

**Reissu Alpeille ja meren rannalle**

## Lähtö

Moottoripyörä on huollettu viikko sitten matkaa varten. Pyörässä on uudet öljyt ja molemmat renkaat ovat hyvässä kunnossa. Jarrupalat olivat melko lopussa, joten niiden vaihto sattui nyt sopivasti tähän saumaan. Alppisoliien alastulot voivat kuluttaa jarrut nopeasti loppuun. Yksi vaijerin kuori oli sen verran rikki, että se meni vaihtoon, ettei matkalla tule sen takia turhaan ongelmia. Muutaman euron takia ei kannata ottaa riskejä, että joutuisi tien päällä vaikeuksiin vieraassa paikassa, kaukana korjaamoista. Juuri omaan pyörään sopivaa varaosaa saattaisi joutua odottamaan useitakin päiviä. No, samaa lomaahan se odottelukin olisi, mutta itseni tuntien, tietäisin silloin kaipaavani jo tien päälle.

Riittävien alkuvalmistelujen jälkeen olemme kaverini Jarmon kanssa aamukahvilla Teboililla. Kello on vasta kahdeksan ja näyttää siltä, että matkamme ensimmäinen päivä tulee olemaan ainakin sään puolesta kohtalainen. Lämpötila on kohonnut yli kymmeneen asteeseen, mikä ei ole aina itsestään selvyys Ilomantsissa toukokuun viidentenä päivänä. Aurinko paistaa kirkkaasti ja mietimmekin, miten pitkään tätä valoa riittäisi matkallamme. Olin katsellut netistä sääennusteita Keski- ja Etelä-Eurooppaan ja sen mukaan ei matalapaineita olisi luvassa lähiviikkoina. Hyvältä näytti siis näin ennakkoon.

Koska pyörässä ei ole milloinkaan liikaa tilaa matkatavaroille, olimme sopineet mitä kumpikin ottaa mukaan henkilökohtaisten tavaroiden lisäksi. Käymme näitä asioita läpi samalla kun juomme viimeisiä kahveja vähään aikaan tutun huoltoaseman terassilla auringonsäteiden lämmittäessä ajotakin selkäpuolta. Minun laukuista löytyy pieni työkalupakki, joka sisältää kaikki yleisimmät hylsyt ja kiintoavaimet. Myös erilaiset ruuvipäät ovat samassa laatikossa. Lisäksi minulla on matkalla tarvittavat karttakirjat ja laivaliput. Jarmolla on mukana renkaan paikkaustarvikkeet ja kompressori, jolla saataisiin tarvittaessa ilmaa renkasiin. Jonkun verran on myös sähköjohtoa ja liittimiä sulakkeiden lisäksi mukana. Ja rautalankaa ja nippusiteitä, niitä pitää olla aina mukana roudariteipin lisäksi.

Todettuamme, että kaikki tarpeellinen on muistettu ottaa mukaan, vedämme kypärät päähän sen merkiksi, että pitkään odotettu matkamme saattoi alkaa. Nyt on edessä parin tunnin hiljaisuus, sillä meillä ei ole kypäräpuhelimia, vaikka niiden hankkimista oli mietitty ennen reissua. Olimme sitä mieltä, että meillä on aikaa pysähtyä jos jotain asiaa ilmenee. Sitä paitsi olimme ajaneet yhdessä kymmeniä tuhansia kilometrejä, joten osasimme tulkita toistemme käsimerkkejä ja sitä, milloin olisi sopiva aika ja paikka pitää taukoja. Toistemme kahvihampaan kolotuskerroin on meillä hyvin tiedossa.

## Satama

Saavumme hyvissä ajoin Vuosaaren satamaan. Mittariin kertyi 495 kilometriä. Ennen satamaa pujahdimme yllättäen maantietunneliin, joka on saamani tiedon mukaan Suomen toiseksi pisin. Tiesin, että reissumme aikana tulemme ajamaan lukuisissa tunneleissa, mutta se, että kohtasin ensimmäisen tunnelin jo matkan tässä vaiheessa, oli minulle yllätys.

Tämä on ensimmäinen kesä kun Finnlinesin laivat lähtevät Vuosaaresta Puolan Gdyniaan sekä Rostockiin ja Travemündeeseen, Saksassa. Aikaisemmin laivat lähtivät Länsisatamasta. Satama avattiin loppuvuodesta 2008 ja kaikki näyttää täällä uudelta. Koska meillä on reilusti aikaa käymme katsomassa Hansaterminaalin, jonka kautta kulkee matkustajaliikenne. Sitten ajamme check in kentälle, josta moottoripyörät ja autot ohjataan sisälle laivan uumeniin.

Odotellessamme aukealla asfalttikentällä, mereltä käyvän tuulen vuoksi, joudun kaivamaan repusta pipon päähäni. Viereisellä kaistalla autossa istuva eläkeläispariskunta katselee meitä varmaan miettien, että kyllä autolla matkustaminen on mukavampaa Suomen alkukesässä. Muita moottoripyöriä ei meidän lisäksi näy, mutta sitten kaistalle ilmaantuu viisi pyörää meidän taaksemme. Mies ja nainen, jotka ovat kotoisin Oulun suunnalta, ovat reissussa nakupyörillä. Me ihmettelemme heidän vähäisiä matkatavaroitaan. He kertovat nauttivansa vauhdikkaasta ajamisesta, kun meille custompyöräilijöille on itse matkanteko pysähdyksineen mukavampaa. Heillä on tarkoituksena käydä kokeilemassa Alppien mutkateitä ja palata sitten varsin nopeasti takaisin Saksan moottoriteitä pitkin. Kun katselemme heidän pyöriään, uskomme näin myös tapahtuvan.

Tarkastuskopeissa ei näy vielä mitään toimintaa. Olimme varanneet laivaliput muutamia viikkoja ennen lähtöä. Koska kesälomakausi ei ollut vielä alkanut Suomessa, satikka Euroopassa, ei satamassa ollut tungosta. Toki rekkoja ja tavarakontteja menee laivaan koko ajan. Hämmästelemme valtavia konttipinoja ja arvuuttelemme, mitähän noissakin konteissa lienee.

Henkilömatkustajien vähäisyys tähän aikaan vuodesta lienee vaikuttanut siihen, että laivayhtiöllä on edullinen tarjous motoristeille. Laiva vie kuljettajan ja moottoripyörän 99 eurolla Travemündeeseen, jolloin ollaan jo Keski-Euroopassa. Halvan hinnan lisäksi säästämme mielestämme myös aikaa verrattuna siihen jos olisimme ajaneet Via Baltican kautta. Seuraavana kesänä Via Baltican läpi ajaneena voin sanoa, että tämä laivamatka on hyvä ratkaisu niille, jotka haluavat helposti ja nopeasti päästä nauttimaan uusista Keski- ja Etelä-Euroopan maisemista.

Henkilökunta tulee lopulta vastaanottamaan odottavat autot ja moottoripyörät laivan sisään. Ajamme ylemmälle autokannelle ja sidomme pyörät kiinni. Koska kannella on tilaa ylen määrin, saamme sijoitettua pyörät helposti sidontakoukkujen viereen. Joskus kun laiva on ollut ääriään myöten täynnä, on laivan henkilökunta ohjannut pyörät todella tiiviisti, jolloin yhden sidontaliinan on joutunut vetämään kahden pyörän yli kiinnityskohtiin. Koska yövyimme laivalla, otamme vaaterepun mukaan hyttiin. Myös karttakirja täytyy ottaa, koska ensimmäisen päivän ajoreitti on vielä suunnittelematta.

## Laiva

Hytti löytyy helposti ja se on arvatenkin ahdas kun levittelemme reppumme ja riisumme ajovarusteet. Hytissä on päällekkäiset vuoteet ja pieni wc/suihku. Tuumimme, että yksi yö menee kuitenkin nopeasti. Eihän tarjoushintaan voinut odottaakaan mitään erityistä. Tai niin ainakin luulimme vielä tuossa vaiheessa. Toisiamme tönien vaihdamme vaatteet kevyempiin ja suunnistamme laivan baariin oluelle. Pitäähän sitä matkan alkua juhlistaa perinteisellä tavalla. Tiesimme, että laivalla on runsas buffet illallinen, joten olimme jättäneet varsinaisen ruokailun laivalle. Matkalla satamaan olimme pysähtyneet vain kaksi kertaa tankkausta ja kahvittelua varten.

