

Ville Laamanen

Itämeren Ystävyysajo suomalaisen urheilun suurtahtumana (ref.)

Vaikka kilpapyöräilyä aktiivisesti seuraavien penkkiurheilijoiden joukko kasvaa Suomessa jatkuvasti, jää laji urheilun uutisoinnissa edelleen marginaaliin. Kesän kynnyksellä 20 vuotta sitten kansainvälisen tason maantiepyöräily nousi kuitenkin niin suomalaisten päivälehtien urheiluosastojen etusivuille kuin yleisradion tv-lähetyksiin. Suomalaisten ja neuvostoliittolaisten vuosina 1986–1989 yhdessä järjestämä Itämeren Ystävyysajo on monella tavalla ainutlaatuinen luku suomalaisen urheilun historiassa.

Kylmän sodan osapuolia yhdistävänä urheilutapahtumana Ystävyysajo (kansainväliseltä nimeltään Baltic Sea Friendship Race) oli aikanaan myös kansainvälisesti poikkeuksellinen hanke. Kyseessä oli ensimmäinen kerta, kun yhdessä ja samassa etappikilpailussa ajettiin osuuksia Eurooppaa poliittisesti kahtia jakaneen rautaesiripun molemmin puolin. Kilpapyöräilyn yhdysvaltalainen pioneeri, ensimmäistä ”Baltikia” kilpakaravaanin mukana seurannut Michael Aisner kirjoitti pian vierailunsa jälkeen, että ajon käynnistyessä prologiosuudella Turun satamasta Kauppatorille 29.5.1986 tehtiin kansainvälistä pyöräilyhistoriaa¹.

Turun ystävyyskaupungissa Leningradissa kuusi päivää ja lähes tuhat kilometriä myöhemmin ajettu korttelietappi päätti kilpailun, jonka reitti oli kulkenut Suomen puolella Hyvinkään, Vantaan, Helsingin ja Lahden

kautta Imatraan. Suomen ja Neuvostoliiton välisen rajan ylitys tapahtui etappien välillä 2.6. ennen Viipurin kaduilla samana iltapäivänä ajettua kortteliosuutta. Tämän jälkeen ohjelmaan kuului päätösetapin lisäksi vielä maantieosuus Viipurista Leningradiin. Osallistujia vuoden 1986 Ystävyysajossa oli 88 yhteensä yhdestätoista eri maasta.²

Seuraavien kolmen vuoden kuluessa kilpailu laajeni niin pituudeltaan kuin osallistujamäärältään. Suurimmilleen se kasvoi vuonna 1988, jolloin mukana oli 20 kuusimiehistä joukkuetta. Kilpailun kestoa puolestaan pidennettiin viikon mittaisesta 9-päiväiseksi jo vuonna 1987, jonka jälkeen reitin pituus vaihteli 1200 kilometrin molemmin puolin. Vuosina 1986 ja 1988 Ystävyysajon lähtöpaikkana oli Turku, ja maaliin tultiin Leningradissa. Vuosina 1987 ja 1989 lähtö tapahtui Leningradissa, ja kilpailu päättyi Turkuun. Palkintorahojen kokonaissumma oli vuosittain noin 130 000 markkaa, joista kokonaiskilpailun voittaja sai 10 000. Osa etapikohtaisista palkinnoista oli vuodesta riippuen myös kilpailun sponsoreilta saatuja tavarapalkintoja.³

Ajatus idän ja lännen yhteistyöstä

Itämeren Ystävyysajajo sai alkunsa kansainvälisen amatööripyöräilyliiton FIAC:n johtoon kuuluvien kahden henkilön yhteisestä suunnitelmasta. FIAC:n puheenjohtajan Valeri Sysojevin ja varapuheenjohtajan, vuonna 2002 edesmenneen turkulaisen Simo Klimscheffskijn ajatus itää ja länttä yhdistävästä kilpailusta nousi ensi kerran keskustelunaiheeksi ilmeisesti vuosien 1983 ja 1984 vaihteessa. Neuvostoliiton puolelta kilpailun teemaksi ehdotettiin ensin "rauhaa" Itä-Euroopan maissa ajettavan Rauhanajon tapaan, mutta sosialistisessa liturgiassa vahvasti kuluneen käsitteen sijasta päädyttiin suomalaisille paremmin sopivana kompromissiratkaisuna "ystävyyteen".⁴

