiä. Toisaalta mielikuvamme venäläisistä ovat tähän asti syntyneet uusrikkaiden, tämän Venäjän yhteiskunnan yläluokan ympärille. Luulemme myös, että ainakin valtion köyhemmillä alueilla naisten asema on huono ja alkeellinen. Entä sitten kun on nainen ja turisti? Yleinen ajatuksemme venäläiselle elämänmenolle on se, että mikään ei vaan toimi. Kävellessä kadulla saattaa tiiliskivi tipua päähän tai liikenteessä käy huonosti, koska autoilijoilla ei ole velvollisuutta väistää kävelijää suojatiellä.

Mietimme myös paljon millaiset venäläiset junat ovat. Juna ja sen hytti on kuitenkin paikka, jossa tulemme viettämään suurimman osan matkasta. Päällimmäinen ajatus on, että venäläiset junat ovat tietenkin vanhempia, likaisempia ja rähjäisempiä kuin Suomessa. Makuuvaunuissa matkustamisestaan meillä ei ole paljoa kokemusta. Matkustamme eritasoisissa hyteissä, ja pelkäämme, että varsinkin kolmannessa luokassa sängyissä on punkkeja ja täitä. Olemme myös varautuneet niin sanottuihin vahtivuoroihin öisin, ettei tavaroitamme varasteta nukkuessamme. Odotamme sitä, että tapamme junassa paljon muitakin länsimaalaisia, ja he voivat samaistua meidän ajatuksiemme kanssa. Eniten jännittää se, kuinka kestämmme matkustaa junassa neljä vuorokautta yhtäjaksoisesti. Kuinka junassa saa ajan kulumaan, jos siellä ei saa äänekkäiden venäläisten keskellä edes nukuttua. Junassa matkustaminen on arkipäivää, mutta siellä eläminen useita vuorokausia ilman suihkua tunteuttomien ihmisten seassa on seikkailu. Emme tiedä, täytyykö junan kyydissä olla extreme – matkaja vai riittävätkö meidän rahkeemme.

Ennakkoluulomme kokonaisuudessaan liittyvät niin maata, maan ihmisiä kuin turistina maassa olemiseen. Yksi peloistamme, on myös kommunikointi maassa. Hallitsemme venäjän kielen perusteet, mutta suurkaupunkien ulkopuolella se ei välttämättä riitä. Luulemme myös, että venäläiset puhuvat vielä vähemmän englantia kuin me venäjää. Ammatillisesti odotamme innolla sitä, millaista asiakaspalvelua maassa saamme, ja millaisissa paikoissa tulemme majoittumaan sekä ruokailemaan seuraavien viikkojen ajan. Tulemme varmasti näkemään hyvin eritasoisia hostelleja ja ravintoloita. On oikeastaan vaikeaa määritellä, millaista meidän mielestämme on hyvä venäläinen asiakaspalvelu, sillä esimerkiksi heillä ajankäsitys ja jonotus kulttuuri on villimpää kuin Suomessa.

Luultavimmin edustamme niitä tavallisia suomalaisia, jotka ovat kehittäneet nämä stereotypiat median, historian ja oman tietämättömyytemme ympärille. Näillä mielenyhtymillä ja asenteilla lähdemme kohti tuntematonta itää. Toivomme matkan aikana saavamme vastauksia siihen, ovatko nämä ennakkoajatuksemme perusteltuja vai vain katteettomia myyttejä.

5 VIISUMIANOMUKSESTA KÄYTÄNTÖÖN

Ajatuksissamme olimme suunnitelleet matkaa jo vuosia, mutta keväällä 2014 aloimme suunnitella sitä konkreettisesti. Matkan toteutus sai vielä suuremman merkityksen, kun saimme itse päättää missä olemme milloinkin ja mitä me todella haluamme maassa tehdä sekä kokea. Saimme toteuttaa matkasta juuri sellaisen kun halusimme. Lopullisen matkareitin suunnittelemiseen, matkaan tarvittavien asiakirjojen hommaamiseen ja matkabudjetin rajaamiseen meni monta viikkoa.

5.1 Matkan reitti

Reitin suunnittelu oli iso osa matkaamme. Aiomme tietysti matkata Trans-Siperia rataa pitkin, mutta halusimme poiketa perinteisestä muodosta, jolloin junan kyydissä oltaisiin koko ajan Moskovasta Vladivostokiin. Aloimme listata paikkoja, jossa molemmat haluaisivat käydä ja pysähtyä. Paikkoja, joissa olisi asioita, joita halusimme kokea. Päätimme räätälöidä täysin oman Venäjä matkamme, ja haimme erilaisista lähteistä vinkkejä ja neuvoja sen toteuttamiseen. Molemmilla oli omia tiettyjä ehdottomia asioita, jotka yhdistimme reitin sisältöön. Lopullinen reitti muotoutui nopeasti ja yhteisymmärryksessä.

Mietimme pitkään kummin päin matkan toteuttaisimme. Lähtisimmekö Pietarista kohti Äiti – Venäjää vai lentäisimmekö suoraan Tyynenmeren rannalle, ja sieltä valuisimme takaisin Suomeen. Päädyimme lähtemään matkaan Suomesta ensin Eurooppa-Venäjän kautta kohti Siperiaa. Tämä päätös tuli osakseen kustannussyistä, ja osakseen ehkä siksi, että välttäisimme pahimman mahdollisen kulttuurisokin. Seuraavaksi mietimme kaupunkeja, joissa pysähdymme, ja joista varaamme hostellin. Päätimme, että lähdemme Allegro – junalla Pietariin, jonne kesäaikaan sai halpoja lähtöjä VR:ltä. Halusimme nähdä Pietaria, mutta toisaalta se olisi helppo siirtymäkohde kohti Moskovaa. Moskova oli ehdoton pysäkki molemmille. Halusimme nähdä sen kulttuuria ja ennen kaikkea historiaa. Päätimme jäädä sinne kahdeksi yöksi. Moskovasta jatkoimme luonnollisesti Trans - Siperia junaradalla. Irkutsk oli myös molemmille varma päätös jäädä pitemmäksi aikaa. Myöskään Baikal – järvelle menosta ei tarvinnut neuvotella. Molemmat halusivat sinne. Aluksi punnitsimme myös pitempää pysähtymispaikkaa muun muassa Jekaterinburgissa ja Novosibirskissa. Toisaalta taas monen vuorokauden yhtäjaksoinen eläminen junassa houkutteli itsensä haastamiseen. Vladivostok oli myös luonnollisesti paikka, jossa yövyimme. Aioimme päättää siellä reissun rennosti meren äärellä, ja sieltä lentäisimme takaisin Suomeen. Tämä reitti tuntui parhaimmalta, joten emme missään vaiheessa halunneet muuttaa sitä enää.

Ensimmäisenä matkastamme varasimme hostellit. Reitin paikkojen suunnittelu ja varaaminen oli työläs oma prosessinsa. Katsoimme ensiksi junareittejä sekä niiden hintoja ja kestoja. Emme voineet varata niitä lopullisesti vielä, sillä Venäjällä junamatkoja voi ostaa ainoastaan 45: n päivän sisällä ennen lähtöä. Joten kuvittelimme menevämmä tiettyihin reitteihin, ja laskimme siitä tuntien mukaan milloin olemme Moskovassa ja milloin Irkutskissa. Näin saimme tietoon päivät, jolloin tarvitsimme hostellia. Yritimme suunnitella matkaa niin, että olisimme junissa mahdollisimman paljon öisin, ja

uuteen kaupunkiin saavuttaisiin aina aamuisin. Tässä vaiheessa piti opetella jo hahmottamaan aika-eroa ja sitä, kuinka junat kulkevat aina Moskovan ajassa. Monen asian huomioon otton jälkeen varasimme hostellit, joita pitkään myös etsimme Hostels.com – kanavan kautta. Paikkojen valintoihin vaikuttivat paljon myös muiden arvostelut hostelleista. Yritimme tässä vaiheessa myös useamman kartan avulla katsoa niiden sijainteja. Valitsimme niin ryhmähuoneita kuin omiakin.

Seuraavassa vaiheessa varasimme junamatkat Kuopiosta Kouvolaan ja Kouvolaan Pietariin. Ne saimme helposti varattua tavalliseen tapaan VR:ltä. Seuraavaksi oli lentolippujen vuoro. Päivystimme monta päivää Momondo – palvelun kautta, kuinka lentojen hinnat muuttuivat. Lentojen hinnat oikeastaan määrittivät sen, kuinka pitkään olisimme Vladivostokissa. Ajatuksena oli ensiksi lentää Aeroflotilla Vladivostokista Moskovaan. Aeroflot teki halpoja lentoja Venäjän sisällä. Ostimme tällaisen Venäjän kotimaan reittilennon. Moskovasta päätimme AirBaltic: lla lentää Riikan kautta Helsinkiin. Ostimme siis myös tästä itsellemme paikat.

Nyt puuttuivat enää junaliput. Venäjällä on useita junalinjoja ja – yrityksiä, toisin kuin Suomessa. Venäläiseen junaan lippuja myy moni taho, mutta me valitsimme Russiantrains – verkkokaupan, jossa on suorat ohjeet englanniksi. Ostimme sieltä kolme reittiä molemmille: Pietari – Moskova, Moskova – Irkutsk ja Irkutsk – Vladivostok. Maksoimme yhteydet luottokortin avulla, ja palvelu lähetti lippumme sähköpostiin. Liput olivat pääosin venäjäksi, mutta pienellä käännoistyöllä siitä sai vaunu- ja paikkanumeroista hyvin selvää. Tulostimme kaikki asiakirjat, ja nyt meillä oli viisi erilaista junalippua, kahdet lentoliput sekä kolmen hostellin varausnumerot.

5.2 Matkadokumentit

Ostettuamme juna- ja lentoliput, aloimme hoitaa virallisia maahan tarvittavia asiakirjoja. Viisumit olivat iso osa tätä. Hoidimme turistiviisumit Lähialuematkojen avulla, ja tulostimme heidän verkkosivuiltaan viisumihakemuslomakkeet. Venäjän viisumeja myy Suomessa useat matkatoimistot, matkan järjestäjät sekä konsulaatti, mutta me päädyimme tällä kertaa Lähialuematkoihin. Heidän verkkosivuillaan on erinomaiset ohjeet siihen, mitä kaikkea täytyy ottaa huomioon viisumia hakiessa. Passin tuli oltava vähintään kuusi kuukautta voimassa siitä, kun viisumi päättyy sekä kuva passissa tuli olla korkeintaan kuusi kuukautta vanha virallisissa mitoissa oleva mustavalkoinen kuva. Passin oli oltava myös täysin ehjä ja sisältää ainakin kaksi tyhjää sivua viisumia varten.

Itse viisumilomakkeeseen tuli merkitä muun muassa perustiedot itsestään, passin numero, matkan tarkoitus, lähtö- ja poistulopäivät sekä aikaisempien Venäjän matkojen määrä. Hakemukseen tuli merkitä myös matkan reitti, ja tämä mietityttikin meitä pitkään. Ohjeiden mukaan laitoimme siihen kolme pääpysäkkiämme eli Moskovan, Irkutskin ja Vladivostokin. Viisumihakemukseen tuli liittää myös virallinen asiakirja matkavakuutuksesta, jossa on erikseen merkintä vakuutuksen ajasta matkan aikana. Tällaiset saimme helposti omista vakuutusyhtiöistämme, kun kerroimme matkaavamme Venäjälle. Liitimme siis kaksiosaisen viisumihakemuksen, passin, tuoreet passikuvat sekä vakuutusasiakirjan kirjeeseen, ja lähetimme ne Lähialuematkojen toimistoon Helsinkiin. Saimme viisumit pos-

titse takaisin noin yhdeksässä arkipäivässä. Lunastimme ne sitten paikallisesta postista toimituskuluineen.

5.3 Matkakassa

Opinnäytetyöprosessin aikana ainoastaan itse matka tuotti kustannuksia. Arvioimme ennen matkaa kustannusten tulevan maksamaan meiltä yhteensä noin 1500 - 2000 euroa. Kustannuksiin emme saaneet sponsorointia, mutta olimme kuitenkin valmiit maksamaan sen itse jo pelkän kokemuksen vuoksi. Kustannusarvio ei pitänyt ihan paikkaansa, vaan se ylittyi hieman. Pyrimme pitämään kustannukset mahdollisimman minimaalisina, mutta esimerkiksi junamatkojen eri vaiheet tulivat kalliimmaksi kuin kokonainen matka olisi ollut. Matkan ajankohdalla on myös merkitystä esimerkiksi junalippujen hintoihin. Tarkoituksenamme oli aluksi matkustaa toukokuussa, jolloin hinnat olisivat olleet hieman edullisemmat. Maksoimme matkasta noin 2400 euroa yhteensä.

Hostellit olivat Venäjällä melko halpoja. Moskovassa maksoimme kahdesta yöstä paljon, mutta siellä meillä olikin oma yksityinen huone. Irkutskissa ja Vladivostokissa yövyimme ryhmähuoneissa, ja siellä muutenkin hintataso oli alhaisempi kuin Moskovassa. Viisumit toivat myös toimituskuluineen menoja yhteensä molemmilta lähes 200 euroa. Hyödynsimme myös junatarjouksia, ja Kuopiosta Moskovaan matkasimme vain noin 80 eurolla molemmilta. Lentoyhteyksissäkin säästimme, emmekä lentäneet suoralla yhteydellä, mikä olisi tuonut monta sataa euroa lisää matkabudjettiin. Isoin rahameno oli junayhteydet Irkutskiin ja Vladivostokiin. Matkustimme junissa kakkosluokissa, mikä nosti hintaa. Yhden reittipätkän hinta yhdeltä matkaajalta hipoi jopa 400 euroa. Muuten Venäjällä eläminen ja syöminen oli halvempaa kuin Suomessa. Vaikka ylitimme arvioidun matkabudjettimme, emme säikähdä summaa. Useamman viikon reissaaminen missä tahansa maailmalla, maksaisi.

6 VENÄJÄLLÄ - MATKAPÄIVÄKIRJA

Matkapäiväkirjamme on toiminnallisen osuutemme tuotos, joka kertoo yksityiskohtaisemmin matkamme vaiheista. Haluamme jakaa päiväkirjamme lukijoille, ja toivomme sen myös inspiroivan muitakin matkaamaan Venäjälle. Päiväkirjamme ja sen vaiheet, kertovat myös parhaiten sen, millaisten tilanteiden myötä ennakkoluulomme saivat mahdollisuuden kehittyä. Monivaiheisen matkan vuoksi, olemme tiivistäneet pääkohtiin päiväkirjamme kerronnan.

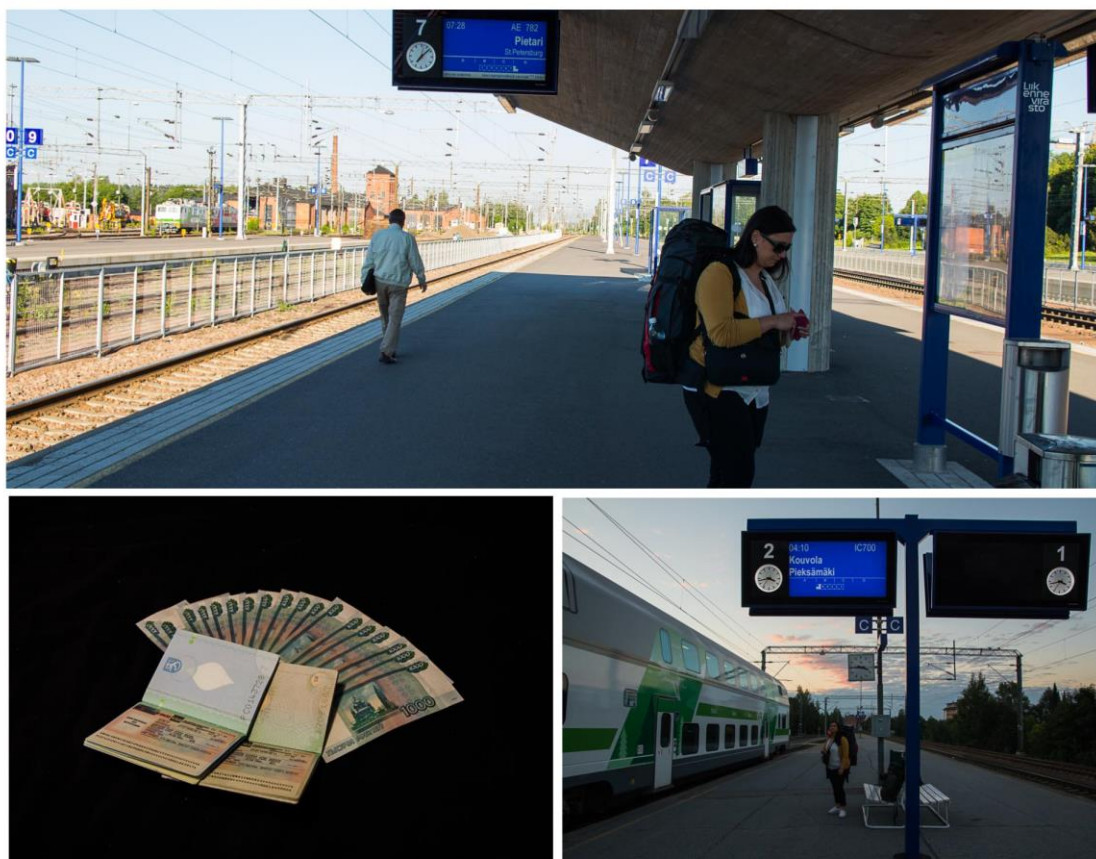
Työstimme matkapäiväkirjaamme koko ajan pitkin matkaa. Ennen kaikkea junissa oli aikaa rustata ajatuksia paperille. Kirjoitimme molemmat omaa päiväkirjaa, kirjoittaen perinteisesti käsin vihkoihin. Aluksi mietimme, että pidämme ajankohtaista omaa blogiamme matkan aikana. Tämä ajatus kuitenkin muuttui, koska halusimme matkata ilman riippuvuutta elektroniikkaan. Junassa myös näiden käyttäminen tai Internet – yhteydet olivat lähes mahdottomia. Matkan aikana jaoimme muutamia tapahtumia, tilanteita ja matkareittejä sosiaalisessa mediassa, kuten Instagramissa ja Facebookissa. Muuten päätimme siis luoda yhtenäisen tekstin matkan jälkeen. Aiomme julkaista matkapäiväkirjamme myös Pallontallaajat – palvelussa.

