

Vesijärvenajon 100-vuotishistoriaa juhlistetaan Moottoripyörämuseossa

Suomen vanhin maantiekilpailu osa lahtelaista urheilukulttuuria

Suomen Moottoripyörämuseolla ja lahtelaisella moottoriurheiluväellä on hyvä syy ja erinomaiset puitteet juhlavuoden viettoon. Paikallinen Moottori- ja Polkupyöräseura järjesti maamme ensimmäisen moottoripyörien maantieajon 28.6.1914. Reitti koostui Lahden ympäristökyliä halkoneista sorateistä ja kilpailukeskus oli perustettu Hevosystäväinseuran kilpa-ajoradalle, joka on toiminut lukuisten luotettavuusajojen ja maaratakilpailujen tukikohtana myös myöhempinä vuosikymmeninä.

Tsaarinaikaisessa Suomessa moottoripyöräkilpailuja oli järjestetty tiettävästi jo vuodesta 1904 alkaen, ainakin Oulunkylän kuoppaiseksi mainitulla raviradalla. Kilpailukulttuuri ei kuitenkaan aluksi roihahtanut liekkiin kovinkaan nopeasti. Tunnettu moottoriurheilun historioitsija **Helge Nygren** mainitsee kirjassaan *Miehiä – Moottoreita – Vauhtia*, ettei mm. Turussa järjestettäväksi kuulutettuihin ensimmäisiin moottoripyöräajoihin saatu lähtöviivalle ainuttakaan ajajaa.

Maassamme ei vielä tuolloin vuosisadan alun aikaan ollut täyttä tuhattakaan moottoripyörää, niiden hinnat olivat vain harvojen intomielisten tavoitettavissa. Huonokuntoiset tiet eivät juuri houkuttelleet ajamaan 100 kilometrin kilpailua pyörillä, joissa lähes ainoat joustavat elementit olivat satulan jousien lisäksi kuljettajan käsissä ja jaloissa. Ymmärrettävästi myös osaavista kilpailujen järjestäjistä oli pulaa.

Lahdessa ymmärrettiin yhteistyön voima. Vesijärven ajojen järjestelykoneistosta ei tämän kirjoittajalla ole kirjallista aineistoa, mutta näyttää ilmeiseltä, että maantiekilpailu saatiin kunniakkaasti vietyä läpi juoksu- ja pyöräilykilpailujen toimihenkilöiden tuella – näiden lajien kilpailut oli hienolla tavalla järjestetty Vesijärven kierron yhteyteen. Kisoista muodostuikin kohtalaisen huomattava tapahtuma juhlavine palkintojen jakoineen ja päätöstanssiaisineen.

Lehdistö vahvasti ajan hermolla

Rohkeutta ja erilaisten haasteiden kohtaamista vaativat ilmiöt vetivät lehdistöäkin puoleensa jo v. 1914. Lahtelainen Etelä-Suomen Sanomat kirjoitti 23.6. ja päivää ennen kilpailua sekä 30.6. Vesijärvenajosta aika-laisten mittapuun mukaan varsin kattavasti. Aina valpas Suomen Urheilulehti ja Helsingin Sanomat julkaisivat myös kilpailuista uutiset ja tulokset.

Kilpailun ennakkojutussa Etelä-Suomen Sanomat ja kilpailun puuhamiehet valistivat reitin varrella asuvia ja liikkuvia sen ajan vaaratilanteista seuraavasti: - Toivotaan, että yleisö ympäristössä myötävaikuttaisi siihen, etteivät ihmiset (etenkin lapset) ja eläimet olisi haittana kilpailuille. Tärkeätä oli luonnollisesti saada myös virkavalta riittävän vakuuttuneeksi siitä, ettei yleistä järjestystä ja turvallisuutta loukattu.

Mainittu Etelä-Suomen Sanomat julkaisi ennakolta myös Vesijärvenajon reittikuvauksen. `Kansallisena kutsuntakilpailuna` toteutettu ajo oli järjestäjien toimesta kuvattu 85km:n pituiseksi, mutta syystä tai toisesta matka muuttuikin 102km:ksi.