Hankkeen käytännön valmistelut aloitettiin, ja pääosa niistä, samoin kuin vastuu rahoituksen hankkimisesta, tuli suomalaisten järjestäjien tehtäväksi. Klimscheffskij, joka toimi 1980-luvun loppupuolella myös Turun kaupunginhallituksen puheenjohtajana, hyödynsi tehokkaasti yhteyksiään suomalaiseen liike-elämään ja politiikkaan. Sponsoreiksi saatiin ruotsalainen Volvo sekä suuria suomalaisyrityksiä, joilla oli liiketoimintaa Neu-

vostoliitossa. Volvon panos kilpailun käytännön toteutuksen kannalta oli merkittävä, sillä yhtiö antoi kilpakaravaanin käyttöön vuosittain 40 autoa suoraan Hangon tehtailta. Keskeinen tukija oli myös Wärtsilä, jonka Turun yksikön palveluksessa työskenteli useita Itämeren Ystävyysajon organisaatioon kuuluneita henkilöitä, mukaan lukien kilpailun johtajaksi nimitetty Henry Sundberg ja pääsihteerin tittelillä ajojen taloudesta kaikkina neljänä vuonna vastannut Paavo Glumoff. Suomen Pyöräilyunioni nimesi Turun Urheiluliiton hankkeen vastuulliseksi suomalaiseksi järjestäjäosapuoleksi.⁵

Kilpailureitin hahmottelu alkoi jo varhain. Aluksi selviteltiin mahdollisuutta saada muitakin Itämeren ystävyyskaupunkeja mukaan, mutta kävi ilmi, että tämä olisi paisuttanut reittiä liikaa⁶. Kun lähtö- ja maali-kaupungit Turku ja Leningrad olivat varmistuneet, suomalaiset päättivät hyödyntää Ruotsin suurinta etappikilpailua Postgirot Openia esikuvana käytännön järjestelyissä. Sundberg ja Ystävyysajojen liikennejärjestelyistä vastannut komisario Matti Krats tekivät vuonna 1985 ”oppimarkan” Ruotsiin.⁷ Huoollisen valmistautumisen seurauksena Suomen olosuhteissa poikkeuksellisen laajat liikenteen rajoitukset saatiin toteutettua onnistuneesti, ja ne saivat runsaasti kiitosta päivälehtien palstoilla.

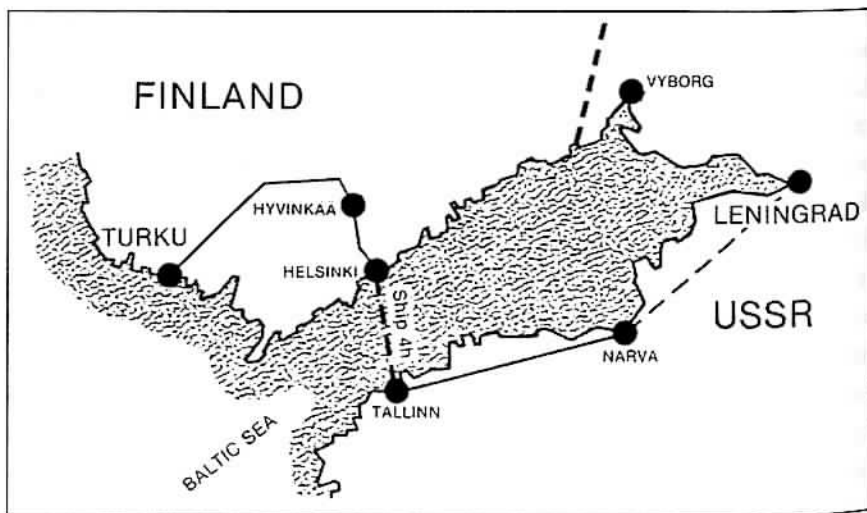
Vaikka Ystävyysajajo oli suomalais-neuvostoliittolainen yhteistyöhanke, osapuolten vastuulla olevat tehtävät poikkesivat huomattavasti toisistaan. Kilpailun kokonaisbudjetti vaihteli vuosittain 2–2,5 miljoonan markan välillä, ja suomalaisten keräämän sponsorirahan osuus tästä summasta oli noin kolme neljäsosaa. Neuvostoliitossa organisointi säilytettiin Leningradin urheilukomitealle, joka vastasi omassa maassaan ajettujen etappien liikennejärjestelyistä ja kustannuksista, kuten hotelleista, ruokahuollosta ja kilpakaravaanin polttoaineista. Koska molemmat osapuolet hoitivat osuutensa itsenäisesti ja Leningradista saadut etukäteistiedot olivat osin hataria, suomalaisia järjestäjiä vaivasi osittainen epätietoisuus tulevasta ennen ensimmäisiä Neuvostoliiton puolella ajettuja etappeja. Niiden aikana kuitenkin ilmeni, että järjestelyt oli hoidettu hyvin.⁸ Suurimmillaan Neuvostoliiton organisoituvastuu oli kolmannessa Ystävyysajossa vuonna 1988, sillä tuolloin yhteensä kymmenestä osuudesta vain ensimmäiset kolme ajettiin Suomessa.