Matkan aikana oli vaiheita, jolloin molemmat kirjasivat ylös havaitsemiaan asioita, joita tiesi haluavansa jakaa muillekin. Kokonaisuudessaan matkamme oli tunteikas ja tapahtumarikas, ja olemme mahdollisimman todenmukaisesti kirjoittaneet myös ajatuksiamme tähän työhömmö. Olemme visuaalistaneet matkapäiväkirjaa kuvien avulla. Otimme kuvia tarpeen mukaan järjestelmäkameralla, mutta koska Venäjällä kuvaaminen ei ole kaikkialla sallittua, käytimme kuvaamiseen myös kännyköitä, jotta näyttäisimme mahdollisimman paljon harmittomilta turisteilta. Teimme myös videopäiväkirjaa Contour-minivideokameralla, jolla myös kuvasimme videomateriaalia paikoissa, joissa koimme, että kuvaaminen ei ole suotavaa.

Olemme jakaneet matkapäiväkirjan tekstin useampaan osaan. Tämä auttaa jäsentämään tekstiä, ja lukija voi hahmottaa missä kohdassa Venäjää olemmekaan menossa. Halusimme liittää matkapäiväkirjamme eli produktimme tekstin sisältöön, jotta kertomus olisi lukijalle looginen. Ensiksi esitämme vahvat ennakkoluulomme, sitten matkan suunnittelua ja sitten ollaan itse matkalla, jonka jälkeen teksti jatkuu ennakkoluulojen mahdolliseen kehitykseen ja muutokseen.

6.1 Etappi 1. Kohti leijonan luolaa

Kauan odotettu Venäjä – matkamme alkoi Kuopiosta kohti Kouvola tiistaiaamuna 8.7.2014 aamu varhain. Lähdimme matkaan lähes samoilla silmillä neljän aikaan aamusta, ja hyppäsimme lähes tyhjään junaan. Olimme aikaisemmin yöllä laittaneet kengän pohjiimme kelmulla päällystetyt seteliniput. Nyt ne 5000 ruplaa painoivat hieman kantapäitä. Ajattelimme, että jos meiltä vietäisiin laukut, olisi kengässä hätävara säästöt. Nyt täytyi kuitenkin muistaa, että minne kengät aina jättäisi. Olimme pakanneet mukaan Koskenkorvaa sekä salmiakki- ja minttu viinaa että suomalaista suklaata ja pastilleja. Rinkoissamme oli myös muutamat vaatekerrat, pari paksua Venäjä – opasta, sanakirja, ensiapupakkaus, jesaria, ruokailuvälineet, linkkari ja taskulamppu. Myös pakolliset hygieniatarvikkeet ja tietysti kamera veivät tilaa rinkassa, mutta siitä huolimatta rinkat eivät tuntuneet kovinkaan painavilta. InterCity – junan muutaman tunnin matka Kouvolaan sujui leppoisasti torkkuen. Valtasimme omat penkkirivit, ja molemmat olivat melko omissa oloissaan. Kouvolassa tulisimme vaihtamaan Allegro – junaan, josta matkaisimme Pietariin. Ensimmäistä kertaa Venäjälle. Mahtavaa.



KUVA 10. Kohti suurta Venäjän maata (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Санкт-Петербург, Pietari, luki seuraavan junamme lähtötaulussa. Katsoimme lippujemme paikkamerot ja räpsimme viimeiset kuvat vähään aikaan Suomesta. Allegro – junassa ensimmäisenä vastaamme tuli suomalainen konduktööri, joka antoi meille maahantulo- ja maasta poistumisasiakirjat, ja kertoi kuinka ne täytetään. Konduktööri katsoi myös passimme ja viisumimme. Silloin alkoi tulla helpottuneempi tunne. Itse junalippujamme ei kukaan tarkistanut. Vainikkalan juna-asemalla, konduktööri kuulutti matkustajille, että nyt olisi viimeinen mahdollisuus jäädä Suomeen. Tämä oli jo-

tenkin huvittavan kuuloista. Emme epäröineet ollenkaan, ja nyt jo venäjän kielen puheen sorina vaunussa, alkoi kuulostaa miellyttävältä. Junan ikkunasta huomasimme, kuinka selkeästi Suomen raja muuttui Venäjän maaksi. Ne piikkilangat saivat sydämen pamppailemaan. Se ajatus, että olisimme täällä vieraalla maalla seuraavat viikot, veti hetkeksi sanattomaksi.

Heti Venäjän puolelle tullessa, tulivat esiin venäläiset rajavartijat ja venäläiset konduktöörit. He valtasivat junan kapean käytävän. Pelkäsimme, että emme voineet täysin kommunikoida heidän kanssaan, ja yrittävät huijata meiltä meidän maasta poistumisluvat. Näin ei kuitenkaan käynyt. Eivät he edes puhuneet meille mitään, katsoivat vaan hieman oudosti. Nämä valtionmiehet ottivat passimme, ja löivät siihen monta leimaa. He halusivat nähdä myös matkatavaramme, joita osoitimme ylähyllylle. Venäläiset konduktöörit olivat heidän omalla eleettömällä tyyllillään ystävällisiä. Se oli sitten siinä, se oli nopeampaa ja helpompaa kuin osasimme odottaa. Saimme luvan tulla heidän maahansa.

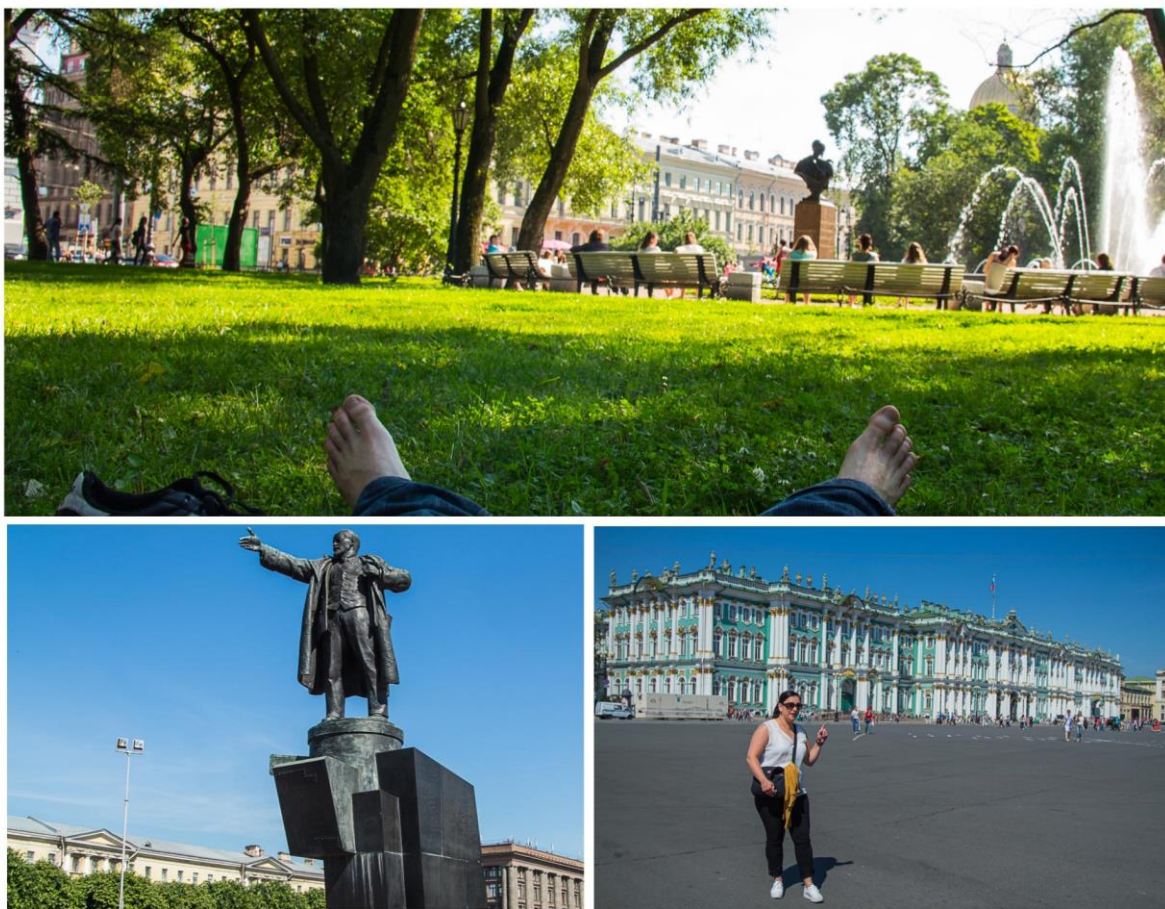


KUVA 11. Maahantulokortin täyttämässä ei ilmennyt ongelmia (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Olimme Pietarin Suomen asemalla tiistaiaamuna noin yhdentoista aikaan, paikallista aikaa. Heti junasta poistuessamme vastassa oli tuimia aseistettuja miliisejä, niin laillisia kuin laittoman näköisiä takseja ja venäläisten matkajien omaisia. Vastassa oli myös se venäläinen hajuu. Lähdimme asemalta pois rinkat selässä ja hyvin nöyrän oloisina kohti vieressä olevaa puistoaukiota. Pystyimme hengit-

tämään vain toisella keuhkolla. Puistossa aioimme katsoa karttaa ja miettiä seuraavaa siirtoa. Muutaman Lenin – patsaan kanssa otetun selfien jälkeen, suuntasimme kohti Pietarin pääkatua Nevski Prospektia. Sen päässä siellä jossain olisi toinen juna-asema, joka veisi meidät illalla yöjunalla Moskovaan. Aiomme jättää sinne rinkkamme, ja lähteä seikkailemaan niin paljon ylistettyyn Pietariin.

Rinkkojemme jätön jälkeen suuntasimme ensimmäisenä aseman viereiseen baariin oluelle ja viinille. Vasta sitten lähdimme metroviidakkoon ja kohti Talvipalatsia sekä Eremitaasia. Siellä historiallisella aukiolla kiertelimme, kuvasimme, nauroimme ja nautimme ajasta. Tämä viiden miljoonan asukkaan kaupunki oli vilkas, ja näimme paljon turisteja, jotka kulkivat isoina massoina Neva – joen risteilylivoihin. Pietari on kaunis paikka. Se on hyvin eurooppalaistunut, ja siellä saimme hyvää palvelua englanniksi. Jo hieman väsyneinä matkailijoina vietimme päivää isossa puistossa nojailien puuhun ja vuorotellen torkahdellen. Tässä vaiheessa jo nimesimme nukkumistyyliämme muutaman minuutin kestäviksi mikrotorkuiksi. Luulemme, että tulemme näin nukkumaan tulevaisuudessakin. Pietarissa oli suosittua istua puistoissa. Moni paikallinen siellä nurmikon pinnassa luki kirjaa, halaili ystäviään tai leikki lapsiensa kanssa. Näimme myös tuoreen hääparin, jotka ottivat kuvia samaisessa puistossa. Puistosta suuntasimme syömään pelmeneitä ravintolaan, jota rakas Lonely Planet – käsikirjamme suositteli. Söimme pelmeneitä, näitä alun perin Siperiasta tulleita ravioleita, smetanan kanssa. Tämä oli hyvin venäläistä.



KUVA 12. Pietari oli niin eurooppalainen kaupunki, että olisi voinut luulla olevansa aivan muualla kuin Venäjällä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Jatkoimme venäläisiä tapoja ja vierailimme maailman ensimmäisessä vodka – museossa. Saimme sieltä englanninkielisen opastuksen museoon ja oman vodkatastingin vain muutamalla sadalla ruplalla. Hyvä diili. Museossa tutustuimme vodkan syntyyn ja sen merkitykseen Venäjällä. Lopuksi maistimme kolmea erilaista vodkaa, jotka nautittiin perinteisten venäläisten välipalojen kanssa: suolakurkku, musta leipä, suolakala ja mäti. Vodka oli hyvää, vaikka eroja niiden välillä emme paljoa löytäneetkään. Kuulimme museossa myös sen, kuinka ylpeitä venäläiset ovat heidän Molotovin Cocktailistaan. Se oli erilaista kulttuuria.



KUVA 13. Vodkamuseossa opimme muun muassa, että Molotovin Cocktail olikin venäläinen keksintö (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Pietari oli rento, trendikäs ja turvallinen kaupunki. Ihmiset siellä olivat avoimia ja ystävällisiä. Ensimmäinen päivä Venäjällä oli mieleton. Vaikka näimme Pietarista vain osan, olimme valmiit lähtemään kohti Moskovaa ja varsinaista Trans - Siperian rataa. Lähdimme kohti Moskovaa noin yhden-toista aikaan illalla. Tässä junassa meillä oli kolmannen luokan hytit (Platzkart, Плацкарт), eli "karsinat". Siellä hytit tulitisiin vain peittämään pienellä sermillä, mutta muuten nukkumapaikat olisivat avoimet. Ensimmäinen yö venäläisessä junassa jännitti.

Asetuimme jo hetkeä myöhemmin omille paikoillemme Moskovaan menevässä junassa, ja aloimme huomata että olimme ainoat turistit tässä vaunussa. Todella pitkästä junasta se oma vaunu oli vaikeaa löytää, sillä vaunumerkinnot olivat epäselvästi. Venäjällä myös junaan meno on erilaista. Siellä vaunujen oville muodostuvat pitkät jonot, ja junaan ei astuta ennen kuin konduktöörit ovat tarkas-

taneet liput. Tässä junassa matkustimme yön noin 40 venäläisen kanssa. Yhden osan käytävästä ja oimimme parin nuoren miehen kanssa sekä nuoren tytön ja vanhan rouvan kanssa. Toinen miehistä puhui englantia, ja hän suu auki ihmetteli meidän matkasuunnitelmaa. Yö kului mikrotorkkujen parissa.



