

ESSEE

Tiina Väre

Kuivan maan erikoisristeilyllä Lumijoen Varjakassa

Tien kuuma kutsu

Olenhan jo aiemmin julistanut, että harrastuksiini kuuluu inhimillisen kärsimyksen maksimointi pitkäköjä pyörämatkoja taittaen? Päivämatkaennätykseni on toistaiseksi 130 kilometriä Oulusta Haapavedelle – erityisen tuskallisen reissusta teki reitin soratievaltaisuus yhdistettynä viimeisiään vetelevään takakumiin. Kun lopulta pääsin aloittamaan nelipäiväisen, liki 400-kilometrisen matkani viimeisen 70 kilometrin etapin, kuului renkaan vaalea vahvikekangas selvästi mustan kumin lävitse. Onkin yllättävää, jollei vallan ihmeellistä, etten toistaiseksi ole ainoatakaan kertaa joutunut rengasrikon uhriksi. Nyt, kun viimein olen hankkinut pikakorjaussetin ja korjausvaahtoa aivan vain kaiken varalta, tämä ei enää luultavasti ole vältettävissä. Viimeisimmällä reissullani minulla kuitenkin oli alla uudet renkaat ja vauhti sen mukainen.

Tällä kertaa otin kurssin kodiksi kutsumastani maakuopasta kohti reilun 60 kilometrin etäisyydellä sijaitsevaa Lumijoen Varjakkaa. Erityisesti minua kiinnosti sen satama-alueella kuivalle maalle nostettu ja vuosituuhannen vaihteessa kunnostettu, jo sadan vuoden rajapyykin ohittanut *Hailuoto*-laiva (kuva 1). Paatilla on värikäs historia. Nykyisellään se palvelee kesäkahvilana kyläläisiä sekä Varjakassa vierailevia veneilijöitä, karavaanareita ynnä muita reissaajia ja on varauksesta auki talvisinkin. Laiva tarjoaa lisäksi majoitusta kolmessa hytissään – vieläpä varsin kilpailukykyiseen hintaan.

Lakeuksia Limingasta Lumijoen Varjakkaan

Mutta laivasta lisää myöhemmin! Kerron teille hieman matkastani perille, koska kyllähän Limingan lakeuksien poikki kulkevan reitin varrelta löytyy muutakin mukavaa. Kolmenkymmenenviiden kilometrin ensipolkaisun jälkeen olin Limingassa. Vuonna 1477 perustettu pitäjä on yksi alueen vanhimmista. Laajimmillaan sen hallinto kattoi Kainuun ja Oulun sekä nykyiset naapurikunnat, Temmeksen, Tyrnävän, Kempeleen ja Lumijoen.

Tankkasin urheilujuomalla tämän entisen mahtipitäjän kylällä ja kaarsin uusituine elektrolyyttivarantoineni tarkistamaan läheisen Liminganlahden luontokeskuksen tilukset (kuva 2). Alue kuuluu Euroopan merkittävimpiin lintukosteikkoihin tarjoten laajalle lintulajien sortimentille lepo-, ruokailu- ja pesimisfasiliteetit. Arkeologiseen silmään osuivat rannalle kulkevan polunreunan informaatiokyltit, joista selvisi, missä kohtaa merenranta oli kulloinkin kulkenut. Kuten tiedämme, rannan vetäytymi-



Kuva 1. *Hailuoto*-laiva tuotiin Lumijoen Varjakkaan vuonna 1998 ja kunnostettiin seuraavien vuosien aikana läpikotaisin. Nykyisellään se toimii kesäkahvilana ja -hostellina. Kuvat: T. Väre.



Kuva 2. Liminganlahdella on (lintu)elämää. Liminganlahden luontokeskuksessa toimii myös hotelli ravintoloiheen ja siellä on mahdollista järjestää erilaisia tapahtumia ja kokouksia. Nämä palvelut ovat pääasiassa ihmisille suunnattuja, mutta kulkijaa kehoitetaan silti siirtymään pihan lävitse riipeään tahtiin rakennuksen katoksessa pesivän äkäisen emolinnun hyökkäykset välttääkseen. Kuvat: T. Väre.

senä havaittavan maankohoamisen avulla voidaan auttaa arkeologisten kohteiden ajoittamista. Meri näyttää karkeasti vuoden 1350 tienoilla ylittäneen nykyisen Rantatien Liminka-Lumijoki-etapin tienoille eli arviolta puolisen kilometriä nykyisestä rantaviivasta.