Ensimmäisen Ystävyysajon valmistelut kestivät noin kaksi vuotta.⁹ Kilpailu sai heti ensimmäisenä vuotenaan FIAC:n miesten kilpailukalenterissa A-kategorian luokituksen. Se tarkoitti kansainvälisen arvostuksen

vastapainona muun muassa sitä, että joukkueille oli maksettava niiden osallistumiskustannukset lentolippuja myöten. Ensimmäisen, menestyksekkäästi sujuneen vuoden jälkeen Ystävyysajon asema kalenterissa vakiinutettiin ja se nostettiin kaikkein korkeimpaan ”kunnialuokitukseen”, HC-kategoriaan. Vaikka arvonnousun tuomat käytännön muutokset eivät olleet kovin suuria kilpailun pituuden ja osallistujamäärän hienoisen kasvun lisäksi, kategorialuokitus nosti Ystävyysajon kahden suurimman eurooppalaisen amatöörikilpailun, Rauhanajon ja Ranskan Tour de l’Avenirin rinnalle.¹⁰ Kaikki kolme kilpailua olivat avoinna sekä sosialististen että ei-sosialististen maiden maajoukkueille.

Uusia maita mukaan

Itämeren Ystävyysajo on jäänyt historiaan ainutlaatuisena urheilutapahtumana niin suomalaisessa kuin kansainvälisessä mittakaavassa. Jo sen poliittinen merkitys urheilullisena ”siltana” itä- ja länsiblokkien välillä oli



Itämeren Ystävyysajon reitti vuodelta 1988, jolloin vain kaksi etappia Suomessa ja yksi Virossa ajettiin maantieosuuksina. Loput olivat aika-ajojen lisäksi korttelietappeja Tallinnassa, Pietarhovissa ja Leningradissa. Kilpailun kokonaispituus oli 1 118 kilometriä. (Turun Urheiluliitto)

poikkeuksellinen. Vähintään yhtä huomionarvoista on silti myös se, kuinka menestyksekkäästi suomalaiset järjestäjät onnistuivat osaltaan toteuttamaan korkeimman kansainvälisen kategorian kilpailun. Kilpapyöräilykulttuuri oli ja on edelleen Suomessa heikommassa asemassa kuin esimerkiksi muissa Pohjoismaissa niin taloudellisten kriteerien kuin urheilija- ja katsojamäärien perusteella mitattuna. Vaikka Suomessa oli aiemminkin järjestetty etappiajoja, Ystävyysajo oli maassamme ennennäkemättömän suuri pyöräilytapahtuma.

Ystävyysajojen organisaatio ja toteuttamistapa pysyivät kilpailun kaikkina neljänä vuotena hyvin samanlaisina, mutta niin reitin kuin osallistuvien joukkueiden valinnassa tapahtui myös merkittäviä muutoksia. Vuosina 1988 ja 1989 kilpailu laajennettiin Etelä-Suomen ja Leningradin alueen ulkopuolelle siten, että etappeja järjestettiin myös Virossa, jolloin Narvan ja Tallinnan kaupungit olivat ajon näyttämönä kolmen päivän ajan.¹¹ Laajennuksen myötä Viro sai kilpailuun oman hyvin menestyneen joukkueen.

Suurimpaan saavutukseensa virolaiset ylsivät jo ensimmäisellä maassaan ajettulla osuudella 30.5.1988, kun riehakkaan kotiyleisön suosikit Riho Suun ja Toomas Kirsipuu ajoivat kaksoisvoittoon Tallinnan Mustamäen kortteliradalla. Vaikka Viro oli tuolloin vielä neuvostotasavalta, sen joukkue kilpaili ajoissa omassa sinivalkoisessa ajoasussaan. Korkean profiilin kansainvälisen pyöräkilpailun vierailun Virossa voikin perustellusti nähdä yhtenä niistä kansallistunteen kanavoitumisväylistä, jotka 1980-luvun lopulla johtivat maan itsenäistymiseen. Mustamäen etapilla yleisön joukossa liehuneet sini-valko-mustat banderollit sekä kaksi maalipaikalle tuotua, vielä tuolloin pannassa ollutta samanväristä lippua huomioitiin näkyvästi myös suomalaisessa lehdistössä, ja päivä on jäänyt vahvasti myös suomalaisten mukana olleiden mieleen. Huomionarvoista oli, että viranomaiset – ilmeisesti väkijoukon reaktioista huolestuneina – takavarikoivat maalipaikalla olleista lipuista vain toisen.¹²