KUVA 14. Kolmasluokka venäläisessä junassa oli huomattavasti viihtyisämpi, kuin ennakkoon osasimme odottaa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

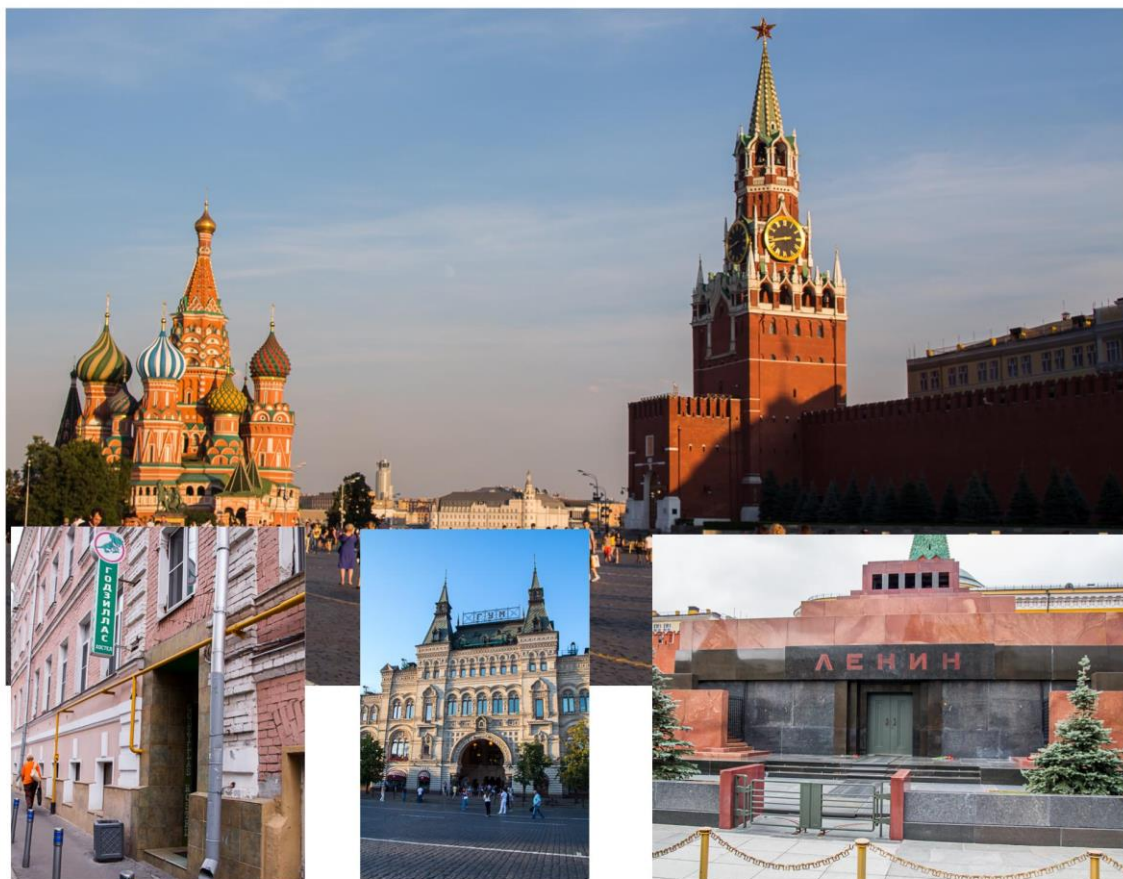
6.2 Etappi 2. Vallan keskuksessa

в москве. Moskovassa noin klo 06.00 keskiviikkoamuna 9.7.2014. Yö junassa meni loistavasti. Nyt astumme Moskovaan, ja sää on vielä harmaa ja sumuinen. Myös Moskovan rautatieasema on iso, vaikka tämä olikin vain yksi kaupungin monesta. Kadulle päästyämme mietimme matkaa kohti hostelliimme. Uupuneina ja nälkäisinä taksi kyyti houkutteli, mutta päädyimme jo tutuksi tulleeseen venäläiseen metroon. Ja Moskovassa se metro muistutti jo Amazonia, maailman isointa viidakkoa. Piakkoin huomasimme, että Pietariin jäivät myös englanninkieliset opastukset. Hetken siinä aamutuimaan pyöriessämme ja toisiimme turhautuneena löysimme reitin hostelliimme. Tämä reitti kuitenkin vaati vain muutaman metron vaihdon ja ehkä parin venäjän hallinnollisen piirin ylittämistä.

Saavuimme Godzillas – hostelliimme noin tunnin matkan jälkeen. Valitsimme tämän hostellin sen vuoksi, että se oli vuonna 2013 valittu koko Venäjän parhaimmaksi hostelliiksi. Tiesimme saavamme huoneen vasta päivällä, mutta jätimme sinne tavaramme, ja lähdimme metsästämään ruokapaikkaa. Erittäin yksipuolisen aamupalan jälkeen totesimme parin espanjalaisen, yhden saksalaisen ja yhden

amerikkalaisen hostellin vieraan kanssa, kuinka hyvät päiväunet hostelliin oleskeluhuoneen nahkasohvilla voikaan saada. Neljän tunnin unien jälkeen saimme huoneemme ja pääsimme pitkästä aikaa suihkuun. Samalla kuulumme ajankohtaisia urheilu uutisia Brasilian MM – jalkapallosta, kun Saksa oli murskannut isäntämaan maailmanmestaruushaaveet.

Tavaroidemme levittelyn jälkeen, suuntasimme kohti Moskovan sydäntä, Punaista toria, tätä yhtä maailman tunnetuinta aukiota. Pidimme oman opastuskierroksen torin ympärillä oleviin elementteihin. Hieno, värikäs ja koristeellinen Pyhän Vasilin katedraali teki vaikutuksen. Se pomppasi heti esiin, kun Punainen tori, Красная Площадь, aukesi. Huomion vei myös Kreml, ja sen kiertämät korkeat muurit satoine valvontakameroineen. Otimme kuvia Moskovan Kremlistä, ja mietimme onkohan kukaan koskaan yrittänyt kiivetä noiden muurien yli. Jäimme myös istuskelemaan puistoon, ja luimme historia oppaastamme enemmän tästä hämmentävästä miljoonakaupungin keskuksesta, jossa päättäjät olivat. Punaisella torilla, Kremlin muurien ulkopuolella, kävimme kuvaamassa suurjohtaja Leninin hautapaikkaa ja isoa kuuluisaa moskovaalaista GUM – tavarataloa. Punainen tori oli ehdottomasti kokemuksen arvoinen. Torilla oli paljon erimaalaisia turisteja kameroineen, kuten mekin, mutta silti tunnelma oli miellyttävä ja venäläinen.



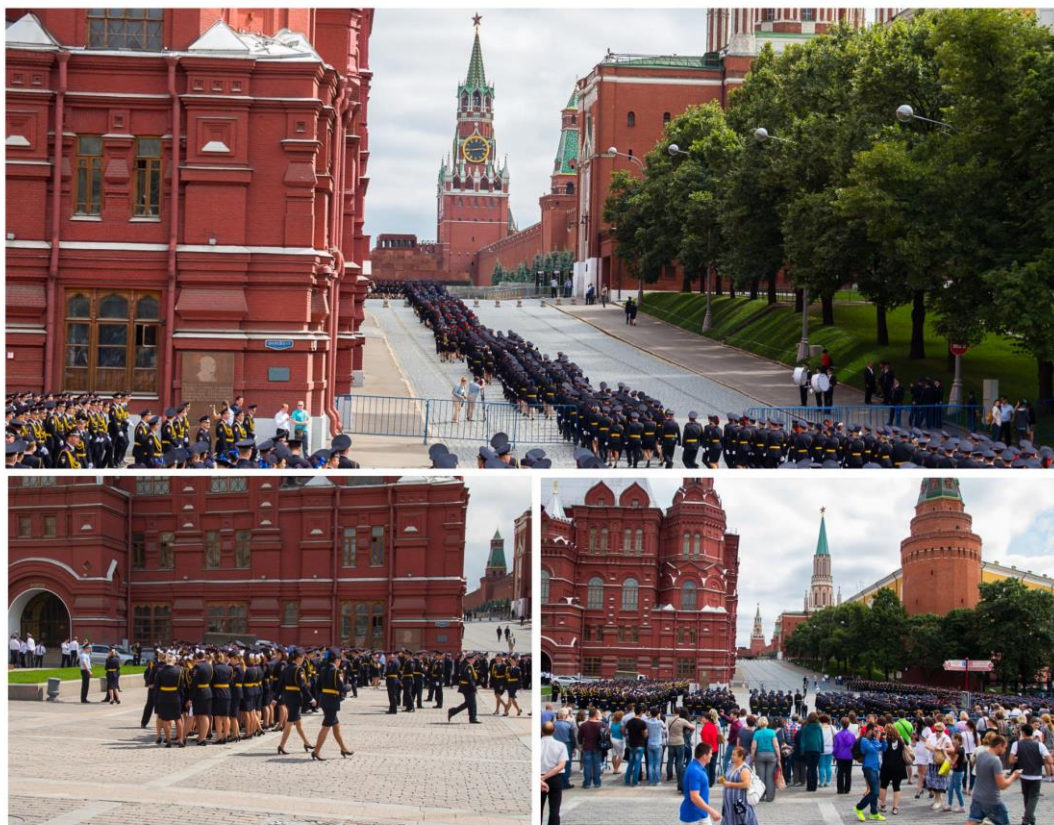
KUVA 15. Moskova oli Pietaria huomattavasti venäläisempi suurkaupunki (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Ihmiset myös Moskovassa olivat ystävällisiä, vaikka olivat hieman ylpeänoloisia. Varsinkin Punaisen torin ympärillä moskovalainen katukuva oli mahtipontinen ja ylellinen. Venäjän federaation tunnusmerkit tulivat esille silmiin kantamattomissa kukkaistutuksissa, venäläisten pukeutumistyyli oli persoonallista

ja rouheampaa kuin Pietarissa, ravintoloissa ja ostoskeskuksissa oli kattokruunuja ja itse vaatemerkkiliikkeetkin olivat kuin suoraan aikakauslehdistä. Moskovassa elämänmeno oli "venäläisempää" kuin Pietarissa. Ensimmäistä iltaa Moskovassa vietimme kivassa ravintolassa, jossa söimme ulkona. Ilta oli yllättävän kylmä, eikä ilman pitkähihaista pärjännyt. Otimme oluet, jos toisetkin. Hintataso oli aika samanlainen kuin Pietarissa. Illallinen oli siis melko kallis.

Toisena päivänä nukuimme pitkään, ja lähdimme sitten lähikauppaan aamiaisen ostoon. Aikaisemmillä kerroilla lähikaupassamme oli ollut rento tunnelma, nyt ulko-ovella vastassa seisoivat siviilivaatteissa seisova vihaisen näköinen mies, jolla oli beaglen kokoinen kivääri olalla. Mietimme miksi. Menimme kuitenkin rohkeasti sisään katsomatta häntä. Muuten sisääntulo onnistui siististi, mutta juuri ovella toisen meidän käsi osui aseeseen piippuun. Seurauksena oli hiljaisia sekunteja ja "vartijan" vielä pistävämpi katse. Kauppareissut ilman aseistettuja miehiäkin, olivat välillä haastavia. Yritimme kohtuullisen venäjän kielen ruokasanaston mukaan erotella mikä on juusto, mikä on voi, mikä on kana ja mikä on liha. Aina kun tuotteen ulkonäöstä ei voinut olla varma. Eniten hankaluuksia oli varmaankin löytää tavallista, ei suolattua mineraalivettä.

Aamuhässäköiden jälkeen palasimme taas Punaisen Torin laitamille. Ajatuksissa oli jo huomisen lähtö junaan, ja neljän vuorokauden matka kohti Siperiaa. Nautimme vielä siis hetken moskovalaisesta elämänmenosta. Myös toinen päivä oli täynnä hienoja kokemuksia ja jännittäviä ajatuksia. Emme oikein olleet varmoja, miksi Moskovassa näytti olevan tuolloin jonkinlainen juhlapäivä, sillä Kremlin lähellä oli alueita suljettu. Aukiolle kokoontuivat iso joukko venäläisiä sotilaita tai jonkinlaisia uniformuihin pukeutuneita ihmisiä. He alkoivat muodostaa paraattia, ja soittokuntakin saapui paikalle. Sotilasparaatissa naisia oli paljon. Heillä oli lyhyet hameet, korkokengät ja hiuskoristeina joko punainen, sininen tai valkoinen nauha. Myös nauhan väri määräsi naisen paikan paraatin muodostelmassa. Miehet näyttivät myös ylväiltä sotilaspuvuissaan. Ennen paraattia johtajat pitivät puheitaan, joihin aidan takana olevat ylpeät äidit ja isät hurrasivat tai itkivät. Musiikin alkaessa paraati alkoi kulkea kohti Punaista Toria, joka oli kokonaan saarrettu tilaisuutta varten. Emme tienneet miksi tämä juhlallisuus olisi, mutta oli hienoa nähdä se.



KUVA 16. Venäläisittäin pieni sotilasparaati (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Tämän paraatin jälkeen, menimme syömään Torin lähellä olevaan ravintolaan. Olimme päättäneet että reissun aikana maistamme mahdollisimman paljon paikallista ruokaa ja juomaa. Halusimme mennä nyt syömään borssikeittoa, kun Pietarissa söimme jo pelmeneitä. Ravintola vaikutti rennolta ja tunnelmaliselta puu ja nahka sisustuksineen. Palvelu oli myös hyvää. Erilaisen ravintolakokemuksen tästä teki sen, ettemme saaneet sitä mitä halusimme. Tilausvaiheessa pyysimme kyseistä alun perin ukrainalaisista keittoa, mutta tarjoilija sanoi suoraan, ettei se kannata. Tarjoilija vielä lisäsi, että täällä ei kannata sitä syödä, se ei ole hyväksi terveydellesi. Tämä oli hauskaa. Päädyimme syömään sitten rasvaisia ranskalaisia ja vielä rasvaisempaa pihviä. Kylläisenä ja naurahdellen, jatkoimme Moskovan vilkkaita ja mutkikkaita katuja pitkin. Ensimmäinen tuliainen Suomeen lähti mukaamme. Nimittäin maatuska, niin perivenäläinen tuote kuin voi olla. Samaisessa kojussa saimme mukaamme hevosenkenkä amuletin myyjältä. Venäläiset ovat hyvin taikauskoisia, ja mies antoi meidän vaiherikkaalle matkalle onnea tuovan esineen. Hän oli matkamme poppamies.

Aioimme ostaa matkaeväitä aamulla lähtevään junaan, ja löytää muun muassa hyvää viiniä ja jotakin perivenäläistä kirkasta ja väkevää. Huomasimme jo pian, ettei kauppojen ja kioskien hyllyt notkuneet tätä venäläistä kansallisjuomaa, vodkaa. Olimme hieman hämillämme, ja päätimmekin tutkia asiaa. Löysimme Internetin ihmeellisestä maailmasta paikkoja, jossa Venäjän suurimpia viinakauppoja olisi. Venäjällä Alkoa vastasi kauppakettu nimeltä Aromatny Mir, joka tarkoittaa suoraan käännettynä aromaattista maailmaa. Lyhyesti kaupan nimi kuului Amir. Kaupasta löysimmekin hyviä viinejä ja vodkaa. Olimme lukeneet Moscow Timesista, että Venäjällä oltiin järkyttyneitä vodkan hinnan noususta. Halvin vodkapullo maksoi jo 199 ruplaa eli reilut neljä euroa. Amirissa löysimmekin 199 ruplan vodkapullon, joka oli nimeltään Finsky Ice. Pullon englanninkielisessä mainostekstissä oleva kirjoitusvirhe korosti si-

tä tunnetta, että tämä pullo on pakko ostaa mukaan matkalle. Myöhemmin luimme Internetistä kuinka joku venäläinen oli kirjoittanut, että kyseinen vodkalaatu olisi Suomessa erittäin suosittua. Ilmeisesti jotain on jäänyt huomaamatta Alkossa vieraillessa.

Viimeinen ilta Moskovassa sujui leppoisasti, ja tarkistimme vielä tulevaa matkareittiä ja reittiä juna-asemalle, mikä ei ollut sama kuin aikaisemmin. Laitoimme myös sosiaaliseen mediaan päivityksiä, että mitä tuleman pitää. Myös äideille meni terveisiä, että hengissä ollaan ja että tulemme seuraavat vuorokaudet olemaan radiohiljaisuudessa. Seuraava etappi olisi Moskova – Irkutsk, jonka aikana junamme pysähtyy kahdeksassa eri isossa kaupungissa sekä kymmenissä muissa kaupungeissa ja kylissä. Tulevan etapin aikana tulemme myös ylittämään viisi aikavyöhykettä. Moskovon jälkeen suuntaamme muun muassa Nizni Novgorodiin, Kiroviin, Permiin, Jekaterinburgiin, Tjumeniin, Omskiin, Novosibirskiin sekä Krasnojarskiin. Nyt jännittää rajusti!

6.3 Etappi 3. Hytti numero neljä

Mahtavien ja ennakkoluuloja murtaneiden kaupunkipäivien jälkeen lähdimme Trans – Siperia radalle perjantaina aamuna 11.7.2014. Junaan astui kaikenlaista porukkaa, ja me löysimme tällä kertaa helposti vaunumme ja hyttimme. Junan käytävä tuntui todella ahtaalta, että emme meinanneet rinkkojemme ja eväskassiemme kanssa mahtua kääntymään. Olimme vaunussa viisi, eli olimme melko häntäpäässä. Tämä juna oli todella pitkä. Vaunussamme on yhdeksän neljän hengen hyttiä, kaksi vessaa ja vaunuemännän koppi. Hytissä numero neljä meillä oli ylä- ja alasänky. Vastapuolelle tulivat kaksi noin keski-ikäistä naista. He olivat venäläisiä, ja neuvoivat meitä elein minne tavarat laitetaan. Silloin oli hyvin hämmästyneet fiilikset. Aloimme tehdä punkistamme kodikkaat ja levittelimme tavaroita, laitoimme petivaatteet ja ripustimme vaatteita henkareihin. Rinkkamme saimme säilytykseen joko katon rajaan hyllylle tai alasängyn alle. Ei mennyt kauaakaan kun juna liikahti lähteäkseen. Tässä sitä nyt oltiin.

Piakkoin junan lähtiessä lähdimme tutkimaan junaa. Kuvasimme junan aikataulut seinässä olevasta julisteesta. Silloin viimeistään tajusimme, kuinka pitkä matkamme olisi. Aikatauluissa myös näkyi, kuinka pitkään junamme pysähtyisi asemilla. Joissakin pienissä kylissä juna olisi paikoillaan vain pari minuuttia, mutta isommissa kaupungeissa jopa tunnin. Vaunussamme oli samovaari, josta sai ottaa kuumaa vettä milloin vain. Käytimme sitä ostamiimme puuroihin ja nuudeleihin. Nam. Vaunuemännät huolehtivat samovaarista. He myös siivosivat junaa, toivat petivaatteet ja ilmoittivat matkustajille, milloin on jokaisen päätepysäkki. Huomasimme myös piakkoin, että junan vessat olivat aina ennen pysäkkiä puoli tuntia lukossa. Ne olivat lukossa myös puoli tuntia aseman jälkeen. Vaunuemäntiä oli kaksi, ja he olivat mukavia, mutta yllätykseksi eivät puhuneet kuin venäjää. Junan vessat olivat toimivia, mutta vanhoja. Ne olivat pieniä koppeja, joissa pönttö vedettiin suoraan Venäjän mantereelle. Hanasta tuli aina juoksevaa vettä, mutta ei se älyttömän puhdasta ollut. Olimme kuitenkin valmistautuneet pahempaankin. Olemmehan olleet Suomessakin ulkokuuusseissa.



