



RESIINA

31

maksuton painos seitsemäs vuosikerta 02.08.1975
jaetaan jäsenlehtenä seuraavien julkaisijayhdistysten jäsenille:
Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry PL 729 00101 Helsinki 10
Suomen Raitiotieseura ry PL 38 00521 Helsinki 52
Museorautatie Forssa-Humppila ry PL 30 30101 Forssa 30
toimitus Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry
päätoimittaja Pauli Söderholm Louhentie 20 H 63 02130 Espoo 13

MADJAARIT

Unkari on muutakin kuin sukulaiskansamme maa ja Budapestissä on muutakin kuin vain Juliška. Seuraavassa ei tarkoitukseni ole kertoa Unkarista niinkään matkailumaana, koska tästä aiheesta on tehty montakin ansiokasta esitystä. Pysin sitä vastoin lyhyehkösti kertomaan lähinnä-kiskoliikenneharrastajaa kiinnostavista piirteistä eli erilaisista raidekulkuneuvojärjestelmistä, joita on niin hyvin pääkaupungissa Budapestissä kuin myös muualla maassa.

Tämä pieni kooste on tulos muistikuvista, joita tulin tallentaneeksi kesäkuussa 1973 Soproniin ja Nagycenkiin sekä huhtikuussa 1974 Budapestiin ja Soproniin tekemilläni matkoilla, erikseen mainitun lähdekirjallisuuden parin viikon tiiviistä tutkimisesta sekä ankarasta innoituksesta Unkariin ja sen kansaan - liekö sitten verenperintöä, mene tiedä.

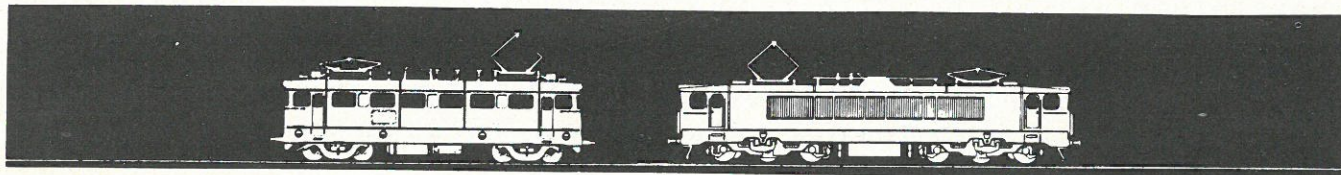
Toivonpa todella, että usea suomalainen kiskoliikenneharrastaja ottaisi vakavasti harkittavakseen Unkarin ulkomaisia matkakohteita valitessaan. Tai kääntäen: jos yhdellekin Unkarinmatkaajalle tämä juttuni on ollut virikkeiden antajana tai muutoin avuksi, olen iloinen - onhan jaettu ilo kaksinkertainen.

Reima T. A. Luoto kirjoittaa Unkarinmatkaoppaassaan hakusanan "Kiire" kohdalla seuraavaa:

"Kiire on Unkarissa tarpeetonta. Vaikka matkailija ehkä uskoo olevansa kiireinen, se ei merkitse, että häntä palvelemaan toimihenkilöön tai laitokseen tuo kiire tarttuisi. Ei ole myöskään syytä viastua, jos unkarilainen myöhästyy kohtuullisesti sovitusta tapaamisesta, sillä hän on käyttänyt aikansa hyvin ja keksinyt taatusti viedä viastuksen syyn. Jos menette vierailulle sovittuna aikana, älkää hämmästykö, jos emäntänne on vielä kylvyssä; pankaa vaikkapa tupakaksi, sillä teidän uskottiin saapuvan vasta puolen tunnin tai tunnin kuluttua. Junilla on kuitenkin kiusallinen tapa lähteä aivan aikataulun mukaisesti."

Edellinen lienee totta, vaikka itse en joutunut turhia odottelemaan. Yhtä kaikki unkarilainen elämänmuoto vaikuttaa vähemmän kiireiseltä kuin monasti turhantärkeä suomalainen hosuminen. Jos Budapestin kadulla tulee vastaan tyynen ja raukean näköinen kansalainen, voi vaikka lyödä vetoa siitä, että hän tulee jostain paikallisesta kylpylaitoksesta. Reima T. A. Luoto jatkaa: "Kylpylät ovat monille unkarilaisille miehille samaa kuin kampaajat naisille. Niihin tullaan lepäämään kiireiden keskellä, tapaamaan tuttavien tai vain laiskottelemaan. Kylpylät ovat osa unkarilaista elämänmuotoa." - Koska olette muuten kuulleet suomalaisen valtion virkamiehen käyvän Yrjönkadun uimahallissa ruokatunnillaan kauheisemassa parit vedot? - kysyn vain!

Valokuvauksesta kertoo matkaopas, että se "on Unkarissa yleensä sallittu kaikkialla eräitä poikkeuksia lukuunottamatta. Kiellettyjä kuvauskohteita ovat yleensä sotilaskohteet, rautatienristeysasemat, lentokentät, jne. Tarkempia ohjeita saa viranomaisilta sekä raja-asemilla jaettavista esitteistä. Usein valokuvaus on kielletty liikennemerkein ao. kohteissa". Tiedot vaihtelevat jonkin verran, mutta varsinkin rajojen läheisyydessä lienee joustavinta pitää kamera lau-



kussa. Rautatiekohteiden kuvaaminen kuuluu harkinnanvaraisiin asioihin, vaikka höyryvetureita Unkarissa liikkuu voimakkaasta sähköistämisestä ja dieselöinnistä huolimatta varsin kiitettävästi.

Információ-kilpi kertoo siinä kuin felvilágosítás-kilpikin, että tietoa on, nimittäin matkailijalle jaettavana. Yleensä kannattaa käyttää hyväkseen IBUSZin (= Idegenforgalmi, Beszerzési, Utazási és Szállítási R. T.) matkatoimistoketjun palveluksia. Esimerkiksi junalippujen ostaminen vaikkapa saksaksi käy luontevammin kuin asemien kassoilla unkariksi, varsinkin kun takana on pitkä jono muita matkajia.

Yksi kiintoisa tieto on hyvä muistaa: Unkarilaiset ilmaisevat nimensä aina siten, että ensin sanotaan sukunimi ja sitten vasta etunimi. Vaikka jos ulkomaalaisena sattuisi puhuttelevaan korkea-arvoista henkilöä etunimellä (eli koko nimen jälkimmäisellä osalla), mennee tämä "tunkeilevuus" tahattomuuden tilille. Muutoinkin unkarilaiset ovat ystävällisiä ja huomaavaisia, niin että joskus oikein hämmäläinen saa hävetä tupsuniskaisuuttaan, kun tilannetta soveltaisi suomalaisiin ympyröihin ajatellen omia reaktioitamme.

Tilos on yhtä kuin kielletty. Milloin kohtaa kilven, jossa todetaan Tilos a bemenet, on syytä olla jatkamatta pidemmälle - pääsy kun on kielletty. Jos taas ei suvaita tupakoitsijoita, kielletään tämä tekstillä Tilos a dohányzás.

Liikkumisen yksinkertaistamiseksi on syytä pitää mielessä, että bejárat on sisäänkäynti ja kijárat uloskäynti. Eikä hädissäänkään saisi unohtaa, että férfiak on miehille ja nőik naisille.

Posti on unkariksi ytimekkäästi posta, ja postilaatit ovat väriltään punaisia. Budapestiläiset roskalaatit puolestaan ovat keltaisia, joten on syytä tarkkailla, mihin oikeastaan aikoo postilähe-tyksensä tuikata.

Rahayksikkö on forintti (forint, lyhenne Ft.), joka jakautuu sataan filleriin (fillér, f.). Kolikoiden valikoimasta löytää myös kahden forintin lantia, jolla toimivat esim. asemien kahvi- ja kaakaoauto-maatit (siis 1x2Ft., eikä suinkaan 2x1Ft!).

Nälän yllättäessä on tarjolla legendaarinen unkarilainen keittiö. Tosin nälkä taatusti sammuu, mutta sammutukseen voi kokematon tarvita yhtä jos toista nestettä - vihreä paprika äkkimältään nautittuna salpaa hengityksen ja pusertaa vedet silmistä. Sammutuksesta puheen ollen: Budapestin lukuisten museoiden joukossa on myös Palontorjuntamuseo, joka saattaisi kiinnostaa muitakin kuin tämän lehden päätoimittajaa.

Jos siirrymme saman tien jälkiruokiin ja herkkuihin, kannattaa käydä ehdottomasti Unkarin vanhimmassa ja maineikkaimmassa Biedermeier-tunnelmaisessa Vörösmarty-konditoriassa (Helsingin Kluuvikadun Fasun kalpea häivähdys tästä Budapestin kaloripommivarastosta). En usko löytyvän ketään niin kovaluontoista suomalaista, joka ei sortuisi pienen vilkaisun jälkeen leivonnaisten yltäkylläisen tirisevään patteristoon.

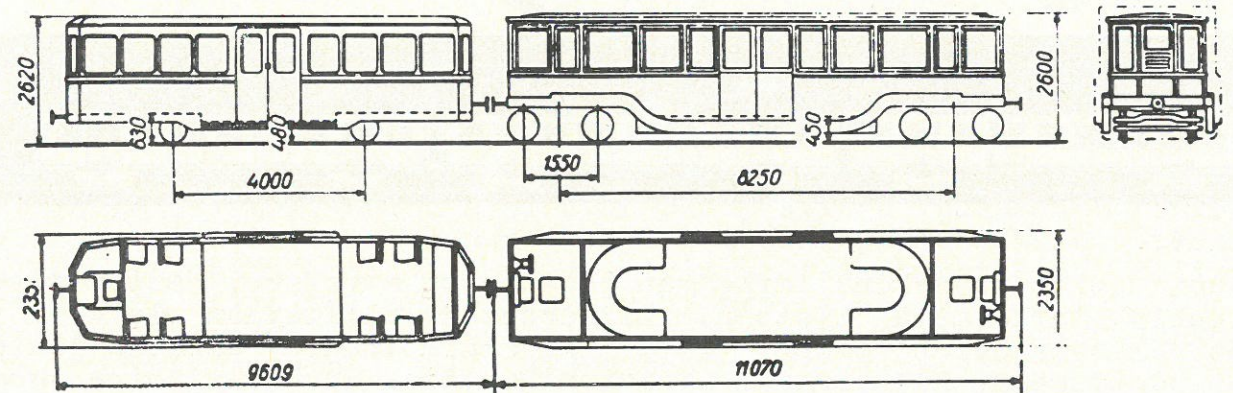
Lihomista vastaan voi suositella lähtöä pienelle kävelyllä pitkin kaupungin tieltä kuuluisinta ostoskatua, Váci utca (V kaupunginosassa; alkaa Vörösmartyn aukiolta, jonka varrella mainittu konditoria sijaitsee). Toisaalta on mitä todennäköisintä, että kiskoliikenneharrastaja tuupertuu konditoriasta suoraan maan alle vanhan maanalaisen eli Földalattin pääteasemalle. Tällä Manner-Euroopan vanhimmalla maanalaisella, joka vastikään on perusteellisesti uusittu, voi hurauttaa toiselle pääteasemalle Mexikoi útjalle ja jatkaa parin kivenheiton päähän Liikennemuseon (Közlekedési Múzeum). Siellä vierähtää puolikin päivää huomaamatta. Vaikka museo käsittää kaikki eri liikennemuodot, on kiskoliikenne varsin vankasti edustet-

tuna. Liikennemuseon lyhytkään esittely ei ole tässä mahdollista - se on yksinkertaisesti nähtävä! Muistettakoon kuitenkin yksi asia, joka koskee poikkeuksetta kaikkia unkarilaisia museoita: ne eivät ole avoinna maanantaisin.