Vuoden 1988 kilpailu oli erityistapaus Ystävyysajojen historiassa myös siinä mielessä, että osallistujajoukko oli tuona vuonna poikkeuksellisen kansainvälinen. Kaikki maanosat Etelä-Amerikkaa lukuun ottamatta olivat edustettuina seitsemäntoista osallistuneen kansakunnan joukossa. Isäntämailla oli kolme kuusimiehistä joukkuetta kummallakin, tosin Neuvostoliiton osalta yksi niistä oli Viron joukkue. Muut eurooppalaiset osal-

listujamaat olivat Ruotsi, Tanska, Norja, Italia, Hollanti, Tshekkoslovakia, Itä-Saksa ja Puola. Euroopan ulkopuolelta tulevista joukkueista huomattavin oli Yhdysvallat, joka osallistui kilpailuun joka vuosi. Vaikka Yhdysvallat lähetti ajoihin nuoria, kokemattomia pyöräilijöitä, osallistumisen poliittinen merkitys oli molemmille järjestäjämaille suuri. Itse asiassa yksi kilpailun toteutumisen ehdoista, jotka Sysojev Klimscheffskijlle asetti, oli tietävästi USA:n joukkueen saaminen mukaan.¹³ Näin kilpailun saattoi uskottavasti profiloitua ”ystävyyssajona”.

Kabinettisopimukset lajia edistämässä

Pisimmän kilpailumatkan teki Australian joukkue, joka osallistui Ystävyysajoon vuonna 1989. Kaukaa saapuneiden joukossa oli vielä eksootisempiakin maita, joiden osallistumisesta voi nykypäivän näkökulmasta pitää huomion arvoisena. Lajikulttuuriltaan vahvojen ”perinteisten pyöräilymaiden” rinnalla vuoden 1988 kilpailussa nähtiin uusina tulokkaina Kiinan, Intian, Irakin ja Norsunluurannikon joukkueet. Näissä maissa kansainvälisen tason kilpapyöräily oli – ja on Kiinaa lukuun ottamatta edelleen – vasta kehityksensä alkutaipaleella. Tällaisille joukkueille Ystävyysajo oli erityisen arvokas tilaisuus kokemuksen kartuttamiseksi.

Juuri näiden nimenomaisten maiden valikoitumiselle mukaan on useampia eri syitä. Yhtenä FIAC:n neljästä varapuheenjohtajasta toimineen Klimscheffskijn suhteet eri maiden edustajiin amatööripööräilyliiton sisällä ovat varmasti osaltaan painaneet vaakakupissa kutsuja jaettaessa. FIAC:n puheenjohtajiston vaalit järjestettiin neljän vuoden välein, ja kutsu korkean tason kilpailuun toimi epäilemättä keinona kuitata vanhoja vastapalveluksia ja saada uusia kannattajia. Usein kutsu myös poiki suomalaisille joukkueille tärkeitä vastavierailuja esimerkiksi Hollantiin.¹⁴ Koska A/HC-kategorian kilpailuun osallistumisesta ei aiheutunut joukkueille ylimääräisiä kustannuksia, voi olettaa, ettei tarjokkaista ollut pulaa. Näin ”järjestelytoimikunnan puheenjohtajan” tittelillä kilpailuorganisaatiossa toimineella Klimscheffskijllä oli hyvät mahdollisuudet valita osallistujamaat harkintansa mukaan. Toisaalta Ystävyysajo osui FIAC:n kalenterissa päällekkäin muutaman muun suuren kilpailun, kuten Ison-

Britannian Maitoajon kanssa. Tämä todennäköisesti vaikutti siihen, ettei Ystävyysajoon koskaan osallistunut yhtään brittiläistä joukkuetta.

Olivatpa "pyöräilyn kehitysmaiden" kutsumisen syyt lopulta mitä hyvänsä, ratkaisua voi pitää lajikulttuurin kannalta edistyksellisenä tekona. Kansainvälinen pyöräilyunioni UCI¹⁵ on vasta viime vuosina ryhtynyt toden teolla toimimaan sen puolesta, että voimakkaasti Eurooppa- ja nyttemmin myös Amerikka-keskeinen laji saisi vahvemman jalansijan muuallakin maailmassa. Tässä mielessä Ystävyysajo oli aikaansa edellä oleva pyöräilytapahtuma.

