

30.11.2025

30.11.2025

KAIVOSTOIMINNAN HISTORIAA JA MERKITYS KOLARILLE

Kaivostoiminnan historiaa

Rautamalmia

Kolarissa on historialliset perinteet kaivostoiminnalle. Jo 1600-luvulta Juvakaisesta louhittiin rautamalmia Köngäsen ruukin tarpeisiin. Samuli Paulaharjun kirjassa mainitaan, että Juvakaista kutsuttiin silloin ”rautavuoreksi”. Sinne ruukki rakennutti pirtit ja makasiinit ja lähetti miehiä louhimaan vuorta. Suuri jyske ja pauke kuului sitten alituisesti Juvakaisen sydänmailla. Kesät talvet nostettiin Juvakaisesta malmia ja vedätettiin väylän rantaan Niesajoen suulle, jossa oli malmin lastauspaikka. Malmi kuljetettiin suurilla veneillä Köngäsenkosken rantaan tai poroilla Köngäsen ruukkiin.

Sysien (puuhiilen) polttaminen

1600-luvulla Kolariin elämää ja liikettä toi metsään sysien polttaminen. Ruotsin puolen (silloin Suomi kuului Ruotsiin aina 1809 saakka) Köngäsen ruukki tarvitsi sysiä (puuhiiltä) sulattamoihinsa, suurpajaansa ja moniin pikkupajoihinsa. Varsinkin Kolarin metsäkansa ahersi alituisesti miilujensa savussa, vedellen valtavia haikuja suuresta piipustaan ja kehuskellen: ”Sysimies tekee sitä, mitä sysihautakin.” Melkein joka talossa sysihauta haikusi, ja vanhojen miilujen sijoja nähdään vieläkin kaikkialla Kolarin metsissä. Sysimiehiä sanottiin ”kolareiksi” ja siitä syystä Kolarin kotiseutua ja koko pitäjääkin Kolariksi. (Samuli Paulaharju: *Vanhaa Lappia ja Peräpohjolaa* 1923, 4. painos)

Kolarin kalkkimaat

Kolarin kalkki oli myös laajalti tunnettu jo 1800-luvulla. Parhaat kalkkimaat olivat Äkäsjokisuulla kahden puolen Muonionjokea, Äkäsjoen suun, Mannajärven ja Muonionjoen välisellä alueella. Kolarin kalkkimaasta on koko jokivarsi miesmuistin ajan saanut kalkkitarpeensa. Kesän tultua, kun väylä aukeni, lähdettiin kalkkia kaupittelemaan. Kalkkisäkkejä lastattiin lautalle ja laskettiin alamaita kohti. Kalkkisäkkejä myytiin kahden puolen jokea. Karvarit, muurarit ja peltomiehet saivat siten kotirannasta ostaa kalkkitarpeensa. Pellon suurkylään jäi jo kymmeniä säkkejä. Kun Karunkiin ennätettiin, loppui jo tavara. Kalkkia paikalliset käyttivät tiilen tekoon. Silloin kun Tengeliöjokeen Ylitorniolle

rakennettiin massatehdas, oli Kolarin kalkkipatruunoilla hyvät ajat ja kiireiset päivät. He polttivat valtavia hautoja ja lauttasivat kalkkia tuhansia säkkejä tehtaan muuraustöihin. (Samuli Paulaharju: *Vanhaa Lappia ja Peräpohjolaa*)
Edellä olevaan viitaten voidaan todeta, että Kolari on ollut kaivospitäjä jo 1600-luvulta lähtien. Kaivokset ovat luoneet elämisen perustan maa- ja metsätalouden sekä porotalouden ohella jo satoja vuosia.

Tervanpoltto

Teollista perinnettä oli myös tervanpoltto. Tervaa tehtiin myös ”kaupalliseen” tarkoitukseen. Tervalautat kulkivat Tornio–Muoniojokea Tornioon saakka. Tervalautasta on kuva mm. kunnanviraston seinällä.

Kolarin kaivoksilla suuri yhteiskunnallinen ja aluepoliittinen vaikutus

Onnekas Kolari on menestynyt elinkeinoelämän rakennemuutoksissa suhteellisen hyvin. Varsinaisen aluekehityspolitiikan käsite luotiin 1960-luvulla, jolloin varsinkin Pohjois- ja Itä-Suomen maaseutuyhteisöjen resurssit alkoivat ehtyä: maa- ja metsätalouden kukoistus kääntyi nopeasti maaseudulla asuvien ahdingoksi, työn ja toimeentulon puute ajoi ihmisiä teollisuustyöntekijöiksi Etelä-Suomen kaupunkeihin ja Ruotsiin.

