

# Matkalla USA:ssa

New York – Philadelphia – Baltimore – Washington



Teksti: Erkki Erähonka – Kuvat: Kari Kämäräinen

SLHS on suunnittelemassa uusia valtauksia maailmankartalla. Jos ei varsin uutta jäsenistöä, niin ainakin entistä kaukaisempia matkakohteita. Kaukomatkoista ensimmäiseksi tuli USA. Viikon mittainen vierailu uudelle mantereelle alkoi New Yorkista, josta 22 osallistujan matka jatkui bussilla Washingtoniin. Tälle välille osui useita osavaltioita, ja pääkohteiden lisäksi nähtiin myös kaksi muuta miljoonakaupunkia, Philadelphia ja Baltimore, kun jälkimmäisen metropolialuekin lasketaan mukaan. Matkaa johtivat tottunein ottein ja asiantuntevasti Jari ja Merja Kurkinen. Tulkin rooli lankesi luontevasti Merjalle.

Koska matkatoimisto oli rakentanut lennot SAS-paketin pohjalta, lennettiin ensin Tukholmaan, ja Atlantin ylitys tapahtui Arlandasta NY-Newarkin kentälle. Jos ei ollut kymmeneen vuoteen käynyt Yhdysvalloissa, uutta maahan saapumisessa oli sormenjalkien ja naamakuvan ottaminen maahan-tulokulustelujen yhteydessä. Ensimmäiset neljä yötä asuttiin niin keskellä kaikkea kuin mahdollista, West 35 Streetillä hotellina Comfort Inn Manhattan. Koko viikon ajan virallinen ohjelma oli väljä, ja oma-toimista aikaa jäi kiitettävän paljon. Näin asia ei suinkaan aina ole tällaisilla matkoilla.

Seuraavan päivän, lauantain, ainoa virallinen ohjelma oli nelituntinen kiertoajelu Manhattanilla. Opastus olisi tullut vaikka rovanienmurteella, koska oppaanamme oli Ritva Bogert. Hänen ilmiömäinen kaupungintuntemuksensa hämmästytti. Saatiin tietää monien filmeistä tai politiikasta tuttujen asuintalo reitin varrella. Turistibus-sina kierroksella oli MCI-merkinen (Motor Coach Industries) auto, mikä osoittautui varsin yleiseksi bussimerkiksi kaikkialla missä liikumme. Kiertoreitti sisälsi niin Harlemin kuin Greenwich Villagen, niin Central Parkin molemmin puolin sivuten kuin Chinatownin-

kin. Jalkauduttiin Manhattanin eteläkärjessä, josta saattoi nähdä Vapaudenpatsaan saarellaan. WTC-tornien paikalla jonotusaika muistopuistoon olisi ollut liian pitkä, joten lähes 3000 uhrin nimilätkäkin jäivät etäälle. Opas tiesi viereisen talon tasanteen, josta paikkaa saattoi hyvin tarkkailla. Viereen nousee nyt jo puoleen väliin valmiina entisiä korkeampi Freedom Tower.

New Yorkin katuliikenne vilisee keltaisenaan takseja, mutta myös bussiliikenne on tehokasta ja toimivaa. Sitä hoitaa kaupungin omistama MTA (Metropolitan Transportation Authority). Busseja yhtiöllä

Heti ensimmäinen ilta oli vapaa käytettäväksi jet lagin täydentämiseen seitsemän tunnin aikaeron takia. Vaikka aamuhätyksestä Suomessa oli kulunut jo reilut 20 tuntia, ei väsyttänyt yhtään lähteä jonottamaan viereiseen kortteliin Empire State Buildingiin. Luvassa 45 minuutin jono, mutta kannatti odottaa pääsyä 102 kerroksen näköalatasanteelle piikin juureen. Auringonlasku nähtynä 381 metrin korkeudesta ja sen jälkeen valojen syttyminen asteittain ympäri horisonttia yli kymmenmiljoonaisen metropolin alueelle oli melkoinen spektaakkeli hämmäläisin silmin katseltuna.



Greyhoundin "vinttikoiira" kirmaa keskustermiinaaliinsa Manhattanilla.



Metropolitan Transportation Authorityn (MTA) busseja New Yorkin katukuvassa

on noin 6000, joiden väritys toi heti kotoisasti mieleen Koiviston Auto-konsernin siniviivaisen väriversion. Yhtiö hoitaa 24:ää metrolinjaa ja 338:a bussilinjaa. Linjanumerointi on selkeä, kun numeron edessä on kirjaintunnus sen mukaan minkä kaupunginosan linjasta on kyse: M=Manhattan, B=Brooklyn, Q=Queens jne.