Värikäs osallistujajoukko

Itämeren Ystävyysajojen joukkueista vahvimmat edustivat aikansa kansainvälistä huipputasoa. Selvästi heikompien pyöräilymaiden mukana olo aiheutti tästä syystä järjestäjille jonkin verran käytännön ongelmia.

Kansainvälinen kilpailijajoukko odottamassa ensimmäisen etapin alkua Turun Kauppatorilla 28.5.1988. Etualalla Suomen joukkueiden pyöräilijöitä. (Turun Sanomat)

Muutammat joukkueista eivät pysyneet pääjoukon vauhdissa, ja esimerkiksi Intian joukkue keskeytti vuoden 1988 kilpailun jo ensimmäisellä etapilla Turusta Hyvinkäälle. Järjestäjät päättivät kuitenkin antaa heikkotasoisten joukkueiden jatkaa kilpailussa ja kuljettivat vauhdista pudonneita pyöräilijöitä linja-autoilla maalikaupunkeihin, joissa näiden annettiin olosuhteiden salliessa osallistua korttelikierroksiin. Virallista sijoitusta tällaiset kilpailijat eivät luonnollisesti enää saaneet.¹⁶ Tilannetta kuvaa hyvin ensimmäisen etapin tapahtumista raportoinut *Turun Sanomien* kirjoitus, jossa todetaan Intian ja Irakin olleen kilpailussa mukana ”kehitysyhteistyön merkeissä”.¹⁷

Vaikka heikkotasoisimmat joukkueet aiheuttivat suuressa pyöräilijäryhmässä kolareita ja muita harmejä, toisaalta käytännössä ammattilaistasoa olleet Neuvostoliiton ja Itä-Saksan huippujoukkueet tarjosivat osallistujille korkeimman mahdollisen urheilullisen haasteen¹⁸. Varsinkin useimmille suomalaispyöräilijöille Ystävyysajo oli kauden päätavoite. Suurvaltapoliittisen blokkijaon läntiseen puoleen kuuluvista maista tulleille pyöräilijöille puolestaan tarjoutui harvinainen tilaisuus päästä kilpailemaan Neuvostoliitossa. Vuonna 1988 Leningradin alueella ajettiin kolme etappia: kortteliosuus Viipurissa, maantieosuus Viipurista Leningradiin ja päätösetappi Leningradin keskustassa. Yleisömäärät etenkin Leningradissa olivat suuria ja järjestelyt sujuivat pääasiassa ongelmitta. Hankaluuksia aiheuttivat lähinnä teiden ja katujen epätasaisuudesta johtuneet lukuisat rengasrikot.¹⁹

Ystävyysajoissa menestyneissä Itä-Euroopan maiden joukkueissa oli useita sellaisia pyöräilijöitä, jotka 1990-luvun taitteessa siirtyivät ammattilaisiksi ja saavuttivat myöhemmin urallaan todellisia suurvoittoja.²⁰ Esimerkiksi ”Tashkentin pikajunana” tunnettu Uzbekistanin Djamoldin Abdujarov, joka myöhemmin voitti Ranskan ympäriajossa yhteensä 9 etappia sekä kolmesti pistekilpailun vihreän paidan, otti Ystävyysajoissa vuosina 1987 ja 1988 nimiinsä 6 etappivoittoa. Tulevien kuuluisuuksien joukkoon kuuluivat muiden muassa myös vuoden 1996 Italian ympäriajon voittaja Pavel Tonkov, vuoden 2004 Flanderin ympäriajon voittaja Steffen Wesemann ja Viron menestyksekkäin ammattilaispyöräilijä Jaan Kirsipuu. Osallistujista kansainvälisesti tunnetuin on viipurilainen Vjatcheslav Jekimov, joka vuonna 1988 oli voittanut toisen uransa kahdesta olympiakultamitalista.