Polkijalle on varsin selvää, että matkaa tehdään pitkin entistä merenpohjaa: kaikkialta näkee kaikkialle ja mäkisten maastojen puuttuessa ainoa arkkivihollinen on vastatuuli, joka sekkin – kerrankin – oli päättänyt viettää vapaata. Itseasiassa Limingasta alkaa vastalansseerattu, nousevaan matkaja retkipyöräilytrendiin kiilan tavoin osuva *Flatland Route* -pyöräilyreitti, joka kiertää tasaisena 320 kilometrin mittaisen rengasmatkan Pohjanlahden itärannikon kuntien ja kylien välillä. Reitin varrella matkaajaa houkuttavat erilaiset yritykset palveluineen ja tuotteineen, mutta myös monet kiinnostavat historialliset kohteet. Tieni kulki reitillä noin 11–12 kilometrin matkan viihtyisien pihapiirien ja iältään vaihtelevan rakennuskannan ohi Limingan tanhuvilta kohti Lumijokea.

Höyrylaiva (HL) *Hailuoto*

”Maalle nostettu höyrylaiva? Mistä siis on kyse?”, ihmettelee varmaan yksi jos toinenkin, jolle viime vuosisadan puolivälin Hailuodon liikennöinti, Oulu Kauppatoreineen tai Lumijoen Varjakka eivät ole tutut. *Hailuodon* tarina alkaa Helsingin Hietalahden telakalta. Siellä tämä 21,1 metriä (69,2 jalkaa) pitkä ja 4,5 metriä leveä, aikanaan modernilla *sähkövalolla* varustettu höyrylaiva rakennettiin vuosina 1919–1920 Helsingin kone- ja siltarakennus Oy:n (kuva 3) tuotantona. Tilauksen teki Hailuodon höyrywene-osuuskunta. Vuosien 1920 ja 1968 välillä – kylläkin toivottua hitaammin ja epätasaisemmin – puksuttaneen laivan vastuulla oli avovesikauden päivittäisliikenne



Kuva 3. Hailuodon liikeytteyttä ulkomaailmaan – paikallisittain Eurooppaan – viitisenkymmentä vuotta (1920–1968) palvelut *Hailuoto*-laiva viettää nykyisin eläkepäiviään kahvilana Lumijoen Varjakassa. Sen vanhaa virkaa toimittavat maantielautat. Kuvat: T. Väre.

saaren ja mantereen välillä. Merimatka kulki Oulun Kauppatorin Torinrannasta Ulkokarvon Ojakylänlahdelle, missä ensin Töyränrantaan ja sen käytyä liian matalaksi, sittemmin Petsamon laituriin (kuva 4). Vuodesta 1968 alkaen yhteys Oulusta Ojakylänlahdelle korvattiin Oulunsalon Riutunkarin ja Hailuodon Huikun väliä kyntäneellä *Merituuli*-maantielautalla. Nykyisin samalla välillä kansaa kuljettavat L/A *Merisilta* ja sen varalautta L/A *Meriluoto*. Kesällä 2024 toinen lautoista oli useamman kerran remontissa, jolloin sitä tuurasi näillä vesillä vieras L/A *Replot 2*.