Yleinen havainto koko matkan ajan oli, että kauko- ja tilausliikenteessä MCI:n lisäksi valtamerkkejä ovat kanadalaisvalmisteinen Prevost (alusta ja kori) ja turkkilaiset Tamsa-bussit. Eurooppalaisista näkyi liikenteessä tutun oloisia vanhoja ja busseja, jotka USA:ssa tuntevat nimen Mercedes Setra. Keltaiset urapeltiset ja pitkänokkaiset koulubussit USA:ssa ovat oma lukunsa ja tuttuja TV-kuvista ympäri maailman. Vasta tehtaalta saapuneenakin niiden ulkonäkö on alkuperäinen, vaikka nokan ja lampujen muotoilu noudattaisikin uusinta designia.

Varsinainen museopäivä ryhmällemme oli sunnuntai. Brooklynissä sijaitsee maailman suurin liikennemuseo, New York Transit Museum. Se käsittää kaksi kerrosta, joista maanalainen osa on käytöstä poistettu Court Streetin metroasema. Sinne on koottu New Yorkin metroliiikkeen historia kuvien ja esinein. Kiskoilla seisovat metrovaunut ovat eri vuosikymmeniltä yli sadan vuoden ajalta, vanhin vuodelta 1907. Oli kuin olisi astunut sisään vanhaan musta-valkoiseen elokuvaan. Sattumalta juuri sinä sunnuntaina museolla oli jokavuotinen Linja-auton päivä "Bus Festival", joka on järjestetty vuodesta 1994. Piha-alueella vallitsi pieni messutunnelma ja näytteillä seisoi 16 eri-ikäistä paikallis- ja kaukoliikennebussia, näyttävimpänä ehkä dubbeldecker vm. 1931.

Brooklynissä kuljimme metrolla mennen tullen. New Yorkin metron imago puhdistui päivien aikana, koska yleinen käsitys lienee tästä

liikkumismuodosta melko epämääräinen. Maalaamattoman metalliset vaunut ovat siistejä sisältä ja päältä eikä päiväaikana liikkessa ole mitään hätää. Yöliikenne on toinen asia, josta aiheellisesti varoitettiin.

Maanantain ohjelmassa oli vierailu jo useasti tilausajossa käyttämämme Acadmey Bus Linesin (ABL) varikolle Hudson-joen vastarannalle New Jersey'n puolelle. ABL:llä on vajaat 700 bussia ja se on Pohjois-Amerikan suurin yksityisesti omistettu bussiyritys. Sen perusti Frank A. Tedesco vuonna 1968, mutta juuret juontavat 30-luvun alkuun, jolloin jo hänen isänsä Pasquale harjoitti linja-autoliikennettä New Jerseyssä. Nyt johtajana toimii Frankin poika Francis Tedesco, joka tunnetaan alalla nimellä "Mr. T" ja omistaa yrityksen Mark-veljensä kanssa. ABL harjoittaa linjaliikennettä rannikkoalueella Kanadasta asti alas Bostoniin ja edelleen New Yorkin ja New Jersey'n osavaltioissa





Vierailu ABL:n päävarikolla New Jersey puolella. Kuvassa takana on 28-paikkainen nokkabussi.

valtatie 1:n suuntaisesti aina Washingtoniin ja Pohjois-Virginiaan saakka. Yrityksellä on myös paljon tilausajoluonteista sopimusliikennettä. ABL kuulostaa isoveljensä Greyhoundin kilpailijalta koillisessa USA:ssa, mutta ilmeisesti se ei pidä pikkuveljeään uhkana, vaan välit ovat kunnossa. Meitä varikolla opastanut myyntipäällikkö nimittäin kertoi heillä olevan YYA-sopimus Greyhoundin kanssa huomattuaan varikon taaimmassa aitauksessa "vinttikoirakennelin". Näin ainakin New Jerseyssä, jossa on ABL:n päävarikko ja kotipaikka.

Enää ei USA:ssa näe busseja tai rekkvoja, joiden puskuria saattoi koristaa jopa kymmenen eri rekisterikilpeä. Ennen piti osavaltion rajat ylittävää ammattiliikenteen auto olla rekisteröitynä jokaisessa osavaltiossa, jossa operoi. Nyt tämä hulluus sentään on lopetettu – yksi rekisteröinti riittää. Toinen erikoisuus sen sijaan on voimissaan: USA:ssa ei ole keskitettyä linja-autoasematoimintaa meidän Matkahuoltomme tapaan, vaikka suuriakin linja-autoterminaleja on etenkin suurkaupungeissa. Kukin firma tai liikennöitsijä itse päättää mistä heidän bussinsa lähtevät. Se voi olla yhden tai useamman yhtiön yhteinen varikko. Bussiin aikovan on tiedettävä tämä, ja joskus ensin "matkustettava" kauaskin lähtölaituriin.

