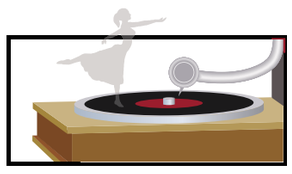
VIIKONVAIHDE

IKIVIHREÄT

JARMO MATILAINEN/LEHTIKUVA

Yleisö ihastui Eero Raittisen (vas). tulkitsemaan ruotsalaiseen käännösiskelmään, josta tuli Suomessa listaykkönen. Tasavallan presidentti -yhtye keikalla Helsingin Kulttuuritalolla 1973, oikealla kitaristi Jukka Tolonen.

Holvikirkon lumoa



”Jo ilta tullut on, urut soi,
kylä nukkuu,
Vain vanhan holvikirkon
muurit kuulee musiikin.
Soi parvelta nyt Bach, kaaret
varjoihin hukkuu,
On urkurina poika holvi-
kirkon kanttorin.”

Vanha holvikirkko on **Eero Raittisen** (s. 1944) keväällä 1968 levyttämä suomenkielinen versio ruotsalaisen **Sven Lindahlin** sävellyksestä Mälarökyrka. Esikuvana laulun kirkolle oli 1100-luvulla rakennettu Adelsön kivikirkko Ruotsissa.

Ensimmäisenä kappaleen lauloi levylle ruotsalainen **Lenne Broberg** (1940–1991) vain vähän ennen Raittista.

Yllättävää kyllä, Broberg teki laulusta myös ensimmäisen suomenkielisen version vuonna 1968. Tulkintaa pidettiin laulajan horjuvan ääntämisen vuoksi huvittavana, eikä se saavuttanut mainittavaa menestystä.

Suosio vei soolouralle

Paljon paremmin pärjäsi Raittinen, joka äänitti versionsa samojen taustojen päälle kuin ruotsalaiskollegansa.

Kappale ampaisi heinäkuussa 1968 Suomen listaykkösseksi ja pysyi listakärjessä koko kesän ajan. Laulun suosion myötä Eero irtautui soolouralle The Boys -yhtyeestä, jonka hän oli perustanut veljensä Jussin kanssa.

Sävelmä on saanut myöhemminkin paljon radiosoittoa ja sijoittunut hyvin erilaisissa äänestyksissä.

Amerikkalaisen bluesmusiikin ystävänä tunnettu Eero Raittinen on tästä huolimatta ollut ”holvikirkon” menestyksestä lähes vaivautunut ja sanonut laulaneensa sitä keikoilla puolipakosta.

Bachia ja Beatlesia

”Hän vielä nuori on, mutta oottaa jo aikaa,
kun kaikkialta kansa saapuu häntä kuulemaan.”

Suomenkieliset sanat Vanhaan holvikirkkoon kirjoitti **Sauvo Puhtila** (s. 1928), joka tunnetaan paremmin nimellä Saukki.

Kappaleessa kanttorin poika soittaa uruilla Bachia tyhjässä kirkossa hiljaisena kesäyönä. Ruotsinkielisessä alkuperäistekstissä kanttoriksi haluava nuori urkuri tosin soittaa myös The Beatlesia.

Uransa aikana Eero Raittinen on ehtinyt toimia rumpalina ja vokalistina useissa eri kokoonpanoissa, kuten Tasavallan Presidentti -rockyhtyeessä.

Opetusministeriö myönsi Raittiselle täyden taiteilijaeläkkeen vuonna 2007.

RIKU-MATTI AKKANEN

YRTTIMAAN TARINOITA

KIMMO HAIMI

Pyhä basilika

Tuskin mikään tuoksuu yhtä hyvälle kuin ikkunalaudan basilikapehko, jota vähän pelmuuttaa.

Basilikan nimen alle kuuluu joukko Ocimum-suvun kasveja. Basilika on kotoisin Intiasta, missä sitä pidetään pyhänä kasvina. Maultaan pippurisen vahva pyhäbasilika, tulasi, on tärkeä osa intialaista ayurveda-lääkintää.

Basilikan sisältämät antioksidantit voivat vähentää stressiä ja auttaa flunssassa. Basilikasta ja inkivääristä valmistettua uutetta käytetään yleisesti lääkkeeksi lasten vatsavaivoihin.