KUVA 17. Toimii kuin junan vessa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Menimme ravintolavaunuun. Emme oikeastaan tienneet kumpaan suuntaan vaunustamme lähteä, mutta olihan meillä aikaa etsiä. Keräsimme hytistä arvotavarat mukaan, jonne kanssamatkustajat jäivät nukkumaan vaikka oli vasta aamupäivä. Ei kuitenkaan ollut liian aikaista ensimmäiselle lasilliselle. Ravintolavaunu oli mielenkiintoinen paikka, tosin siellä ei ollut moneen tuntiin ketään muuta kuin me. Siellä oli siistit nahkapintaiset penkit, kultareunuksiset pöytäliinat ja pääsiäisaiheiset ser-vietit. Hinta-laatusuhdekin oli ihan kunnossa. Huomiomme kiinnittyi mukavaan nuoreen naistarjoilijaan. Hän näytti väsyneeltä, mutta hymyili koko ajan. Hän ei myöskään hermostunut, vaikka emme aina ymmärtäneet toisiamme. Tarjoilijalla oli kolme esimiestä, jotka avonaisessa baarissa polttivat vahvoja savukkeitaan samalla kun tiskasivat. Tervetuloa venäläiseen junaan! Siellä tuoksuu aina tupakka, vaikka juna on savuton. Ei mennyt montaa tuntia kun naiset hytistämme jäivät junasta pois. He jäivät todella pieneen kylään, ja laiturilta he poikkesivat pienelle polulle metsän keskelle. Jäimme nyt miettimään, että ketkä tulisivat heidän tilalleen.

Yleensä junan pysähtyessä ihmiset kampsivat hyteistään kapealle käytävälle katsomaan isoista ikkunoista maisemia ja ihmisiä. Näinä hetkinä huomasimme pian olevamme ainoat turistit myös tässä junassa. Molemmilla puolilla hyttiämme matkustivat perheet, ja käytävillä oli siis paljon lapsia. Ihmiset ympärillämme hymyilivät ja varmasti miettivät, miksi ihmeessä olimme siinä junassa. Samalla hetkellä hyttiimme astui keski-ikäinen kalju liikemies salkkuineen ja pikkutakkeineen. Hän tervehti kohteliaasti: "здравствуйте!" eli "päivää" venäjäksi. Tervehdimme herraa samalla lailla takaisin. Hän katsoi meitä pitkään, ja naurahti. Silloin hän tajusi, ettemme ole samaa kansaa. Mies istuutui toiseen alasänkyyn, laittoi venäläisen kotikaljapullon pöydälle, vaihtoi puvun pois päältä ja alkoi nukkua. Matkustimme kolmestaan miehen kanssa vuorokauden, kunnes neljänneksi tuli nuori venäläinen

poika. Hän näytti kyllä ruotsalaiselta. Hän oli vaalea, nuori ja ujo. Hänen kanssaan ensimmäisen kerran yritimme kunnolla rupatella. Ymmärsimme hänen venäjämästä, että hän olisi junassa muutaman tunnin, koska on menossa viereiseen kylään töihin.



KUVA 18. Venäläiset junat olivat siisteydeltään ainakin samaa tasoa VR:n kanssa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Olimme tässä vaiheessa matkustaneet jo noin puolitoista vuorokautta ja aika oli mennyt leppoisasti. Olimme menneet jo muun muassa Nizni Novgorodin, Kirovin, Permin ja Jekaterinburgin ohitse. Olimme nähneet Volga – joen, Uralvuoret ja paljon muuta. Heräsimme myös yöllä ottamaan junan ikkunasta kuvia. Kuvaaminen oli aika vaikeaa, juna kulki nimittäin todella nopeaa. Ural – vuorista näimme vuorten matalimman pään, sillä se on ihanteellisin kohta junan radalle. Ne näyttivät silti uskomattomilta. Jekaterinburgin kohdalla näimme myös kuinka Eurooppa muuttui Aasiaksi. Saimme nopean videokuvan valkoisesta obeliskista, joka symboloi rajaa. Lukemamme mukaan monumentin kohdalla otetaan usein hääkuvia, joissa toinen pariskunnista on Euroopassa ja toinen Aasiassa. Jekaterinburgissa myös pysähdyimme pitemmäksi aikaa, mutta tämän neuvostoaikaisen teollisuuskaupungin ilmasto oli synkkä ja sateinen.

Jatkoimme matkaa kolmistaan hytissä. Liikemies heräsi välillä juomaan maitoa ja kotikaljaa, muuten hän nukkui. Hän ei vielääkään puhunut meille mitään. Olimme välillä käyneet ravintolavaunussa, välillä syöneet nuudeleita ja välillä nukkuneet sekä lukeneet. Nyt tämä kahden vuorokauden puuronuudeli-viini-keksi-suklaa -ruokavalio alkoi tuntua kropassa. Myös suihku olisi tehnyt terää. Junassa nukuimme tosin hyvin, vaikka "säanky" onkin aika kova. Junamme oli myös vanha, muttei se rämis-

synt, vaan se liikkui vakaasti hieman keinuen. Se alkoi nukuttaa. Juna ei ollut ilmastoitu, mutta pidimme ikkunoita auki koko ajan. Jokaisessa punkassa oli pieni yövalo, ja yläpunkastakin näki ikkunasta, jos meni mahallaan matalaksi. Sieltä oli hyvä räpsiä kuvia. Maisemat olivat mielettömiä niin Itä-Euroopassa kuin Länsi-Siperiassa. Välillä maisemat muodostuivat pienistä maalaiskylistä, joissa ränsistyneet talot oli vieri vieressä, ja ihmiset olivat pelloilla. Välillä maisemat olivat tundraa, taigaa tai aroja. Jokainen kilometri eteenpäin muistutti reissun merkityksestä. Sanat eivät riitä kertomaan tunnetta.



KUVA 19. Maisema vaihteli, mutta joet olivat leveitä ja luonto karua (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Matkan teossa myös ajan kulu ja ajan seuraaminen, teki junassa matkustamisesta vielä haastavampaa. Meillä oli käytössä kaksi kelloa. Toinen näytti Moskovan aikaa koko ajan, sillä juna liikkui ja pysähtyi Moskovan kellon mukaan. Toinen kello taas osoitti meille aina paikallista aikaa, jota käänsimme useasti aina tunnin eteenpäin sitä mukaan kuin aikavyöhyke muuttui. Oikeastaan ei aina ollut väliä mitä kello oli. Me söimme, nukuimme ja otimme vodkaa silloin kun huvitti. Olimmehan kuitenkin paikassa, jossa ei ole kiire mihinkään emmekä voineet vaikuttaa aikaan. Olimme myös junamatkan ajan ilman sosiaalista mediaa, Internetiä tai muutakaan yhteyttä muuhun maailmaan. Jos puhelimesta loppui akku, ei sekään haitannut kun mukana oli rannekellot. Mihun muuhun sitä olisi siellä tarvinnut. Tuntui kuin aika olisi pysähtynyt, juna vain liikkui. Se oli rentouttavaa.



KUVA 20. Hytissä oli tunnelmaa kuumuudesta ja ahtaudesta huolimatta (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Kolmantena yönä kuulimme käytävältä normaalia kovempaa meteliä, olimme silloin jossain Tjumenin tienoilla. Yleensä kun hytin oven laittoi kiinni, se eristi hyvin ääntä käytävästä. Kohta hyttimme ovi aukaistiin, ja viides kanssamatkustajamme tuli sisään. Mies osoittautui Venäjän armeijan sotilaaksi. Hän alkoi kovasti tehdä tuttavuutta ja näytti passistaan kuka on. Myös hän säikähti tajuttuaan, ettemme ole venäläisiä. Hän oli kohtelias ja utelias. Emmekä oikeastaan paljoa ymmärtäneet häntä. Jatkoimme unia. Seuraavana aamuna heräsimme siihen, kun sotilas, Alex, pyysi meitä mukaan ravintolavaunuun. Siellä tutustuimme muuhun sotilaskomppaniaan. Lomille päässeet sotilaat hyödynsivät ravintolavaunun antimia railakkaasti, mutta mukavaa oli. Osa heistä puhui vähän englantia, ja saimme oikeastaan melko luontevaa keskustelua aikaiseksi. Näimme myös venäläisten salaisen tyylin tupakoida junassa. Se paikka ei ollutkaan vessassa, kuten luulimme. Tupakoimaan mentiin vaunujen väliin. Jalat laitettiin sivuille, toinen toiseen vaunuun ja toinen toiseen. Jalkojen välistä pystyi sitten katsomaan alas liikkuvaa maata. Aamu muuttui aamupäiväksi ja aamupäivä iltapäiväksi ja me olimme vielä ravintolavaunussa. Omskissa pysähtyttyä menimme ulos, ja otimme ”joukkuekuvia” laiturilla. Tällä asemalla myös pari sotilasta jäi kotiin. Tässä vaiheessa seuraamme tulivat myös muutama upseeri.

Vietimme leppoisasti aikaa tämän porukan kanssa. Upseerit tarjosivat hytissään venäläisiä herkkuja ja teetä. Yksi heistä myös kertoi, kuinka hänen isoisänsä oli kaatunut maiden välisessä sodassa. Tässä vaiheessa vaihdoimme myös lahjoja, mikä on perinteistä ja hyvätapaista Venäjällä. He antoivat meille venäläistä suklaata, jäätelöä ja piirustuksia, ja me hyödynsimme suomalaisia herkkuja ja juomia, jotka otimme mukaan Suomesta. Nämä eleet yhdistivät meitä vielä enemmän. He kunnioitti-

vat sitä mistä me olemme, ja me kunnioitimme heidän maataan. He myös kertoivat, kuinka venäläiset pitivät suomalaisista. Toisaalta meistä oli helppo pitää, sillä emme olleet suomalaisina Venäjälle minkäänlainen uhka. Myös tämän he kertoivat, mutta ei se ollut pilkkaa. Huomasimme myös, kuinka avoimia venäläiset olivat. Puhuimme heidän kanssaan sekavaa englantia ja venäjää useita tunteja, ja lähes aiheesta kuin aiheesta. Odotimme kuitenkin usein ensin, että he aloittavat keskustelun aiheen. Ei mennyt kauaa kun siirryimme tutustumisesta politiikkaan.



KUVA 21. Venäläiset sotilaat menossa lomille vuoden palveluksen jälkeen. Osa väitti tulevansa suoraan Ukrainasta (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Pysähdyimme seuraavaksi Novosibirskiin, joka on Venäjän kolmas pääkaupunki, Siperian pääkaupunki. Saavuimme sinne iltamyöhään, joten näimme kaupungista sen valotulvan, mikä valaisi muuten tummaa Siperiaa. Myös tavallista isommasta juna-asemasta huomasi, että kaupunki on miljoonakaupunki. Vietimme aikaa raittiissa ilmassa, ja hyödynsimme aseman kioskin palveluita. Mukaan lähti monta vesipulloa, ja venäläiset sotilasystävämme maksoivat, kuten Venäjällä miehet tekevät naiselle. Ystävämme osoittivat myös todellista herrasmiesmäisyyttä ja huolenpitoa ojentamalla käsiään ja ovia aukomalla, porukan ainoalle naiselle. Laiturilla myös huomasimme pian, ettei junaan saanut viedä olutta, josta venäläiset matkaajat nostivat metelin. Nuori vaunuemäntä olikin ihmeen helposti taivuteltavissa.

Junassa matkatessa, oli paljon aikaa miettiä asioita. Niin omaa elämää, kuin esimerkiksi kanssamatkustajienkin tarinaa. Miksi he olivat täällä ja minne ne olivat menossa. Moni ei kuitenkaan ollut siellä lomalla. Tässä vaiheessa yli 4000 kilometriä Moskovasta matkaneena, huomaa ettei tämä todella-

kaan ole mikään tavallinen loma. Tämä on matka, josta voi sanoa, ettei se määränpää vaan sen matkan teko. Tämä on myös sellainen matka, josta hakee jotakin vastauksia, vastauksia maailmalta. Oli useita hetkiä sotilasystäviemme kanssa jolloin alkoi miettiä omaa elämää. Oli mieleenpainuvaa kuulla, kuinka esimerkiksi yhden sotilaan suurin haave oli olla kokki. Tämä ei kuitenkaan syystä ja toisesta ole hänelle mahdollista. Meille Siperia oli ollut ennen kaikkea paikka, jossa on todella kylmä talvella, ympäristö on karua pienine kohta romahtavine taloineen ja jossa leivän saanti pöytään on työlästä. Sitä se varmasti olikin, mutta heille se oli koti, josta eivät ikinä muuttaisi. Ystävämme jäivät kahden vuorokauden yhdessäolomme jälkeen pieneen kylään hieman ennen Krasnojarskia. Oli liikuttavaa nähdä, kuinka sotilaiden omaiset ja lapset juoksivat laiturilla heitä vastaan ainakin vuoden erossa olon jälkeen.

Loppumatkamme, viimeiset 1000 kilometriä Irkutskiin menivät nopeasti. Vietimme viimeistä päivää siinä junassa ravintolavaunussa venäläisen samppanjan ja pastan ääressä. Pussinudelit eivät uponneet enää. Puhuimme tähänastisesta matkastamme, joka hymyilytti. Meillä on ollut niin hauskaa, ja olemme onneksi vasta puolessa välissä koko matkaa. Aloimme hyvissä ajoin pakata. Me jäisimme Irkutskiin, mutta juna jatkaa vielä eteenpäin kohti Chitaa. Liikemies jäi hieman ennen Irkutskia pois. Hän keräsi tavaransa, jäljellä olevan kotikaljan eli kvassin ja lähti. Lähtiessään hän sanoi: "всего хорошего!" eli "kaikkea hyvää". Se oli toinen lause häneltä kaikkien näiden vuorokausien aikana. Hän ei puhunut meille, tai Alex – sotilaille paljoakaan, mutta elekielestä päätellen hän piti meistä. Me saimme temmeltää ja rellestää, mutta silti hän vain hymyili ja nyökkäili. Se oli mukava mies.

6.4 Etappi 4. Keski-Siperian sydämessä

Vaunuemäntä tuli jo tuntia ennen ilmoittamaan, että olisi aika alkaa heräilemään. Nousimme hieman sekavana ylös, koska olimme matkustaneet suurimmalta osalta Moskovon ajassa ja siellä kello oli vasta puoli kolme aamulla. Täällä aurinko oli kohonnut kuitenkin jo horisontin yläpuolelle ja oli aika kääntää kaikki kellot paikalliseen aikaan. Tavarat kasaan ja ulos junasta. Sen jälkeen hieman karttaan perehtymistä ja hostellin etsimistä ja kävelymarssia Angara-joen yli itse keskustaan. Irkutskissa suunnistaminen oli helppoa, koska suurin osa kadunviitoista oli myös englannin kielellä. Myöhemmin Trans-Siberian Handbook osasikin kertoa, että Irkutsk on Baikal-järven vuoksi yksi vierailuimmista paikoista koko Venäjällä. Baikaler-hostelli löytyi suhteellisen nopeasti ja se todettiin heti siistiksi ja viihtyisäksi. Täällä hoidimme myös rekisteröitymisen Venäjälle, mikä piti tehdä seitsemän päivän kuluessa rajan ylittämisestä. Tämäkin byrokraattinen seikka hoitui parissa minuutissa ja maksoi 400 ruplaa eli reilut kahdeksan euroa. Lisäksi meillä oli hieman aikaa lukea uutisia. Uutiset Saksan jalkapallon maailmanmestaruudesta saavutti meidät kolme päivää myöhässä ja saimme myös kuulla, että vain kaksi päivää aikaisemmin Moskovassa oli sattunut vakava metroturma.