Tuli tiistaiaamu – juuri kun ehti tottua hotellin amerikkalaiseen donitsiaamiseen, jonka ainoa suomalainen elementti on suolapurkki pöydässä. Silloin pakattiin tavarat ABL:n hienoon turisti-MCI:hin. Edessä oli neljän osavaltion läpä-

semä etappi ennen Washingtonia: NY–New Jersey–Delaware–Pennsylvania–Maryland ja lopuksi Washington D.C.–New York–Washington -väli on patkka legendaarista U.S. Highway 1 -tietä, joka alkaa Meksikonlahdelta Key West -saariketjun kärjestä Floridasta, kulkee 3.846 km pituisena 15 osavaltion läpi, joista viimeisenä Maine. Siellä se päättyy U.S.-tienä Kanadan rajaan.

Delawaren osavaltion alueella Wilmingtonin pikkukaupungin liepeillä tyypillisessä tienvarsitaukopaikassa pidettiin ruokailu- ja lepotauko. Philadelphiassa (1,3 milj./6 milj. as.) taukopaikaksi tuli luontevasti Greyhoundin ja Peter Pan Bus Linesin yhteisasema. Seuraava miljoonakaupunki metropoleineen ykköstiellä on Baltimore (0,7 milj./ 7,3 milj. as.) Marylandissa. Siellä kohdattiin todella linja-autohistoriallinen linja-autoasema. Se kyyhötti autiona, koska toiminta oli hiljattain siirretty jonnekin muualle. Emme jääneet etsimään uutta liikenneasemaa, vaan matka jatkui majoittumaan Washingtonissa Hotel Capitol Skylineen.



Kahden yhtiön yhteinen bussiasema Philadelphiassa

Ensimmäinen kosketus USA:n pääkaupunkiin saatiin pistäytymällä usean bussiyhtiön yhteiseen keskustermiinaliin, jonka valotaulut kertoivat kaukoliikenteen lähdöistä monenkin osavaltion ylittävälle pikavuoroille. Vinttikoiralogo hallitsi lasiporttien takaista bussirivistöä. Valokuvaaminen täällä niin kuin kaikilla bussiasemilla USA:ssa on riskialtista uhkapeliä. Pyssyvöiset vartiopartiot olivat aktiivisia, ja kameroiden muistikortteja saatettiin vaatia tyhjennettäväksi hyvin herkästi. Meidän ryhmähän olikin suuri uhka Yhdysvaltain linja-autoliikenteelle...

Washington D.C. on moderni hallintokaupunki. Itse kaupungissa asukkaita on 601.000, mutta koko metropolialueella 5,4 miljoonaa. Pilvenpiirtäjakeskusta on hillitty, mutta turistikohdeena Washington on maan eliittiä. Kahden päivän asuminen kaupungissa ja pätevä opastus antoivat tarkan kuvan Yhdysvaltain historiasta ja liittovaltion rakentumisesta. Marmorinvalkoinen hallintokeskus Capitol hallitsee näkymää kukkulaltaan ja Pentagonon voimakkaalla massiivisuudellaan mykistää. Pakollisia katselukohteita Capitolin lisäksi on tietysti Valkoinen Talo. Presidentin residenssin saa nähdä vain kaukaa rauta-aidan takaa, mutta siit käsin voi kyllä ihastella Michelle Obaman luomuyrttitarhaa. Potomacjoen takainen (Virginian osavaltion puolella sijaitseva) Arlingtonin sotilashautausmaa on vaikuttava laajuudessaan ja loputtomine hauta-

Kuvassa on Washingtonin katuri.

kiviriveineen sotatoimissa kuolleiden muistopaikkana. Kennedyn perhehauta puhuttelee vaatimattomuudellaan. Washington sijaitsee samalla leveyspiirillä kuin Sisilia, ja helle oli sen mukainen. Ei olisi arvannut, että kolme viikkoa myöhemmin samoja seutuja peitti 60 cm paksu lumi.

Tilausajojamme Washingtonissa palveli puna-valkoinen Eyre Bus. Kaupunkibussit ja metrolinjat linkittyvät Washingtonissa toisiinsa hyvin tiiviisti. Se näkyy nimestäkin: Metrobus. Perusideana on saumaton syöttöliikenne metroasemille. Metrolinjoja on viisi ja ne on selkeästi merkitty kirkkain värikoodin.

Viikko vierähti niin kiinnostavasti uudella mantereella, että perään olisi voinut mennä toinenkin. Palulento lähti Washington Dulles International -kentältä yötä päin



Kööpenhaminaan. SAS palveli sa ja liityntälento Hki-Vantaalle moitteettomasti, ja aamiaistarjoilu koneessa alkoi jo Skotlannin päällä. Laskeutuminen Kph-Kastrupiin osui auringonnousuun, vaikka sisäinen kello näytti vielä kauan amerikkanaikaa. Koneenvaihto Tanskassa ja liityntälento Hki-Vantaalle tuntui jo kotimaanlennolta. Ensimmäinen SLHS-kaukomatka oli niin onnistunut elämys, että se kannustaa pysymään mukana yhä laajenevissa seikkailuissamme linja-auto maailmassa.