Budapest syntyi vuonna 1873, jolloin kolme erillistä kaupunkia yhdistettiin ja syntyi 300 000 asukkaan pääkaupunki. Kyseiset kaupungit olivat Buda, joka sijaitsee Tonavan oikealla (virran suunnassa) harjanteisella rannalla, Óbuda, joka on samalla puolella Tonavaa, mutta yläjuoksun varrella, sekä Pest, joka sijaitsee tasangolla virran vasemmalla puolella. Kaupungin vaiheista saa hyvän käsityksen Budan puolella sijaitsevassa linnan museossa.

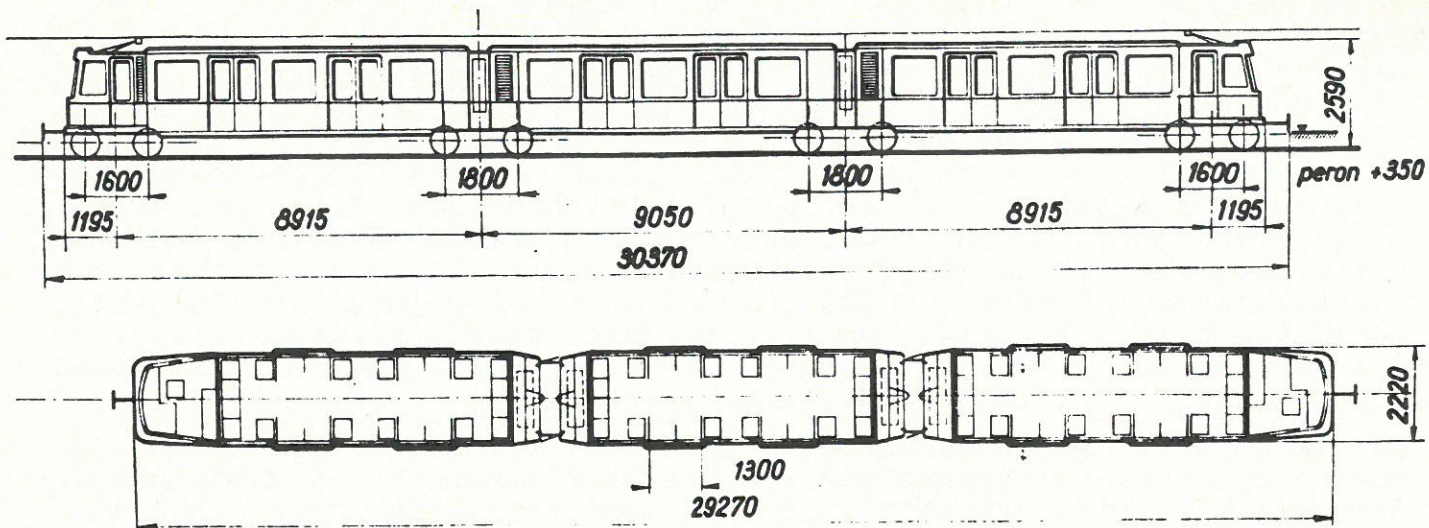
Kartta on syytä pitää mukanaan, sillä sen verran sokkeloisia katuja tapaa iäkkäämmistä kaupunginosista, että ilmansuunnat ehtii hukata. Eikä sitäkään pidä hätkähtää, vaikka samannimisiä katuja löytyisi useita: paras kun yrittää muistaa kaupunginosien numerot ja niiden mukaan suunnistaa oikeaan osoitteeseen.

Tämän artikkelin yhteydessä on joukko karttoja ja luetteloita, jotka antavat yksioikoista perustietoa. Tämän lisäksi keskityn kuhunkin kiskoliikennejärjestelmään päällisin puolin, joten taustatiedon tarpeellisuuden vaatimus tulee täytetyksi.



Budapestin maanalaisen verkko muodostuu tällä hetkellä kahdesta eri järjestelmästä, vanhemmasta Földalattista sekä uudemmasta Metröstä. Földalatti (föld = maa, alatt = alapuolella) avattiin liikenteelle 2.5.1896 unkarilaisten Maahantulon 1 000-vuotisjuhlien yhteydessä. Ratalinja kulkee Vörösmarty-térltä maanalaisena Déak Ferenc-térin (vaihtomahdollisuus Metröön, asemasolmussa myös pieni maanalainen museo) kautta Népköztársaság útjan (Kansantasavallan kadun, jonka varrella ovat mm. ooppera ja Unkarin Valtionrautateiden (MÁV) päämaja) alla Városligetiin eli Kaupunginmetsikköön. Alun perin rata nousi täällä maan pinnalle ja päättyi Széchenyi fürdőön. Kesällä 1973 Földalatti suljettiin muutostöiden takia. Alusta alkaen vasemmanpuoleisena liikennöity rata tehtiin oikeanpuoleiseksi, ja linja muutettiin maanalaiseksi Városligetissä jatkamalla sitä Széchenyin kylästä Mexikoi útjalle saakka. Kun vielä suurimmaksi osaksi alkupe-
räinen vaunukalusto korvattiin upousilla kolmiosaisilla yksiköillä, voitiin täysin ajanmukaistettu Földalatti avata jälleen liikenteelle 30.12.1973. Kuten yllä olevista piirroksista havaitaan, olivat varsinkin vanhat moottorivaunut eräänlaisia "syväkuormavaunuja". Syy tämän pystytilan käytön tehollistamiseen on yksinkertainen: tunnelin korkeus kiskonharjasta on ainoastaan 2.75 metriä.

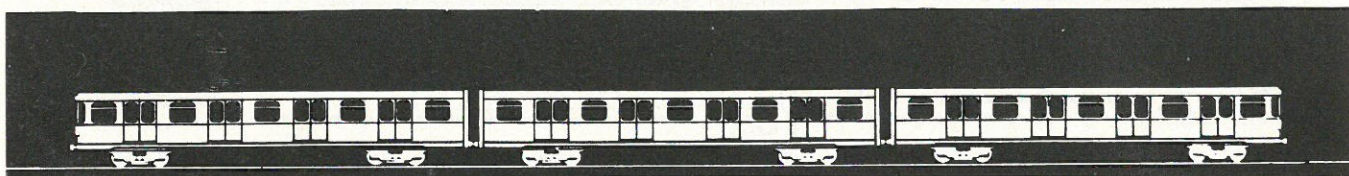
Földalattilla matkustetaan keltaisilla yhden forintin hintaisilla raitiovaunulipuilla. Mikäli Földalatti on tilapäisesti suljettu, kuten valitettavasti oli asian laita Budapestissä ollessani, ja linjaa liikennöidään reittiä noudattavalla korvaavalla K-kirjaintunnuksin varustetulla bussiyhteydellä, kelpaavat keltaiset raitiotieliput



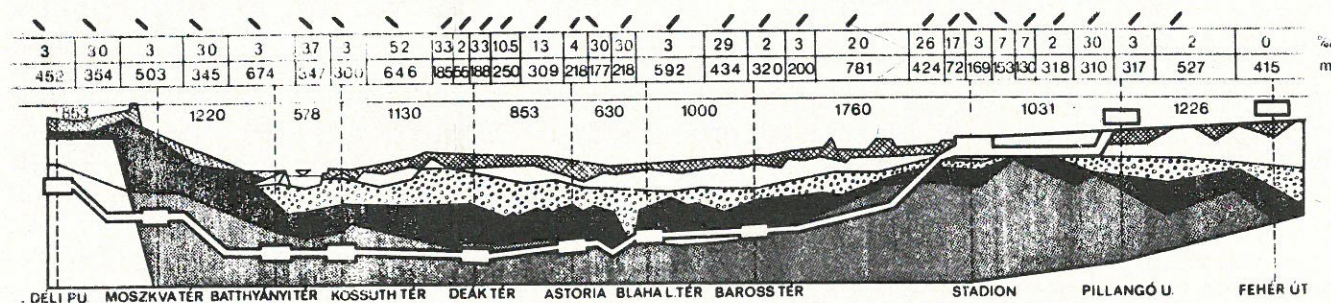
myös näissä busseissa.

Földalattin sisäänkäynnit maan alle on merkitty keltaisin kilvin. On kuitenkin oltava tarkkana, ettei vahingossa joudu maanalaiseen käymälään - kummankin laitoksen kepeat portaikot kun muistuttavat toisiaan.

Földalatti on vaiheinen siinä määrin mielenkiintoinen, että tarkoitukseni on tulevaisuudessa palata perusteellisemmin tähän aiheeseen.