Loppupäivän vietimme tutustuen Irkutskin keskustaan. Irkutsk ainakin keskustan osalta osottautui kohtalaisen kauniiksi ja siistiksi kaupungiksi. Vanhaa arkkitehtuuria oli säästynyt yllättävän paljon, kadut olivat siistejä ja esimerkiksi lyhtypylväitä koristivat kukka-asetelmat. Irkutskin katukuvassa näimme myös tämän paljon kuullun syväkyökyn ja kyykkypaska-asennon yhdistelmän eli slaavikyy-

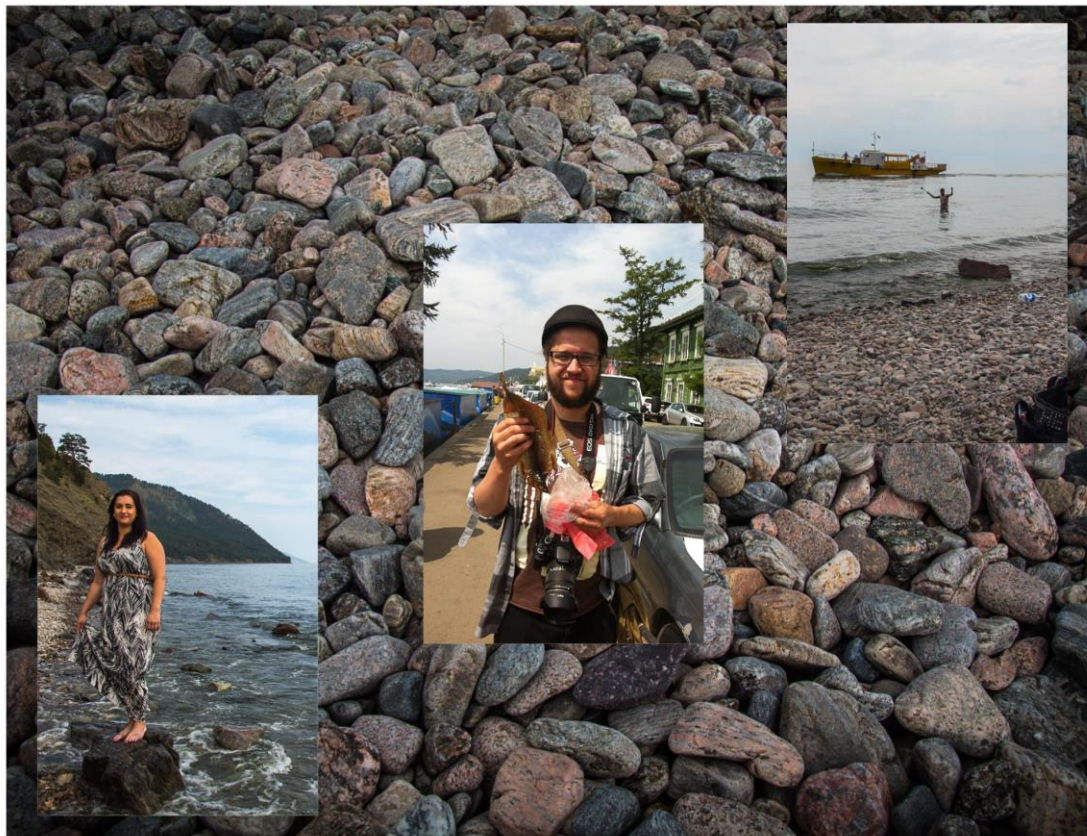
kyn. Kadunkulmilla paikalliset miehet niin verkkareissa kuin suorissa housuissa lorvailivat slaavikyykyssä. Kokeilimme samaa, mutta se oli kaikkea muuta kuin miellyttävää. Keskellä keskustaa sijaitsi iso ja harmaa, epäilemättä Neuvostoliiton aikana rakennettu, kauppakeskus, joka oli täytenään muutamien neljän kokoisia kauppoja, joissa myytiin paikallisia tuotteita vaatteista taiteeseen. Tutustuimme myös pieneen ulkoilmasotamuseoon sekä suuren patrioottisen sodan muistoksi sytytettyyn ikuisen liekkiin. Patrioottiset muistomerkit venäläiset ovat osanneetkin aina pystyttää suurella tunteella ja tyyliillä. Päivä menikin huomaamatta ja oli aika alkaa valmistautumaan seuraavan päivän Baikaljärven matkaa varten.



KUVA 22. Irkutsk oli monia muita siperialaisia teollisuuskaupunkeja kauniimpi ja tehty turisteille helppoksi tutkia ja kokea (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Päätimme vierailla 70 kilometrin päässä sijaitsevassa Listvyankan kylässä, koska se lähin kylä Baikaljärven rannalla. Hyvin suosituille Olhonin saarelle olisi myös päässyt noin kuudessa tunnissa, mutta aikarajotteiden takia pitkä automatkustaminen ei kiinnostanut. Hostellista neuvottiin paikka torilta, josta pääsee Listyankaan minibussilla. Sitten ei muuta kuin automassan keskeltä etsimään bussia, jossa luki Листвянка. Bussi löytyikin neuvotulta paikalta. Matkalla piti olla hintaa noin 120 ruplaa eli noin 2,5 euroa, mutta jostain erikoisesta syystä kuski otti kaikilta muilta maksun, mutta ei koskaan rahastanut meitä kahta. Itse matka Baikal-järvelle kävi myös kokemuksesta kuskin kaahatessa keskimäärin 150km/h minibussilla. Ohitukset hoituivat sulavasti jopa tiukoissa mutkissa ja samalla rennosti jutellen vieressä istuvan naisasiakkaan kanssa. Listyankaan saavuimmekin nopeasti ja yhtenä kappaleena. Listyankan kylä on yksi suosituimmista kohteista Baikaliilla, mutta ainakaan keskellä

viikkoa ihmisiä ei ollut häiritseviä määriä. Hotelleja tosin idylliseen kalastajakylään oli alkanut nousta. Tietysti kun täällä asti oltiin, niin piti ostaa paikallista erikoisuutta eli savustettua ja kuivattua Omulia. Suuria eroja emme huomanneet suomalaisen siian välillä, mutta hieman ei niin herkullisesta ulkonäöstään huolimatta se oli hyvää. Omuli kainalossa etsimään hiljaista paikkaa rannasta ja uimaan. Paikallisten burjaattien uskomustusten mukaan käsien kastelu järvessä tuo yhden lisävuoden, jalkojen kastelu kaksi, pään kastelu viisi ja koko ruumiin 25 vuotta. Veden sanottiin olevan jopa niin puhdasta, että sitä voi suoraan juoda järvessä, mutta sitä ei kuitenkaan tullut kokeiltua. Sydän varmasti löi muutaman kerran tyhjää, koska vesi oli vielä heinäkuussakin äärimmäisen kylmää, mutta 25 lisävuotta oli liian suuri asia menetettäväksi. Sää muuttui pikaisesti erittäin huonoksi ja haimme suojaa ravintolasta, jonka kokki antoi näytteen, että venäläinen palvelukulttuuri ei ole aina jäykkää ja tylyä. Lopuksi mies vaati vielä yhteiskuvien ottamista. Paluumatka Irkutskiin ei ollut aivan niin mutkaton kuin olimme kuvitelleet. Paikalle, josta bussit lähtevät takaisin, oli kerääntynyt väkeä, niin turisteja kuin paikallisiakin. Minibussit tulivat paikalle yksitellen ja sen jälkeen alkoi taistelu siitä kuka ehtii saada paikat bussista. Täällä myös tapasimme reissun ainoat suomalaiset. Lopulta bussi ajoi suoraan viereemme, mutta kaksi venäläistä vanhempaa rouvaa päätti silti kiilata ensimmäisiksi tönien. Muutama voimakas suomen kielen sana sai vastaansa naisten venäjän kielisen sanatulvan. Hieman jäi epäselväksi mihin bussi oli suuntaamassa, mutta löysimme lopulta itsemme lähtöpaikasta. Ilma oli myös Irkutskissa sen verran huono, että loppuilta menikin hostellissa istuskellessa ja lukiessa seuraavan junamatkan näkymiä.



KUVA 23. Baikal-järvi tarjosi niin savustettua kuivakalaa kuin lisävuosia ja kylmää vettä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

6.5 Etappi 5. Savukalaa ja mummoja

Heräsimme aamulla jo hyvissä ajoin ennen junan lähtöä Vladivostokiin, ja rinkat veimme säilytykseen asemalle, kun suunnistimme vielä kerran keskustaan ostamaan tällä kertaa ruokatarvikkeita, jotka sisälsivät myös tällä kertaa paljolti nuudeleita. Tupakkatarvikkeiden ostaminen oli muodostunut Venäjällä hieman haastaviksi ilman täysin ymmärrettävää yhteistä kieltä. Venäläiset ovat kaikesta päätellen tupakoivaa kansaa, mutta koska maassa tuntuivat olevan tupakkatuotteet sermin takana, kuten Suomessakin, niin esimerkiksi Menthol-tupakan ostaminen sai huvittavia piirteitä, kun myyjä ei millään meinannut ymmärtää. Jos tupakan ostaminen oli haastavaa, niin vielä haastavampaa oli sikareiden osto ja kun niitä jostain sai, niin oli parempi ostaa useampi aski kerralla. Sikarikulttuuria maassa tuntuikin olevan hyvin vähän eikä Cohibaa pössytteleviä herrasmiehiä katukuvassa näkynyt. Tulimme myös kokeilleeksi tällä reissulla paikallisia taksipalveluita, joista varoiteltiin etukäteen matkaoppaissa, mutta kun toimimme ohjeiden mukaan ja sovimme matkan hinnasta etukäteen, minkäänlaisia ongelmia ei esiintynyt. Viimeisenä päivänä Irkutskissa laitoimme myös paikallisesta hieman hämärästä postista postikortit Suomeen. Toiminta siellä oli aika ongelmallista, ja varmuuden vuoksi tuplapostimerkeillä kortit lähtivät viimein perheille ja kuopiolaiseen kantapubiin.

Asemalle päästyämme odotimme muutaman tunnin ja lopulta näyttöön ilmestyikin oikea yhteys новосибирск – Владивосток eli Novosibirsk – Vladivostok, mikä tulisi pysähtymään ajallaan Irkutskissa. Väentungoksen läpi vaelsimme laiturille ja siellä juna odottikin. Vaunuemäntä toivotti meidät tervetulleeksi, mutta ei koskaan tarkistanut lippujamme. Ilmeisesti luotto turisteihin oli varsin luja sen suhteen, että matkat on maksettu sovituksi. Junavaunun ahtaassa käytävässä oli taas paljon ihmisiä ja rinkkojen kanssa siellä raahautuminen toi hieman ahtaanpaikankammoa. Lisäjännitystä tarjosi se, että millaisia hyttikavereita tällä hetkellä saisimme. Astuimme hyttiin numero viisi ja siellä odottikin kaksi tuimannäköistä venäläistä mummoa. He katselivat meidän rinkkojemme lastausta hieman epäilevästi ja ongelmia aiheutti myös se, että tällä pätkällä meillä kummallakin oli yläsängyt. Näin ollen emme pystyisi tekemään alasängystä päivisin tilaa, jossa voisimme istua ja ruokailla. Huomasimme piakkoin, ettei yläsängyissämme ollut minkäänlaista kaidetta blokkamaan lähes kahden metrin pudotusta, toisin kuin edellisessä junassa. Myös heti alusta asti kävi selväksi, että tässä hytissä pätevät mummojen säännöt. Jalkoja ei saanut roikottaa, ikkunan verho piti laskea päivän päätteeksi, hytin ovi pidettiin suljettuna ja valot laitettiin pois päältä jo varhain. Näiden sääntöjen vallitessa ahtauduimme yläsängyihimme miettimään, että saako lukulamppuja pitää päällä. Toisaalta tällä ei ollut suurta merkitystä, koska toinen lukulampuista ei edes toiminut. Onneksi taskulamppu pelasti tilanteen ja sen valossa pystyi lukemaan vallan mainiosti ja mummoiltakaan ei tullut valitusta.

Ensimmäinen ilta sai vielä viimeisen käänteen, kun hytin ovi avattiin ja ovella oli kolmas mummo korit kädessä. Kyseessä oli omulikauppias. Toinen mummoista osti ilmeisesti kotiin viemisiksi kuivattua ja savustettua omulia, koska hän pakkasi kalan sängyn alle. Viisi minuuttia myöhemmin parin neliön hytti alkoi käryämään tukahduttavasti savukalalle. Haju oli niin voimakas, että se tuntui silmissä asti ja jos sattui käymään hytin ulkopuolella esimerkiksi WC:ssä, hytin oven avatessa haju tyrmäsi jo käytävässä melkein kanveesiin. Aloimme pelätä jo pahinta, jos mummo ja savukala olisivat seurana seuraavat reilut pari vuorokautta hytissä, jossa ei ollut ilmastointia. Mummojen nukkumaan menon

aikaan ja valojen sammussa, huomasimme ylähylyillä kahdet erilaiset valjaat koukkuineen. Silloin tajusimme, että näistä täytyisi itse rakentaa sermi pudotuksen varalle. Niinpä kymmenen minuutin ärhertämisen jälkeen pimeässä ja karmeassa kalan hajussa, olimme saaneet itsellemme kaiteet, jotka tosin muistuttivat jotakin erotiikkakaupan välineistöä.



KUVA 24. Mummojen hytti, mummojen säännöt (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Kännykän kellot oli taas siirretty Moskovan aikaan junan aikataulujen vuoksi. Sekavana ylös seuraavana päivänä ja olo oli uskomattoman huono. Hytissä oli noin 40 astetta lämmintä ja savukalan haju ei ollut vielä kukaan kadonnut ja erittäin suolaisen ruuan aiheuttama jano oli karmaiseva. Edellisen junan tuulettaminen oli helppoa, kun aukaisi vain hieman hytin ikkunaa. Tässä junassa tuuletus ei onnistunut, koska ikkunaa ei saanut auki. Kompuroiden vessaan aamutoimille ja näky oli jo tässä vaiheessa kuumuuden takia melko rähjäinen. Hiusten muotoilemiseen ei sentään tarvinnut minkään valtakunnan tököttejä. Päivä meni pitkälti käytävässä istuskellen. Toinen mummoista alkoi kuitenkin osoittautua erittäin sydämelliseksi. Hän alkoi huolehtia, että emme jäisi pysähdyksien välillä liian kauaksi aikaa asemalaiturille seisoskelemaan ja kertoili kaupungeista ja maisemista hymyillen paljastaen välillä pitkälti kultaisen hammasrivistönsä. Lisäksi hän piti huolta siitä, että söimme hytin pöydän ääressä emmekä yläsängyillämme ja varoitteli, että ei kannata liian innokaasti kuvata asemilla tai voi joutua vaikeuksiin. Saimme hänen historiastaan sentään sen verran selvää, että hän oli 73-vuotias ja oli ilmeisen kokenut junamatkustelija. Taas tuli mieleen, että minkälaista elämää tämäkin ihminen, joka oli syntynyt toisen maailmansodan riehuessa Neuvostoliittoon, oli oikein elänyt. Ilmeisen onnelliselta hän kuitenkin vaikutti.

Savukalan ostanut mummo, johon emme liemmin tutustuneet, jäi pois junasta Chitassa. Tämä olikin helpotus ja enää hytin ongelmana oli tukahduttava kuumuus päivällä. Illalla huomasimme, että naapurihytin matkustajat eivät ole venäläisiä. Kun aloimme jututtaa heitä, niin kävi ilmi, että he olivat hollantilaisia. Lähdimme ravintolavaunuun istumaan ja vaihtamaan matkan kokemuksia. Kävi ilmi, että miehistä yksi kuului Mission impossible –järjestöön ja matkan tarkoituksena oli mennä auttamaan köyhiä venäläisiä kylä niiden toiminnassa Habarovskin pohjoispuolelle. Miehen mukana matkustivat hänen veljensä ja heidän kolmannen veljensä poika. Istuimme tuntikausia ravintolavaunussa juoden muutamia Baltica 7 oluita. Kuulimme muun muassa ensimmäisen kerran Ukrainassa tipuneesta matkustajakoneesta, jossa suurin osa matkustajista oli hollantilaisia. Ravintolavaunuun tuli ennen sulkemisaikaa myös erittäin päihtynyt venäläinen, joka esittäytyi Alexiksi. Ammatikseen hän mainitsi tekevänsä miliisin hommia. Hollantilaiset olivat sen verran humaltuneita, että he halusivat jatkaa jutustelua miliisi-Alexein kanssa omassa hytissään. Vaunuemäntä kuuli kuitenkin kovaäänisen puheen jo kauaksi ja rynnisti paikalle. Tiukkasävyisen saarnan jälkeen Alex sai komennuksen takaisin omaan hyttiinsä nukkumaan ja koko junavaunu hiljeni yöhön.



KUVA 25. Ravintolavaunu toimi hyvänä pakopaikkana hytin kuumuutta ja ahtautta vastaan. Myöskään junassa matkustaessa Zakuskan merkitystä ei pidä väheksyä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Seuraava päivä meni lähes poikkeuksetta samaan totuttuun tapaan. Hollantilaisten hytti tosin oli hiljainen ja suljettu. Nuorin hollantilainen kyseli vointiamme illan suussa, jonka sanoimme olevan hyvä. Hän tokaisi, että se johtuukin siitä, että olemme suomalaisia. Halusimme viimeisen junailan kunniaksi mennä vielä ravintolavaunuun juomaan olutta. Viini oli tässä junassa huomattavasti kalliimpaa

kuin edellisessä ja menu oli erilainen. Ilmeisesti junat voivatkin päättää itse hintansa, mutta olut oli saman hintaista. Ravintolavaunu oli yllättävän täynnä. Venäläiset eivät tuntuneet käyttävän yleensä hirveän paljon ravintolavaunua ja se olikin yleensä aika tyhjä. Nimikkopöydässä istui miliisi-Alexei ja toisen pöydän nuori mies esittäytyi Jackiksi, joka poltteli asemien välissä belomorkanalia, eli Nicotiana Rusticasta valmistettuja vanhan kansan mahorkkasätkiä. Ajan kuluessa miliisi-Alexei pääsi luontevasti istumaan meidän pöytäamme. Hänestä pystyi haistamaan kalan, vanhan ja uuden viinan sekoituksen ja mies oli edellisen kerran malliin yhtä humalassa. Koska hän ei osannut lausua nimiämme hän risti meidät Koljaksi ja Katjaksi. Mies osasi myös puhua erittäin hyvin käsillään ja hän halusi kutsua meidät joskus metsästysmökilleen saunomaan itserakentamaansa banjuunsa, josta hän ylpeänä näytteli kuvia, ja metsästämään. Koskaan ei käynyt selväksi, mitä metsästettäisiin tai missä kyseinen paikka sijaitsee. Mies lupasi kuitenkin tulla hakemaan autolla lentokentältä, ja tarjoavansa vodkaakin.