Lohdutonta kehitystä alettiin reivata aluekehityspolitiikan keinoin, tavoitteena luoda maaseutualueillekin mahdollisuuksia uudenlaisiin työtehtäviin. Käytännössä aluepolitiikan välineet suunnattiin maaseudun teollistamiseen siellä, missä sille löytyi luontaisia mahdollisuuksia. Kolari malmivaroineen oli sellainen.

Rautatien rakentaminen loi pohjan teollisen infran rakentamiselle

Kaivostoiminnan aloittamista ennakoiva rautatien jatkaminen Kaulirannasta Kolarisiin alkoi vuonna 1960. Otanmäki Oy louhi Rautuvaaraan tutkimuskuilun ja aloitti toden teolla tutkimustoiminnan vuonna 1962. Rautatie valmistui Kolarisiin asti 1967. Saman tien rataa jatkettiin Äkäsjokisuulle, jossa 1968 avattiin Partekin sementtitehdas. Rautuvaaraan rata tuli 1970-luvun puolivälissä ennen kaivostoiminnan aloittamista vuonna 1975.

Merkittävä tieinvestointi kaivoksen vuoksi oli myös valtatie 21:ltä Juurakkovaaran alta suurempi tieyhteys Äkäslompoloon Rautuvaaran kautta. Tämä lyhensi huomattavasti matkaa tunturikeskukseen ja myös tien laatu parani öljysorapinnoitteen vuoksi.

Todennäköistä on, että rautatien rakentaminen Kolarisiin olisi edelleen haave ilman lupaavia malmiesiintymiä ja rakennettuja jalostuslaitoksia (Rautuvaaran kaivos ja sementtitehdas). Tänäpä rata on matkailuelinkeinon logistiikan yksi selkäranka – sen

sähköistäminen vain vaatisi taas uuden sysäyksen. Samaa voi kysyä suorasta tieyhteydestä Äkäslompolaan. Olisiko se tehty ilman kaivosta!

Rautaruukki Oy oli valtioenemmistöinen yhtiö, jonka toimintalinjauksia ohjasi omien liiketaloudellisten tarpeiden lisäksi aluekehityspolitiikka ja siinä keskeisesti työllisyysnäkökohdat. Rautaruukki Oy:n omistama Raahen terästehdas tarvitsi raaka-ainetta, sen toimintaa laajennettiin ja Kemijärven Raajärvellä ehtymässä olleen kaivoksen lopetus ajoitettiin Rautuvaaran täysimittaisen käyttöönoton yhteyteen v. 1975. Raajärveltä siirtyikin Kolariin runsaasti kokeneita mainareita ja toimihenkilöitä.

Partek Oy oli yksityinen yhtiö, joka alkoi hyödyntää Äkäsjokisuun runsaita ja rikasta kalkkikiveä 1968. Sementtitehdas työllisti enimmillään ympärivuotisesti 170 henkilöä. Rautaruukki Oy 250 henkilöä. Yhteen laskien parhaimmillaan kaivosalan palkkatöissä oli 420 henkilöä. Kolari olikin Lapin läänin teollistunein pitäjä 1980-luvulla. Kaivosten vuoksi työpaikkoja syntyi luonnollisesti myös liikenteeseen rautateille, malmin kuljetukseen yms., rakentamiseen ja palveluihin. Kolarin palvelut kehittyivät juuri kaivostoiminnan ansiosta: uusi koulukeskus, terveyskeskus, kunnanvirasto siirtyi kirkonkylään uuteen rakennukseen, asuntoja kaivoksen työntekijöille ja uusia yksityisiä palveluita – kauppoja, ravintoloita jne. Myös väestön painopiste siirtyi teollisen kehityksen myötä kirkonkylään.

Pelkästään Rautaruukin työntekijöiden ja urakoitsijoiden palkkatuloista ohjautui Kolariin 90 %. Rautaruukin ja Partekin hyvätuloisista eläkeläisistä huomattava osa jäi Kolariin kerryttämään kunnalle verotuloja.