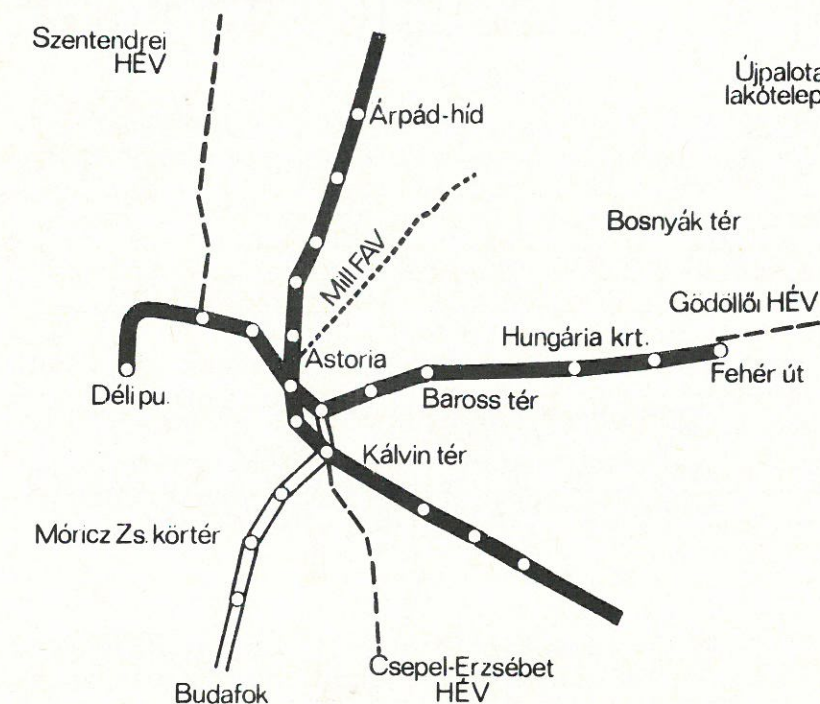
Upouusi Metró on sekin tarkemman käsittelyn arvoinen, mutta tässä kuitenkin tärkeimpiä tietoja. Liikennettä välitetään klo 4.30 ja 23.33 välisenä aikana siten, että hiljaisimpinakin aikoina joutuu junaa odottamaan korkeintaan viisi minuuttia. Ruuhka-aikoina junat seuraavat toisiaan 2 minuutin ja 15 sekunnin välein. Suurin mahdollinen junatiheys on 90 sekuntia ja keskimääräinen matkanopeus on 32.8 km/t. Metrón kuljetuskyky on 42 000 matkustajaa tunnissa yhteen suuntaan. Rakennustyössä on käytetty apuna neuvostoliittolaista asiantuntemusta. Ensimmäinen osuus Déak tér - Fehér út (Örs vezér tere) avattiin liikenteelle 2.4.1970 ja toinen osuus (Déak tér - Déli pu.)



22.12.1972. Tämä kokonaisuus (10.1 km) muodostaa metrón itä-länsi-akselin, joka kulkee maan alla lähes koko pituudeltaan; vain osuus Pillangó u. - Fehér út on taivasalla.

Metrón liikenne on täysin nannormaista - ripeys ja vauhdikkuus ovat leimaa-antavia. Kuitenkin asemien ja junien siisteys, avaruus sekä hyvä ilmanvaihto ovat tekijöitä, jotka saavat matkustajan pitämään metrón, vaikkei hän olisikaan kiskoliikenneharrastaja.

Ennen metrón menoa on syytä varata yhden forintin kolikko valmiiksi; se kun on yhdistetty sisäänpäästäjä ja matkalippu. Eli kun raha automaattiporttiin kilahtaa, niin matkustaja jo liukuportaille vi-lahtaa. Mikäli ei satu olemaan forintin kolikkoja, voi niitä vaihtaa porttirivistön tuntumassa olevalla kassalla (pénztár).



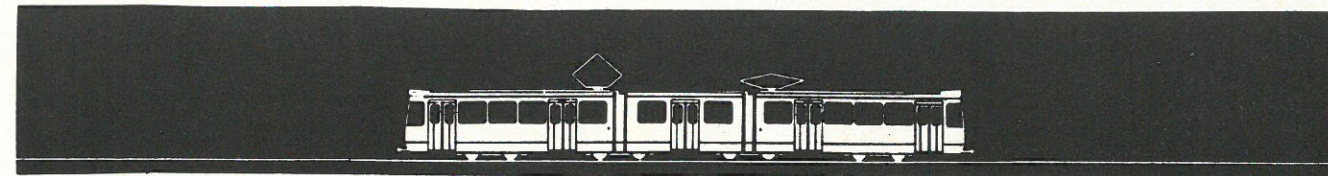
Nykyisen itä-länsi-linjan lisäksi kaivetaan tunnelia pohjois-etelä-linjal-le (15 km), joka valmistuu suunnitelmien mukaan vuonna 1982.

Myöhemmin on tarkoitukse-na laajentaa metrón verkko-a rakentamalla viides haara Budan eteläosiin.



Raitiotieliikenne kuuluu aloitetun Budapestissä vuonna 1866 hevosve-toisena. Sähkö tuli kuvaan mukaan - kenenkäpä muun kuin Siemens & Halsken toimesta - 28.11.1887. Silloin voitiin käynnistää liikenne kilometrin mittaisella koelinjalla, jonka raideleveys oli 1 000 mm; virransyöttö tapahtui alavirroittimen avulla, joka "onki" sähkövoi-man kadunpinnan alapuolelle asennetusta virtakiskosta.

30.7.1889 avattiin ensimmäinen normaaliraiteinen (1 435 mm) sähkö-raitiotie, joka oli samalla Euroopan ensimmäinen kaupunginsisäinen sähköraitiotie. Vuonna 1897 oli Budapestissä "vaatimattomasti" 172 kilometriä raitiotieraitteista, josta 117 km ilmajohto ja 55 km alasyötöllä varustettuna. Kaksi raitiotieyhtiötä omisti yhteensä 346 raitiovaunua, jotka, kun lasketaan vielä alkuperäiset 20 Földalattin moottorivaunua, muodostivat lukumäärältään tuon ajan Euroopan lyö-mättömimmän sähköisten kulkuneuvojen joukon.



Raitiovaunut - joiden unkarilaisen nimen "villamos" muistaa hyvin Suomen kielen sanasta villamyssy - ovat keltaisia, kuten forintin hintaiset raitiovaunuliputkin. Ne on hankittava ennakkolta, sillä raitiovaunuissa ei ole rahastajia. Lippuja voi ostaa lähes kaikkial-ta: asemilta, hotelleista, matkatoimistoista, kahviloista, kondito-rioista, tavarataloista, kauppoista, kioskeista, lentokentältä jne.

Liput tulee itse mitätöidä asettamalla lippu lävistyslaitteeseen, joita on kahta eri mallia. Periaate on kuitenkin sama: lippu aukkoon ja vetäisy nupista. Kun lipun poimii laitteesta, on numeroitu kenttä tullut lävistetyksi tietyllä tavalla. Lävistyslaitteita on kaikkien övien läheisyydessä: ei näet ole mitään erityisiä sisään- ja ulos-

VILLAMOS VONALJEGY 1,- Ft

Érv. a vill., földal., trolis járatokra, valamint a HÉV-en a közig. határon belül, és a hajózás viteldíjának megadására értékelő vonaljegyet felhasználva.

547 

| | | |
|---|---|---|
| 7 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 2 |
| 9 | 6 | 3 |

| | | |
|---|---|---|
| 9 | 0 | 7 |
| 2 | 0 | 8 |
| 3 | 6 | 9 |

A jegyet az utazás megkezdésekor - az utasnak - a jegykezelő készülékkel érvényesíteni kell. Érvényesítés után át nem ruházható. A jegyet ellenőrzésre át kell adni.

meno-ovia liikuttavaan helsinkiläiseen tapaan, vaan kaikista ovista voi mennä yhtä hyvin sisään kuin uloskin - ja matkustajien vaihtumisen pysäkeillä on ripeää.

Matkalippua ei sovi hukata, sillä mahdollisen tarkastuksen sattessa liputtomana oleminen merkitsee tiettyä rahansiirtoa. Niin ikään lipun tulee olla lävistetty oikealla eli vaunun omalla koodilla. Rehellinen kannattaa olla, vaikka tuntuukin siltä, ettei juuri kukaan lävistele lippuja. Mutta katso: valtaosa matkustajista käyttää kausilippuja, joita on turha kaivaa taskusta näyttämistä varten, kun kerran vaunuista ei löydä rahastajaa hakemallakaan. Liput eivät oikeuta vaihtoon, mutta ajakaapa vaikka raitiovaunulinja n:o 51 päästä päähän: ajoaika 46 minuuttia! Käsittääkseni ahkerakaan matkustaminen ei tule kohtuuttoman kalliiksi, maksaahan yksi matka vajaat 20 penniä.



BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT
UGYVEZETŐ IGAZGÁTO
Budapest VII., Akácfa utca 15.

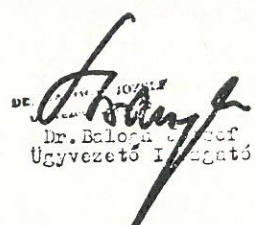
5001/198/974.

É n g e d é l y e z e s

Engedélyezem, hogy Mikko Alameri Finn ur, 1974. április 16-án látogatást tegyen vállalatunknál.

A vendég részére tájékoztatást ad a METRÓ rendszeréről Bata István elvtárs és a forgalom-szervezés kérdéseiről Hinnel Pál elvtárs.

B u d a p e s t, 1974. április 13.


Dr. Balogh István
Ugyvezető Igazgató

Raitiovaunukalusto on kirjavaa ja siten äärimmäisen kiintoisaa kiskoliikenneharrastajan näkökulmasta. Vanhimmat liikenteessä olevat raitiovaunut ovat vuodelta 1898 ja uusimmat kaksiniveliset vaunut parhaillaan tuotannossa; Ganz-MÁVAG toimittaa uutta nivelvaunuerää BKV:lle (Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapestin Liikennelaitos), jolla on raitiovaunuja noin 1 500 kappaletta!

Läntisen rautatieaseman vieressä oleva Marx tér on yhdessä Moszkva térin kanssa vilkkaimpia raitiotieterminaleja, joissa tahtovat sekä aika että filmi loppua kesken.

Allekirjoittaneella oli miellyttävä tilaisuus saada tutustua BKV:n toimintaan ja haastatella laitoksen päälliköitä. Raitiotieiden ja metron kuvausta varten sain tuekseni pääjohtajan, tohtori Baloghin kirjelmän. Tahdonkin tässä yhteydessä lausua parhaimmat kiitokseni tohtori Baloghille sekä kaikille muille BKV:n henkilöille, jotka tarjosivat minulle ainoalaatuisen tilaisuuden tutustua Budapestin todella monipuoliseen joukkoliikennejärjestelmään.

68597

AUTÓBUSZ VONALJEGY

Érv. az autóbuszokon, továbbá a viteldíjának megfelelő értékű vonaljegyet felh. a hajó, vill., földal., trolis és fogasker. járatokra belül, egyszeri utazásra.