Viimeinen päivä meni jo Vladivostokia odotellessa rauhallisissa merkeissä. Maasto oli muuttunut vehreäksi ja kumpuilevaksi. Hollantilaiset jäivät pois aamuvahain Habarovskissa ja meistä hyvää huolta pitänyt mummoni ennen Vladivostokia. Lopulta näimme pilkahduksia merestä, joka tulisi olemaan matkamme päätepysäkki, ja lopulta noin viiden aikaan paikallista aikaa saavuimme Trans-Siperian junaradan päähän. Olimme matkustaneet kuin huomaamatta kaksi viikkoa ja yli 10 000 kilometriä junalla Suomesta maapallon toiselle laidalle.



KUVA 26. Maisemaa Irkutskin ja Vladivostokin väliltä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

6.6 Etappi 6. Tyynenmeren rannalla

Ensimmäisenä vuorossa oli tietysti hostellin etsiminen. Osoitteen mukaisessa paikassa oli kuitenkin erittäin suuri neuvostoaikainen pytinki, jossa oli lukuisia ovia. Yhdessä ovissa luki pienellä Optimum-hostel. Lopulta hostelli oli kuin olikin kyseisen rakennuksen sivussa. Ensimmäisen illan vain pesimme vaatteita ja otimme hieman rennommin. Seuraavan päivän vietimme tutustuen tähän Venäjän San Franciscoon. Kaupunki olikin rakennettu korkeiden mäkien rinteille ja kaupunkia halkoi valtavan kokoinen silta. Lisäksi pystyi silmämääräisesti toteamaan, että kaupungissa käytettiin paljon autoja ja liikenne oli välillä hyvinkin kaoottista. Yöllä nukkumisesta ei meinannut tulla mitään, koska ilma oli lämmin, tuuli oli napakka ja ilmankosteus huiteli hyvin korkealla, ettei edes pestyjä vaatteita meinannut saada kuivaksi.



KUVA 27. Hostelli sijaitsi hieman isomassa pytingissä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Hostelli oli siitä erikoinen, että sitä mainostettiin nimellä Optimum, mutta toimi kuitenkin nimellä Barbados. Majapaikassa oli kuitenkin siistiä ja muutenkin sieltä löytyivät peruspalvelut paremmin kuin hyvin. Viimeisenä aamuna kuitenkin yllätys oli suuri, kun suihkusta ei tullut vettä ja vessaa ei voinut käyttää. Ilmeisesti tämä oli ainakin hostellissa aika tuttua, koska henkilökunta ei paljon paineita asiasta ottaneet. Hostellin omistaja ilmoitti, että samanlainen katkos olisi mahdollisesti tulossa myös seuraavana päivänä. Tässä vaiheessa ei auttanut muu kuin hyvin keskittyneellä kävelytyyillä lähteä kohti juna-asemaa ja jo Pietarissa tutuksi tulleita lattiareikiä.

Viimeisen päivän päätimme ottaa hieman rennommin ja koska pilvinen sääkin oli väistynyt ja aurinko paistoi kuumasti. suuntasimme kaupungin yleiselle rantabulevardille, jossa oli paljon uimareita ja ihmisiä ottamassa aurinkoa. Pitihän sitä myös kokeilla meressä uintia, tosin tiedostaen, että vesi ei ollut yhtä kirkasta ja puhdasta kuin Baikalissa ja kävellessä sai olla varovainen, että ei astunut lasin-

sirujen päälle. Illan tullen suuntasimme vielä ruokaostoksille ja aloimme valmistautua viimeistä etappia eli kotimatkaa varten. Samalla bongasimme myös kotoisen kyltin, jossa luki Hesburger. Yli 10 000 kilometrin päässä kotoa, tuntui hieman absurdilta mennä syömään suomalaisen pikaruokaravintolaan. Huomasimme, että ravintolassa oli myös suomenkieliset mainokset.



KUVA 28. Vladivostokissa sijaitsee tärkeä Venäjän laivaston tukikohta, mutta se on kaikesta päätellen myös lomakohde paikallisille ja ulkomaalaisille. Etenkin korealaisia tapasimme kaupungissa paljon (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Seuraavana aamuna suuntasimme kohti juna-asemaa. Lentokentälle olisi päässyt myös bussilla, mutta koska totesimme liikenteen hitaaksi päätimme ottaa muutaman euron kalliimat junaliput ja matkustaa lentokentälle paikallisjunalla. Juna oli moderni ja matka kesti noin 40 minuuttia. Lentokenttäkin oli kohtalaisen moderni ja aika pieni lentokenttä. Lentoreittimme kulki Vladivostokista Moskovaan Sheremetyevon lentokentälle. Siitä muutaman tunnin odotuksen jälkeen matka jatkuisi Riikan kautta Helsinkiin. Olimme naureskelleet koko matkan ajan, että minkäläisenhan kyydin Venäjän kansallinen lentoyhtiö tarjoaisi. Lisäksi mallina oli Boeing-777. Samanlainen kone oli ammuttu alas Ukrainassa viikkoa aikaisemmin ja toinen oli edellisenä keväänä kadonnut Malesiassa. Lento osottautui erittäin miellyttäväksi. Kahdeksan tunnin lennolla tarjottiin kaksi kertaa ruokaa ja muuten lento meni elokuvia katsellessa. Myös neuvostoajan punaisiin retroajan asuihin pukeutuneet lentoemännät osoittautuivat ystävälliksi ja palveluaittiiksi. Matka Suomeen meni ilman minkäänlaisia ongelmia ja kuin huomaamatta olimme matkustaneet vuorokauden nukkumatta, kun saavuimme Helsinkiin. Matka oli siinä vaiheessa liian suuri kokemus analysoitavaksi joten lähdimme omille teille ja katosimme pimenevään Suomen yöhön.

7 MATKAILIJOIDEN AVARTUNEET MIELET

Kaikki haastateltavamme kertoivat olevansa tyytyväisiä omien toiveittensa mukaan rakennettuun Venäjä -matkaansa, ja heidän aikaisemmin mainitut ennakkoojatuksensa hymyilyttävät nyt. Matkajia ei jännitä enää, ketään ei ryöstetty tai pahoinpidelty. Sen sijaan venäläisistä ja venäläisyydestä muodostui aivan uusi käsitys. Matkustaminen Venäjällä herätti matkajissa uusia positiivisempia näkökulmia, joita ylläpidetään nyt omien kokemusten ja havaintojen kautta. Matkajat olivat yleisesti sitä mieltä, että tulevaisuudessa voisivat matkustaa uudelleen Venäjällä.

Marko kertoi asenteidensa ja ajatuksiensa maasta sekä maan ihmisistä muuttuneen paljon myönteisemmiksi, eikä jännitä enää yhtään. Marko ja hänen ystävänsä kirjoittivat videoin verkkokirjoitelman matkastaan, jossa videot kertovat tunteista ja tunnelmista parhaiten. Ystävyksillä muun muassa pelikortit olivat olleet kovassa käytössä viiden vuorokauden yhtäjaksoisen junareitin aikana. Merjen mielestä matka täytti täysin pariskunnan odotukset. Paras kokemus oli ollut juuri matkustusmotiivit eli Baikal -järvi ja Mongolian hevoset. Alkumatkalla monimutkainen lippusysteemi junassa oli tuonut ongelmia, ja länsimaisille alkeelliset saniteettitilat olivat ikävin muisto. Merje ja hänen miehensä olivat myös pahoillaan siitä, miten selkeästi sosialismin huonot puolet näkyivät vielä muun muassa puutteellisena palvelukulttuurina, luonnonvarojen raiskaamisena ja välinpitämättömytenä.

Risto oli pettynyt hänen omaan verkkopaita miehet -ennakkokuvaansa, sillä hän yllättyi kuinka vähän venäläisiä junassa oli. Hänen kokemusten mukaan juna oli täynnä länsimaalaisia matkajia, ja tämä oli ollut ikävintä. Risto oli toivonut, että hän tutustuisi paikallisiin ja saisi mahdollisuuden kysellä elämästä Venäjällä. Riston yksi parhaimmista kokemuksista junassa on illallinen samassa hytissä samanmielisten matkajien kanssa. Risto mainitsi myös sen, kuinka paikallinen väestö oli ollut Moskovassa ja Pietarissa todella ystävällistä ja mukavaa.

Samin ajatukset ryöstetyksi tulleeeksi muuttuivat täysin eikä matkalla ollut hetkeäkään jolloin hänen olisi ollut tarvetta pelätä. Sami kertoi, että matkan jälkeen venäläisistä ihmisistä tuli aivan uusi käsitys. Poistuttuaan Moskovasta, olivat Samin mielestä venäläiset todella mukavia ja vieraanvaraisia ilman mitään taka-ajatuksia. Venäjä -maana oli itsessään juuri sen näköinen, kuin ystävykset olivat kuvitelleetkin. Samin matkalla oli paljon hyviä asioita, mutta parhaana oli uusien ihmisten tapaaminen ja uusien paikkojen kokeminen. Pieniä vastoinkäymisiäkin sattui, mutta kiireettömyydellä niistä selvisi. Sami myös suosittelee, että junamatkat hankitaan ennakkoon Suomesta. Majoitusta saa kuitenkin kaupungeista helposti paikan päältäkin hyvään hintaan.

Myös Jannen ajatukset muuttuivat matkan aikana. Matkan aikana hän huomasi, kuinka kaupungit olivatkin eloisia ja kauniita, ja ihmiset pääosin ystävällisiä. Matkan aikana, Janne välillä muistutti itselleen kulttuurisidonnaisista tekijöistä. Se, että venäläiset eivät hymyile asiakaspalvelutehtävissä niin paljon kuin esimerkiksi kiinalaiset, ei se tarkoita venäläisten olevan vihaisia. Jannen matkan kohokohtia olivat uusien paikkojen ja kulttuurien näkeminen, tunteminen ja kokeminen. Matkaliput ja viisumit tuottivat alkuun stressiä kiireen aikataulun vuoksi. Kommunikointi vaikeuksien ja Venäjän

byrokratian vuoksi, päänvaivaa aiheuttivat asiakirjojen anominen lomakkeineen, ehtoineen ja poikkeussääntöineen, ja vielä Kiinasta käsin.

7.1 Meidät mietteet matkan jälkeen

Palasimme koti Suomeen reppureissauksen jälkeen turvallisesti ja mukanamme enemmän rikkauksia kuin rinkkoihimme mahtuikaan. Matkasimme vuorokauden nukkumatta, mutta silti mielemme oli virkeinä. Ajatus siitä, että matkasimme juuri maailman isoimman valtion läpi omasuunnitteisesti, tapasimme mielettömiä ihmisiä, koimme ikimuistoisia hetkiä, haastoimme itsemme ja kohtasimme täysin erilaisen kulttuurin, jättää pysyvästi jälkemme meihin.

Matkamme aikana pidimme mielessämme listaamamme ennakoajatuksemme, ja usein monia tilanteita ja käytäntöjä maassa kyseenalaistimmekin. Useammat tilanteet muuttivat käsityksemme kokonaan, toiset ennakoasenteemme konkreettisesti vahvistuivat ja useammat tilanteet toivat uutta näkökulmaa ilman että olimme edes etukäteen niitä miettineet. Matkamme oli meille ennen kaikkea tutkimusmatka tuntemattomaan sekä oman itsemme haastamisen seikkailu, joka oli täynnä globaalin maailmankuvamme avartumisen hetkiä. Hetkiä, jolloin opimme nauttien toimimaan mukavuusalueemme ulkopuolella, nauttimaan hetkestä elämisestä ja saamaan uutta näkökulmaa siitä, mitä venäläisyys on. Matkamme sisälsi tunteikkaita tilanteita, joissa toisinaan tuntui kuin koko maailma olisi pysähtynyt.

Olemme miettineet sitä, että oliko meillä tuuria matkassa mukana vai oliko meidän huolellinen esivalmistelu syynä siihen, että matkamme onnistui niin hyvin. Koko matkan aikana vältyimme ongelmilta, ja maassa matkustaminen, eläminen, erilaisten asioiden ja ihmisten kohtaaminen sujui meiltä erinomaisesti. Tämä antoikin pitkin matkaa enemmän itseluottamusta. Ennen matkaa yksi isoimpia huolenaiheitamme oli maan byrokratia ja turistilta vaaditut käytänteet, joilla sai luvan olla maassa. Ensimmäinen helpotuksen koimme jo Allegro – junassa, jolloin olimme täyttäneet maahantulo ja maasta poistumisasiakirjat sekä näyttäneet junaliput ja viisumit. Myös rekisteröinti maassa sujui odotettua helpommin. Maasta poistuminen oli myös yksinkertaista, sujuvaa ja nopeaa, kun säilytti siihen tarvittavat asiakirjat. Ennen matkaa olimme olettaneet, että kyseiset toimenpiteet olisivat paljon haasteellisempia.

Pietarin Suomi-asemalle saavuttaessa kohtasimme myös ensimmäisen kerran venäläisiä miliisejä. Aluksi he olivat pelottavia koppelakkeineen ja tuimine kasvoineen. Meistä tuntui, että oli aina parempi ettei miliisejä katsonut ollenkaan silmiin, vaan ohitti heidät tyyneesti. Matkan kuluessa aloimme huomata, ettemme enää kiinnittäneet näihin ylväästi univormuihin pukeutuneisiin virkamiehiin enää samalla tavalla huomiota. Olimme heidän kanssaan vähän tekemisissä, eikä meiltä kysytty kertaakaan maassa tarvittavia lupa-asiakirjoja. Kerran yksi miliisi kävi huomauttamassa meille paikastamissamme emme saaneet kuvata, ja toisen kerran miliisi sanoi rennoin mielin, että junan laiturilla ei saa juoda olutta. Oletimme myös heti, että tällaisissa tilanteissa miliisit alkaisivat periä sakkorahoja, mutta usein saimme takaisin silmäniskuja ja vienoja hymyjä. On siis vaikeaa sanoa, että ovatko mi-

liisit niin korruptoituneita virkamiehiä, mitä aikaisemmin ajattelimme. Vähäisen ja ongelmattoman vuorovaikutuksen vuoksi, on ajatuksemme nyt heistä positiivisemmat.

Venäjällä myös turistina oli helppoa olla, varsinkin suomalaisena turistina. Tapaamamme venäläiset olivat aina hyvin ystävällisiä ja kiinnostuneita meistä, kun kuulivat meidän olevan Suomesta. Ympäri Venäjää, saimme olla turisteina rauhassa, ja se oli miellyttävä tunne. Välillä vitsailimme, että näytimmekö venäläisiltä, ettei kukaan kiinnittänyt meihin suuremmin huomiota. Aikaisemmin ulkomaan matkoillamme esimerkiksi kerjäläiset ovat tulleet kylkeen ja katukauppiat ovat tulleet tyrkyttämään mitä erikoisimpia tuotteita. Tällaista emme onneksi Venäjällä kokeneet. Mielestämme maassa turistina oli miellyttävää ja normaalia olla. Emme myöskään kohdanneet erityisiä turistihintoja. Ainoastaan juniemme ravintolavaunuissa oli huomattavasti korkeammat hinnat kuin yleensä, mutta nekin koskivat kaikkia junan matkustajia. Ostimme junamatkamme etukäteen Suomesta, jolloin saatoimme välttyä venäläisten juna-asemien turistihinnoilta. Isoimmissa kaupungeissa, kuten Pietarissa ja Moskovassa, saatoimme miljoonakaupunkien sykkeessä herättää rinkkojemme kanssa kummastelua, mutta Siperian sydämessä tapasimme myös muita tovereita samanlaisine matkamotiiveineen.

Ensikertalaisina matkailijoina Venäjälle, meitä alkoi jännittää, kun näimme junan ikkunasta kuinka Suomen raja muuttui Venäjän maaksi, kuinka Suomen kauniit valkoiset puuaidat muuttuivat korkeisiin piikkilanka aitoihin. Pian kuitenkin tämä ajatus hälveni, sillä aloimme huomata, ettei meillä ole maassa mitään pelättävää. Emme koko matkan aikana joutuneet tuntemaan turvattomuutta. Kävelimme ja matkasimme Venäjällä eri vuorokauden aikoina, mutta silti meillä ei ollut pelkoa, että meitä vahingoitettaisiin. Junassa matkustaessa oli vaikuttavaa huomata venäläisten luottamus toisiinsa ja meitä kohtaan. Heti ensimmäisen yön jälkeen junassa pystyimme unohtamaan vahtivuoromme, mihin olimme etukäteen jo valmistautuneet. Junan käytävillä ihmiset latasivat puhelimiaan ja jättivät niitä yöksi siihen. Junan pysähtyessä matkustajat lähtivät ulos, ja hytit tavaroineen jäivät valvomatta. Näin mekin siis aloimme pikku hiljaa toimia. Se hyttien ja vaunujen matkustajien yhteisöllisyys oli vaikuttavaa.