*Vuoden 1988 prologin voittaja Francisco "Frankie" Andreu palkintosuksiansa kanssa ennen Turusta Hyvinkäälle kulkevan ensimmäisen etapin alkua.
(Turun Sanomat)*

Neuvostoliiton joukkueet hallitsivat Ystävyysajoa vuodesta toiseen. Mihail Sveshnikov voitti kokonaiskilpailun vuonna 1986, ja seuraavina kolmena vuonna voitto ajettiin Neuvostoliiton ykkösjoukkueen kapteenille Asiat Saitoville. Vakuuttavin näyttö punapaitaisten joukkueiden ylivoimasta saatiin ensimmäisenä kilpailuvuonna, kun Lahdesta Imatralle ajettulla neljännellä etapilla seitsemän pyöräilijää Neuvostoliiton joukkueista repi pääjoukkoon yli kymmenen minuutin eron. Mukaan irtiottoon päästettiin vain Itä-Euroopan maiden ajajia: kaksi puolalaista, yksi tshekkoslovakialainen ja kaksi itäsaksalaista.²¹

Neuvostoliiton ylivoima oli suurimmillaan juuri ensimmäisessä Ystävyysajossa, jonka jälkeen muut joukkueet eivät enää antaneet sille mahdollisuutta yhtä ratkaiseviin iskuihin. Yksittäisiä etappivoittoja merkittiin vuosina 1986–1989 yhteensä yhdeksää eri maata edustavien kilpailijoiden nimiin. Nämä maat olivat Neuvostoliitto (23 voittoa), DDR (4), Norja (2), Ruotsi (2), Viro (2), Yhdysvallat (2), Kanada (1), Puola (1) ja Suomi (1). Ainoa suomalaisvoitto tuli parhaalla mahdollisella hetkellä, sillä Ystävyysajojen historiaan kilpailun ensimmäiseksi osuudeksi jääneen Turun prologin 29.5.1986 otti nimiinsä ennakkopaineet hyvin kestänyt hyvin-kääläinen Kari Myyryläinen. Saman vuoden syksyllä Myyryläisestä tuli ensimmäinen suomalainen ammattilaismaantiepyöräilijä.²²

Ei enää tänä päivänä

Itämeren Ystävyysajo olisi tuskin toteutunut ilman otollisia poliittisia olosuhteita. Kilpailu järjestettiin oikeaan aikaan, sillä Gorbatshovin ajan Neuvostoliiton avoimuus- ja liennytysspolitiikka varmasti auttoi Klimesheffskijn organisaatiota saamaan taakseen niin suomalaisten poliitikkojen kuin sponsoreina toimineiden suuryhtiöiden tuen. Myös YK:n julistama rauhan teemavuosi osui sopivasti vuodelle 1986. Kilpailun ”kunnia-toimikuntaan” kuului suuri osa Suomen poliittista eliittiä valtioneuvoston enemmistö mukaan lukien. ”Ystävyyspolitiikka” luonnollisesti näkyi myös julkisuuskuvassa, ja kilpailun esittelykirjasiin painetut säännöt alkoivat vuodesta toiseen seuraavalla julistuksella: ”Baltic Sea Friendship Race -kilpailun tehtävänä on urheilun keinoin vahvistaa rauhaa ja ystävyyttä kaikkialla maailmassa ja erityisesti Itämerenmaiden alueella”.²³

Klimscheffskijn ja Sysojevin hanke oli neljässä vuodessa osoittanut olevansa siihen uhratun työn arvoinen. Monet epäilijät oli yllätetty positiivisesti ja vastoinkäymisistä – kuten vain kuukautta ennen ensimmäistä Ystävyysajoa tapahtuneesta, muutamien länsimaisten joukkueiden osallistumisen vaakalaudalle saattaneesta Tshernobylin ydinonnettomuudesta – oli selvitty²⁴. Lopulta ei-urheilulliset syyt ratkaisivat kilpailun kohtalon. Vaikka kaikki toteutuneet Ystävyysajot olivat onnistuneet järjestelyiltään hyvin, Neuvostoliiton kasvava taloudellinen ja poliittinen epävakaus karkotti sponsorit neljän vuoden jälkeen. Rahahuolet olivat aiheuttaneet kilpailuorganisaatiolle huolta jo vuoden 1988 kilpailun jälkeen, ja syksyllä 1989 suomalaisjärjestäjät joutuivat viimein toteamaan, ettei kilpailun järjestämisen seuraavana keväänä ollut enää mahdollista.²⁵

Ystävyysajo oli suomalaisen urheilun suur tapahtuma laajemminkin kuin vain pyöräilyn mittakaavassa. Myös kilpailun medianäkyvyys oli maassamme poikkeuksellisen suurta. Suuret suomalaiset päivälehdet uu-