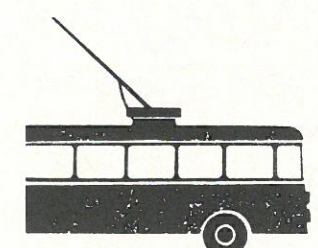
D IV. 1,50 Ft

| | | |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 |

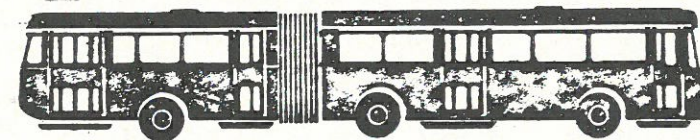
| | | |
|---|---|---|
| 1 | 4 | 7 |
| 2 | 5 | 8 |
| 3 | 6 | 9 |

A jegyet az utazás megkezdésekor - az utasnak - a jegykezelő készülékkel érvényesíteni kell. Érvényesítés után át nem ruházható. A jegyet ellenőrzésre át kell adni.

Johdinautot (trolibusz) ovat väriltään punaisia ja etupäässä neuvostoliittolaisia Ziu-busseja. Matkalippuina kelpaavat keltaiset raitiovaunuliput. Periaatteena tariffipolitiikassa vaikuttaa olevan se, että sähkökulkuneuvo - olipa siinä sitten kumi- tai teräspyörät - on halvempi kuin polttomoottorikäyttöinen kumipyöräkulkuneuvo.



Bussit (autóbusz) ovat maineikkaita Ikaruksia ja väriltään syvänsinisiä. Bussiliput maksavat puolitoista forinttia, ja ne ostetaan ja käytetään täysin samalla tavalla kuin raitiovaunuliputkin.

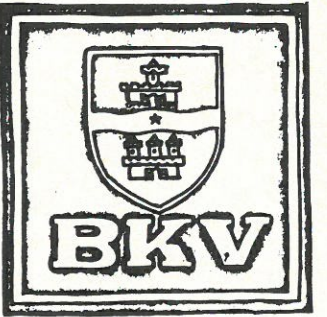
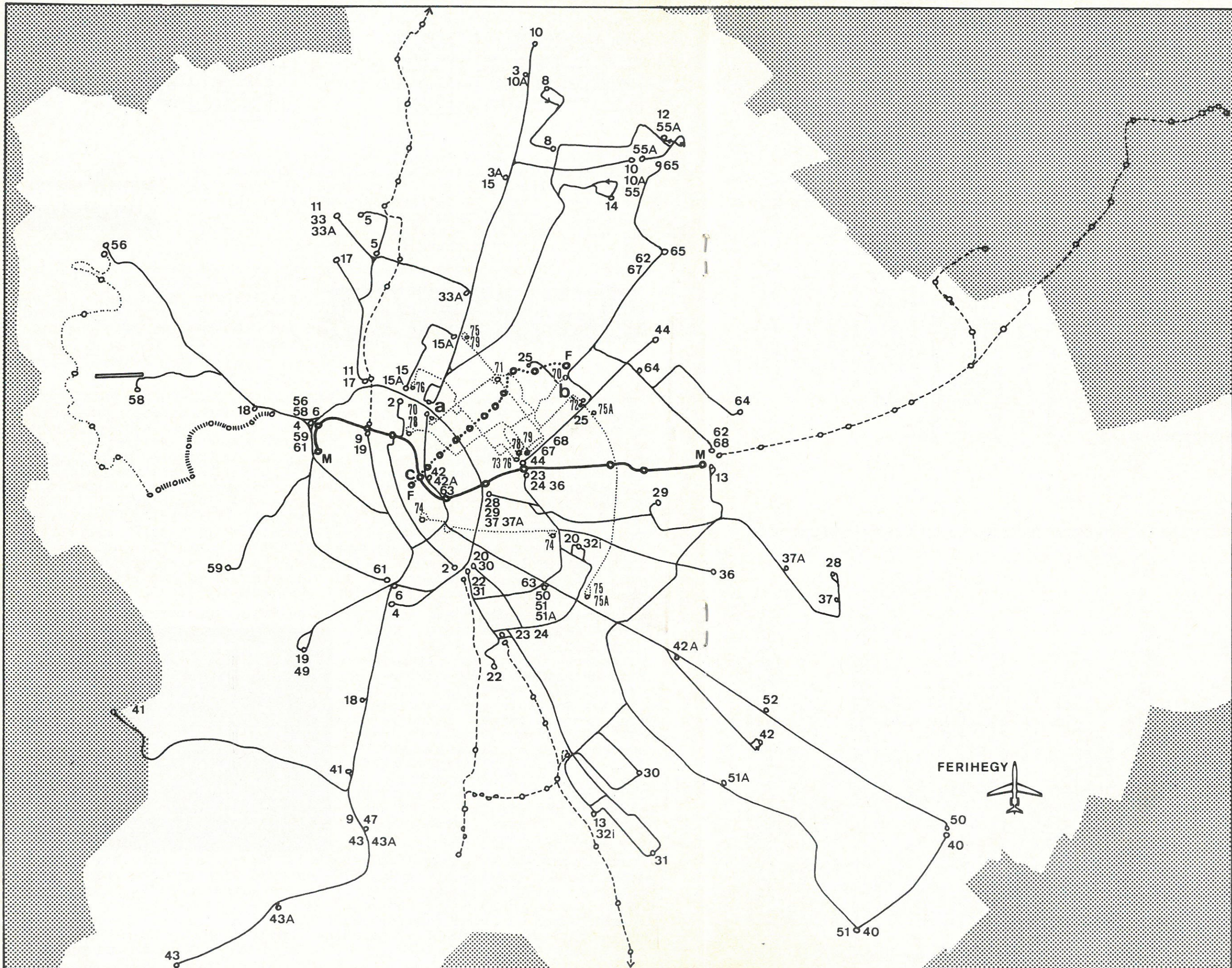


Intomielisimmällekkin kiskoliikenneharrastajalle tekee joskus hyvää ajaa bussilla. Seikkailuksi muodostuu epäilemättä bussilinjan n:o 27 ajaminen. (Tässä yhteydessä huomautettakoon, että pelkkä linjan numero ei kerro mitään: on tiedettävä, onko kyseessä raitiotie-, johdinauto- vaiko bussilinja. Bussilinjojen numerointi yhdestä aina sataankahdeksaankymmeneenkuuteen - jos kohta kaikkia numeroita ei ole käytetty - kattaa myös raitiotie- ja johdinautolinjojen numerot.) Móricz Zsigmond körtérlt bussimme kipuaa Gellért-hegylle, joka on eräänlainen Tampereen Pispalan ja Stuttgartin kukkuloiden risteytys. Heikkoluontoisella saattavat hiukset nousta pystyyn tällä alppitiellä, mutta vuoren laelta avautuva näköala on vähintään yhtä mahtava kuin viereiseltä Várhegyltä, Linnavuorelta, jolla sijaitsevat vanha kaupunki, linna museoineen sekä kuuluisa Mátyás-kirkko (virallisesti Maariankirkko) ja kalastajabastioni (halászbástya).

Kun nyt mäistä puhutaan, siirryttäköön vielä muutaman mäen verran luoteeseen. Täältä tapaa Budapestin jo yli satavuotiaan hammasradan. Sen alapää sijaitsee Városmajorissa, minne pääsee mukavasti Moszkva tériltä joko jalan tai raitiotieitse. Hammasrata (fogaskerekű vasút) kiemurtelee läpi mitä sympaattisimpien maisemien ylös Széchenyi-vuorelle, josta avautuu syhädyttävä näköala yli jättiläiskaupungin, jonka halkaisee sininen - siltä se ainakin näin loitolta katsoen näyttää - Tonava arvokkaana ja kunnioitusta herättävänä.

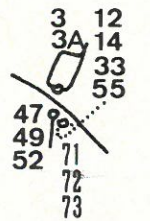


Hammasrata avattiin liikenteelle 25.6.1874 - alun perin höyry, sittemmin sähkö voimanlähteenään. Vuoden 1973 aikana rata perusparannettiin ja liikkuva kalusto uusittiin hankkimalla Itävallasta seitsemän kaksivaunuista moottorivaunujunaa (valmistajat Simmering-Graz-Pauker (SGP) ja Brown Boweri). Punavalkoisten junayksikköjen moottorivaunut on numeroitu 51-57 ja ohjausvaunut 61-67. Normaali-liikenteessä käytetään neljää yksikköä. Ala-asemalla Városmajorissa ole-



- Metró (M)
- Földalatti (F)
- Raitiotie-linja 68
- Johdinauto-linja 70
- Hammasrata
- Köysirata
- Pioneerirautatie
- Esikaupunkirata (HÉV)

a Marx tér:



b Liikenne-museo

c Kauko-bussiasema

(Karttaan ei ole merkitty BKV:n bussi- ja laivalinjoja eikä Tonavaa saari- ja satami-
neen)

FERIHEGY



Table with 4 columns: Line number, Station name, Direction, and Minimum time (ajoalka min.). Includes lines 2-68 and stations like Boráros tér, Marx tér, Kelenföldi pu., etc.

Table with 4 columns: Line number, Station name, Direction, and Minimum time. Includes lines 6-68 and stations like Mórlicz Zsigmond körtér, József körút, etc.

Table with 4 columns: Line number, Station name, Direction, and Minimum time. Includes lines 70-79 and stations like Kossuth Lajos tér, Marx tér, etc.

Table with 2 columns: Station name and Minimum time. Includes Városmajor - Széchenyi-tér (20).

Table with 2 columns: Station name and Minimum time. Includes Széchenyi-hegy - Hűvösvölgy (n. 40).

Table with 2 columns: Station name and Minimum time. Includes a) Földalatti: Mexikói út - Vörösmarty tér (17); b) Metró: Örs vezér tere - Déli pu. (18).