Liikennöinnin loputtua 1960-luvun lopulla *Hailuoto* sai Osuusliike Arinan alaisuudessa pestin kesäkahvilana. Se siirrettiin viimeistä kertaa vesiä myöten Oulun Kauppatorin Torinrannan laituriin vuonna 1972 ja nostettiin kuivalle maalle. Kahvilatoiminta Torinrannassa päättyi 1990-luvun puolivälissä, minkä jälkeen laiva jäi rantaan oman onnensa nojaan, hiljalleen rapistumaan. Kun se ei enää sopinut osaksi 1990-luvulla uudistetun torin ilmettä, eikä Hailuodostakaan löytynyt sille sijaa, päätti Lumijoen Varjakan kyläyhdistys vuonna 1997 pelastaa huonokuntoisen laivan romutustuomiolta ja kuljettaa sen kotisatamaansa kunnostettavaksi. Olematon ei *Hailuoto*-laivan yhteys ole Lumijoen Varjakkaankaan. Laiva nimittäin liikennöi Hailuoto-Oulu-välin lisäksi alkuvuosinaan sekä Oulunsalon että Lumijoen Varjakoihin. Sattuipa Lumijoen Varjakassa vuonna 1921 jopa



Kuva 4. Kävin pyörineni suorittamassa kesäisen koeyöpymisen myös Petsamon laiturin jäännöksillä Hailuodon Ojankylänlahdella. Kuvat: T. Väre.

ihmishenkiä vaatinut haverikin (kuva 5), kun matalaan satamaan laivalta matkustajia saattanut soutuvene upposi myrskyväään mereen. Toinen onnettomuus vuonna 1949 taas upotti laivan Oulun ja Hailuodon välillä kattoaan myöten. Tuolla kertaa henkienmenetyksiltä säästyttiin, mutta laivan mukana uponnut lasti, jota ei koskaan nostettu, voisi olla meriarkeologisesti kiinnostava.

Aivan hirveästi alkuperäistä ei *Hailuoto*-laivassa nykyisellään ole jäljellä. Sen pohja, sivut, kansirakenteet ja kannella sijaitsevat hytit on aikojen saatossa uusittu. Kun laiva siirrettiin Oulun Torinrannasta Lumijoen Varjakkaan, myös sen alakerran sisäosat vaihdettiin läpikotaisin. Graffitein sotkettu, ruosteesta ruskea ulkokuorikin on talkootyönä tehdyn kunnostuksen yhteydessä hiekkapuhallettu ja maalattu uudelleen.

Toiminta kesäkahvilana alkoi vuonna 1998. Kahvilan tilat ovat alakerassa. Alakerassa on sijainnut lastiruuma sekä laivan matkustajasali – eli kolmosluokan matkustajien salonki tai ”pirtti”. Nykyinen keittiö laivan perässä oli aiemmin halkoja syöneen höyrykoneen tilana. (Ja halkojahan kului edestakaisella *Hailuoto*-*Oulu*-*Hailuoto*-matkalla viisikin kuutiota!) Keulan puolella, laivan kannen yläpuolella on nykyisellään suljettu ”komentosilta” ja sen alapuolella varastotilaksi muuttunut kapteenin hytti. Laivan liikennöidessä, kannella sijaitsevat kakkosluokan matkustajien tupakkasali ja naisten salonki, jotka on nykyisin remontoitu hyteiksi majoitustarkoituksiin. Ykkösluokka *Hailuodolta* puuttui tyystin, mutta sen sijaan huokeasti saattoi matkustaa kannella. Virallisesti laiva veti miehistön ohella 99 matkustajaa, vaikka joskus matkustajia täytyi ottaa enemmänkin. Laivan keulakannella mahtuivat matkantekoon henkilöautot (kuva 5), mutta karja ja muut eläimet, sekä tarvittaessa myös ruumisarkut matkasivat ruumassa. Suoralla poistolla toimiva vessakin aluksella kuuluu olleen – varmasti mukavoittaen kahden ja puolentuntin merimatkaa melkoisesti.