Norsunluurannikko oli vuoden 1988 kilpailun väriläiskiiä, vaikka sen edustajilla ei ollutkaan asiaa kärkisijoille. Joukkueen osallistuminen oli vaakalaudalla, sillä Moskovassa oli noustu väärään koneeseen ja päädytty Helsingin sijasta Pariisiin. (Turun Sanomat)

tisoivat tapahtumasta näyttävästi urheilusivuillaan, ja tv-katsojat saattoivat seurata kilpailua parhaaseen katselu-aikaan. Osin suorina lähetyksinä näytettyjen etappien kuvaa välitettiin paitsi maan tasalta, myös kahdesta helikopterista, mikä on suomalaisessa pyöräilyssä edelleen ainutlaatuisia.²⁶ Vaikka laji ei kaikille suomalaisille kovin tuttu ollutkaan, yleisö innostui seuraamaan kilpailua. Ajoon kaikkina neljänä vuotena osallistunut turkulainen Jyrki Terävuori on maininnut, että varsinkin kiripisteistä ahkerasti taistellut Jari Vola nousi kotiyleisön sankariksi.²⁷

Ratkaisevin edellytys sille, että Ystävyysajot pystyttiin toteuttamaan neljänä peräkkäisenä vuotena, oli asialleen omistautunut organisaatio. Suomalaiset ja neuvostoliittolaiset osapuolet hoitivat osuutensa järjestelyistä itsenäisesti ja varmasti erilaisin keinoin ja resurssein. Tässä artikkelissa ajoa on tarkasteltu suomalaisesta näkökulmasta, josta katsoen keskeiseksi nousee varsinkin Simo Klimeschffskijn henkilökohtainen panos kilpailun esivalmisteluissa. Kilpailun johtajana toiminut Sundberg on painottanut, että Klimeschffskijn ansioita olivat yhtä lailla pyöräilyyn liittyvä osaaminen kuin suhteet lajin ulkopuolelle.

Vaikka Ystävyysajojen budjetti oli mittava, myös kustannukset nousivat niin suuriksi, että palkattu kilpailuorganisaatio jouduttiin pitämään vuodesta toiseen pienenä. Suuri vapaaehtoisten toimitsijoiden ja muiden henkilöiden joukko oli ratkaisevassa asemassa kilpailun sujuvan kulun kannalta. Ystävyysajot ovat jääneet historiaan järjestäjien voimannäyttönä senkin vuoksi, että paikalliset pyöräilyseurat etappien varrella tekivät suuren työn tapahtuman hyväksi.²⁸

Ystävyysajon suuruusluokkaa olevaa kilpailua on vaikea kuvitella järjestettävän tänä päivänä. Ajojen myötä syntyneet henkilöiden ja organisaatioiden suhteet Suomesta Viroon ja Venäjälle ovat suomalaisjärjestäjien mukaan säilyneet pääosin hyvinä, mutta toisaalta aikaa on kulunut runsaasti. Venäjän poliittiset muutokset ovat vaikuttaneet sikäläiseen pyöräilyorganisaatioon omalla tavallaan ja toisaalta osa keskeisistä henkilöistä – Simo Klimeschffskij mukaan lukien – on edesmennyt. Vaikka Ystävyysajojen perintöä voitaisiin uudessa kilpailussa hyödyntää, olisi valmistelu suurelta osin aloitettava alusta.²⁹ Samalla on huomioitava, että pyöräilyn julkisuuskuva viime vuosina rasittanut doping hankaloittaa sponsorirahan hankkimista lajille kaikkialla maailmassa. Toiveet vastaavanlaisen tapahtuman saamiseksi ovat toki säilyneet niin Ystävyysajojen

järjestäjien kuin pyöräilyä seuraavan suomalaisyleisön parissa, mutta edellytykset hankkeelle ovat toistaiseksi puuttuneet.

Itämeren Ystävyysajot ovat jo hyvän aikaa sitten muuttuneet keväästä suurkilpailusta merkittäväksi, vaikkakin osin unohdetuksi vaiheeksi suomalaisen urheilun historiaa. Omana aikanaan ne olivat uran kohokoh- ta usealle suomalaispyöräilijälle ja monella tavoin ainutlaatuinen kokemus kilpailun kirjavalle kansainväliselle osallistujajoukko.