Table with 4 columns: Station name, Direction, Minimum time, and Maximum time. Includes Gödöllő suunta (253) and Szentendren suunta (250).

c) (Jatko) (255)

Table with 4 columns: Station name, Direction, Minimum time, and Maximum time. Includes Szigetszentmiklós, Gyártelep - Taksony, Duna-híd (3 km) - Taksony (8 km).

d) Csepelin suunta (251)

Table with 4 columns: Station name, Direction, Minimum time, and Maximum time. Includes Budapest, Boráros tér - Csepel (7 km), Pestszentlőrinc, Határ út - Csepel (4 km).

merkkien selitykset: x = vain osapäiväliikennettä. K = linjaa liikennöidään busseilla, mutta raitiotietariffi on voimassa. numerot suljussa viittaavat aikatauluuhin, jotka on julkaistu Hivatalos menetrendissä

KISKOLLIKEPTEESEN LIITYVIÄ TERMEJÄ

a) Budapestin (lyh. Bp) tärkeimmät rautatieasemat
Déli pu. (d.pu.)
Józsefvárosi pu.
Kelenföldi pu.
Keletti pu. (k.pu.)
Nyugati pu. (ny.pu.)

b) Aikataulujaer. termejät

pu. = pályaudvar
vä. = vasútállomás
végáll. = végállomás
v.m. = vasúti megálló
é. = érkezés
i. = indulás
l. = lásd
sz. = szám
osz. = osztály
ig. = igazgatóság
óra = tunti (myös: kello)
perc = minuutti
érvényes naponta munkanapokon = voimassa päivittäin työpäivinä
H = hetfő
K = kedd
S = szerda
C = csütörtök
P = péntek
Z = szombat
V = vasárnap
Ün = ünnepek
keskenyönközű vasút = kaperaiteinen rautatie
valamennyi vonat 2. osztályú kocsikkal közlekedik kaikkissa junissa vain 2. luokan vau- nuja

c) Raitiotiet

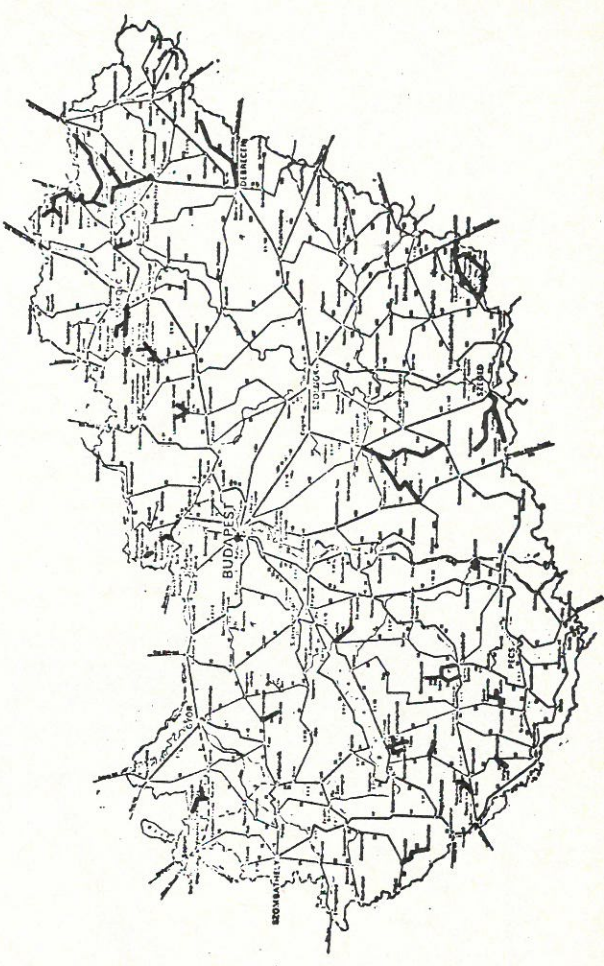
M = megállóhely
kettős megálló = pysäkki
"kaksoispysäkki" eli vaunut pysähty- vät pysäkkialueella vain kerran

UNKARIN KAPEARAITEISET RAUTATIIET

Table with 6 columns: Station name, Direction, Minimum time, Maximum time, Station name, Direction. Includes a) MÁV-in liikennöimät and b) Maatilarautatiet (Gazdasági Vasút), MÁV-in liikennöimät.

c) Valtion metsäradat (Állami Erdei Vasúttak)

Table with 6 columns: Station name, Direction, Minimum time, Maximum time, Station name, Direction. Includes Szombathelyi ig., Pécsi ig., Szegedi ig., Debreceni ig.



| | ajoalka min. |
|---|--------------|
| 2 Boráros tér - Jászai Mari tér | 13 |
| 3 Marx tér (Kádár u.) - Újpest, Fóti út | 33 |
| 3A Marx tér (Kádár u.) - Újpest, Vasúti híd | x |
| 4 Kágymányosi lakótelep - Moszkva tér | 20 |
| 5 Óbuda, Hévízi úti lakótelep - Flórián tér | 37 |
| 6 Móríc Zsigmond körtér - Moszkva tér | 7 |
| 8 Újpest, Megyeri út - István tér | 37 |
| 9 Újpest, Víztorony - BudafoK, Varga Jenő tér | 12 |
| 10 Újpest, Víztorony - Megyeri csárda | 36 |
| 10A Újpest, Víztorony - Fóti út | 20 |
| 11 Margit híd - Bécsi út | 18 |
| 12 Marx tér (Kádár u.) - Rákospalota, Dózsa György út | 17 |
| 13 Órs vezér tere - Pesterzsébet, Nagy Sándor u. | 41 |
| 14 Marx tér (Kádár u.) - MÁV landler Jenő üzem | 39 |
| 15 Jászai Mari tér - Újpest, Vasúti híd | 28 |
| 15A Jászai Mari tér - Váci út | 21 |
| 16 Margit híd - Óbuda, Margit kórház | 6 |
| 17 János kórház - Albertfalva kitérő | x |
| 18 Ferenc körút - Ganz-MÁVAG | 12 |
| 19 Batthyány tér - Kelenföldi pu. | 16 |
| 20 Nagyvásártételep, Kvassay Jenő út - Boráros tér | 9 |
| 22 Baross tér, Keleti pu. - Közvágóhíd | K |
| 23 Baross tér, Keleti pu. - Közvágóhíd | K |
| 24 Állatkert - Thököly út | 6 |
| 25 József körút - Új köztemető | 41 |
| 28 József körút - Lóverseny tér | 19 |
| 29 Ferenc körút - Pesterzsébet, Szabó telep | 27 |
| 30 Boráros tér - Pesterzsébet, Pacsirtatelep | 33 |
| 31 Pesterzsébet, Nagy Sándor u. - Ganz-MÁVAG | 29 |
| 32 Marx tér (Kádár u.) - Óbuda, Forgalmi telep | x |
| 33 Váci út - Bécsi út | 12 |
| 33A Baross tér, Keleti pu. - Kápolna tér | 13 |
| 36 József körút - Új köztemető, Kozma u. | 31 |
| 37 József körút - Akna u. | 25 |
| 37A Pestimre, Vasút u. - Pestlőrinc, Béke tér | 14 |
| 40 BudafoK, Forgalmi telep - Budaörs, MÁV-állomás | 23 |
| 41 Madách tér - Kispest, Tóth Árpád u. | 36 |
| 42A Madách tér - Kispest, Határ út | 26 |
| 43 BudafoK, Varga Jenő tér - Nagytétény, Kultúrpark | x |
| 43A BudafoK, Varga Jenő tér - Nagytétény, Kultúrpark | x |
| 44 Baross tér, Keleti pu. - Zuglói, Rákos-patak | 16 |
| 47 Marx tér - BudafoK, Varga Jenő tér | 41 |
| 49 Kelenföldi pu. | 27 |
| 50 Nagyvásártételep - Pestlőrinc, Béke tér | 39 |
| 51 Nagyvásártételep - Pestimre, Vörösfény u. | 46 |
| 51A Nagyvásártételep - Használtcikk piac | 28 |
| 52 Marx tér - Kispest, Villanytelep | 42 |
| 55 Marx tér (Váci út.) - Újpest, Víztorony | 33 |
| 55A Rákospalota, Dózsa György út - Mezőhegyes u. | 6 |
| 56 Moszkva tér - Hűvösvölgy | 25 |
| 58 Moszkva tér - Zugliget | 18 |
| 59 Moszkva tér - Farkasrét | 19 |
| 61 Móríc Zsigmond körtér - Moszkva tér | 17 |
| 62 Órs vezér tere - Rákospalota, Pestújhely | 21 |
| 63 Madách tér - Nagyvásártételep | 14 |
| 64 Fűredi út - Bosnyák tér | 14 |
| 65 Rákospalota, Pestújhely - Czabán Samu tér | 13 |
| 67 Baross tér, Keleti pu. - Rákospalota, Pestújhely | 27 |
| 68 Baross tér, Keleti pu. - Órs vezér tere | 21 |

| | |
|--|----|
| 6 Móríc Zsigmond körtér - Moszkva tér | 20 |
| 28 József körút - Új köztemető | 8 |
| 31 Boráros tér - Pesterzsébet, Pacsirtatelep | 17 |
| 43 Nagytétény - Móríc Zsigmond körtér | 14 |
| 49 Kelenföldi pu. - Moszkva tér | 13 |
| 52 Pestlőrinc, Béke tér - Marx tér | 34 |
| 55 Marx tér - Újpest, Víztorony | 15 |
| 55A Rákospalota, Dózsa György út - Mezőhegyes u. | x |
| 65 Rákospalota, Czabán Samu tér - Thököly út | 19 |
| 68 Baross tér, Keleti pu. - Órs vezér tere | 17 |

JOHDINAUTOLINJAT (Troibuszjáratok)

| | |
|---|----|
| 70 Kossuth Lajos tér - Erzsébet királyné útja, aluljáró | 20 |
| 71 Marx tér - MÁV kórház | 8 |
| 72 Marx tér - Thököly út | 17 |
| 73 Marx tér - Bethlen Gábor u. | 14 |
| 74 Kúria u. - Orczy tér | 13 |
| 75 Népliget - Váci út | 34 |
| 75A Népliget - Thököly út | 15 |
| 76 Jászai Mari tér - Bethlen Gábor u. | 19 |
| 78 Kossuth Lajos tér - Garay u. | 17 |
| 79 Garay u. - Váci út | 15 |

HAMMASRATA (Fogaskerekű)

| | |
|----------------------------|----|
| Városmajor - Széchenyi-tér | 20 |
|----------------------------|----|

PIONEERIRAUTATIE (340a, 340b, 340c)

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Széchenyi-hegy - Hűvösvölgy (12 km) | n. 40 |
|-------------------------------------|-------|

MAANALAISTEN LINJAT

| | |
|--|----|
| a) Földalatti: Mexikoi út - Vörösmarty tér | 17 |
| b) Metró: Órs vezér tere - Déli pu. | 18 |