Kohde on menneisyyden materiaalisesta kulttuurista kiinnostuneelle monella tasolla merkittävä. Historiansa aikana laivavanhus on ollut monessa roolissa. Vesikelpoinen se ei enää ole, eikä höyrykoneen poistamisen jälkeen ollut sitä myöskään 1970-luvun taitteessa, kun se siirtyi alkuperäisestä tehtävästään palvelemaan Torinrannan kahvila-asiakkaita. Vaikka laiva parikymmentä vuotta myöhemmin, kahvilatoiminnan ensimmäistä kertaa päättyessä, oli päässyt lähestulkoon lahoamaan paikalleen, sitä on edelleen, yli sata vuotta sen valmistumisen jälkeen, tahdottu kierrättää ja



Kuva 5. Lumijoen sataman edustalla sattuneesta, ihmishenkiä vaatineesta haverrista muistuttaa kahvilan edustan muistomerkki. Laivan takakannelta on mahdollista kiikaroida vaikkapa nykyistä reittiä Oulun(salon) ja Hailuodon välillä – eräänlainen muisto pian tämäkin. Kuvat: T. Väre.

uusiokäyttää aina uusissa tehtävissä. Harvat sen osista kuitenkaan siis ovat enää alkuperäisiä. Kun ajattelee tämänkin laivan purjehdusta läpi historian nykypäivään, on pakko pysähtyä pohtimaan, missä vaiheessa muinaismuisto tai -esine ei enää ole sitä ja rekonstruointi, kunnostus ja remontit ovat muuttaneet sen joksikin muuksi.

Yö Varjakan

Koska olen nyt omaksunut elämäntehtäväkseni kiertää lihasvoimin maamme mielenkiintoisia kulttuuri-, esi- ja muita historiallisia kohteita, hankkiuduin luonnollisesti testaamaan myös *Hailuoto*-laivan yöpymisominaisuudet muiden menneisyyden tuntijoiden ja tutkijoiden puolesta.

Arkena kahvila avataan kello kahdelta, joten saavuini paikalle parahiksi, sain käteeni huoneen avaimen ja huurteisen. Voipuneena jäin tutustumaan laivan ja Varjakan historiasta kertovaan lehtileikekokoelmaan sekä laivan kunnostuksen ja kesäkahvila- ja majoitustoiminnan alun aikaisia valokuvia sisältäneeseen albumiin. Ammensin vanhoista artikkeleista tietoa, mutta kuvien avulla oli kiinnostavaa palata ajassa taaksepäin myös edellisen vuosituhannen viimeisiin vuosiin. Kuvissa näyttäytyi eloisa ja virkeä kyläyhdistys. Varjakassa on siis kahvilan lisäksi vierasvenesatama (kuva 6), leirintäalue, matkaparkki, frisbeegolfrata, grillikota, leikkipaikka sekä uimaranta. Vastapyydetty kalakin tekee satamassa kauppansa, kun saalista saadaan. Satama-alueella näkyy vuosien varrella järjestetyn kakkennäköistä tapahtumaa ulkojumalanpalveluksista lauluiltoihin ja talvisiin kuutamohiihtoihin. Viimeisimpään on ehdottomasti tarkoitus ensi talvena osallistua itsekin. Olenhan joutunut paitsi pyöräily- ja sieni-, myös hiihtohulluuden valtaan koronavuosien eristyksessä!



Kuva 6. Lumijoen Varjakan satama-alueetta ylläpitää vireä kyläyhdistys. Sataman edustalla on pieni tuulivoiman käyttöön valjastettu luoto. Näkymä merenselän yli antaa aina Hailuotoon ja Oulunsaloon. Kuvat: T. Väre.

Majoituin siis laivan perän tuntumassa yhden hengen hytissä (kuva 7). Seinän takaiselta peräkannelta on hyvällä säällä näkymä Hailuotoon ja nykyistä lauttaliikennettä on mahdollista tarkkailla jopa paljaalla silmällä,



Kuva 7. Pyöräilystä väsyneenä Hailuoto-laivan kannen peräosassa sijainneeseen hyttiin oli hyvä köllähtää levolle. Ikkunoista saattoi toisaalta valppaana tarkkailla satama-alueen tapahtumia molemmissa suunnissa. Mitähän juuri tässä tilassa on laivan kukoistuksen päivinä tapahtunut? Ketkähän täällä ovat 1920-luvulla tehneet merimatkaa? Valitettavasti he eivät näyttäneet minulle yöllä unessa tai henkinä laivan kannen käytävillä, joten on tyydyttävä mielikuvitukseen. Kuvat: T. Väre.