Palaamme hyttiin ja tarkoituksena on katsella kartasta ensimmäisen päivän ajoreittiä. Avaamme myös television, mutta kuvaa ei tule näkyviin. Tutkimme johtoja ja päättelemme, että digiboksista ei tule signaalia televisioon. Koska hytissä ei ole liioin muutakaan tekemistä, käymme sanomassa asiasta vastaanotossa. Virkailija kertoo, että hän lähettää huoltomiehen käymään hytissä.

Olimme ottaneet karttakirjan ja navigaattorin mukaan ja menemme laivan baariin tekemään reittisuunnitelmaa. Baarissa on vähän muita matkustajia, joten voimme levittää karttamme pöydälle. Emme ole tehneet mitään tarkempaa reittiä matkallemme etukäteen, sillä haluamme pitää kaikki mahdollisuudet avoinna. Tarkoituksena ei ole kulkea turistiryöstä toiseen, vaan otamme niin sanotusti omaa aikaa itsellemme, omin ehdoin. Emme käytä aikaa jonoissa seisomiseen emmekä aikataulujen odottamiseen. Jos joku paikka aukeaa aamulla kello kymmenen, meidän ei tarvitse olla siellä. Jos joku paikka menee kiinni kello kahdeksantoista, meitä ei harmita, vaikka emme sinne ehtineetkään.

Myöskään paluulippuja emme olleet varanneet. Laivayhtiön mukaan paikkoja oli hyvin saatavissa tähän aikaan vuodesta. Sovimme, että soitamme varauksen sitten, kun olemme tulossa takaisin päin Travemündeen. Ainoa mistä olimme reitin osalta etukäteen puhuneet, oli se, että haluamme käydä heittämässä talviturkin Välimeren, ja tietenkin Alpeilla piti käydä. Emme halua ajaa moottoriteitä, ja pienen pätkäilyn jälkeen päätämme lähteä valumaan kohti etelää entisen Saksan Demokraattisen tasavallan eli tuttavammin Itä-Saksan alueella. Myöskään mitään päivämatkatavoitteita ei meillä ole. Ajetaan se, mikä hyvältä tuntuu, ja pysähdellään silloin kun siltä tuntuu. Matkatunnelmaa nostattava juttelu ja muutama olut saa meidät virittymään hyvin leppoisaan tunnelmaan.

Palaamme vastaanoton kautta hyttiimme. Virkailija kertoo ettei televisiota oltu saatu kuntoon, mutta voimme antaa teille uuden hytin, jossa televisio näkyy. Saamme hytin avaimet, ja meille sanotaan vielä, että toivottavasti tästä ei ole meille suurta vaivaa. Etsimme uuden majapaikkamme ja kyllähän se meille kelpaa. Hytti on tuplatan isompi kuin alkuperäinen, lisäksi siitä on ikkuna merelle. Hytti on tarkoitettu neljälle hengelle, jossa on sohva ja pöytä, johon on hyvä levittää karttamme. Kylpyhuone on myös tilava. Myhäilemme miten hyvä tuuri meillä on käynyt, toivottavasti kaikki muukin sujuisi yhtä onnekaasti.

Rahtilainoista puuttuu Ruotsin laivoilta tutut huvitukset ja yöohjelmat. Ruoka on kuitenkin yhtä hyvää ja kattauksessa on valittavana monenlaisia herkkuja. Ruokailuajat rytmittävät matkan tekoa, sillä muuta järjestettyä ohjelmaa ei ole. Rekkamiehiä näyttää olevan vähintään yhtä paljon kuin muita matkustajia. Heidät erottaa helposti koska he ovat sijoittuneet omaan ryhmäänsä. Lisäksi matkustajien

käytössä ovat koko ajan saunat, poreamme ja pieni kuntoiluhuone. Laivan sydämenä voi pitää baaria, jonne matkustajat kokoontuvat kahville tai drinkille. Myös pientä syötävää sieltä löytyy. Baarista jokainen löytää halutessaan juttukaverin, jonka kanssa voi vaihtaa ajatuksia laidasta laitaan.

Hyvin nukutun yön jälkeen saunomme ajan kuluksi päivällä ja katselemme merta saunan lauteilta ja poreammeesta. Kokeilemme kuntolaitteita sen verran, että voi sanoa, että tulipahan sitäkin tehtyä. Iltapäivällä tutkimme reittiä Lyypekissä sijaitsevaan hotelliin, minne olimme ajatelleet mennä ensimmäiseksi yöksi Saksan maalla. Laiva saapuisi satamaan myöhään iltapimeällä, joten ajattelimme yöpyä lähellä satamaa ja jatkaa vasta seuraavana aamuna eteenpäin.

Jos hytin vaihto oli meille mieluisa yllätys, niin huonoa ei voi sanoa seuraavastakaan. Vastaanotossa tulee puheeksi, että olemme menossa yöksi Lyypekkiin. Virkailija sanoo ettei meidän tarvitse lähteä yön selkään laivasta, jos emme niin halua. Voisimme jäädä hyttiimme yöksi. Ainoa ehto on se, että pyörät pitää ajaa laivasta ulos heti seitsemältä. Meillehän tämä sopii paremmin kuin hyvin. Mitään lisämaksua hytistä ei tietenkään mene. Tällainen on hyvää palvelua jos mikä. Säästymme turhalta pyörän pakkaamiselta ja siirtymiseltä laivasta hotelliin pimeässä. Saamme lähteä aamulla heti tien päälle hyvin levänneinä. Käytämme tilaisuuden hyödyksi ja menemme ajoissa nukkumaan. Edellisenä iltana niin ei käynyt.

## Saksasta Tšekkeihin

Niin kuin aina, alussa ajohaluja on vähintäänkin riittävästi ja matkan teko on mukavaa ja leppoisaa kuten nytkin. Ajaudumme jonnekin puistometsään tai vastaavaan. Liikenne siellä on tosi rauhallista, lähes olematonta, mutta ensimmäinen tiemaksu on siellä, kauniissa ja hiljaisessa lehtometsässä. Maksu menee varmaan alueen ylläpitämisen parissa työskentelevien rahastoon. Schwerin kaupungin jälkeen on 15 kilometriä pitkä suora tie, joka jatkuu taas muutaman mutkan jälkeen lähes suorana n. 10 kilometriä.

Liekö tämäkin tie ollut yksi niistä hankkeista, jossa tieverkon rakentamisella nähtiin olevan ratkaisu maata vaivanneeseen suurtyöttömyyteen 1930-luvulla. Mutta kuten nyt tiedämme, Saksan itäisissä osissa on edelleen muuta maata suuremmat työttömyysluvat. Ongelma ei ole ratkennut mihinkään 50 vuodessa, eikä myöskään Berliinin muurin kaatumiseen vuonna 1989 ja sitä seuranneeseen Saksojen yhdistymiseen seuraavana vuonna. Reittimme kulkee maaseudulla, silmän kantamattomiin jatkuvat rypsipellot levittäytyvät hyvin usein keltaisina molemmilla puolillamme.

Myös tuulimyllyjä on paljon matkan varrella. Siellä ne jauhavat sähköä maatalojen ja kylien läheisyydessä peltojen keskellä. Suomessa tuulimyllyjen rakentaminen on vielä uudempi asia, ja sen vuoksi se herättää meissä mielipiteitä suuntaan jos toiseen.