Siemenluetteloiden basilikakirjo on valtaisa. Löytyy anikseen, sitruunaan, kaneliin ja glögiin vivahtavia lajikkeita. Voi myös valita vihreälehtisiä, punalehtisiä tai pienilehtisiä. Basilikoja harrastava viherpeukalo menettää niille helposti koko käden.

Toistaiseksi oma suosikkini on aromiltaan melko voimakas, pienilehtinen Minette-lajike.

Basilika sopii tomaatin ja valkosipulin kumppaniksi erinomaisesti, ja miltei mihin ruokaan tahansa hyvin. Sen pehmeä maku antaa tilaa muille mausteille.

Lämpöä rakastava basilika laitetaan näihin aikoihin kasvamaan ikkunalle. Jos kesä on kolea, basilika on parasta jättääkin sinne tai viedä korkeintaan kasvihuoneeseen.

Koulimisesta basilika ei pidä, joten se kannattaa kylvää harvaan. Kukkiminen heikentää basilikan makua, mutta ahkeralla latvomisella kukinnan voi estää.

TOPI LINJAMA

MIKKO MELA

Vaunujen koko valitaan rahdin mukaan. Paperi on kevyttä, joten sitä pakataan suurimpiin vaunuihin. Pienimpiin ja vanhimpiin vaunuihin lastataan metallia. Tämä on paperivaunu. Lastausta valvovat Freight One Scandinavian toimitusjohtaja Anssi Laakkonen ja KLY-terminaalin työnjohtaja Esa Hämäläinen.

Venäjän raiteilla rullaa miljoona tavaravaunua

Neuvostoliiton perintönä rahti Venäjällä kulkee raiteita pitkin. Tavaravaunuja on yhtä aikaa enemmän korjaamolla kuin niitä Suomessa on yhteensä.

KOUVOLA (MT)
Suomen ja Venäjän rautatiekuljetuksissa on melkoinen mittakaavaero.

Suomen rautateillä rahtia kulkee noin kymmenessätuhannessa vaunussa. Venäjällä vaunuja on miljoona. Suomessa junalla pääsee noin 250 paikkaan. Venäjällä pysäkkejä on 3 000.

Rahtiliikennettä Venäjälle operoivalla Freight One Scandinavialla pyörii Suomessa yhtäaikaa 400–500 vaunua. Venäläisellä yhteistyöyrityksellä PGK:lla on noin 215 000 vaunua.

”Rautatiet ovat Venäjällä yleisin tapa kuljettaa tavaraa. Niiden markkinaosuus rahdin kuljetuksessa on lähellä 80 prosenttia. Siksi rautatiet ovat maan selkäranka”, johtaja **Päivi Minkkinen** VR:ltä sanoo.

Rataa ja rautatiekulttuuria on jäänyt Neuvostoliiton perintönä.

”Venäjällä rakenne on perua siitä, että ne, joilla oli paljon tavaraa, hankkivat itse vaunut. Yleensä tehdaspaikoille menee rata”, Freight One Scandinavian toimitusjohtaja **Anssi Laakkonen** kertoo.

Käytännöllisiä karheita vaunuja

Niistä venäläisistä vaunuista muutama on nyt parkissa ratapihalla Kouvolassa. Karkean näköisiä ovat. Vaunuja yhdistävä koukku on kolme kertaa länsimaista jykevämpi. Ja näyttää valuraudalta. Mutta jarrumiehelle on tehty pieni katos vaunun päähän.

”Kaikki maali, mikä vaunussa kiiltää, tuo lisää senttejä rahtiin. Kun 20 vuotta joka toinen päivä ajetaan trukilla tavaraa sisään, niin kyllähän se kuluu”, kommentoi Laakkonen ulkonäköä.

Vaunu on tarkoitettu paperin vientiin eikä missikisoihin. Ja se on hyvässä kunnossa.

”Näissä on jarrut kunnossa, eikä tänne tule asbestivaunuja.”

Mutta vaunut voivat tulla mistä päin vain ja niissä on voinut olla mitä vain. Rahti on voinut olla karheaa, eikä kukaan siivoa ylimääräistä. Siksi vaunut pitää putsata huolella.