vaikka havainnointia voi suorittaa myös kiikariavusteisesti. Oli mukavaa pyöriskellä ympäri kaunista satama-aluetta ja nauttia kahvilan antimista, mutta minulla oli myös mahdollisuus vetäytyä lepoon ja yksityisyyteen. Hyttini oli varusteltu isolla ja erityisesti pyörämatkan jälkeen houkuttelevalla sängyllä. Vieressä hyrиси jääkaappi, mikä oli hyvä lisä yöevään (ei papuja ja herneitä tällä kertaa) säilymisen kannalta kuumana kesäpäivänä. Hytistä avautuivat molempiin suuntiin ikkunat, joista saattoi diskreetisti tarkkailla kanssakulkijoitaan. Vanha peili seinällä tarjoili miellyttävällä tavalla utuisen heijastuksen reissussa ryytyneestä, keski-ikäistyvästä habituksestani. Kaiken kaikkiaan hostellihuoneeksi muuntunut vanha matkustajahytti tarjosi miellyttävän elämyksen. Tilaa ei tietenkään ollut järin tuhlata, mutta kuitenkin riittävästi yhdelle hengelle. Työmoodiinkin pääsin, vaikkei työpöytä ollutkaan; onhan tapanani tehdä työt selälläni maaten, mikä on mahdollista vain muutamissa ammateissa – kuten nyt tutkijana tai miksei kenttäreportterinakin.

Kotimatka-blues

Uusi aamu avautui sateisena. Edellisen päivän trooppista lähentelevästä kesäkelistä ei ollut kovinkaan paljon jäljellä; edes *Hailuoto*-lautan keltaista pilkahdusta merenselällä ei raskaana roikkuvien pilvimassojen takaa ollut enää mahdollista erottaa. Olin kuitenkin nukkunut erinomaisesti, eivätkä edes laivan kummitukset olleet hiljaa orastaneesta salatoiveesta huolimatta näyttäytyneet. Ah! Miksi en voisi jäädä tänne? Seuraavaan kohteeseen (eli kotia) oli kuitenkin päivän mittaan siirryttävä, olivatpa säänjumalat matkaviihtyvyydestäni kuinka huolettomia tahansa. Olin koko kesän ajan onnistunut välttämään rankemmat sateet pyöräilymatkoillani; minulla on toisaalta myös ilmiömäinen kyky unohtaa, että joskus sataa ja voin kastuakin. Vaikka sateessa on piirunverran hellekeliä ikävämpi polkea, itseasiassa siihen myös tottuu, eikä koko sääilmiötä oikeastaan juuri edes havaitse muutama (kymmenen) kilometriä lähdestä. Kotimatkaan valmistauduin aamupalalla: lämmitin grillikodassa herkullisen lihaperunasoselaatikon ja veden pikakahvia varten. Tai yritin ainakin, sillä kaasukeitin jäi taskulämpimäksi panoksen pihistessä viimeisiään. Täytyy muistaa ostaa uusi kaasu ennen seuraavaa reissua.

Polkaisin matkaan välittömästi tiheimmän tihkun hieman laannuttua. Olin edellisenä päivänä ohittanut Lumijoen kookkaan kirkon (kuva 8), mutta oven ollessa lukittu, tyytynyt kuvaamaan sen (miljoonatta kertaa) vain ulkopuolelta. Samalla ehdin käyskennellä kirkkopuiston vanhalla hautausmaalla ja tulla paarmojen runtelemaksi. *Hailuoto*-laivan kahvilayrittäjältä, Hannalta, olin saanut kuulla, että seurakuntaan soittamalla on mahdollista saada kirkkoon audienssi. Mikä jännittävintä, tämä kierros kattaa myös torniin kiipeämisen ja lakeuksien ihailuun lintuperspektiivistä (kuva 9). Soitin siis seurakuntaan ja minulle järjestyi esittelykierros! Tauko sateesta kymmenen kilometrin, eli puolen tunnin päästä lähdöstä ei kuulostanut lainkaan hassumalta idealta.