Ohitamme Berliinin länsipuolelta koska olimme päättäneet jättää tällä reissulla suurkaupungit väliin. Kaupunkien runsaat nähtävyydet ja houkutteleva yöelämä vaativat niin paljon aikaa, ettei se ole mahdollista tällaisella rengasmatkalla, joka meillä on toiveena ja edessä. Kaupunkeihin voi tulla myös lentokoneella ja tutustua siten sen tarjoamiin antimisiin paremmalla ajalla. Eikä helteessä ajaminen kaupungin ruuhkissa ole mukavinta ajanvietettä täysissä ajovarusteissa. Siitäkin on kokemusta esimerkiksi Riikan keskustassa, jonne meidän kahdenkymmenen pyörän letka eksyi 30 asteen helteessä. Tarkoitus oli ajaa kaupungin ohi kehätietä kiertäen Jurmalaan. Liikennevaloissa ryhmä hajosi useamman kerran, ja sitten sitä koottiin kasaan kun porukat ajautuivat eri puolille keskustaa. Vettä kului ja ajovarusteita survottiin sivulaukkuihin.

Ai, miten niin helteessä? Jos Berliini on reilut tuhat kilometriä etelämpänä kuin Ilomantsi, niin sen kyllä huomaa myös lämpömittarissa. Kevät on täällä huomattavasti pidemmällä. Niinpä ajotakin alla on nyt vähemmän tavaraa kuin lähdetessä.

Emme olleet syöneet aamupalan jälkeen vielä mitään, kun näen peltojen keskellä hiekkapintaisen parkkipaikan, jossa on useita rekkoja pysähtyneenä. Näen myös höyryävän kenttäkeittiön alueen reunassa. Vanhasta kokemuksesta tiedän, jos jossain on paljon rekkoja, siellä on myös hyvää ruokaa. Vilkaisen taustapeiliin ja teen nopean jarrutuksen ja kurvaan rekkojen viereen. Saamme isot lautaselliset hyvin haudutettua hernekeittoa. Myyjä kysyy tuleeko annokset makkaralla vai ilman. Makkarat Saksassa ovat erinomaisia ja lautasille nostetaan yli kaksikymmentä senttiä pitkät höyrystetyt herkut. Piimää ei sentään ole, vaan tyydymme pullotettuihin virvoitusjuomiin.

Tšekin raja tulee vastaan yllättävässä paikassa. Rajalla on iso asfalttikenttä komean kuusimetsän keskellä. Motokuski olisi iloinen päästessään puimaan sellaiseen leimikkoon, metsänomistaja vieläkin iloisempi. Kentällä ovat rivissä tyhjä ja autioituneet kopit, jossa aikaisemmin ovat istuneet tiukkailmeiset, koppalakkipäiset rajavartijat. Siitäkin huolimatta, vaikka molemmat maat, Itä-Saksa ja

Tšekkoslovakia olivat Varsovan liiton perustajamaita. Tšekki allekirjoitti vapaaseen liikkuvuuteen perustuvan Schengenin sopimuksen vuonna 2004, jolloin tämänkin rajan rajamuodollisuudet muuttuivat radikaalisti. Tänään siellä ei ole ainoatakaan ihmistä näkyvissä.

Takana on mittarissa 642 kilometriä, mutta kun lähdettiin laivasta jo kello seitsemän aamulla, on päivää ollut pitkälti ajella. Nyt kuitenkin pysähdymme yöksi Karlovy Vary-nimiseen kaupunkiin. Kaupunki on tunnettu kylpyläkaupunki ja siellä on yli 300 kuumaa lähdettä. Tien varressa on sopivasti joen läheisyydessä Europenzion-hotelli, jossa yövymme mukavasti 40 eurolla.

Käymme kävelemässä ulkona ja nautimme hyvät pippuripihvit edulliseen hintaan läheisessä ravintolassa. Kun katselemme ruokalistaa, huomaamme selvästi halvemman hintatason kuin mihin Suomessa olemme tottuneet. Tšekki kuuluu Euroopan unionin maihin, mutta euroalueeseen se ei vielä kuulu. Siinäkö syy vielä meille halvempiin hintoihin.

## Tšekistä Itävaltaan

Jos Karlovy Varyn ympäristössä oli metsämaisemia, niin jatkettaessa matkaa etelää kohti, maisemia hallitsee enempi peltonäkymät. Reittimme kulkee teillä, joissa on paljon korkeuseroja. Maisema on hyvinkin erilaista kuin Saksan tasaiset rypselit. On jotenkin kotoinen olo kun vertaa läntistä Tšekkiä Itä-Suomen vaaraisemiin. Vaarat ovat vain huomattavasti korkeampia täällä.

Ajamme Plzenin kautta ja palaamme Saksan puolelle Bayerisch Eisenstein-nimisen kaupungin kohdalla. Rajalta lähdemme kohti lounasta. Ajamme Deggendorfin ohi ja sen jälkeen pieniä teitä kohti Salzburgia.

Jossain vaiheessa pilkistää yhtäkkiä horisontissa lumihuippuiset vuoret. Kun ajamme eteenpäin, näyttää kuin vuoret alkaisivat nousta aivan heinäpellolta suoraan korkeuksiin, ja niinhän ne tekevätkin. Vain kapea joki erottaa pellon lähes pystysuorasta vuoren seinämästä. Lähestyessämme vuoria, olemme ihmeissämme, että mistä tuonne ylös voi tie jatkua. Ennen kuin huomaammekaan, olemme jo laakson pohjalla, josta matka ei voi jatkua kuin ylöspäin. Vaikka olen nähnyt Alpit monesti lentokoneesta katsottuna, ja käynyt laskettelemassakin siellä talvella, en voi olla hämmästelemättä miten tie mutkittelee koko ajan ylöspäin, ja aina vain ilmestyy silmien eteen uusia huippuja. Olemme saaneet ensi kosketuksen Alpeihin moottoripyörällä.

Saavumme Zell am Seehen, josta tulee toinen yöpaikkamme. Ajelemme hiljaista kaupunkia ristiin rastiin ja katselemme, minne majoittuisimme yöksi. Valitsimme hotellin järven rannalta, hotellin pihassa on moottoripyöriä, ja se saa meidätkin kurvaamaan pihaan. Matkaa kertyi tälle päivälle 435 km.

Nostamme reput Pension Herzogin huoneeseen. Siinä onkin yllättäen kaksi huonetta ja remontoitu kylpyhuone. Ihastelemme hyvännäköisiä hanoja ja suihkulaitteita, ja mietimme, voisiko Suomessakin olla myynnissä muita kuin niitä hanoja, joita on joka rautakaupan valikoimissa. Huoneen hinta on 57 euroa. Sijainti on hyvä, ja näkymät järvelle vähintäänkin mainiot. Järvellä seilaa laiva, jonka kannella näkyy turisteja.

Zell am See on tunnettu talviurheilupaikka ja suosittu patikointikohde kesäaikana. Lähdemme tutustumaan alppikylään kävellen. Kadut ovat tähän aikaan vuodesta lähes tyhjät. Paikalliset kertovat, että laskettelukausi on päättynyt vähän aikaa sitten, ja nyt vedetään henkeä, ennen kuin varsinainen kesämatkailukausi alkaa. Sen vuoksi useimmat hotellit ja ravintolat ovat kiinni, omistajat ja henkilökunta pitävät ansaittua vuosilomaa sesonkien välissä.

Saamme tietää myös, että entisellä suomalaisella formula- kuskilla, Keke Rosbergilla, on talo järven vastarannalla. Emme kuitenkaan lähde kyselemään, josko siellä olisi sauna lämpiämässä. Ruokapaikkoja on avoinna kuitenkin riittävästi, ja syömme tukevat annokset, jotka huuhdellaan muutamalla pitkällä ja viileällä juomalla.

Kun palaamme hotellille, kuljemme pyörien kautta ja huomaamme toisen pyörän sivulla hieman öljyä. Yksi öljykopan kannen ruuveista on löystynyt eikä kiristy paikalleen.

Aamupalan jälkeen nostamme reput pyörään ja lähdemme etsimään sopivaa ruuvia. Käymme kysymässä turisti-infosta olisiko kylässä moottoripyörähuoltoa. Viereisessä Kaprunin kylässä on ainut moottoripyöriä myyvä merkkiliike. Menemme paikalliseen isoon automarkettiin ja siellä rautaosastolle.