Venäjistä maana meillä oli mielestämme todenmukainen kuva, mutta suurin muutos ajatuksissamme oli venäläisiä ihmisiä kohtaan. Ajattelimme ennen matkaa, että he ovat töykeitä. Erilaisten ihmisten tapaamisen, niiden kanssa läheisesti matkustamisen ja kommunikoinnin jälkeen, emme ajattele enää niin. Eivät venäläiset ihmiset ole töykeitä. He ovat ystävällistä, avointa ja iloista kansaa. Suomalaisesta näkökulmasta varsinkin Moskovassa ihmiset olivat ylpeitä ja niin sanotusti oman arvonsa tietäviä, mutta ei se heidän kulttuurinsa luonteen mukaisesti tee heistä ylimielisiä. Myös suomalaisena asiakaspalvelutyössä toimineemme, voimme sanoa että asiakaspalvelu esimerkiksi kaupoissa, posteissa ja juna-asemilla on nihkeää ja tuimailmeistä. Kyseessä on kuitenkin heidän kulttuurinsa, johon kuuluvat vastaavanlaiset käyttäytymismallit. Junissa tapasimme mahtavia ihmisiä, ja he olivat erittäin kiinnostuneita meistä ja siitä mistä tulemme. Oli mahtavaa huomata, kuinka venäläiset halusivat kommunikoida kanssamme, vaikka yhteistä kunnollista kieltä ei ollutkaan. Se, että kuulumme ruokapöydän ääressä `за здоровье!` (kippis/terveydeksi!) sekä `друг/ подруга` (ystävä) ei ollut harvinaista.

Mietimme ennen matkaa myös sitä, kuinka venäläisten patriottisuus näkyy maassa ja esimerkiksi meihin turisteihin suhtautumisessa. Ajatuksemme venäläisten isänmaallisuudesta vahvistui entisestään. Tämä heidän vahva ajatusmaailmansa ja kansanomaisen luonteenpiirteensä ei vaikuttanut kielteisesti maassa olemiseemme, mutta teimme useita havaintoja siitä, miten se tuodaan selkeästi pienissäkin yksityiskohdissa esille. Se, että matkustimme noin kaksi vuorokautta junassa Venäjän armeijan upseerien ja sotilaiden kanssa, vahvisti tätä ajatustamme entisestään. Kanssamatkustajiemme puheissa ja keskusteluissamme saimme siitä kuvaa, kuinka venäläiset ovat ehkä liiankin suurvalta-ajatteliijoita, ja puheissa oli välillä pelottavia piirteitä patriottisuudesta. Maan isänmaallisuus näkyi myös esimerkiksi kaupunkien katukuvassa, jossa kukkaistutukset tehdään maan lipun niin sanotun trikolorin värien mukaisesti. Näimme myös Moskovassa meidän silmin suuren, mutta todellisuudessa Venäjälle pienimuotoisen sotilasparaatin. Venäläisessä kulttuurissa näkee myös paljon Neuvostoliiton aikaisien suurmiehien ja merkittävien henkilöiden patsaita ja muistomerkkejä. Niitä kunnioitetaan niin paljon, ettei esimerkiksi vieressä olevassa puistossa saa istua. Venäläinen mahtipontisuus ja isänmaallisuus näkyvät myös esimerkiksi virkamiesten ja muun muassa valtion lentoyhtiön lentoemäntien puvustuksessa, joissa vahva punainen väri, päähineet ja arvomerkit korostuivat.



KUVA 29. Venäläinen patriotismi oli näkyvillä katukuvassa ja ihmisten puheissa (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Huomasimme Venäjällä, ettei noin keskimääräisesti paikallisilla naisilla ole huonompaa asemaa kuin miehilläkään. Suurkaupungeissa huomasimme, että ammatillisesti naiset ja miehet tekevät samoja töitä, ja esimerkiksi miliiseinä toimi naisia. Kaupan kassojen, tavaratalojen, ravintoloiden ja hostelleiden asiakaspalvelijat olivat tasaisesti niin miehiä kuin naisiakin. Luulemme, että pienemmissä kylissä Siperiassa, useat naiset ovat kotona kun miehet käyvät ansiotyössä. Eniten meitä järkytti junis-

sa olevien ravintolavaunujen nuoret naistarjoilijat, jotka joutuivat kestämaan monenlaisia tilanteita ja kohtelua niin juopuneilta asiakkailta kuin omilta esimiehiltään. Suomessa jo näihin tilanteisiin ovat omat lakipykälänsä. Venäjällä avioliitoissa miesten arvostus omaa puolisoaan kohtaan on voimakasta. Näimme usein tilanteita, joissa miehet kantoivat naisten laukkujaan ja maksoivat sen, mitä naiset halusivat. Venäläiset miehet ovat hyvin romanttisia miellettyjään kohtaan. Miehet taas nauttivat vastavuoroisesti naisten tuomasta kauneudesta ja huolitellusta olemuksesta. Havaitsimme myös, että Venäjällä hyödynnetään naisten edellä mainittuja piirteitä myös julkiseen markkinointiin. Esimerkiksi hyvämaineinen valtion lentoyhtiö Aeroflot hyödyntää korostetusti omassa turvavideossaan naisten säärien ja dekolteen viehkeyttä.

Mietimme aluksi, että Venäjä on sellainen maa, missä mikään ei vaan toimi. Matkan jälkeen ajatuksemme ovat hieman muuttuneet positiivisemmaksi, mutta silti maassa oli piirteitä, jotka vahvistivat ennakoasenteitamme. Yleisiin kulkuneuvoihin ja junaan olemme tyytyväisiä, sillä niillä oli helppo matkustaa ja ne kulkivat aikataulussa. Tosin liikenne ympäri Venäjää oli kaoottista. Kaupunkeja valtasivat pitkät monikaistaiset tiet heikkoine pinta asfaltteineen, joissa venäläiset kaahasivat ilman nopeusrajoituksia. Oli myös yleistä, etteivät liikennevalot toimineet tai sitten niitä ei ollut laisinkaan. Onneksi kävelijöitä oli huomioitu, ja alikulkutunneleita rakennettu yllättävän paljon. Useimmat venäläiset myös juoksivat teiden yli luottaen autoilijoihin. Tässä kohtaa erosimme varmasti parhaiten venäläisistä. Venäjällä kauppoja ja pieniä kioskeja oli ympäriinsä, ja useimmat mainostivatkin ympäri vuorokautista palvelua. Harmiksemme huomasimme kuitenkin, että todellisuudessa paikkojen aukioajat harvoin pitivät paikkansa. Pääsimme myös kokemaan pariin kertaan sen villin jonotuskulttuurin, mikä Venäjällä on yleistä. Yksi harmittavimmista puoleista matkalla oli myös se, että esimerkiksi loppumatkastamme Itä-Venäjällä eivät vessat ja suihkut aina toimineet.



KUVA 30. Venäläinen liikenne ja parkkeerauskuulttuuri oli kaoottista (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Hämmästyimme positiivisesti siitä, kuinka hyvin Pietarissa ja Moskovassa ihmiset puhuivat englantia. Yleinen ajatus Pietarin eurooppalaistumisesta näkyi myös siinä, että esimerkiksi katujen nimet ja yleisten kulkuneuvojen ohjeistukset olivat usein englanniksi, tai edes latalaisiin kirjaimin esitetty. Myös kaikissa hostelleissamme Moskovassa, Irkutskissa ja Vladivostokissa asiakaspalvelijoilla oli korkeampi kielitaso kuin osasimme odottaa. Kuitenkin näiden edellä mainittujen paikkojen ulkopuolella englannin kielestä ei ollut paljon apua. Aluksi oli myös pelottavaa tajuta, etteivät junamme vauuemännät puhu lausettakaan samaa kieltä kuin me. Junamatkoilla ystävystyimme kuitenkin paikallisten kanssa, ja opimme heiltä myös venäjää. Tapasimme myös muutaman venäläisen, jotka osasivat vähän englantia. Näin jälkempäin on uskomatonta ajatella, kuinka hyvin tutustuimme ihmisiin ja kuinka hauskaa meillä oli, vaikka ainoana kommunikointi välineenä olivat sanakirja, elekieli ja etukäteen muutama harjoiteltu lause venäjää.



KUVA 31. Ruoka- ja juomakulttuuria Venäjällä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

Junassa matkustaminen oli yksi parhaimmista kokemuksistamme ikinä. Ajattelimme ennen matkaa jossakin vaiheessa, että juna olisi kuin liikkuva vankila. Sitä se ei ollut. Junassa matkustaminen oli miellyttävää, eikä punkeista tai täistä ollut tietoaakaan. Junat olivat siistejä ja puhtaita, ja vauuemännät siivosivat siellä lattiasta kattoon joka päivä. Saimme myös puhtaat valkoiset lakanat ja kasvopyyhkeet. Junassa matkustaminen oli leppoisaa ja helppoa. Matkan aikana kokeilimme junan kolmos- ja kakkosluokkaa. Yllätyimme siitä, kuinka vähän junissamme oli länsimaalaisia. Tapasimme kaikkien junamatkojen aikana sen yhden hollantilaisporukan, jotka hekin olivat osakseen työmatkalla. Laitoimme myös merkille sen, kuinka paljon junissa oli perheitä. Viereisissä hyteissämme matkus-

tivat useita vuorokausia pieniäkin lapsia, ja he olivat konkareita junamatkaajia. Huomasimme, ettei venäläisessä junassa tarvitse todellakaan olla extreme – matkaaja, vaan tavallisena, aitona ja sosi-aalisena suomalaisena siellä pärjää mainiosti. Emme ole varmoja, matkustavatko muut länsimaalai-set ja varsinkin suomalaiset sitten paremmissa luokissa tai kalliissa luksusjunissa.

Matkan aikana meillä oli hyvät majoituspaikat, jotka varasimme valmiiksi Suomesta. Moskovassa yö-vyimme Godzillas -hostellissa, jossa palvelu oli tasokasta ja itse hostelli oli viihtyisä. Tapasimme siel-lä myös muita länsimaalaisia matkaajia. Irkutskissa asuimme Baikaler – hostellissa isossa ryhmähuo-neessa, jossa huonetovereina oli muun muassa amerikkalaisia ja saksalaisia. Avulias vastaanottovir-kailija Baikalerissa auttoi meitä muun muassa rekisteröinti asiakirjojen kanssa. Vladivostokissa majai-limme Optimum – hostellissa aasialaisten turistien kanssa, ja saimme sieltäkin ystävällistä palvelua ja apua lentolippujemme kanssa. Kaikki hostellit olivat sijainniltaan helposti löydettävissä paikoissa, ja niissä oli aina tarvittavat lisäpalvelut, kuten pyykinpesu mahdollisuus ja nettiyhteydet. Kaikki hos-tellit olivat siistejä ja puhtaita, ja voisimme vierailta samoissa paikoissa uudelleenkin.

Matkan aikana halusimme maistaa perinteisiä venäläisiä herkkuja. Maistoimme muun muassa pel-meneitä, blinejä sekä jo tutuksi tullutta pahanhajuista savusiikaa eli omulia. Myös paikalliset juomat, kuten teet, viinit, kotikalja, oluet, energiajuomat ja vodka olivat arviointimme alla. Yleisesti sanottu-na venäläinen ruoka on rasvaista ja suolaista, johon emme Suomessa omissa ruokailutavoissamme ole tottuneet. Söimme esimerkiksi blinejä pelkän voin kanssa. Myös kauppoissa myynnissä olleet läh-devesipullot oli aina erittäin suolattuja. Teet ja viinit olivat yllätykseksi runsasaroisempia ja paljon maittavampia kuin osasimme odottaa. Venäläistä suosittua janojuomaa, kotikaljaa, maistoimme myös suoraan KBAC – tankeista, joka mielestämme muistutti enemmänki makeaa suomalaista simaa kuin kotikaljaa. Yllätyimme myös Venäjällä olevan samanlainen käytäntö kuin Suomessa liittyen al-koholin- ja tupakkatuotteiden myyntiin. Se, että alkoholijuomia sai usein pelkästään Amirista tiettyi-na aukioloaikoina, kummastuttaa vieläkin.

Iso osa matkamme tarkoituksesta oli kuvata ja dokumentoida matkamme vaiheita ja paikkoja. Olimme aikaisemmin pelänneet, että siitä saattaisi tulla ongelmia. Emme kuitenkaan voineet olla ai-na täysin varmoja missä paikoissa se olisi sallittua ja missä ei. Halusimme tietenkin matkastamme mahdollisimman paljon kuvamateriaalia, mutta olimme koko ajan kameroidemme kanssa varuillaan. Toisin kuin ajattelimme, niin emme joutuneet kiistanalaisiin tilanteisiin missään vaiheessa kuvaami-sen suhteen. Saatoimme välillä ottaa jopa hieman harmailta alueilta kuvia, mutta usein esimerkiksi miliisit näkivät sen sanomatta mitään. Kokonaisuudessaan oli helpottavaa huomata, että saimme olla tavaroidemme kanssa rauhassa ja kuvaaminen oli helpompaa. Useimmat venäläisetkin halusivat myös kuvaan kanssamme.



KUVA 32. Venäjällä kuvaaminen on osittain rajoitettua. Esimerkiksi sotilaskohteiden, juna-asemien ja lentokenttien kuvaaminen on kiellettyä (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

8 VENÄJÄ – KUVAN MERKITYS MEILLE NYT JA TULEVAISUUDESSA

Opinnäytetyömme aihe, sen työprosessi ja toteutunut matka merkitsevät meille paljon. Kokonaisuudessaan opinnäytetyötä olemme työstäneet useita kuukausia, ja se on antanut meille aivan uutta näkökulmaa venäläisyydestä ja venäläisistä. Työprosessi on haastanut meitä opiskelijoina tekemään ajankohtaisesta aiheesta laajan toiminnallisen työn, jonka näkökulma ei ollut helppoa rajata. Pääasiallisen työn olemme tehneet matkan jälkeen, jolloin kokosimme ajatuksemme ja havaintomme paperille. Oli mieletöntä ikään kuin jatkaa sitä matkaa vielä kuukausienkin päästä.

Opinnäytetyömme teko on ollut kaikin puolin palkitsevaa. On ollut hienoa huomata, kuinka oma ajatusmaailma venäläisyyttä kohtaan on muuttunut positiivisemmaksi ja se innostaakin matkaamaan maahan uudestaan. Näimme matkan aikana venäläisyydestä ja venäläisistä kuitenkin vain pintaraapaisun, mutta uskomme että juuri se ensivaikutelma on se, miten ennakoasenteita voidaan alkaa muuttaa. Isoimman kynnyksen jälkeen, voi saada uuden rohkeuden tutustua maan kulttuuriin ja viedä oman maailmankuvan kehittymisen entistä pidemmälle. Olemme usein kuulleet vielä matkan jälkeenkkin tuttavapiiriltä kummaksuntaa, miksi matkustimme Venäjälle. Tähän voimme vastasi edelleenkin vastakysymyksellä: Miksi ei?

Kuten aikaisemmista luvuista ja matkapäiväkirjastamme voi lukea, on venäläisyys ja venäläinen kulttuuri niin erilainen kuin Suomessa. Siksi se kiehtookin niin paljon. Emmekä olisi saaneet näin mielenkiintoista työtä aikaan, jos olisimme matkustaneet samanlaiseen kulttuuriin ja elämänmenoon kuin mitä Suomessa on. Venäläisyys on laaja ja ehkä jopa määrittelemätön käsite, ja se jakaa mielipiteitä tilanteessa kuin tilanteessa. Venäläisyys saattaa kummastuttaa, vihastuttaa tai ihastuttaa. Huomasimme, ettei se milloinkaan jätä ainakaan välinpitämättömäksi. Mielestämme venäläinen kulttuuri on monessa asiassa vastakohta suomalaisuudelle. Koemme, että meillä kansoilla on paljon yhdistäviä asioita, kuten muun muassa sauna, väkevät kansallisuomat tai esimerkiksi huumorintaju. Kuitenkin meitä erottaa se, millaisen mentaliteetin kulttuuri, ympäristö, arvot, tavat ja historia on luonut. Emmehän me suomalaiset ja venäläiset sauno samalla tavalla, emme käytä alkoholia samoista syistä, emmekä heitä huumoria samoista asioista.

Olimme fyysisesti Venäjällä kaksi ja puoli viikkoa. Ajatuksissamme olemme Venäjällä olleet jo monta kuukautta aikaisemmin. Opinnäytetyöprosessi vaati sen, että tutustuimme Venäjään ja sen kulttuuriin kirjojen ja muidenkin lähteiden avulla pitkälti jo ennen matkaa. Tutustuimme ja sisäistimme venäläisyyttä jo intensiivisesti kotisohvalta käsin. Aikaisemmin olemme ajatelleet, että venäläisyys on ollut melko kaukainen asia, vaikka sinne onkin halunnut matkustaa. Nyt tämän puolen vuoden takainen niin sanottu tiivis ja nopea venäläistyminen ajatuksissamme saa itänaapurin tuntumaan lähemmältä. Opinnäytetyömme on ollut jokaisine lukuineen avartava, ja tuntuu kuin olisi saanut vuosia päässään pyörineisiin mietteisiin jotakin perusteluja ja vastauksia.