Infran ja elinolojen kohentuessa, väestön saadessa uutta verta, kunnan ja kuntalaisten itsetunto alkoi myös nousta. Ehkä Kolarissa havaittiin ensimmäistä kertaa ”kyllä se häätyy kannattaa” -meininkiä 1980-luvun puolivälistä alkaen, kun tietoisesti lähdettiin monipuolistamaan ja rikastamaan elinkeinorakenteen kirjoa.

Kolari-kehittämisprojekti oli merkittävä päänavaus, jossa luotiin laajalti pohjaa ja rohkeutta yritystoiminnan monipuolistamiseen.

Samanaikaisesti oli matkailussa alkanut uusi kasvun kausi, joka näkyi aluksi Ylläsjärven sähköistymisenä ja alueen matkailuinfran voimakkaana rakentamisena. Kolarin ensimmäinen hotelli, Äkäshotelli, valmistui 1974. Karjalan Liitto rakensi Ylläsjärvelle oman Karjalan Liiton Majan 1968.

Matkailu ja pienyritystoiminta saa kehitysruiskeen rakennemuutoksen jälkihoidosta

Kolari menestyi lopulta myös 1980-luvun loppupuolella alkaneen kaivosten alasajon jälkihoidossa. Kunta, alueen yrittäjät ja muut paikallistoimijat olivat hyvin aktiivisia ja aloitteellisia vaatiessaan järeitä jälkihoitotoimia. Ne olivat monipuolisia:

Rautaruukki Oy osoitti hyvinkin yhteiskuntavastuunsa investoiden työntekijöidensä uudelleensijoittumiseen ja tukemalla myös uusyritystoiminnan kehittymismahdollisuuksia alueella. Lapin lääninhallitus asetti 1987 Kolari-kehittämistyöryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella Rautuvaaran kaivoksen ja Partekin sementtitehtaan sulkemisesta aiheutuvien yhteiskunnallisten ongelmien ohjaamisessa tarvittavia toimenpiteitä.

Kolari ei ollut yksin.

Valtio määritteli **Kolarin erityistukialueeksi**, jolloin valtion tukitoimet olivat normaalia korkeammat. Yritysten investointituet olivat haarukan ylärajalla, eli yritykset saivat investointeihin tukea 45–50 % investoinnin arvosta. Lisäksi käynnistettiin valtion myötävaikutuksella monia yhteiskunnallisesti ja alueellisesti merkittäviä hankkeita. Kunnassa oltiin kaukokatseisia ja tiedostettiin, että aluepolitiikan instrumenttien tulisi kohdentua ensisijaisesti paikallisen toisen luonnollisen voimavaran eli matkailun kehittämiseen. Kolarilla oli tähän luontainen voimavara: Ylläksen tunturialue. Matkailun pohja oli luotu jo 1930–40-luvuilta asti, joten tälle pohjalle oli hyvä rakentaa uutta.

Matkailun ja kaivoksen yhteistyö

Kolarin onni oli, että meillä oli erinomaiset luonnonolosuhteet myös matkailun kehittämiseen. Matkailu Ylläksen alueella oli alkanut pienimuotoisena jo 1930–40-luvuilla. Se oli kehittynyt pikku hiljaa Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylissä erityisesti kevätmatkailuna. Erityisesti ruotsinkielisiltä alueilta matkailijoita kävi Ylläksellä keväisin. Majoitus- ja ruokapalvelut olivat pääasiassa paikallisten taloissa, kotimajoituksessa. Ensimmäiset ”tunturimajat” rakennettiin Ylläksen alueelle jo 1930–40-luvuilla. Alueen ensimmäinen hotelli, Äkäshotelli, valmistui 1974.

Äkäshotelli palveli niin matkailijoita kuin myös kaivoksen työväkeä ja johtoa. Monia tärkeitä työpalavereita käytiin hotellissa, ja myös Ylläksen alue patikointi-, hiihto- ja laskettelualueena kiinnosti kaivoksen työväkeä ja johtoaakin. Näin kaivostoiminta ja matkailu löivät kättä päälle. Matkailu sai asiakkaita ja kaivoksen johto ja työväki vapaa-ajan toimintaa. Mitään näkyvää ristiriitaa ei ollut matkailun ja kaivostoiminnan välillä. Rautaruukki rakensi Äkäslompoloon oman ison majan, ”Rautamajan”, ja mökkejä lähelle Äkäshotellia. Majan hoitajana toimi pitkään paikallinen äkäslompololainen kotimajoittaja.