Reittikuvauksen mukaisesti kilpailu eteni mm. Kalliolan, Paimelan, Vesivehmaan, Vääksyn, Hillilän, Kurhilan, Putulan, Etolan, Kosken kirkonkylän, Huljalan, Kastarilan, Sairakkalan ja Vesalan kylien kautta kohti Lahden ravirataa, jossa maali sijaitsi.

Lampinen ja Rimminen kestävästi paineet

Ensimmäiseen Vesijärvenajoon starttasi kahdessa kilpailuluokassa kuusi ajajaa, joista neljä onnistui kiertämään reitin ympäri. Lahtelaisen E. Mantereen kohtaloksi koitui ajoa edeltänyt tapaturma, joka esti

osallistumisen. Kilpailuluokat määriteltiin tuolloin pyörien valmistajien ilmoittamien moottoreiden hevosvoimamäärien mukaan. Ilmoitetut määrät olivat kuitenkin laskennallisia, eikä niillä suinkaan tarkoitettu suoraan moottoreista tai takapyörästä mitattavissa olevia hevosvoimia.

Helsinkiläinen Oskari Lampinen selvitti raskaan kilpailureitin nopeimmin yli neljän hevosvoiman luokassa. Hänen ajakseen merkittiin 1 tunti 45 minuuttia 28,5 sekuntia. Lampinen saavutti voittonsa Rudge Multi-pyörällä, joka nimensä mukaisesti oli yksi aikakautensa monipuolisimmista ja luotettavimmista vauhtikoneista.

Toiseksi ajanut lahtelainen S. Aunio kilpaili Indianilla ja kolmanneksi sijoittunut helsinkiläinen J.E. Greijula puolestaan Douglasilla. Suomen Urheilulehden toimittaja raportoi kilpailusta, että Auniolta oli haljennut takapyörän kumi 9km ennen maalia.

Alle neljän hevosvoiman luokassa maaliin asti selviytyi Indianillaan ainoastaan V. Rimminen Lahdesta ajalla 1.52.45,5. Rimmisen pyörästä oli Kosken kirkon tienoilla pudonnut toinen pedali, jolloin aikaa pyörän korjaamiseen oli tarveltynt useita minuutteja.

Rimmisen kilpatovereista joutuivat ensimmäisen Vesijärvenajonsa keskeyttämään E. Elomaa Helsingistä ja E. Lampinen Porvoosta. Elomaan pyörä syttyi jostain syystä palamaan ja Lampisen takapyörästä halkesi kumi, kaiken kukkuraksi pyörästä katkesi vielä bentsiiniputkikin.

Maantieajoista luotettavuusajoon ja enduroon

Palava urheiluinnostus, seikkailunhalu ja luja luottamus talkootyöhön olivat luonnollisesti välttämättömiä edellytyksiä moottoriturheilutoiminnan käynnistämisvaiheessa -eivät kuitenkaan aina riittäviä edellytyksiä. Kilpailujen järjestäminen oli vuosisadan alkupuolella enemmän tai vähemmän satunnaista. Käydyt sodat ja niihin liittyvät pulavuodet katkaisivat normaaliolosuhteet, kun miehiä tai naisia tarvittiin muualle kuin moottoripyörän satulaan kilpaa ajamaan.

Myös Vesijärvenajo on kokenut monet muodonmuutokset, vaikka kilpailureitti onkin kautta vuosikymmenten onnistuttu sommittelemaan Lahteen ja sen ympäristökuntiin.

Maantiekilpailuissa ja osittain 1960- ja 1970 -lukujen luotettavuusajoissakin kilpailijat taistelivat vaikeita olosuhteita, toisiaan ja aikaa vastaan pyrkien ehtimään aikatarkastusasemille tietyillä minuuttilukemilla, jotka ratamestari oli määrittänyt. Vaikeusastekertointa nostivat luonnollisesti myös lukemattomat pyörän tekniikan murheet.