Ruveja onkin ihan valita asti. Löydämme ruuvien, joka on hieman pidempi kuin alkuperäinen, mutta se käy kuin käykin tarpeeseemme, ja näin sekin pieni murhe on poissa.

Sattumaa tai ei, mutta reilu vuosi tästä eteenpäin, palaan taas uudelleen Zell am Seehen. En kylläkään moottoripyörällä.

## Alppien yli Italiaan

Tänään on sitten ensimmäinen Alppien ylitys moottoripyörällä. Autolla olen ajanut Dolomiiteilta Venetsiaan ja takaisin, mutta kyllä moottoripyörän päällä kokee nämä maisemat ja tiet eri tavalla kuin autolla. Grossglockner on Itävallan korkein vuori, 3798 metriä ja se sijaitsee Hohe Tauernin kansallispuistossa. Lähdemme kapuamaan ylös Grossglockner Hochalpenstrassea pitkin. Tie on valmistunut vuonna 1935 ja monet pitävät sitä kauneimpana kaikista Alppien solista. Alppitien pituus on 48 kilometriä ja siinä on 36 tiukkaa kurvia. Tie on maksullinen, vajaa 20 euroa moottoripyörältä, mutta on takuulla hintansa arvoinen. Jos liikut tuolla päin, suosittelen reittiä ehdottomasti ja varauksetta.

Tie avataan yleensä liikenteelle toukokuun alussa. Nyt korkeiden lumipenkköjen reunat ovat vielä suorat ja niissä näkyy aurauskoneen jälkiä. Tie avataan rotaatiolumiauroilla, jotka syövät lunta edestä päin. Aura lennättää lumen lähes 40 metrin päähän tiestä. Lumivyöryalueilla lumen paksuus voi olla jopa 12 metriä, ja aura voikin avata tietä vain noin kilometrin yhdessä päivässä. Nyt tiet ovat välillä märät, kun ylhäällä sulava vesi valuu tietä pitkin alaspäin. Lämpötila laskee nopeasti sitä mukaa kun nousemme ylöspäin. Joskus on pakko kokeilla, onko tie jäässä varjopaikoissa. Tien vieressä olevat lumipenkat ovat paikoin kolme metriä korkeat.

Saavumme sopivasti lounasaikaan Edelweiss-Spitzelle, jossa on näköalaravintola 2571 metrin korkeudessa. Syömme kuuman keiton ja nautimme kahvit jälkiruuaksi komeita maisemia ihailen. Murmeleita emme nähneet matkalla, vaikka ne ovat täällä yleisiä. Murmelin myskintuoksuista rasvasta tehdään öljyä, jota turistit ostavat mm. lihaskipuihin. Toinen suosittu matkamuistoa on pehmomurmeli, joita on myynnissä erikokoisia. Ulkona on varsin kova tuuli, ja lämpötila lähellä nollaa, joten emme jää pitkäksi aikaa ulos seisoksimaan.

Jatkamme tietä, jossa mutkia riittää jokaiselle vähintäänkin riittävästi. Tiellä näkyy paljon polkupyöräilijöitä, joiden arvelemme olevan kilpapyöräilijöitä. Mietimme, että tavalliselle kuntoilijalle tien nousut olisivat liian rankkoja. He huiskuttavat iloisesti kättä kun tulevat meitä vastaan alamäessä. Toinen merkittävä stoppi tällä tiellä on Frans Josefs Höhe-huippu, mutta tietä ei ole saatu aurattua vielä, joten emme pääse tutustumaan siihen paikkaan. Ehkä seuraavalla kerralla sitten.

## Meren rannalle Sloveniaan

Koska on vasta alkuiltapäivä, teemme päätöksen, että ajamme seuraavaksi yöksi meren rannalle. Uiminen Välimeressä oli yksi tavoitteistamme. Meri vaihtuu kuitenkin Adrianmereksi, koska päätämme mennä Sloveniaan ja siellä Portoroziin. Olimme kuulleet, että kaupunki on kaunis lomakaupunki ja sehän sopii meille. Matka ei ole pitkä ja ehtisimme sinne hyvin illaksi.

Villachin jälkeen vaihdamme pikkutiet ensimmäistä kertaa moottoritiehen ja suuntaamme kohti Ljubljanaa. Itävallan ja Slovenian rajan ylitämme Karawanken-tunnelissa. Maiden rajalla on kahdeksan kilometrin pituinen tunneli, jonka pituudesta hieman yli puolet on Itävallan puolella. Mukavuudesta on maksettava muutaman euron suuruinen maksu. Tunnelista ulostulon jälkeen pysähdymme huoltoasemalle, josta ostamme pleksiin vignetten, tarran, joka oikeuttaa meidän käyttämään Slovenian moottoriteitä ja Ljubljanan kehätietä.

Sää on mitä parhain uintikeli ja matka joutuu ripeästi moottoritiellä. Saavumme hyvissä ajoin Portoroziin. Ajelemme pitkin rantakatua edestakaisin. Kaupunki sijaitsee merenlahden poukamassa ja näyttää viihtyisältä. Rantakadun suuret hotellit näyttävät kalliilta, ja sitä ne ovatkin. Jatkamme etsimistä rantakadun ulkopuolelta. Sivukadun varrelta, kuitenkin läheltä merta, löytyy meidän hotelli, nimeltään Barbara. Varaamme huoneen suoraan kahdeksi yöksi. Hinta on 102 euroa/yö. Kuulemme, että kaupunki on muualta Euroopasta tulevien turistien suosiossa. Matkaa kertyi tälle päivälle vaivaiset 396 kilometriä.

Tänään on reissumme viides päivä, ja päätämme pitää uuden hotellimme tupaantuliaiset. Lepäilemme ja käymme tutustumassa kaupungin rantakatuun. Se on kaupungin sydän ja kaikki keskittyy sinne. Hotellit, ravintolat ja lukuisat drinkkibaarit löytyvät meren rantaa myötäilevän tien varresta. Otamme muutamat neuvoa antavat ja palaamme hotellille suihkuun.

Puhdas paita päällä lähdemme syömään kaupungille. Valitsemme ravintolan, jonka terassi on aivan meren rannalla. Kaupunki on muuttunut aivan eri näköiseksi illan pimettyä ja rantakadun saatua iltavalot ylleen. Luksushotellien valaistukset ovat todella näyttäviä ja juhlallisia. Pienemmät baarit erottuvat värivalojen loistaessa. Otamme pöydän terassilta ja kohotamme maljat hyvin onnistuneelle matkalle. Mitään vastoinkäymisiä ei ole ainakaan vielä sattunut. Ruoka on erityisen hyvää ja ruokajuomat myös maistuvat meren äärellä. On hieman erilainen ympäristö kuin koti-Suomessa. Ilta viilenee myös täällä ja siirrymme ravintolan sisätiloihin.

Emme voi ottaa riskiä, että vilu pääsisi iskemään kesken reissun, niinpä päätämme ottaa lämmikkeeksi kuumat rommitotit. No, minä baarin tiskille toimittamaan asiaa. Baarimikko on huuli pyöreänä minun ehdotuksestani. Ei ole koskaan kuullutkaan moisesta juomasekoituksesta. Ihmetystä baarimikossa herättää, miten paljon sokeria neuvon häntä laittamaan. Pienen oppitunnin jälkeen, toiset kuumat juomat tulevat jo ammattilaisen ottein. Oppilaamme kertoo maistavansa itsekin kyseistä juomaa, sitten kun ei ole työvuorossa. Siitähän voisi saada uuden myyntivaltin etelän pimeisiin öihin reggaemusiikin soidessa baarissa.

Ruokailun jälkeen tutkimme rantakadun elämää tarkemmin ja lopulta juutumme yhteen musiikkibaareista. Kolmen maissa palaamme takaisin hotelliin. Juttelemme vielä huoneessa, ja kun ei

nukuta, pesen vessan lavuaarissa alushousuja ja t-paitoja. Niin kuin joskus pääsee käymään, että omat virvokkeet loppuvat, päätämme lähteä vielä takaisin kaupungille aamuneljältä! Valokuviakin on tallentunut kameraan yön aikana.