ESIKAUPUNKIRADAT (HÉV)

| | |
|--|----|
| a) Gödöllő suunta (253) | |
| Budapest, Órs vezér tere - Gödöllő (26 km) | 48 |
| Budapest, Órs vezér tere - Csömör (11 km) | 26 |
| Budapest, Órs vezér tere - Ginkota (7 km) | 15 |
| Budapest, Órs vezér tere - Kerepes (12 km) | 28 |
| b) Szentendren suunta (250) | |
| Budapest, Batthyány tér - Szentendre (22 km) | 41 |
| Budapest, Batthyány tér - Békásmegyér (11 km) | 23 |
| c) Ráckeven suunta (252) | |
| Budapest, Vágóhíd - Dunaharaszti (13 km) | 30 |
| Budapest, Vágóhíd - Szigetszentmiklós, Gyártelep (21 km) | 44 |
| Budapest, Vágóhíd - Tököl (24 km) | 50 |
| Budapest, Vágóhíd - Ráckeve (41 km) | 79 |

UNKARIN KAPEARAITEISET RAUTATIEET

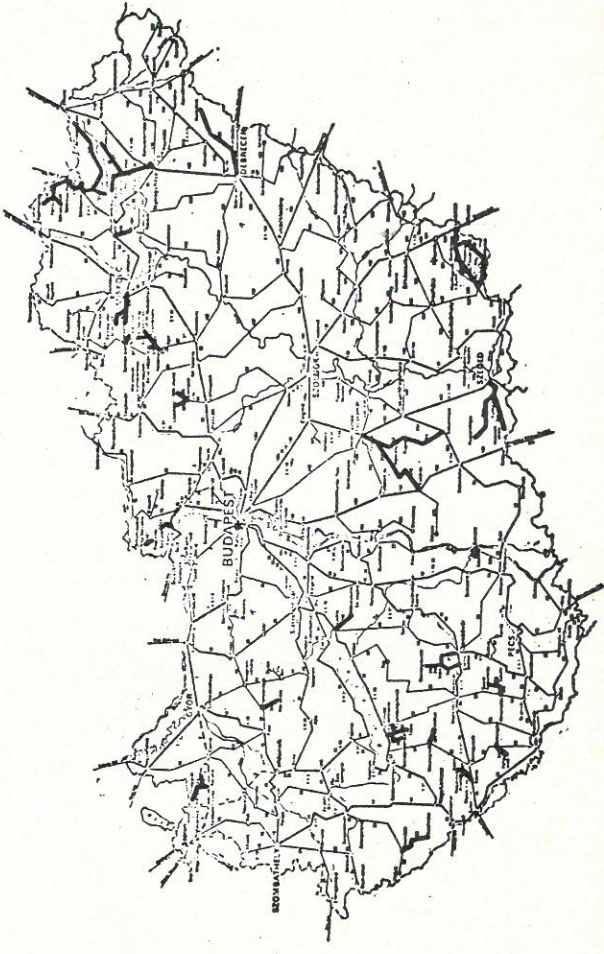
| alkataulu n:o | piiri | km | alkataulu n:o | piiri | km |
|-----------------------|-------|----|-------------------------|-------|----|
| a) MÁVIN liikennöimät | | | | | |
| 312 Szegedi ig. | 53 | | 333 Miskolci ig. | | 20 |
| 313 Szegedi ig. | 52 | | 334 Miskolci ig. | | 37 |
| 314a Szegedi ig. | 43 | | 335 Miskolci ig. | | 58 |
| 314 Szegedi ig. | 38 | | Budapesti ig. | | 12 |
| 330 Debreceni ig. | 49 | | (Pioneeri- rautatie) | | |
| 331 Debreceni ig. | 51 | | | | |
| 332 Debreceni ig. | 38 | | | | |

b) Maatilarautatiet (Gazdasági Vasút), MÁVIN liikennöimät

| | | | |
|-----------------------|----|---------------|----|
| 350a Szombathelyi ig. | 12 | 366 Pécsi ig. | 14 |
| 350b Szombathelyi ig. | 16 | Pécsi ig. | 14 |
| 355 Pécsi ig. | 13 | Szegedi ig. | 15 |
| 356 Szegedi ig. | 31 | Szegedi ig. | 20 |
| 358 Pécsi ig. | 20 | Miskolci ig. | 12 |
| 359 Pécsi ig. | 21 | Szegedi ig. | 35 |

c) Valtion metsäradat (Állami Erdei Vasútak)

| | | | |
|-----|----|-----|----|
| 505 | 18 | 520 | 4 |
| 506 | 13 | 521 | 8 |
| 507 | 8 | 522 | 4 |
| 508 | 7 | 523 | 5 |
| 510 | 24 | 524 | 11 |
| 511 | 9 | 525 | 7 |
| 513 | 7 | 530 | 18 |
| 517 | 12 | 531 | 28 |
| 518 | 8 | 533 | 7 |



merkien selitykset: x = vain osapäiväliikennettä.
 K = linjaa liikennöidään busseilla, mutta rai-
 tiotietariffi on voimassa.
 numerot suljussa viittaavat alkatauluuhin, jot-
 ka on julkaistu Hivatalos menetreidissä

| | | | | | |
|---|----|--|--|--|--|
| c) (jatko) (255) | | | | | |
| Szigetszentmiklós, Gyártelep - Taksony, Duna-híd (3 km) | 11 | | | | |
| Szigetszentmiklós, Gyártelep - Taksony | 22 | | | | |
| d) Csepelin suunta (251) | | | | | |
| Budapest, Boráros tér - Csepel (7 km) | 13 | | | | |
| Pesterzsébet, Határ út - Csepel (4 km) | 18 | | | | |

KISKOLLIKEITSEEN LIITYYVÄ TERMEJÄ

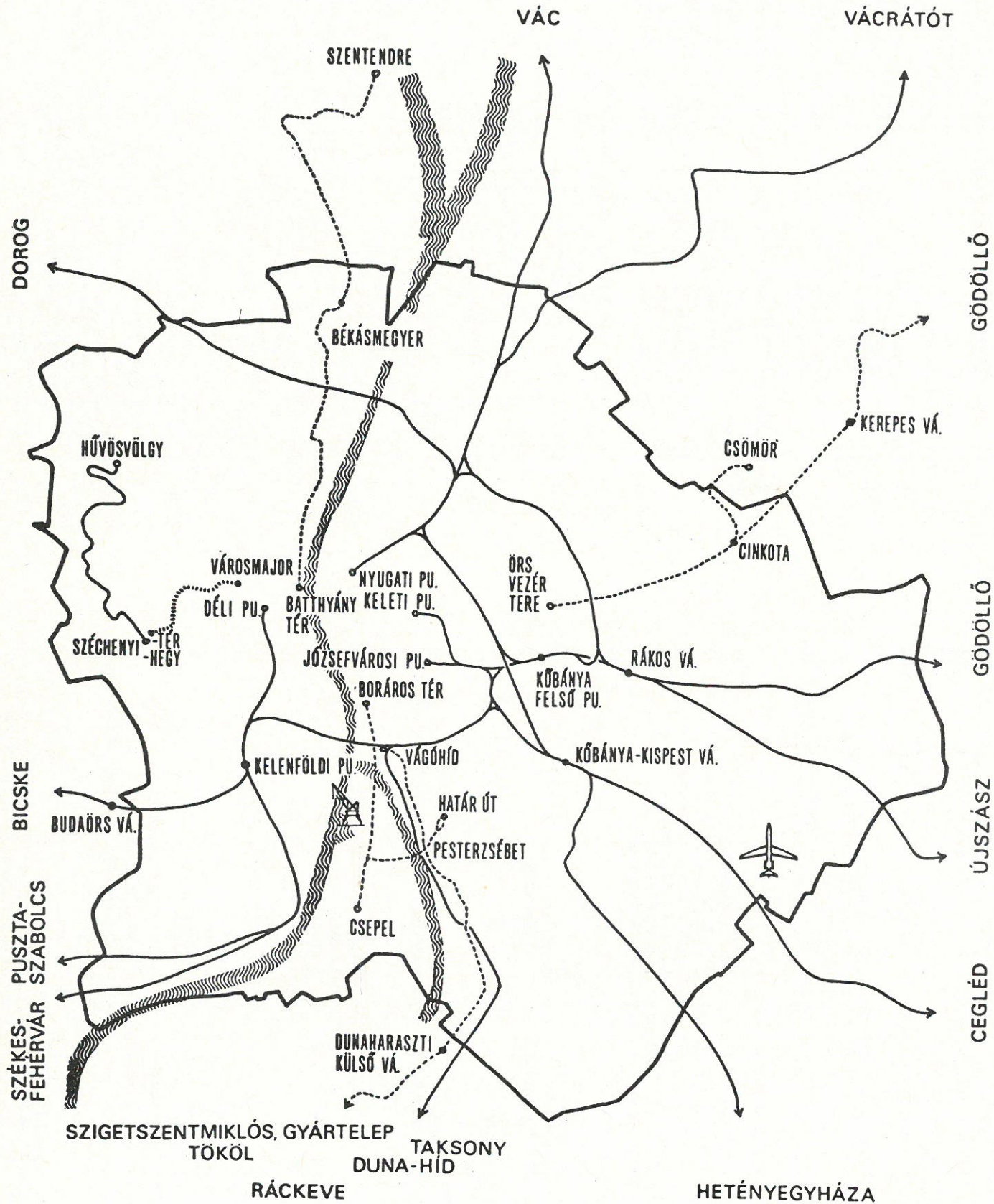
| | |
|---|---|
| a) Budapestin (lyh. Bp) tärkeimmät rautatieasemat | |
| Déli pu. (ó.pu.) Eteläinen rautatieasema | |
| Józsefvárosi pu. Joosefinkaupungin rautatieasema | |
| Kelenföldi pu. Kelenföldin rautatieasema | |
| Keleti pu. (k.pu.) Itäinen rautatieasema | |
| Nyugati pu. (ny.pu.) Läntinen rautatieasema | |
| b) Alkataulujer. termej: | |
| pu. = pályaudvar | asema |
| v. = vasútállomás | asema |
| végáll. = végállomás | pääteasema |
| v.m. = vasúti megálló | rautatiepysäkki |
| é. = érkezés | tulo |
| i. = indulás | lähtö |
| l. = lásd | katso |
| sz. = szám | numero |
| osz. = osztály | luokka |
| ig. = igazgatóság | johtokunta (vastaa liikennepiiriä) |
| óra | tunti (myös: kello) |
| perc | ninuttä |
| érvényes naponta munkanapokon | voimassa päivittäin työpäivinä |
| H = hetfő | maanantai |
| K = kedd | tiistai |
| S = szerda | keskiviikko |
| C = csütörtök | torstai |
| P = péntek | perjantai |
| Z = szombat | lauantai |
| V = vasárnap | sunnuntai |
| Un = ünrep | juhlapäivä |
| keskenyomközű vasút | kapearaitainen rautatie |
| valamennyi vonat 2. osztályú kocsikkal közlekedik | valamennyi vonat 2. osställy köcsikkal közlekedik |
| | kaikkissa junissa vain 2. luokan vau- nuja |

c) Raitiotiet

| | |
|-----------------|---|
| M = megállóhely | pysäkki |
| kettős megálló | "kaksoispysäkki" eli vaunut pysähty- vät pysäkkialueella vain kerran |