Lumijoen punatiilinen kirkko, Lakeuden katedraali, on valmistunut vuosina 1886–1889 korvaamaan paikalla aiemmin sijainneen kirkon. Omituista kyllä, tuo vuonna 1816 valmistunut kirkko paloi samalla ukonilmalla Oulunsalon kirkon kanssa vuonna 1882. Tuolloin myös Lumijoen seurakunnan arkistot historiantutkijain harmiksi haihtuivat kirjaimellisesti savuna ilmaan. Myös seurakunnan tätäkin varhaisempi kirkko (1620–1814) on sijainnut samalla paikalla, joten alueen hautauskäytöllä on pitkät perinteet. Nykyinen temppeli on kooltaan merkittävä huomioiden



Kuva 8. Lumijoen kirkko on massiivinen rakennus sekä pinta-alaltaan, että korkeudeltaan. Lumijoen kirkot on rakennettu samalle sijalle jo 1600-luvulla, joten hautausmaa lienee yhtä vanha. Kuvat: T. Väre (katso myös https://www.finna.fi/Record/elka.143410772942400_143420383960300?imgid=1)

seurakunnan varsin maltillinen koko – niin nykyisin kuin rakennuksen valmistumisaikaan. Moista tiedetään Lakeuksien perukoilla olleen liikkeellä. Kempeleen vuonna 1691 valmistunut, nykyisin kesäkäytössä oleva vanha puukirkko rakennettiin aikoinaan ilman voimassa olevaa rakennuslupaa ja vieläpä tuolloiselle piskuiselle seurakunnalle liian suureksi. Vaikka Lumijoen kirkko itseasiassa rakennettiin alkuperäisiä piirroksiaan pienempänä, on se kuitenkin omassa kokoluokassaan: maallikkoarvioni mukaan se voisi syödä sisäänsä ainakin kolme Kempeleen vanhaa kirkkoa, eikä olisi vielä ahdastakaan. Varsinkaan, jos Kempeleen kirkkoja kassattaisiin osin päällekkäinkin. Tai en minä tiedä, älkää minulta kysykö. Olen pelkkä pyöräilevä arkeologi ja siltä se nyt minusta näyttää!

Kiipeäminen kirkontorniin ei todellakaan pettänyt odotuksia, vaikka jossain puolivälin tienoilla muistin jälleen kärsiväni lievästä korkeanpaikankammosta (kuva 9). Kerrokset tuntuivat jatkuvan loputtomiin ja tikkaat selvästi kävivät alati hatarammiksi. Nousu ohittaa muun muassa eräänlaisen ”minikirkon”, jota opas arveli käytetyn ainakin pyhäkoulun pitämiseen. Kellohuoneen korkeat ikkunat taas avautuvat sähköisesti valaisten tilan ja antaen upeat näköalat ympäri lakeutta. Tämä on myös turistikerrostien päätepiste ja sellaisenaan ehdottomasti vierailun arvoinen. Kerrokset



Kuva 9. Lumijoen kirkon suljettua ovea ei pidä turistin säikähtämän! Pikainen soitto seurakuntaan mahdollistaa sisäänpääsyn, joka oikeuttaa myös tornikiipeilyyn oppaan kera. Ylhäällä meinasivat tädillä polvet tutista, kun portaat huippua kohti kävivät rakenteiltaan yhä vähemmän vakuuttaviksi. Kuvat: T. Väre.

eivät kuitenkaan tähän loppu ja laatujournalismin nimissä päätimme jatkaa yhä ylemmäs. Seuraava kerros oli pimeä: vain molempiin suuntiin jatkuvat rappuset ja epäilyttävän harvat lautalattia ja -katto toivat sinne valonkajoa. Tässä vaiheessa paniikin määrä oli jo kohtalainen, enkä varsinaisesti ole muodostanut muita muistikuvia tilan yksityiskohdista. Silti kunnianhimo kannusti yhä korkeammalle. Nyt edessä olivat kaikkein pisimmät, melko huterat tikapuut, joiden kipuamista pelosta tutisevat reidet eivät juurikaan helpottaneet. Yritys kuitenkin palkittiin entistäkin paremmilla näköaloilla pienistä pyöreistä ikkunoista. Itseasiassa vieläkin ylemmäs olisi päässyt, mutta henkilökohtaisesti olin saavuttanut lakipisteeni.