Aamulla nukumme tavallista pidempään, jonka jälkeen lähdemme suorittamaan tehtävää, jonka takia olimme kaupunkiin tulleet, uimaan mereen. Aurinko paistaa jo ylhäällä ja lämpimästi kun menemme yhden rantabaarin sohville päiväoluelle. On sunnuntai päivä, ja paikalliset ihmiset ovat tulleet perheineen auringon ottoon viereisen puiston nurmikolle. Kun aurinko on lämmittänyt pari hikikarpaloa otsalle, on aika siirtyä meren vilvoittaviin vesiin. Talviturkki on nyt heitetty karvareuhkaa myöten, joten voimme alkaa suunnitella matkan toista päätavoitettamme, kohti Alpeja jälleen.

## Dolomiiteille Italiaan

Hyvin levänneinä, toisen yön jälkeen Portorozissa, jatkamme matkaa Italian puolelle Triesten kaupunkiin. Seuraamme meren rantaa, ja välillä tie kulkee korkealla meren yläpuolella ja välillä tie syöksyy tunneliin. Sitten lähdemme pohjoiseen, kohti Tolmezzon kaupunkia, ja sieltä suuntaamme Cortina d'Ampezzoon. Se on vuoden 1956 talviolympialaisten isäntäkaupunki. Suomi saavutti kisoista seitsemän mitalia, jolla se sijoittui mitalitilastossa kolmanneksi. Kolme mitaleista oli kultaisia.

Tutustumme urheilukaupunkiin kävellen ja nautimme myös päiväkahvit kaupungin keskustassa. Olimme ajatelleet jäädä yöksi kaupunkiin, mutta kaupunki oli kovin unelias, joten päätimme jatkaa vielä matkaa.

Jossain vaiheessa ylhäällä vuorilla tielle ilmaantuu puomi, joka estää matkanteon. Kyltti puomissa kertoo, että tie on toistaiseksi suljettu. Otamme kartan esiin ja katsomme vaihtoehtoisia reittejä, mutta mikään niistä ei tunnu hyvältä aikomaamme suuntaan nähden.

Puomille tulee koko ajan autoja, jotka kääntyvät takaisin. Meidän lisäksi paikalla on neljä muuta motoristia. Kyselemme toisiltamme, mitä te aiotte tehdä. Päätämme Jarmon kanssa katsoa, mitä puomin toisella puolella on. Puomin reunassa on tilaa juuri ja juuri, josta pääsee ohitse moottoripyörällä. Neljä muuta motoristia jäävät vielä selittämään toisilleen kätet viuhuen.

Ajamme eteenpäin jännityksellä odottaen, mitä mahdollisesti kohtaamme jonkun mutkan takana. Sitten eteemme tulee vuoren seinämään rakennettu tien pätkä, jonka rakennelman katolta tulee sulamisvettä ajoradalle. Tiellä on tietysti sillä kohtaa lammikko, mutta ei mitään muuta ihmeellistä. Mietimme, voisiko tämä olla ainoa syy, minkä takia tie on suljettu. Laskeudumme kohti kylää ja ounastelemme, olisiko kylän poliisi meitä vastassa puomilla pienen muistutuksen kanssa. Sitten meille tulee mieleen, että jospa edessä oleva puomi onkin niin leveä, ettemme mahdu sitä ohittamaan pyörinemme. Olisi noloa odotella siinä kunnes paikallinen tielaitos tulisi avaamaan puomin. Pääsemme kuitenkin ohittamaan puomin samalla tavalla kuin ylhäällä ja kurvaamme läheisen kylän tien varressa olevan pizzerian terassille. Kun kerta olemme pitsan kotimaassa, pitäähän sitä herkkua silloin maistaa.

Tilaamme pitsat ja cokikset. Olen aina ollut sitä mieltä, että pitsaa ei voi syödä ilman olutta, mutta nyt pitää nöyryä senkin tosiasian edessä. Pitsa ei ole sen kummempaa kuin kotimaassakaan. Katsomme tiellä soljuvaa liikennettä kun huomaamme neljän moottoripyörän tulevan samasta suunnasta kuin itse olimme tulleet. He ovat samat motoristit, jotka olivat meidän kanssamme ylhäällä puomilla. Miehet huomaavat meidät terassilla ja nostavat meille kättä. He olivat jääneet odottamaan puomille, miten meidän käy. Kun me ei palattu puomille takaisin, hekin olivat uskaltaneet lähtemään meidän perään.

Alpit ovat täällä Dolomiiteilla erilaisia kuin Itävallassa. Dolomiitit on nimetty alueen tunnusomaisen kivilajin dolomiitin mukaan. Liekö kyseinen kivilaji pehmeämpää ainesta, koska Alpit ovat täällä rosoisempia kuin Itävallan puolella. Dolomiittien korkein vuori on Marmolada, 3344 metriä. Yli kolmen kilometrin korkuisia vuoria on kaikkiaan 21.

Kävin joskus laskettelumatkalla täällä, ja pisin lasku oli kymmenen kilometriä yhtä ja samaa nautintoa. Ei pääse Kolin rinteillä pudottelemaan ihan samalla tavalla. Rinteet olivat todella hyvin hoidettuja ja leveitä. Lämmintä oli parhaimmillaan 18 astetta. Kun istuimme lounaalla

rinneravintolassa, joita oli joka toisen mutkan takana, ja mitä henkeä salpaavimmissa paikoissa, saattoi takin heittää tuolin selkänojalle ja istua pelkässä t-paidassa auringosta nauttien. Eräälläkin terassilla, joka oli rakennettu tyhjän päälle, pudotusta oli kaiteen takana varmaankin sata metriä alhaalla kulkevaan rinteeseen.

Saavumme illan suussa Canazein alppikylään. Kylä on sama, josta vuokrasin auton reilut kymmenen vuotta sitten, kun kävimme tutustumassa Venetsian ihmeisiin. Autovuokraamossa meille näytettiin mistä löytyvät tarvittaessa lumiketjut, ja miten ne laitetaan paikoilleen. Ajoimme pienellä autolla neljä henkilöä kyydissä alamäkeen meren rannalle. Matka sujui nopeasti kun oli päästy pois vuoristosta moottoritielle. Pysähdyimme ainoastaan tiemaksua varten.

Mutta paluumatkalla olikin kaikki toisin. Pieni auto joutui antamaan kaikkensa, jotta se sai meidät takaisin Pozza di Fassin kylään, jossa olimme majoittuneena. Kun Venetsiasta lähdetessä laitoimme kaasupolkimen kumimattoa vasten, ei sitä tarvinnut käytännössä nostaa siitä pois ollenkaan. Siitä huolimatta vauhti ei huimannut kenenkään päätä paluumatkalla. Ihmettelen vieläkin, miten auton moottori kesti sen, ettei se heittänyt vesiään pellolle. Kuumana sen moottorin on ollut pakko käydä.

Kylä on täynnä hotelleja, mutta joudumme näkemään hieman vaivaa löytääksemme hotellin, joka on auki! Majoitumme pääkadun varteen hotelli Cristalloon 78 euron hintaan. Matkamittarin lukema lisääntyi tämän päivän aikana 331 kilometriä.

Tutustumme taas kävellen kylään. Nousemme ylös vuoren rinnettä. Sieltä löydämme Madonna delle Neve-kirkon. Kirkko on omistettu Lumen Naiselle (Our Lady of Snow), ja se on rakennettu vuonna 1595.

Kun lähdemme suihkun jälkeen etsimään ruokapaikkaa, sekin on hakusessa. Pääkadun ravintolat keskustassa ovat kiinni. Käveltyämme hieman lisää, löydämme avoinna olevan ravintolan. Nappaamme pöytään mennessä ruokalistan mukaamme. Pöytämme on ulkona ja meillä on hyvät näkymät kylän raitille. Liikennettä on vähän ja on mukava rentoutua huurteisen ääressä katsellen uinuvan alppikylän tunnelmaa. Tarjoilija tulee ja näyttää meille pienelle ruutupaperille lyijykynällä tehtyä ruokalistaa. Siinä on ollut noin kymmenisen ruokalajia, mutta nyt niistä suurin osa on pyyhitty yli. Meillä on helppo tehtävä valita lopuista paras vaihtoehto. Ruoka on kuitenkin hyvää ja olut on tasalaatuista tälläkin kohtaa taivasta.