Olemme tyytyväisiä opinnäytetyömme tuotokseen sekä lopputulokseen. Kerätyn aineistomme avulla pääsimme suomalaisten Venäjä-kuvan ja ryssävihan juurille. Kyseinen negatiivisuus saa ymmärtää, mutta uskomme niiden muuttuvan parempaan. Halusimme työssämme tuoda esille omien havaintojemme myötä todellisen esimerkin siitä kuinka asenteet, arvot ja suhtautuminen vieraaseen voivat muuttua, kunhan antaa ensin sille mahdollisuuden. Yllätyimme itsekkin, kuinka paljon matka avasi todellisesti Venäjä-kuvaamme. On tosiasia, että näimme venäläisyydestä pääasiassa sen meidän omien ennakkoluulojen ympärille kehkeytyneen näkökulman, mutta meille juuri se näkökulma oli tärkein. Tärkeää meille on myös se, että saimme murrettua omia harhakuviamme ja mieliyhitymiä joko täysin tai paljon optimistisempaan suuntaan. Trans-Siperian avaaminen ja matkailutuotteen merkitys ja historia, tuli meille lähes uutena asiana. Siihen ja sen tarinaan tutustuminen antoi myös matkalle lisäarvoa. Ennen matkaa saimme hyviä neuvoja haastateltaviltamme, ja olemme kiitollisia, että saimme heidän värikkäät kerronnat osaksi työtämme. Olemme saaneet työprosessin aikana vastauksen siihen, kuinka ensikertalainen matkaja Venäjällä pärjää, ja tarvitseeko venäläisessä junassa olla kokenut elämysmatkailija. Matkan aikana huomasimme myös monia yksityiskohtia kulttuurin viehkeydestä ja omaperäisyydestä sekä turistina olemisen miellyttävästä ilmapiiristä. Omien kokemuksiemme mukaan, emme siis löydä syytä siihen, mikseivät suomalaiset voisi lomallaan matkustaa Venäjälle.

Aiheesta voisi saada todella laajan kokonaisuuden ottaen huomioon vielä useampia näkökulmia. Toiminnallista opinnäytetyötämme voisi jopa jalostaa erilaisten tutkimuksellisten työvälineiden avulla. Laajaa tutkimusta saisi muun muassa suomalaisten matkustamisesta ja niiden motiiveista Venäjälle tai kvantitatiivista kyselyä voisi toteuttaa siitä, miten suomalaiset kuvaavat omaa Venäjä - kuvaansa lähdetietojen ulkopuolelta. Aihe on siis hyvin moniulotteinen. Meistä työmme aiheen rajaus ja ydin oli mieluisin ja antoisin meille kuitenkin tällaisenaan.

Opinnäytetyömme on innostanut meitä oppimaan lisää Venäjän kieltä, emmekä näe sitä mahdottona että tulevaisuuden työnkuvamme liittyisi jotenkin kyseiseen maahan tai kulttuuriin. Pidämme työtämme ammatillisesti tärkeänä myös siksi, että toivoisimme tulevaisuudessa valokuvaus-, matkustus- sekä kirjoittamisharrastustemme olevan jossakin muodossa myös elinkeinomme. Mielestämme työmme aihe antaa myös kuvaa meidän avarakatseisuudesta ja suvaitsevasta maailmankuvasta. Meille on ollut myös palkitsevaa se, että olemme saaneet tehdä luovaa työtä tästä aluksi lähes absurdista aiheesta. Ennen kaikkea matka ja työprosessi on ollut opettavainen ja mielenkiintoinen kokemus.

9 OMAN OPPIMISEN ARVIOINTIA

Opinnäytetyön työstämisprosessi on ollut pitkä ja monivaiheinen. Teimme paljon työtä tutkien, lukien ja kirjoittaen jo ennen heinäkuista matkaamme. Aiheemme oli vaativa kaikin puolin, ja lisähaasteita matkan toteutukseen toi maailmalla vallitseva epävakaa tilanne. Myös työstämisprosessiamme haastoi se, että asumme tällä hetkellä eri kaupungeissa noin 500 kilometrin päässä toisistamme. Usein suositellaan, että toiminnalliseen opinnäytetyöhön kuuluisi toimeksiantaja. Olimme aluksi tekemisissä Suomi-Venäjä Seuran Venäjämatkat -matkatoimiston kanssa, mutta toimeksiantajaksi emme heitä saaneet. Tästä huolimatta, päätimme tehdä matkan omin järjestelyin. Matkan jälkeen saimme kuitenkin iloksemme toimeksiantajaksemme SH Traveledu Oy:n, joka kiinnostui opinnäytetyömme tuotoksesta. Tulevaisuuden yhteistyö toimeksiantajan kanssa on hieno työelämälähtöinen mahdollisuus ja avaa uutta väylää elinkeinoelämään.

Työmme aihe on ajankohtainen ja käytännönläheinen. Isoin ongelmakohtamme aluksi oli se, että mietimme pitkään kuinka rajaisimme aiheen, ja mikä tulisi olemaan työmme se punainen lanka. Alkuhämmennysten jälkeen alkoi työmme kulkea sutjakkaasti. Aiheesta työsuunnitelmaan ja siitä matkan suunnitteluun, työ eteni luontevasti. Teoriaosuutta jaoimme kahteen, jotta toinen keskittyisi toiseen. Olemme kommunikoineet sekä toistemme että opinnäytetyön ohjaajan kanssa sähköpostin ja sosiaalisen median välityksellä. Loppujen lopuksi työn tekeminen ja vuorovaikutus prosessin aikana sujui paremmin kuin odotimme. Yhteistyömme on ollut sujuvaa ja tiivistä sekä päätöksiä olemme tehneet yksimielisesti. Olemme hyvin samantyyliisiä kirjoittajia sekä työn sisällöstä ja rungosta oli molemmilla mielessä samanlainen kuva jo alussa. Emme ole siis joutuneet puolin ja toisin tekemään suurempia kompromisseja. Suomalaista sekä kansainvälistä lähdeaineistoa olemme hyödyntäneet monipuolisesti, mutta kuitenkin valitsemalla ne oleellisimmat ja ajankohtaisimmat. Suomalaisten Venäjä- kuvaan ja venäläiseen kulttuuriin liittyen aineistoa löytyi joka puolelta, ja jo niiden suodattaminen oli työläs vaihe. Trans-Siperiasta, sen historiasta ja merkityksestä, löytyi aineistoa huomattavasti vähemmän. Tähän teoriaosuuteen ostimme varta vasten kirjoja, mutta muuten hyödynsimme pääasiallisesti kirjaston palveluita. Halusimme tuottaa työhömme persoonallista, mutta huolellista ja vakuuttavaa tekstiä.

Koko työprosessi aiheen rajauksesta lähdemerkintöihin on opettanut paljon organisointitaitoja, yhteistyötaitoja ja ajankohtaisen tiedon hakemista. Matkapäiväkirjan luominen on haastanut meitä myös valokuvaustekniikoiden maailmaan sekä kirjoittamaan helppolukuisesti, mutta mielenkiintoisesti jostakin omasta elämäntapahtumasta. Halusimme matkapäiväkirjassamme kokeilla myös kirjoitustyylin avulla hieman omien persoonallisuuksemme rajoja. Ennen kaikkea olemme oppineet kriittisyyttä, ja kyseenalaistamaan erilaisia tilanteita ja lähteitä. Olemme aikaisemmin kirjoittaneet opintuvuosien aikana useita erilaisia raportteja, mutta tätä työtä tehdessä, opimme tekemään raportista opinnäytetyön. Kuukausia kestäneen työstämisvaiheen aikana, koimme välillä vaikeuksia keskittyä luomaan olennaisinta ja haluamaamme tekstiä. Pidämme tätä ailahtelevaa motivaation käyrää kuitenkin luonnollisena asiana tällaisessa työssä. Olemme vuorotellen toinen toista kannustaneet takaisin työn tekoon. Olemme myös joutuneet muistuttamaan itseämme aika ajoin työn rajauksesta, ettei

aihe alkaisi liikaa rönsyilemään. Pääasiassa työ on ollut mielekästä ja antoisaa, ja päivät ovat rennoin mielin kuluneet työn parissa.

Opinnäytetyömme on haastanut meitä niin opiskelijoina, matkaajina sekä yksilöinä. Opiskelijoina ajattelempa, että olisimme ehkä voineet valita hieman yksinkertaisemman aiheen työllemme. Toisaalta taas uskomme, että juuri tämä aihe oli se, josta saimme eniten itse irti. On ollut myös haastavaa kirjoittaa tällaisesta toiminnallisesta opinnäytetyöstä, sillä valmiita vastaavanlaisia esimerkki töitä on harvassa. Teimme molemmat ensimmäistä kertaa elämässä opinnäytetyön sekä todellisen matkapäiväkirjan. Asetimme työllemme realistiset tavoitteet, ja onnistuimme tavoittamaan ne. Opimme sisällöllisesti paljon suomalaisten Venäjä -kuvasta, historiasta sekä Trans-Siperiasta. Etenimme työprosessissa työsuunnitelmamme mukaisesti, ja pysyimme aikataulussa. Emme muuttaisi työssämme mitään jälkeenpäin. Olemme tyytyväisiä monipuoliseen ja johdonmukaiseen kokonaisuuteen.

Matkaajina tämä työ ja matka ovat muuttaneet meitä paljon. Venäjä -matkan myötä olemme saaneet rohkeutta myös muita kulttuureja kohtaan. Seuraavien matkustuskohdeiden ei tarvitsekaan enää olla näitä tuttuja ja turvallisia niin kuin ennen. Pidämme merkittävänä asiana, että olemme päässeet näkemään ja tutustumaan vieraaseen kulttuuriin näinkin läheltä. Jo nyt huomaa, kuinka työelämässä kohtaa venäläisiä asiakkaita aivan erilailla kuin ennen tätä prosessia. Yksilöinä olemme saaneet vastuullisuutta ja oma-aloitteisuutta enemmän, mitä vaadittiinkin matkan aikana paljon. Uskomme, että työn mukana tullut käyttökelpoinen osaaminen ja tieto edesauttavat tulevaisuuden ammattiurallamme. Vaikka emme tekisikään tulevaisuudessa tämän työn vastaavia tehtäviä, on kokemuksemme kasvattanut meitä ihmisinä.



KUVA 33. Trans-Siperia ei jää viimeiseksi Venäjän matkakokemukseksi (Korkiakoski, Moilanen 2014-07.)

10 LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT

Bosrock, Mary M. Global Portal for Diplomats. [Viitattu 2014-08-05.] Saatavissa:

http://www.ediplomat.com/np/cultural_etiquette/ce_ru.htm

Dmitriev-Mámonov, A. I. & Zdsiárski, A. F. 1900. Guide To The Great Siberian Railway. Pietari: Artistic Printing Society.

Haywood, Anthony 2012. Trans-Siberian railway. Melbourne: Lonely Planet.

Karjalainen, Katariina 2014-10-12. Viettäisitkö lomastasi viikon ilman suihkua. Savon Sanomat. [Viitattu 2014-10-13.] Saatavissa: <http://www.savonsanomat.fi/uutiset/ulkomaat/viettaisitko-lomastasi-viikon-ilman-suihkua/1910271>

Korkiakoski, Karita ja Moilanen, Kari-Pekka 2014. Kuvat 1 – 5, 7- 33 [valokuva].

Kymenlaakson kauppakamari 2011-05-25. Logistiikka: Säilyykö Suomen suosio tavaravirtojen reittinä?. [Viitattu 2014-09-30.] Saatavissa:

http://jasentiedote.kymi.chamber.fi/index.php/jasentiedote_kymi/Kauppakamariasiaa/LOGISTIikka-Saailykoe-Suomen-suosio-tavaravirtojen-reittinae

Liukkonen, Leena 2013. Venäläiset tulevat! Mitä me heistä luulemme ja tiedämme. Helsinki: Siltala.

Lähialuematkat. Trans-Siperian, -Mongolian ja -Mantsurian junamatkat omatoimisesti. [Viitattu 2014-10-11.] Saatavissa: <http://www.lahialuematkat.fi/junamatkat/trans-siperia-trans-mongolia-ja-trans-mantsuria-junamatkat-omatoimisesti>

Merje, Marko, Sami, Risto, Janne, 2014-06-15. Kokemuksia Trans-Siperiasta [Haastattelu]. Helsinki.

Murray, John 1865. Handbook for Travellers in Russia, Poland and Finland. London.

Pallontallaajat 2013-10-30. Matkusta Venäjän halki Trans-Siperia –junalla. [Viitattu 2014-09-29.]

Saatavissa: <http://www.pallontallaajat.net/tietopakettit/interrail-faq/matkusta-venajan-halki-trans-siperia-junalla/>

Paranyushkin, Dmitry 2009-08-21. Introduction to the Trans-Siberian Railway. [Viitattu 2014-09-28.]

Saatavissa: <http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Intro.html>

Parvilahti, Unto. 1958. Berijan tarhat: Havaintoja ja muistikuvia Neuvostoliitosta vuosilta 1945-1954. Helsinki: Otavan Kirjapaino.

Putkonen, Janus 2012-12-26. Venäläisyys ja suomalaisuus puntarissa [Viitattu 2014-09-21.] Saatavissa: <http://www.verkkomedia.org/news.asp?mode=1&id=6203>

Russian Railways. *History*. [Viitattu 2014-10-13.] Saatavissa: http://eng.rzd.ru/static/public/en?STRUCTURE_ID=30

Salmela, Hannu ja Toivonen, Sirra ja Pekkala, Petri 2008. Tapaustutkimus kuljetusrasituksista Trans-Siperian radalla. [Viitattu 2014-09-30.] Saatavissa: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2008/T2435.pdf>

Seppänen, Esa 2010. Venäjä: vanha tuttu vaan niin vieras. Suomen naapurikuvan todet, luulot, harhat. Helsinki: Tammi.

Suomi-Venäjä Seura. Venäjä-tieto. [Viitattu 2014-09-20.] Saatavissa: <http://www.venajaseura.com/venaja-tieto>

Thomas, Bryn 2007. Trans-Siberian Handbook. Iso-Britannia: Trailblazer Publications.

Tieteenkuvailehti Historia 13/2010. Maaton armeija. Tieteenkuvailehti Historia [Viitattu 2014-10-09.] Helsinki: Bonnier Publications.

Trans Siberian Express. The Russian train experience. [Viitattu 2014-09-30.] Saatavissa: <http://www.transsiberianexpress.net/trans-siberian-railway-history.html>

Vihavainen, Timo 2012. Opas venäläisyyteen. Helsinki: Otava.

Vihavainen, Timo 2013. Ryssäviha: Venäjä- pelon historia. Helsinki: Minerva.

Vilkka, Hanna ja Airaksinen, Tiina 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Jyväskylä: Tammi.

Wolmar, Christian 2013. To The Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Railway. Lontoo: Atlantic Books Ltd.

Yatskewich, Irina 2011-01-01. The Trans-Siberian Railway– the longest railway in the world. [Viitattu 2014-09-30.] Saatavissa: <http://www.rgo.ru/en/article/trans-siberian-railway-longest-railway-world>

11 LIITE 1: SÄHKÖPOSTIHAASTATTELU TRANS-SIPERIAN KOKEMUKSISTA

Olemme Savonia ammattikorkeakoulun kolmannen vuoden restonomiopiskelijoita. Olemme teemässä opinnäytetyötä suomalaisten matkaajien suhtautumisesta venäläiseen kulttuuriin. Tätä varten teemme opintomatkan heinäkuussa halki Venäjän käyttäen Trans - Siperian juna yhteyttä. Olemme ensikertalaisia Venäjän matkaajia, ja toivoisimme saavamme matkan tehneiltä kokemuksista ja neuvoja.

Olisimme kiitollisia, mikäli haluaisitte osallistua opinnäytetyömme tekoon sekä jakaa omia muistelmianne sekä vinkkejänne kanssamme. Alla on suuntaa antavia kysymyksiä. Toivoisimme, että vastaisitte mielellään kesäkuun loppuun mennessä.

1. Ikänne?
2. Milloin matkustitte Trans-Siperialla?
3. Millä kielellä kommunikointte Venäjällä?
4. Oletteko käyneet Venäjällä ennen Trans-Siperia matkaa?
5. Mitkä olivat matkustusmotiivinne Trans-Siperialle?
6. Millaisia päällimmäisiä odotuksia/ennakkoluuloja teillä oli Venäjästä tai maan kulttuurista ennen matkaa?
7. Muuttuivatko ajatuksenne/asenteenne Venäjästä matkan jälkeen?
8. Mitkä olivat matkanne parhaimmat ja ikävimmät asiat?

Kiitos vastauksestanne!

Ystävällisin terveisin,

Karita Korhokoski ja Kari-Pekka Moilanen