Vaikka hetken pelkäsin, että paluumatkalla ajautuisin painovoiman kuljettamaksi, lähdimme rohkeasti laskeutumaan samat portaat, jotka askelväliltään olivat olleet lähes mahdottomat kiivetä. Näin etenkin, jalkaansa oli aamulla valinnut mieluisimmat pyöräilykenkensä – vaaleanpunaiset, muoviset rantasandaalit. Niiden erikoisominaisuuksiin kuuluvat halpa hinta (arviolta noin 0,001–0,01 € ajokilometriä kohden), hyvä ilmanvaihto ja nopea kuivuminen sateen jälkeen. Heikkouksista on syytä mainita, että viimeistään lokakuun viimassa ja alijäähtyneessä sateessa niistä on haitkeasti luovuttava, jotteivät paleltuneet varpaat surullisesti tipahtele yksi kerrallaan tielle ja paljasta mahdollisille jäljittäjille käytettyä reittiä. Näinhän kävi ainakin Hannulle ja Kertulle, mutta tietysti pullanmurujen, ei varpaiden kanssa. Melko laimea veto kauhusaduistaan tunnetuilta Grimmin veljeksiltä, sanoisin.

Mutta ajatus harhautui! Sade oli lakannut taktisesti ajoitetun kirkkokerroksen aikana ja pääsin jatkamaan matkaa ilman hiostavaa sadevarustusta kohti Limingan kirkkoa. Kannaltani valitettavasti, mutta ehkäpä seurakuntalaisten ja vanhojen rakennusten arvostajien mielestä onneksi, kirkko, samoin kuin sitä vanhempi tapuli olivat niin tukevasti remontissa, ettei havaittavissa ollut kuin yksi kirkon ristinsakara. Päädyin kuitenkin jaloittelemaan hautausmaan sateesta kostealle nurmelle (kuva 10). Varpaat märkänä olisi hyvä startata matkan viimeinen etappi: Liminka – koti. Kyläpä uni taas illalla maistui.

Tiina Väre (FT, KTM) on *Muinaistutkijan* ja *Fennoscandia archaeologica*n päätoimittajan, sekä ensin mainitun semisäännöllinen kesäpyöräilyarkeologieseisti.



Kuva 10. Limingan remonttilakanoin hunnutettu kirkko on rakennettu vuonna 1826. Kellotapuli on kirkkoa vanhempi. Se valmistui vuonna 1733. Kirkkomaa-haudattiin vuodesta 1760 aina, kunnes uusi hautausmaa valmistui vuonna 1899. Hautausmaan aidan ja maaperän korkeussuhde (jonka unohdin kuvata) paljastaa ehkä harvaa hautamuistomerkkimäärää paremmin, että alue on ollut hautauskäytössä pitkään, sillä maata on tuotu muualta peittämään aina uusi hautakerros. Kuva: T. Väre

Lukemista

Tietoja flatland routesta <https://www.visitraahe.fi/en/flatland-route-bicycle-touring>
28.8.2024

Helin, P. 1998. Hailuoto-laiva kuiville Lumijoen Varjakassa. *Kaleva* 21.5.1998.

Pohjolantyö 1993. Terveisiä oululaisille Hailuoto-laivan 90-vuotiaalta kapteenilta:
"Hoitakaa hyvästi vanhaa kaveriani." *Pohjolantyö* 4.11.1993.

Sipola, T. 2018. Viisikymmentä vuotta sitten kenelläkään ei ollut kiire saarella, josta pääsi pois vain hitaalla höyrylaivalla. *Yle*. <https://yle.fi/a/3-10320505>

Varjakan kyläyhdistyksen nettisivut <https://varjakankylayhdistys.webnode.fi/hailuotolaiva/>