## Sveitsi

Aamulla starttaamme hyvissä ajoin. Tarkoituksena on ajaa Passo Stelviolle, mikäli se suinkin on vain auki. Ajamme Bolzanon ja Meranon kautta. Käännymme Stelviolle johtavalle tielle, mutta heti tien alussa on kyltti, että tie on suljettu. Tämä oli kyllä ennalta arvattavissa tähän aikaan vuodesta. Jos toinen vannoo Grossglocknerin nimeen, vähintään yhtä suuri joukko liputtaa Stelvio Passin puolesta. Hieman meitä harmittaa, sillä monen mielestä Stelvio on Euroopan hienoin reitti Alppien yli. Ei kun leuka rintaan ja kohti uusia pettymyksiä, kuten on tapana sanoa.

Otamme uudeksi suunnaksi Davosin pohjoisempaa reittiä pitkin. Yhtäkkiä kyltti tien vieressä ilmoittaa, että saavumme kohta Itävallan rajalle. Mitä ihmettä, Sveitsiinhan tässä ollaan menossa! Katsomme karttaa ja olemme ajaneet yhden risteyksen ohi. Päätämme kääntyä takaisin. Loppujen lopuksi harharetki oli vain parikymmentä kilometriä suuntaansa.

Olemme taas oikealla tiellä, eikä maisemat ole hullumpia tälläkään osuudella. Pysähdymme hotellin pihassa, joka sijaitsee 2149 metrin korkeudessa. Hotellia vartioi tien penkalla moottorisahalla veistetty karhu, joka on noin puolitoista metriä korkea, lisäksi jalusta päälle. Tai tässä tapauksessa se oli karhun alla, jos tarkkoja ollaan. Karhua tiiraillessamme toteamme, että myös Ilomantsissa osataan tehdä vähintään yhtä hyviä taideteoksia samalla menetelmällä.

Italian ja Sveitsin rajan ylitämme Valicossa. Tämä on koko reissun ainut rajanylitys, jossa tapaamme rajavartijat työssään. Sveitsi ei kuulu EU-maihin, mutta liittyi vapaan liikkuvuuden Schengen-alueeseen vasta viisi kuukautta sitten. Sitä taustaa vasten ymmärrämme, jos rajavartijat eivät ole vielä luopuneet tarkastuksista. Edellä meneviä autoja pysäytellään, mutta kun me tulemme tarkastuspisteelle, rajamies näyttää meille kädellään, että voimme jatkaa matkaa. Eli se olikin valikoivaa tarkastusta, ei järjestelmällistä vanhan ajan meininkiä.

Pysähdymme Davosiin kahville. Nostamme frangeja automaatista, sillä tässä maassa eivät eurot ole käytössä. Kaupunki on kuuluisa talviurheilupaikka ja kongressikaupunki. Mika Myllylä voitti Davosin maailmancupin perinteisen 30 kilometrin hiihdon vain kaksi kuukautta ennen Lahden 2001 MM-hiihtoja. Myllylä voitti Lahdessa takaa-ajon perinteisen kilpailun, mutta ei osallistunut enää saman päivän iltapäivällä käytyyn takaa-ajoon. Davosista jatkamme vielä vähän matkaa yöksi Churin kaupunkiin. Matkamittari kertoo lukemaksi 394 kilometriä tälle päivälle.

Kirjaudumme hotelli Ibikseen ja ajamme moottoripyörät hotellin autotalliin. Hintataso on odotetusti korkeampi kuin aikaisemmin tällä reissulla, kolmen tähden hotellihuone maksaa täällä 112 euroa. Vaikka Sveitsi on tunnettu pankkibisneksistään, ei minun Visa-kortti kelpaa respan tiskillä. Korttia höylätään ja viilataan urakalla, mutta se ei suostu toimimaan. Muuten kortti toimi koko matkan ajan kiitettävästi. Tšekissä emme vaihtaneet paikallisia korunoita lainkaan, vaan luotimme muovikortin voimaan.

Illalla kävelemme puolitoista kilometriä kaupungin keskustaan. Kaupunkia halkova, rakennettu kanava vie kirkasta vettä vauhdilla alaspäin. Löydämme mukavan ruokapaikan ja tankkaamme myös ruumista huomista varten. Käymme myös muutamalla muulla asemalla ennen kuin palaamme hotelliin.

Meillä oli tapana iltaisin katsella karttaa ja suunnitella seuraavan päivän ajoreitti. Sen pidemmäksi

emme suunnitelleet ohjelmaamme. Toki olimme katselleet talven aikana etukäteen internetistä mielenkiintoisia reittivaihtoehtoja. Lisäksi meillä oli mukana kierrekantinen karttakirja, johon kirjan tekijä oli merkinnyt eri värillä sellaiset tiet, jotka olivat yleisesti tiedetty maisemiltaan komeiksi ja mukaviksi ajaa. Illalla tallensimme seuraavan päivän reitin navigaattoriin, mutta paljon ajoimme myös niin, että laitoin teiden/liittymien numerot maalarinteipin pätkälle, jonka lätkäisin vasemman ajohanskan selkämykseen. Helppoa ja kätevää, ja välillä myös tarkempi kuin navigaattorin ohje.

Suunnittelemme huomenna ajavamme ensin tie numero 19 Andermattiin ja sen jälkeen mielenkiintoisen rengasreitit, jonka varrelle jäisivät sekä Furkapass että Sustenpass. Molemmat solat vaikuttavat etukäteen houkuttelevilta, ja kun missasimme jo Stelvio Passin, toivomme pääsevämme huomenna ajamaan lumisten huippujen väliin. Näin kilometrimääräksi tulisi varsin vähältä kuulostavat vajaat 250 kilometriä, mutta kun lähes koko matka olisi mutkatietä ylä- ja alamäkineen, aikaa siihen menisi enemmän, mitä olemme Suomessa tottuneet ajellessa Pohjanmaan lakeuksilla, Lapin tuntureilla tai Itä-Suomen vaaramaisemissa.



## Oberalp !

Heti alkumatkasta on pari useamman kilometrin mittaista tunnelia. Näkyvyys heikkenee huomattavasti kun ajaa tunneliin mustat aurinkolasit silmillä. No, siihenkin oppi nopeasti varautumaan: lasketin laseja hiukan nenän vartta pitkin niin, että saatoin katsoa lasien yli.

Tunneleissa on hämärä valaistus. Säännöllisen matkan välein on seinämällä hätäpuhelimia, paloposteja, valvontakameroita sekä rautaovia pelastuskäytävään, joka on rakennettu tulipalojen ym. vaaratilanteiden varalle.

Matkan edetessä tie kapenee, mutkat tihenevät ja lumihuippuiset vuoret alkavat näkyä lähempänä ja lähempänä. Valkoinen vesi virtaa joen uomassa iloisesti meitä vastaan, seuraten tien mutkia mutka toisensa jälkeen. Sitten tulee meidän matkaan stoppi, ei ehkä aivan yllättäen, mutta kuitenkin lopullisesti sillä tiellä. Jossain Oberalpin lähellä puomi on sen verran tukevaa tekoa, ettei sitä pysty kiertämään, eikä siitä olisi tällä kertaa apuakaan meille. Toteamme, että tie on vielä auraamatta tälle kesälle. Vain reilut kymmenen kilometriä erottaa meidät Andermattista. Olimme tarkkailleet tien varren opasteita, mutta emme kumpikaan huomanneet missään vaiheessa ennakkomerkkiä siitä, että tiellä on jossain vaiheessa puomi.

Kyllä, internetistä tiedon olisi voinut kaivaa etukäteen, mutta olimme tietoisesti matkassa ilman liiallista nykyajan tekniikkaa, jotta edes jonkinlainen ennalta arvaamattomuus ja sitä myöten tietynlainen jännittävyys säilyisi reissullamme. Samoin tietoisesti, kun meillä ei ollut kypäräpuhelimia, pystyimme ajamaan uusien maisemien läpi vain omien havaintojen ja mietiskelyjen varassa. Taukojen aikana ja illalla kypäräkaljojen ääressä kertailimme mielellämme päivän tapahtumia.