Lähdeviitteet

- 1 Michael Aisner, "Made in the USSR and Finland. Dandelion-lined debut for the Baltic Sea Friendship Race". Julkaisussa *Winning: Bicycle racing illustrated*, Off-press: Allentown, PA, USA 1986, s. 48. Valitettavasti TuUL:n leikekokoelmas- sa olevasta artikkelista ei selviä, missä *Winning*-lehden vuoden 1986 numerossa tämä 5-sivuinen kirjoitus on ilmestynyt.
- 2 Itämeren Ystävyysajojen viralliset tilastot, muut asiakirjat ja lehtileikekokoelmat, 1986. Turun Urheiluliiton arkisto (järjestämätön ja luetteloimaton).
- 3 Itämeren Ystävyysajojen viralliset tilastot, muut asiakirjat ja lehtileikekokoelmat, 1986–1989. Turun Urheiluliiton arkisto (järjestämätön ja luetteloimaton).
- 4 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007; Aisner 1986, s. 48.
- 5 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.
- 6 Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.
- 7 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007; *Helsingin Sanomat* 29.5.1986; *Turun Sanomat* 26.5.1986. Postgirot Open oli myös ammattilaisille avoin etappikilpailu, joka järjestettiin kesäisin vuosina 1982–2002. Sen voittajia ovat mm. Tommy Prim (1982, 1983), Gilbert Duclos-Lassalle (1986), Erik Dekker (1994, 1995) ja Thor Hushovd (2001). (Ks. Cyclingnews.com, <<http://www.cyclingnews.com/road/?id=2002/jun02/tourofsweden02/default>>, tarkistettu 13.12.2007.)
- 8 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.
- 9 Suomalaiset sanomalehdet uutisoivat hieman vaihtelevasti järjestelyjen pituudesta ja ilmoittivat niiden kestäneen joko puolitoista tai kaksi vuotta. Ks. *Helsingin Sanomat* 29.5.1986 ja *Turun Sanomat* 29.5.1986.
- 10 Itämeren Ystävyysajon noususta HC-kategoriaan kertoi *Helsingin Sanomat* 4.2.1987. Perustietoja Rauhanajosta ja Tour de l'Avenirista voi lukea Wikipediasta: "Peace Race – Wikipedia, the free encyclopedia", <<http://en.wikipedia>.

- org/wiki/Peace_Race>; "Tour de l'Avenir – Wikipedia, the free encyclopedia", <http://en.wikipedia.org/wiki/Tour_de_l'Avenir>. Tarkistettu 13.12.2007.
- 11 Itämeren Ystävyysajojen viralliset tilastot, muut asiakirjat ja lehtileikekokoelmat, 1988–1989. Turun Urheiluliiton arkisto (järjestämätön ja luetteloinaton).
 - 12 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007; *Helsingin Sanomat* 31.5.1988; *Turun Sanomat* 31.5.1988.
 - 13 Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007; Aisner 1986, 48.
 - 14 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.
 - 15 Amatööri- ja ammattipyöräilyllä ei enää vuoden 1992 jälkeen ole ollut omia erillisiä lajiliittojaan. Molemmat ovat nykyään edustettuina kansainvälisen pyöräilyunionin UCI:n organisaatiossa.
 - 16 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007.
 - 17 *Turun Sanomat* 29.5.1988.
 - 18 Vaikka lännessä huiput siirtyivät jo nuorina nopeasti ammattilaisilleihin, itäblokin alueella "amatöörit" edustivat usein maidensa terävintä kärkeä. Itä-Saksan ja Neuvostoliiton nuorissa joukkueissa oli tosin vuodesta riippuen mukana muutama kuuluisuuskin, kuten joukkueaika-ajon maailmanmestari ja Rauhanajon voittaja Falk Boden sekä Moskovan olympialaisten maantieajon voittaja Sergei Suhorutshenkov, joka onnistui voittamaan yhden etapin vuonna 1986.
 - 19 Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007.
 - 20 Ammattilaisiksi myöhemmin siirtyneitä Ystävyysajojen osallistujia on yhteensä noin 40 (Reijo Myyryläinen & Christian Oesch (toim.): *Pyöräilyimme vuosisata 1898–1998*, Suomen Pyöräilyunioni: Helsinki 1998, s. 130.)
 - 21 Kyseisen etapin uutisoinnista ks. *Turun Sanomat* 2.6.1986.
 - 22 Olli Paunu, "Kari Myyryläinen, espanjansuomalainen: Pyöräilijän ammatti on raskasta hommaa". Lehtiartikkeli julkaisussa *TUL-lehti* 6/1987, Työväen urheiluliitto: Helsinki, s. 6–7.
 - 23 Itämeren Ystävyysajojen viralliset tilastot, muut asiakirjat ja lehtileikekokoelmat, 1986–1989. Turun Urheiluliiton arkisto (järjestämätön ja luetteloinaton).
 - 24 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007.
 - 25 *Turun Sanomat* 4.6.1988; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.
 - 26 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007.
 - 27 Jyrki Terävuon haastattelu 12.4.2007.
 - 28 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007.
 - 29 Henry Sundbergin haastattelu 12.4.2007; Paavo Glumoffin haastattelu 19.9.2007.