”Paperi on bulkkirahdista herkintä. Jos pultti lattiassa menee läpi, voi koko rulla olla pilalla. Jos vaunussa on viimeksi ollut laastia, se on siivottu juuri ja juuri sen verran, että se kelpaa. Eikä se riitä paperille”, Laakkonen kuvaa.

Ensimmäinen ja toinen kuljetusyhtiö

PKG eli Ensimmäinen kuljetusyhtiö on suurin venäläisistä vaunuyhtiöistä. Toiseksi suurimmalla yhtiöllä on 150 000 vaunua. Sen nimi on Toinen kuljetusyhtiö.

”Yhdelläkään suomalaisella yrityksellä ei ole hallinnassa yli 1 500:aa vaunua.”

Jos ajatellaan, että kaikista maan vaunuista viisi prosenttia on yhtä aikaa huollossa, on yhtä aikaa remontissa 50 000 vaunua.

Kantaa uudistetaan huonoimmasta päästä tuhansilla vaunuilla vuodessa. Suomessa ei tehdä vaunuja Venäjän markkinoille.

Laakkonen arvioi, että Venäjän rautateillä on töissä satoja tuhansia ihmisiä.

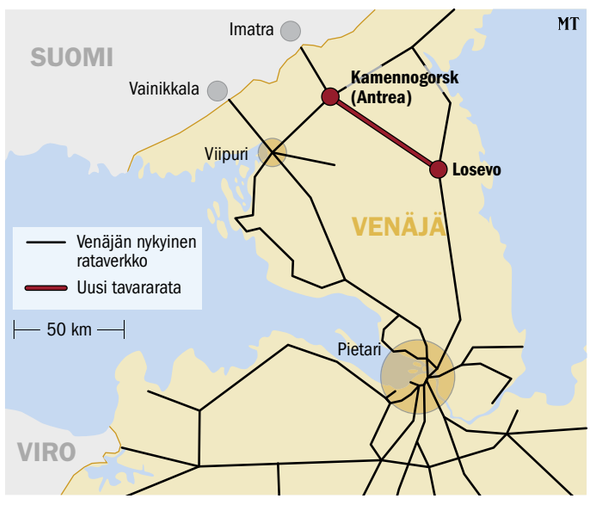
Venäläisissä vaunuissa on vahvat koukut. Välistä katsoo vaunujen siivouksesta vastaava Esa Hämäläinen.

TAVARAJUNAT

Paperia ja sellua itärajan yli

Junalla Suomesta viedään noin miljoona tonnia tavaraa itärajan yli. Noin 40 prosenttia viennistä on paperia ja sellua.
Suomeen tuodaan Venäjältä noin 11 miljoonaa tonnia rahtia rautateitse vuodessa. Eniten tuodaan öljyä ja polttoaineita.
Paperivaunut tulevat Suomeen tyhjänä. Suurin osa tulee Pietarin satamasta.
Venäläinen veturi käy Suomen puolella hakemassa rajan yli menossa olevat vaunut. Suomalaisia vaunuja ei viedä Venäjälle.

Rataverkko itärajan takana



Veto ja vaunut ovat eri asioita

Rautatierahdissa on tärkeää erottaa veto ja vaunut. Freight One Scandinavia on logistiikkayhtiö, joka välittää rahtia junanvaunuissa, mutta vetureita sillä ei ole. Vetopalvelut ostetaan VR:ltä, ja Venäjällä tuotannon hoitaa PKG.

Laakkosen mielestä veturit saavat ollakin valtion omistamia.

”Suomen kokoisessa maassa veto on luonnollinen monopoli, sillä suurimmassa osassa maata tavaravirrat ovat yksityiselle liian pieniä. Reitti Kouvolan ja Vainikkalan kautta itään olisi kannattava, mutta reitti on täynnä. Uudet yksityiset rautatieyritykset tuskin rakentaisivat omia raiteita.”

Tammikuussa koko idänliikenne oli tukossa, sillä venäläisturisteja tuovan Allegron vuoroja tihennettiin. Tavaraliikenne väisti ja tavaravaunuille etsittiin väliaikaista parkkirataa Pieksämäeltä saakka.