Laitamme pyörät seisontatuen varaan ja istumme tien penkalle tuumailemaan maailman menoa. Katselemme eteenpäin lumen peittämiä huippuja tähyillen. Jarmo sytyttää tupakan.

## Liechtensteinin kautta Bodenjärvelle

Joudumme palaamaan Churiin. Pyrähdyksellä Oberalpin puomille tuli matkaa edestakaisin 150 kilometriä ja vietimme aikaa siellä kolme ja puoli tuntia. On aika tehdä uudet suunnitelmat. Pysähdymme lounaalle ja otamme kartan esille. Mietimme, että lähdemmekö yrittämään solien valloitusta toista kautta, mutta tulemme siihen tulokseen, että mitä suurimmalla todennäköisyydellä myös Furkapass ja Sustenpass uinuvat vielä talvista karhununta.

Kun katsomme karttaa, kiinnitämme huomion lähellä olevaan Liechtensteiniin. Pienen ruhtinaskunnan yläpuolella on Bodensee-järvi. Koska molemmat paikat ovat meille uusia tuttavuuksia, päätämme lähteä sinne.

Liechtensteinin rajalla on tien varressa maiden nimikyltit, mutta muuten maiden välillä ei näytä olevan muuta eroa kuin se, että autoissa on erilaiset rekisterikilvet. Maan virallinen kieli on saksa, mutta maan valuutta on Sveitsin frangi. Liechtenstein on muutenkin hyvin läheisissä väleissä Sveitsin kanssa. Valtiomuodoltaan maa on monarkia, mutta esim. sen ulkopolitiikka on pääosin Sveitsin johtamaa.

Koska maa on vain 160 neliökilometrin kokoinen, ajamme nopeasti Liechtensteinin läpi ja tulemme Bodenjärven rantamaisemiin. Seuraamme järven idän puoleista rantatietä ja saavumme Lindaun kaupunkiin. Ajelemme ympäri kaupunkia ja päätämme jäädä tänne yöksi. Otamme huoneen vaaleanpunaisesta Bodensee-Hotel Lindausta 88 euron hintaan. Tämä päivä on kilometreiltään reissumme lyhin, 240 kilometriä.

Bodanjärvi sijaitsee pääosin Saksan ja Sveitsin välissä, mutta pieni kaistale järven itäosan rantaviivaa kuuluu Itävallalle. Pituutta järvellä on 63 kilometriä ja se on Euroopan kolmanneksi suurin järvi Balatonin ja Genevejärven jälkeen. Järven yli kulkee useita laivareittejä.

Rein-joki virtaa järven kautta. Joki saa alkunsa Sveitsin Alpeilta ja se kulkee Italian, Liechtensteinin, Itävallan, Saksan, Ranskan ja Alankomaiden kautta laskeakseen vetensä Pohjanmereen Rotterdamin kohdalla.

Syömme päivällisen hotellin ravintolassa, jonka jälkeen kävelemme kaupungin katuja pitkin. Vanhakaupunki sijaitsee saarella varsinaisen kaupungin edustalla. Ihmettelemme, miten junarata on rakennettu päättymään pienen pieneen saareen. Myös asema on sijoitettu saarelle, joka on kooltaan vain reilut puoli neliökilometriä.

## Bodenjärven rantamaita seurailen kohti Schwarzwaldia

Aamulla lähdemme ajamaan Bodenjärven pohjoisrantaan myötäillen kohti Schwarzwaldia. Joissain kohdin tie kulkee aivan kiinni rannassa ja välillä tie nousee korkealle, josta on hyvät näkymät yli järven Sveitsin puolelle. Schwarzwaldin maisemat ovat tuttuja televisiosta tulleen Vuoristosairaalan katsojille. Maisemat ovat todella upeita. Vaikka alue on vuoristojono, se poikkeaa huomattavasti maisemista, joihin olemme viime päivinä totuneet. Rinteet ovat välillä mäntyvaltaisia metsiä ja välillä peltoja ja laitumia. Korkeimmat huiput kohoavat täälläkin yli tuhanteen metriin. Alue, jonka läpi ajamme, sijaitsee eteläisessä Schwarzwaldin luonnonpuistossa.

Vaikka alue on luonnonpuistoa, siellä eletään ja harrastetaan päältä päin katsottuna ihan normaalisti. Maataloutta on alueella paljon, myös tuulimyllyt pyörivät rauhallisesti vuorten rinteillä. Alue on suosittu lomanviettokohde saksalaisten keskuudessa.. Talvisin siellä hiihdetään ja lasketellaan. Kesällä puiston suosittuja harrastuksia ovat patikointi, pyöräily, vesiturheilu ja golf. Mutta myös luonto itsessään, sen kauneus ja monipuolisuus vetävät ihmisiä puoleensa.

Pysähdymme jaloittelemaan jonkun maatalon liittymän kohdalle. Huomaamme tien penkalla voikukkien seassa pienen mainoksen kepin nenässä. Katsomme ilmoitusta tarkemmin ja toteamme, että kahden viikonpästä olisi motorradtreffen der Motorrad - Freunde Schuttertalissa. Livenä esiintyy rokkibändi Himmi-Brothers perjantaina ja lauantaina lavalle nousee Blue Tattoo. Emme kuitenkaan jää katsomaan, millaisesta kokoontumisajasta on kyse. Ohjelman perusteella näyttää kuitenkin ihan perusmeiningiltä: biletystä, kilpailuja, palkintoja ja leirinuohtio !

## Pikavisiitti Ranskaan

Jatkamme matkaa puiston läpi ja lähestymme Ranskaa. Ylitämme rajan Marckolsheimin kohdalla. Myös Ranskassa on vastassamme joku luonnonpuisto tai vastaava. Jonkinlaista vuoristoa on myös näkyvissä. Päivä on hyvästi iltapäivällä kun pysähdymme lounaalle. Täällä teemme päätöksen, että otamme suunnan pohjoista kohti. Tänään on torstai ja sunnuntai-iltana voisimme olla jo Ilomantsissa, jos kaikki menee hyvin.

Lähestymme Strasbourgia kun mieleeni tulee vierailuni Euroopan parlamenttiin Brysselissä, Belgiassa. Kun meidät oli passintarkastuksen jälkeen valokuvattu ja kulkuluvat tehty, meidät johdatettiin turvatarkastuksen läpi suuren rakennuskolossin sisuksiin. Isäntämme kertoi seikkaperäisesti rakennuksesta ja parlamentin käytännön työskentelystä. Eniten minussa herätti kummastusta ja järjenköyhyyttä kun hän kertoi, miten kerran kuukaudessa koko parlamentti siirtyy neljäksi päiväksi Ranskan Strasbourgiiin täysistuntoa varten. Jokainen parlamentin jäsen pakkaa työhuoneensa tavarat ja asiakirjat muovilaatikoihin ja siirtää ne oven ulkopuolelle käytävälle. Siitä laatikot lastataan useisiin rekka-autoihin ja kuskataan 450 kilometrin päähän Ranskan Strasbourgiiin. Neljän päivän päästä sama homma tehdään toisin päin.

Emme jää katsomaan tätä täysin ymmärrystä vailla olevaa operaatiota, vaan jatkamme matkaa Saksan puolelle. Ajamme jälleen Schwarzwaldin reunamia pitkin koillista kohti mutta varsinaisesti emme ole puiston sisäpuolella. Kun saavumme illalla Mannheimiin, ilta on jo niin pitkällä, että otamme ensimmäisen hotellin, mikä tulee vastaan. Hotellin nimi on Augusta 140 euron hintaan. Tämä on reissumme kallein yö. Pysäköimme pyörät kadun varteen ja toivomme, että aamulla ei ole rengaslukkoja hidastamassa meidän lähtöä, sillä jotain siihen viittaavia merkkejä on tienposkessa. Päivä oli pitkä, vaikka matkaa ei tullut loppujen lopuksi 484 kilometriä enempää. Schwarzwaldin maisemissa saisi helposti kulumaan enemmänkin aikaa. Nautimme iltaoluet hotellin hienossa baarissa ja toteamme, että olut maistuu hyvälle täälläkin!