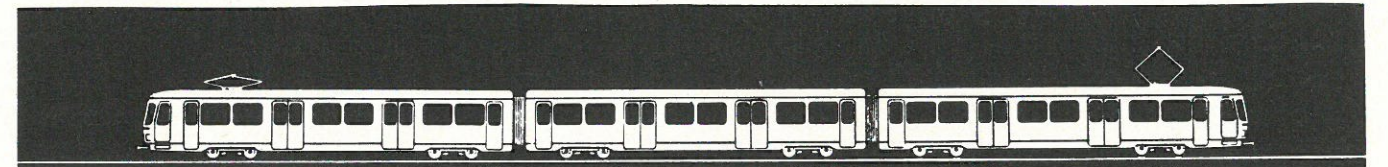
BUDAPEST:

Kiskoliikenne Földalattia, Metróa ja raitioteitä lukuun ottamatta



valla varikkoalueella näkee työjunina vanhaa hammasradan kalustoa. Radalla käytetään bussitariffia (1:50 Ft/matka), mutta menopaluu lipukin (2:50 Ft) tunnetaan. Budapestin hammasrata taitaa olla Euroopan halvimpia ellei peräti halvin. Tässä tulkoon mainituksi, että jos kohta rataa käytetään huomattavassa määrin matkustamiseen ylös Széchenyi-vuorelle maisemia ihaillemaan, on asutuksen lomassa kiemurtelevalla radalla merkitystä jokapäiväisenä joukkokulkuneuvona - se on eräänlainen "mäkiraitiotie". Satavuotiaan hammasradan kunniaksi julkaisi Unkarin postilaitos neljän merkin blokin 25.6.1974.

Széchenyi-vuorelta alkaa (tai sinne päättyy, miten vain) toinenkin kiskotie: kapearaiteinen pioneerirautatie. Nuoret pioneerit hoitavat rautatieläisten askareet tyylikkäästi täysi-ikäisten vastatessa vain veturien kuljettamisesta ja kulunvalvonnasta. Pioneerirautatiellä pääsee kätevästi lähelle Janós-hegyä, joka on Budan vuorista korkeimpia (529 m). Sen huipulla on näkötorni, jonne ja jonka ylätasanteelle saakka huohottaminen (kunnosta riippuen) maksaa vaivan: onhan mäki 90 metriä korkeampi kuin hammasradan yläaseman seutu.



HÉvin (Helyiérdekű Vasút eli sanakirjakäännöksenä paikallisjunarata) esikaupunkilinjat suuntautuvat eri puolille pääkaupunkia ympäröivää maaseutua. Budapestin rajojen sisäpuolella matkustettaessa näissä junissa kelpaavat keltaiset raitiovaunuliput. Rajan ylittäviltä matkoilta maksetaan junailijalle normaalin kilometritariffin mukainen hinta, ellei ole sattunut ostamaan matkalippua jo etukäteen asemalta.

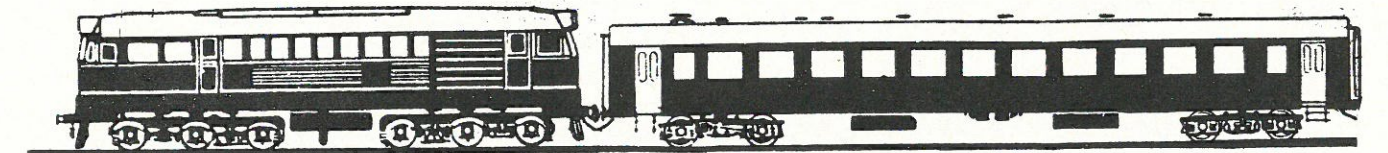
Budapestin sisäisessä liikenteessä on vielä yksi kulkuneuvotyyppi: taksi (taxi tai bérautó). Sitä joutuu kuitenkin odottamaan, koska vajaan kahden miljoonan asukkaan kaupungissa kysyntä on kova ja autoja niukanlaisesti. Onni potkaisee, jos tapaa taksin, jonka tuulilasit takaa pilkistää kilpi szabad - vapaa.



MAGYAR
ÁLLAMVASUTAK

Unkarin Valtionrautateiden (MÁV) yhteydet eri puolille maata kuin myös naapurimaihin ovat hyvät, ja muualle maahan suuntautuville matkoilla juna onkin kätevä (Unkarissa ei ole sisäistä lentoliikennettä). Matkailijoita varten on erityinen matkailulippu, jollaisen voi ostaa 10:ksi, 20:ksi tai 30:ksi päiväksi joko 1:een tai 2:een luokkaan. Kesäaikana, jolloin liikenne on varsin vilkasta, suositellaan 1:sen luokan käyttämistä.

Asemilla olevat ravintolat kuuluvat yleensä **UTASELLÁTÓ** -ketjuun.



Yksityinen rautatie Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV), ks. Resiina n:o 19, on tarpeen sille, joka haluaa tutustua Unkarin ainoaan museorautatiehen (Széchenyi Múzeumvasút, SzMV), ks. Resiina n:o 18. Tätä museorautatietä ei ole merkitty erilliseen luetteloon maan kapearaiteisista rautateistä, koska radan aikatauluilla (jotka on sijoitettu Hivatalos menetrendissä taulujen 8 ja 9 väliin) ei ole omaa numeroa.

Budapestistä pääsee pikajunilla nopeasti vaunua vaihtamatta (tosin

veturi vaihdetaan Győrissä) Soproniin, josta voi ajaa paikallisjunilla 11 kilometrin verran tulosuuntaan Fertőbozin asemalle. Se on unkarilaiselle museorautatieläiselle samaa, kuin mitä Humpilla oli suomalaiselle.

Mikäli matkailijalla on aikaa tehdä matkoja maaseudulle, ei tätä mahdollisuutta tule kaihtaa. Budapestin lisäksi Unkarissa on vielä kolme muutakin raitiotiekaupunkia: Debrecen, Miskolc ja Szeged. Kaikissa raitiotiet ovat normaaliraiteisia. Unkarissa on ollut vielä kaksi raitiotiekaupunkia lisää, Sopron, jossa liikenne lopetettiin kohta ensimmäisen maailmansodan jälkeen, ja Szombathely, jonka ainoa raitiotielinja lopetettiin 20.8.1974. Sekä Sopronin että Szombathelyn raitioteiden raideleveys oli 1 000 mm.

Kapearaiteisia rautateitä on Unkarissa paljon (ks. erillistä luetteloa sekä rautatiekarttaa, johon kapearaiteiset on merkitty paksuilla mustilla viivoilla). Valitettavasti minulla ei ole mainittua museorautatietä lukuunottamatta kokemuksia näiltä radoilta, joita on kolme eri tyyppiä: "tavallisia", maatarautateitä ja valtion metsärautoja.

Uskon, että jo näiden ratojen takia kannattaa lähteä tutustumismatkalle Unkariin.

(Alsótenyer Mihály)

Lähteitä ja kirjallisuutta:

- Reima T. A. Luoto: Unkari - matkailijan opas (Tampere 1973)
 Czéere Béla: Die Ungarische Eisenbahn in Bildern (Budapest 1972)
 Medveczki Ágnes & Petrik Ottó: 75 éves a budapesti földalatti vasút (Budapest 1971)
 Ost-West Linie der budapester U-bahn (Budapest)
 Hivatalos menetrend '74-'75 (Unkarin rautateiden "Turisti")
 Nemzetközi vasúti összeköttetések menetrendje '74-'75 (Unkarin rautateiden "Turisti", ulkomaanyhteydet)
 Finnair opastaa: Budapest (Helsinki 1974)
 Nyirkos István: Unkarilais-suomalainen sanakirja (Helsinki 1969)
 Papp István: Finn-magyar szótár (Budapest 1970)
 Nyirkos István: Nykyunkarin oppikirja (Helsinki 1972)

Karttoja:

- Budapest - Stadtführer und Atlas (Cartographia, Budapest)
 Budapesti közlekedési vállalat vonalhálózati térképe (BKV)
 Magyarország vasúti térképe (MÁV)
 Hongrie - Carte Routière (IBUSZ)

Aikakauslehtiä:

- Der Stadtverkehr
 Modern Tramway

UNKARIN KIELESTÄ

a) Ääntäminen (tärkeimmät poikkeukset Suomen kieleen verrattuna)

- = kyseinen vokaali äännetään pitkänä (esim. ó = oo)
 a = Suomen a:n ja o:n välinen labiaaliäänne
 c = ts (vrt. saksan z: zwei)
 cs = tš (vrt. saksan tsch: deutsch)
 dz = d ja z äännetään samanaikaisesti
 dzs = (vrt. englannin j tai dg: John tai bridge)
 e = ä (huom! lyhyttä suomen e:tä vastaavaa ei unkari tunne)
 gy = liudentunut d
 ly = j
 ny = liudentunut n (vrt. ranskan gn: cognac)

- s = š (vrt. saksan sch: schön)
 sz = s
 ty = liudentunut t
 u = y
 ú = yy
 z = z (vrt. saksan s: sehr)
 zs = zs (vrt. ranskan j: jardin)