Venäjälläkin valtio omistaa veturit ja rautatiet. Molempia operoi Venäjän rautatiet. Se omistaa Minkkisen arvion mukaan 99 prosenttia vetureista.

Venäjän rautatiet on itsenäinen yhtiö. Siksi se voi päättää itse uusista ratahankkeista.

”Päätökset ovat nopeampia kuin Suomessa. Täällä ne ovat poliittisia päätöksiä, joita edeltää yhteiskunnallinen keskustelu”, VR:llä Venäjästä ja kansainvälisistä toiminnoista vastaava Minkkinen sanoo.

Parhaillaan Pietarin pohjoispuolelle rakennetaan rataa tavaraliikenteelle. Nykyinen päärata jää matkustajaliikenteelle.

Reilua peliä Venäjällä

Laakkonen kehuu Venäjän rautatiekulttuuria.

”Kaikelle on selkeä listahinta. Kun vaunut ovat ratapihalla, ei niiden järjestystä voi vaihtaa. Siksi kaikki ovat tasavertaisia.”

Suurta tekniikkaa vaunujen seuraamiseen ei tarvita. Ne kirjataan, kun ne saapuvat perille. Pysäkkien välillä ei ole niin väliä, missä vaunu on.

”Kyllä ne sieltä perille tulevat lopulta. Eivät vaunut raiteilta mihinkään häviä.”

Paljon omaisuutta yksityistettiin Neuvostoliiton romahdettua, mutta ei ratoja. Niitä on aivan liian paljon, jotta niitä kannattaisi yksityistää.

AIMO VAINIO

Rautapyörä ja kumipyörä kilpasilla

Autorekkaralli Suomen kautta Venäjälle on loppunut, mutta Suomi on silti hyvässä asemassa rahdin kauttakulkumaana.

”Mittakaava Venäjällä on niin suuri, että vienti sinne Suomen satamien kautta voisi kaksinkertaistua, eikä sitä huomattaisi Venäjällä lainkaan. Ja Venäjällä satamat ovat täynnä”, Freight One Scandinavian toimitusjohtaja **Anssi Laakkonen** sanoo.

Suomi kilpailee Baltian maiden kanssa liikenteestä Itämeren satamien kautta.

”Siinä ollaan vähän tappiolla tällä hetkellä. Työvoima on siellä vähän edullisempaa ja kalusto on venäläistä. Siellä myös yhteistoiminta rautateillä Venäjän kanssa on toiminut pidempään”, Laakkonen sanoo.

Rautatiet kilpailevat rahdista itään kumipyörien kanssa. Rautateiden etuna on, että koko juna menee yksillä papereilla.

”60 vaunun junaan menee yhtä paljon tavaraa kuin 200 rekkaan. Jos joka ukko tulee omien papereiden kanssa, kyllä siinä menee aikaa. Ja juna menee samalla vaivalla lähelle ja kauas”, Laakkonen kehuu.

Laakkosen mukaan rekka voi olla kätevä Moskovaan saakka. Juna siitä kauemmas, sillä tiet huononevat idässä.

Rekkaliikennettä puoltaa, että toimitusten koko on pienentynyt. Kuudenkymmenen tonnin lasti yhteen paikkaan on yleensä tehtaiden välistä raaka-aineen liikennettä. Niin suurten rahtien määrä on vähentynyt, koska raaka-aine varastojen koko on pienentynyt.

Junamiehiä kiinnostaisikin keskittää vientirahtia yhteen terminaaliin. Freight One Scandinavia toimii Kouvolassa, jossa on neljän logistiikkayhtiön terminaalit samalla 17 hehtaarin ratapihalla. VR laajentaa alueella.

”Keskittämällä lasti saadaan riittävän suureksi junaan. Kun alue on valmis, täältä saisi ajettua kaksi miljoonaa tonnia paperia Venäjälle. Nyt koko Suomesta viedään rautateitse 400 000 tonnia.”

Paperin vienti itään junalla on kasvussa. Paperin tuontitulli Venäjällä on noussut, mutta se ei ole vähentänyt vientiä.

AIMO VAINIO