## Kohti satamaa

Jos emme tähän saakka olleet nähneet vesipisaroita, nyt aamu valkenee niin, että laitan suoraan sadeasun päälle vaikka juuri lähdön hetkellä ei sadakaan. Lähdemme kokeilemaan miltä ajo Saksan kuuluisilla moottoriteillä maistuu. Tähän saakka olemme ajelleet pieniä teitä pitkin lukuun ottamatta Slovenian motariosuutta. Moottoriteillä on harvassa liittymiä joilta pääsee ulos, ja jos raju sadekuuro yllättää, voi olla enää turha laittaa sadevarusteita päälle sillä sade on jo kastellut sinut.

Matka lähtee etenemään ripeää vauhtia. Kolme ajokaistaa suuntaansa vetää hyvin. Oikean puoleisella kaistalla on jatkuva rekkajono alle sadan kilometrin tuntivauhdilla. Me ajamme keskikaistaa, jossa nopeudet ovat enimmäkseen 120-130 kilometriä tunnissa. Välillä kokeilemme vasenta kaistaa, jossa voimme testata, minne asti nopeusmittarin neula nousee.

Ajamme keskikaistaa kun yhtäkkiä Jarmo siirtyy oikealle kaistalle rekkojen väliin ja siitä rampille, joka vie huoltoasemalle. Arvaan, että bensatankki on tyhjenemässä. Itse en kuitenkaan ehdi tehdä samaa liikettä ja jatkan eteenpäin. Päätän pysähtyä seuraavalle mahdolliselle pysäköintipaikalle tai poistua seuraavasta eteen tulevasta rampista ulos. Minun ei tarvitse ajaa kauaakaan kun iso rekkojen levähdyspaikka tulee kohdalle. Kurvaan sinne ja soitan matkakaverilleni. Hän tiesikin jo odotella puheluani ja annan hänelle koordinaatit minne tulla.

Käymme syömässä yhdellä suurista liikenneasemista, joita on moottoriteiden varsilla. Alueet ovat jopa kymmenien hehtaarien kokoisia. Ihmettelemme alueen monipuolisia palveluita. Bensaakin täältä saa, mutta sen lisäksi alueella on motelli, hotelli, ravintoloita, pikaruokapaikkoja, kasino, pienempiä pelihalleja, videovuokraamo ja vierihoitolaitoksia. Lisäksi on autotarvikekauppoja ja korjaamoita sekä tietysti palvelut rekkamiehille saunoineen ja suihkuineen.

Koska näyttää siltä, että ehdimme hyvin illaksi satamaan, soitan laivayhtiöön ja varaan paikat laivaan.

Jätän sadeasun päälle, vaikka vettä on tullut varsin niukasti ja vain pienen aikaa. Reittimme kulkee Frankfurtin, Kasselin, Hannoverin, Hampurin ja Lyypekin kautta Travemüнден. Matkaa kertyi mittariin 632 kilometriä.

Saavumme hyvissä ajoin rannikon tuntumaan ja jäämme katselemaan Lyypekin kaupunkia. Kuuntelemme tuomiokirkon kellon kumahtelua sen parkkipaikalla kun riisun sadevarusteet sivulaukuun. Emme voi kuitenkaan juoda ”monta pitkä” Lyypekissä” kuten Samuli Edelmann laulaa laulussa Peggy. Mutta illalla sekin on mahdollista. Vaikka laivamme lähtee yöllä kello kolme, meille kerrottiin, että pääsemme laivaan klo 23.00 tai jopa aiemminkin.

Odotellessamme laivaan pääsyä käymme syömässä sataman ravintolassa, jossa on myös edullinen viinakauppa. Siellä, kuinkas sattuikaan, tapaamme Jawasakin kavereita, jotka ovat tulossa Puolasta jostain kokoontumisajasta. Olivat liikkeellä tietenkin Jawoilla, jotka olivat varsin persoonallinen näky. Yhdessä oli mm. perävaunu, joka oli tehty maitotonkasta!

## Luu

No mitä sitten jäi matkasta käteen? No ei ainakaan luu! Kokonaisuutta ajatellen voisi kuvitella, että aina sitä reissussa jotain pieniä vastoinkäymisiä tulee vastaan, mutta nyt ei tullut pieniä eikä suuria.

Kun ollaan liikenteessä moottoripyörällä, sään merkitys korostuu usein mukavuuden ja turvallisuuden kannalta. Meillä oli sen suhteen enemmänkin kuin hyvä onni. Lämpötila oli koko reissun ajan päivisin 20 asteen molemmin puolin. Adrianmeren rannalla lämpötila kohosi päivällä jopa hellelukemiin. Aurinko paistoi koko ajan, välillä oli tietysti poutapilviä ja Alppien korkeimmilla kohdilla oli sumupilveä, mutta emme kuitenkaan ajaneet pilvessä! Pilvet väistyivät alas tullessa ja lämpötila kohosi nopeasti sitä mukaa kun ajelimme laaksoa kohti. Ainoa päivä jolloin hieman satoi, oli viimeinen matkapäivä Saksassa kun ajoimme Mannheimista Travemündeeseen. Silloinkin sadetta tuli vajaan tunnin ajan, eikä sekään ollut kovaa.

Toukokuu oli mielestämme ihan hyvä ajankohta reissullemme. Teillä ei ollut vielä tietoaakaan kesälomaruuhkista ja varsinkin Alpeilla oli välillä todella hiljaista. Siihen vaikutti osaltaan se, että esimerkiksi neljästä alppisolasta, joita yritimme ajaa, vain yksi oli avoinna. Monet solat avataan vasta kesäkuun puolella liikenteelle. Onneksi näimme Grossglocknerin, ilman sitä matkastamme olisi puuttunut jotain oleellista.

Jotain haittaakin oli aikaisesta ajankohdastamme: matkailupalvelut erityisesti Alppien alueella oli varsin rajoitetut. Laskettelusesongin mentyä juuri ohi, useimmat hotellit ja ravintolat oli kiinni. Meillä ei ollut vaikeuksia saada huonetta hotellista, vaan meillä oli joskus vaikeuksia löytää hotelli, joka oli auki! Myöskään hissit, joilla olisimme halunneet nousta ylös vuorille, olivat suljettuina.

Mielestäni me näimme matkalla todella paljon. Maisemat olivat upeita laidasta laitaan. Oli tasaisia, keltaisena loistavia rypseltoja Saksassa, metsäisiä ja kumpuilevia vaaramaisemia Tšekissä. Lumihuippuisia vuoria ja lumireunuksisia teitä Itävallassa, rantalomakohde Sloveniassa. Italian jylhät ja rosoiset Alpit. Sveitsi, tuo juustojen maa, jossa parhaat ajoreitit olivat vielä lumen peitossa. Upea Schwarzwald Saksassa. Lisäksi kiireettömät laivamatkat menen tullen. Mitä enempää voisi yhdeltä matkalta toivoa!

Vaikka näimme paljon, koin kuitenkin vähemmän mitä olin etukäteen ajatellut. Meillä oli tietoinen valinta, että ajamme pitkän lenkin. Mutta tulevia reissuja varten opin, että matkalla pitää olla aikaa myös pysähtyä ja katsella paikkoja tarkemmin. Reissu oli kuitenkin hyvä opintomatka ja kaikin puolin onnistunut ensikosketus Keski- ja Etelä-Eurooppaan moottoripyörällä.

Kun sunnuntaipäivänä ajelimme vielä Helsingistä Ilomantsiin, matkaa oli kertynyt yhteensä 4605 kilometriä. Olimme reissussa kolmetoista päivää ja niistä vietimme kaksi kokonaista laivassa. Matkan varrelle osui Suomen lisäksi kahdeksan muuta mielenkiintoista maata.