Uusi lehti kääntyi luotettavuusajojen historiassa Suomessakin tultaessa 1970-luvun loppupuolelle. Kilpailujen järjestäjät taipuivat helpottamaan reittejä ja jättivät pahimmat soiden ylitykset, mutahaudat ja kivikkokannikot pois lumettoman ajan koitoksista. Tämä tapahtui osittain siitä yksinkertaisesta syystä, että merkittävä osa etenkin kokemattomista kuljettajista alkoi riittävän monta kertaa keskeytettyään vieroksua koko lajia.

Edessä oli nopea muutos miltei toiseen äärimmäisyyteen. Helpotetut reitit, pyörien ajo-ominaisuuksien huima kehitys ja ajanoton muuttaminen sekuntien tarkkuudelle merkitsivät siirtymistä luotettavuusajoista rajumpien nopeuksien enduroon, joka oli ollut valtasuuntauksena Euroopassa jo selvästi aiemmin. Suomessa kilpailujen osanottajamäärät lähtivät samalla nopeaan kasvuun.

Vesijärvenajo on saanut kunnian toimia kansainvälisten arvokisojen näyttämönä, kun Salpausselän Moottorikerho isännöi EM-enduroa vv. 1985-86.

Viimeisimpinä vuosina Vesijärvenajo on käyty mielenkiintoisena parikilpailuna. Laji on samalla ottanut askeleen pois korvesta yleisöystävällisempään suuntaan, erikoiskokeiden näyttämöksi tuntuvat hyvin sopivan Salpausselän harjun maastot pujottelurinteineen ja kiemuraisine polkuineen.

Kunnianosoitus mantsamiehille

Suomen Moottoripyörämuseo on koonnut Vesijärven rantaan Lahteen tunnelmapaloja niin 100-vuotiaasta Vesijärvenajosta kuin hieman nuoremasta Päijänneajostakin. Ensimmäinen Päijänneajohan kilpailtiin v.1927. Artturi Blomqvistin voittoisa Päijänne- pyörä, sivuvaunullinen Harley Davidson, on sitkeän entistämisuurastuksen läpikäytyään löytänyt tiensä museon kokoelmiin.

Näyttelyllään museo tekee kunniaa niin vahattujen öljykangaspukujen ja Barbour- ja Belstaff-ajan maantie- ajajille kuin nykyajan motocross- tamineisiin sonnustautuneille endurokuljettajillekin. Näyttely on suurelta osaltaan lahtelaisen Jari Huovisen ideoima ja toteuttama. Huovinen on tehnyt pitkän ja merkittävän päivätyön historiallisesti arvokkaiden moottoripyörien entistäjänä ja kulttuurin tallentajana.

Museossa voi ajan patinoimissa muistoissaan kohdata esimerkiksi Pertti Kärhän, Olavi Hokkasen ja Keijo Benjaminssonin ajan Six Days- Jawan, nykyisin kovin halutun peltitankki- Pentonin tai maailman parhaan enduromiehen Juha Salmisen ensimmäisen maailmanmestaruuden tuoneen KTM 125- pyörän.

Museovieraalla on tilaisuus ihailia myös kuusinkertaisen Päijänne- voittajan Heikki Timosen 300- kuutioista KTM- pyörää, jolla voitoista viimeisin heltisi v. 2010. Salmisen ja Timosen polkuohjukset edustavat osaltaan jo Vesijärvenajon ja Päijänneajon nykyaikaa, vaikka kevyet ja hyväkäyttöiset nelitahtipyörät ovatkin ottaneet merkittävän osansa huippukuljettajien työkaluina.

Vesijärvenajon 100- vuotista historiaa komistamaan on museon ja Salpausselän sekä Asikkalan Moottorikerhojen toimesta valmisteilla myös classic- enduro-pyörille tarkoitettu juhla-ajo. Tapahtuman yksi erikoiskokeista ajetaan Suomen Moottoripyörämuseon lähituntumassa ja ajankohdaksi on sovittu 13. syyskuuta 2014. Osallistua voivat museoikäisten ja vähän uudempienkin maastomoottoripyörien kuljettajat.

Raimo Ekman