ääntämisesimerkkejä: Budapest = Budapäst
 repülőtér = räpylőtoer

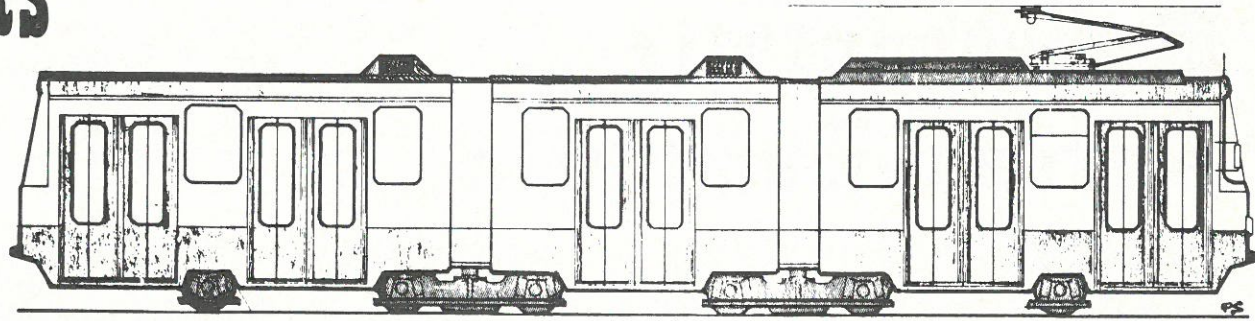
b) Pieni sanasto (Unkarin kielen aakkoston mukaisesti)

| | | | |
|-------------|-----------------|--------------|---------------------------|
| bocsánat | suokaa anteeksi | nyitva | avoinna |
| csárda | kapakka | patak | puro |
| Duna | Tonava | repülőtér | lentokenttä |
| és | ja | s | ja |
| étterem | ravintola | szabadkikötő | vapaasatama |
| fürdő | kylpylä | sziget | saari |
| hajó | laiva | színház | teatteri |
| hegy | vuori, mäki | tér, tere | tori, aukio |
| híd | silta | tessék | olkaa hyvä |
| igen | kyllä | új | uusi |
| jó napot | hyvää päivää | úr | herra |
| kikötő | satama | út, útja | tie, katu |
| kilátó | näkötorni | utca (u) | katu, kuja |
| kis | pieni | vagy (v) | tai, vai |
| kórház | sairaala | város | kaupunki |
| körtér | tori, aukio | vasút | rautatie |
| körút (krt) | kehäkatu, -tie | vigyázz! | varo! |
| köszönöm | kiitos | villamos | raitiovaunu, sähkö/inen/- |
| köztenetó | hautausmaa | víztorony | vesitorni |
| mozdony | veturi | vonal | rata, linja |
| mozi | elokuvat | vonat | juna |
| nagy | suuri | zárva | suljettu |
| nem | en, et, ei jne. | | |

Ön is lehet a
 SZÉCHENYI MÚZEUMVASÚT
 „tiszteletbeli mozdonyvezetője”
 és vezetheti a vasút apró gőzmozdonyait!
 Erről ELISMÉRO oklevelet kap!



JÖJJÖN ÖN IS NAGYCENKRE!



- Tätä kirjoitettaessa on Suomen kesä juuri ehtinyt puoleen. Toivotavasti jäsenistö ei kuitenkaan unohda kokonaan yhteistä harrastustamme, jotta tuleviinkin illanviettoihin riittäisi ohjelmaa.

- Sääntöjen mukaan on jäsenmaksu vuosittain suoritettava toukokuun loppuun mennessä. Maksunsa suorittamatta jättänyt menettää oikeutensa maksuttoman Resiinan saantiin eikä maksamaton jäsen voi käyttää hyväkseen muitakaan yhdistyksen tarjoamia etuja. Jäsenmaksunsa kaksi kertaa laiminlyönyt yhdistyksen jäsen voidaan johtokunnan päätöksellä erottaa yhdistyksestä. Erääntyneiden jäsenmaksujen yhteissumma on tällä hetkellä yli tuhat markkaa. Rahoja tarvitaan kipeästi, joten maksakaa hyvät ihmiset. Tässä yhteydessä voitaneen huomauttaa, että vaikka jäsen eroaa tai erotetaan yhdistyksestä, on hän velvollinen suorittamaan erääntyneet jäsenmaksut (yhdistyslaki 11§ 5 mom).

- Yhdistyksen taloutta rasittanut laina, jolla maksettiin turkulais-ten vaunujen kuljetus Helsinkiin, saadaan maksetuksi elokuussa. Rahaa tarvitaan kuitenkin jatkuvasti, sillä tarkoitus on aloittaa sääntöjenkin edellyttämä julkaisutoiminta lähiaikoina. On myös muistettava Resiina. Jotta Resiinan julkaisemisesta aiheutuvat kulungit rasittaisivat mahdollisimman vähän eri yhdistysten taloutta, tulisi lehdessä voida julkaista maksullisia mainoksia nykyistä enemmän - ja se edellyttää itsekultakin ponnisteluja niiden hankkimiseksi. Lehden toimittaja ja SRS:n sihteeri mm voivat antaa lähempiä ohjeita. Kertyvät mainostulot koituvat kaikkien Resiinan lukijoiden hyödyksi.

- Ihmetystä on varmaan herättänyt kaikenlaisten tietojen puuttuminen suunnitellusta ulkomaanmatkasta. Jo teekkarit ovat aikanaan todenneet, että tyhjästä on paha nyhjäistä. Keväällä Resiinan mukana lähetetyistä kyselykaavakkeista palautettiin vain neljä. Koska matkaan tunnettiin näin vähän kiinnostusta, päätti SRS:n johtokunta antaa asian raueta. Matkoja voidaan tietenkin järjestää myöhemmin, mikäli kiinnostusta riittää. Ehdoton edellytys on kuitenkin riittävä osanottajamäärä, sillä yhdistys ei ota minkäänlaista taloudellista vastuuta mahdollisista tappioista.

- Yhdistyksen kansainvälinen yhteistoiminta kasvaa edelleen. Uusin sisaryhteisö, jonka kanssa on aloitettu materiaalin vaihto, on englantilainen Light Railway Transport League (LRTL). LRTL julkaisee tunnettua ja arvostettua MODERN TRAMWAY nimistä lehteä, joka on ilmestynyt jo yli 30 vuoden ajan. Lehden numeroita säilytetään yhdistyksen arkistossa, josta lainataan aineistoa jäsenille. Arkisto on muuten tärkeä osa yhdistyksen toimintaa, koska siihen pyritään taltoimaan kaikkea paikallisliikenteeseen liittyvää materiaalia, pääasiassa kuitenkin painotuotteita. Mahdolliset lahjoitukset otetaan kiitollisena vastaan. Ellet halua kokonaan luopua jostakin julkaisusta, voi yhdistys tarvittaessa ottaa valokopioita arkistoa varten. Tiedustelut yhdistyksen postilokeroon.

- Kaksiakseliset vaunut poistettiin liikenteestä 29.05.75, jolloin näitä vielä näkyi linjoilla 1, 1A, 4S, 5 ja 10S. Jo tuolloin ajettiin muutamia vuoroja telivaunuilla. Vielä ei ole varmaa, otetaanko vanhukset uudelleen liikenteeseen syksyllä talviaikatauluun siirryttäessä. HKL:n pyrkimyksenä on hoitaa ruuhkaliikenne myös tulevana talvena yksinomaan telivaunuilla. Kuinka hyvin tämä onnistuu riippuu kokonaan säänhaltiasta, sillä eräät vaunutyypit ovat erittäin arkoja kosteudelle.

- Huonokuntoisimmat kaksiakseliset vaunut tullaan romuttamaan, mutta osa vaunuista tullaan varastoimaan pahan päivän varalle. Jokaisesta häviävästä vaunutyypistä pyritään säilyttämään yksi kappale - HKL:n museota varten. Romutettavien vaunujen listalle kuuluu murheellista kylläkin myös ilmajohtovaunu H-25. Sitä on viime vuosina käytetty kerran vuodessa tapahtuvaan ajojohtoverkoston mittaukseen.

- Ilahduttava uutinen sensijaan on HKL:n suunnitelma palauttaa toinen Kulosaaren jumboista ajettavaan kuntoon. Korit ovat säilyneet hyvin. Sähkölaitteet ja moottorit sekä telit on tarkoitus hankkia vanhoista Munkkiniemen telivaunuista. Näistä 184 on jo siirtynyt Intiaanilaakson raitioteille. Suunnitelmia jumbojen entisöimiseksi on ollut aikaisemminkin, mutta ne ovat kilpistyneet liian korkeisiin hintapyyntöihin.

- Nivelvaunuja eli saranoita ei enää puutu montakaan kappaletta. Ainakin 35 vaunua on jo toimitettu ja uusin liikenteessä havaittu vaunu on numeroltaan 63. Näitä maksiraitiovaunuja käytetään tällä hetkellä viidellä eri raitiolinjalla. Linjalla 10S on myös havaittu sarana muutaman kerran ruuhkaliikenteessä (vuoro 91). Seuraavaksi muutetaan linja 3B nivelvaunuille, muutos tapahtunee syksyllä. Vuoro 20 ajetaan jo nyt nivelellä, mutta tämä vuoro liikkuu kesällä 3T:llä. Vaunun 33 katolle on jälleen ilmestynyt rekisteröivä kWh - mittari, jolla tarkkaillaan vaunun virrankulutusta. Laite oli aikaisemmin käytössä kun nivelvaunuliikenne alkoi linjalla 10. Toinen koekaniini oli tuolloin vaunu 17, joka myös liikennöi linjalla 10.

- Helsinkiin aletaan pitkästä aikaa rakentaa lisää raitioteitä. Ensimmäisenä on vuorossa rataosa Mäkelänkatu-Pasilan asema. Linjan piti valmistua jo vuoden vaihteessa, mutta rakennustyöt aloitetaan vasta kun talot ovat pystyssä. Ajojohtot ripustetaan seiniin, eikä HKL halua kustannussyistä käyttää edes tilapäisesti pylviäitä.

- Huopalahden asema on myös tarkoitus yhdistää raitioverkkoon muutaman vuoden kuluttua. Radan pitäisi näillä näkymin olla valmis vuonna 1978. Huopalahden metroradan rakentamista tullaan lykkäämään melko pitkään, ellei koko ajatuksesta luovuta.

- Martinlaakson radan liikenne alkoi ilman juhlallisuuksia 1. kesäkuuta, kun ensimmäinen juna lähti Martinlaaksoon kello 5.55. Siinä oli muutamien bona fide matkustajien lisäksi myös joukko aamuvirkkuja asianharrastajia. Täytyy todeta, että rata ei jää millään lailla jälkeen ulkomaisista vastaavista radoista.

- Tähän lopuksi sopinee annos huumoria raitioteiden parista. Tarina on lainattu kirjasta "STRASSENBAHNEN IN WIEN VORGESTERN UND UEBERMORGEN", julkaissut J.O.Slezak. - Mitäs tuumaat, eukko, otetaanko auto, vai pannaanko elämä risaiseksi ja ajetaan raitiovaunulla?

- Vielä viimeinen muistutus jäsenmaksunsa unohtaneille: maksakaa ajoissa, muuten saattaa käydä niin, että tämä Resiina on viimeinen jota luette. (IL)