Rinnakkaiselo jatkui näin aina 1990-luvulle saakka, jolloin kaivostoiminta lopullisesti loppui. Kaivostoiminnan lopetuksen jälkeen moni kaivoksen entinen työntekijä perusti oman matkailuyrityksen. Valtio oli tässä mukana mm. edullisella rahoituksella. Moni näistä yrityksistä toimii edelleen menestyksellisesti Ylläksen alueella, hyödyntäen näin myös kaivostoiminnan aikana saatuja kokemuksia ja henkilösuhteita.

Valtio ja kunta panostivat voimakkaasti elinkeinotoiminnan kehittämiseen

Edellä tuli jo esille, että kaivostoiminnan lopettamispäätöksen myötä valtio ja kunta panostivat voimakkaasti elinkeinotoiminnan kehittämiseen. Matkailu oli luonteva toimiala, koska matkailu oli kehittynyt vuosikymmenten aikana toiseksi merkittäväksi elinkeinoksi. Valtion ja kunnan panostukset elinkeinon kehittämiseen olivat myös erittäin merkittävät, kuten edellä tuli jo esille. Kehittämistyötä avitti huomattavasti myös ennennäkemätön nousukausi, ja rahalaitosten nyörit olivat tavanomaista löysemmät. Investoinnit ylikuumenivat ja 1990-luku tuli valtion ja pankkien löysän rahoituspolitiikan vuoksi. Tästä seurasi useita konkursseja myös Ylläksen alueelle.

Elinkeinot tukeneet toisiaan

Kunakin aikana elinkeinoja on kehitetty sen hetkisen parhaan tietämyksen ja normien mukaisesti, niin kuin tulevaisuudessakin. Kaikkien elinkeinojen kehittämistä ohjaavaan lainsäädäntöön ja normeihin ovat nousseet ekologisuus, kestävä kehitys eli investointien pitkäaikaiset sosiaaliset, yhteiskunnalliset ja ekologiset vaikutukset. Ajan haasteet tulee ottaa vakavasti ja uskoa ihmisen (kun valvonta on riittävää) ja ihmisyhteisön hyvään tarkoitukseen, joka antaa myös tilaa eri elinkeinojen kehittämiselle, ensisijaisesti elinkeinoille, joille alueella on luontaiset edellytykset. Tämä tarkoittaa tietenkin erityisesti matkailun ja kaivosteollisuuden osalta, että luovutaan turhasta vastakkainasettelusta. Etsitään vaihtoehtoisesti dialogia, jossa tunnustetaan ja tunnistetaan molemmat (muuta unohtamatta) elinkeinot alueen keskeisinä ja tärkeinä elinvoimatekijöinä. Vain elinkeinojen monipuolisuudella alue voi kehittyä tasapainoisesti.

Kaikkiaan voi todeta, että kaikki elinkeinot ovat tukeneet toisiaan ja kehitys on edennyt Kolarissakin vaihteittain: kaivostoimintaa jo 1600-luvulta, luontaiselinkeinoja, maanviljelystä/poronhoitoa, kaivostoimintaa, maanviljelystä/poronhoitoa, metsätyötä, kaivostoimintaa, matkailua ja jälleen kaivostoimintaa. Toivottavasti tulevaisuudessa eri elinkeinot voivat kulkea rinnakkain kuten aikoina entisinä!

Yhteenvetona

Kaivosten jälkihoitona haettiin ja saatiin rahoitusta monipuolisesti erilaisiin matkailuinvestointeihin ja yrityspalvelutoiminnan kehittämiseen ja monipuolistamiseen: Äkäshotellin laajennukseen, Hotelli Ylläskaltion rakentamiseen, Hotelli Ylläsrinteen rakentamiseen, Yllästokan rakentamiseen, Karjalan Liiton Majan investointiin muuttamiseksi Ylläsjärven Tunturihotelliksi. Lisäksi rahoitus saatiin korkeilla avustusprosentteilla useisiin paikallisten rakentamiin mökkikyliin, joista valtaosa toimii tänäkin päivänä. Rahoitus saatiin myös rinteiden lumetukseen, mutta yrittäjä ei silloin lähtenyt toteuttamaan lumetusta.

Lisäksi: käynnistettiin Ylläsjärvi–Kittilä-tien rakentaminen, laitettiin vireille Kellokkaan suunnittelu ”opastuskeskukseksi”, joka toteutui v. 1995, rakennettiin Äkäslompolaan kevyenliikenteen väylä ja peruskorjattiin kylän maantie Saattoporan malmikuljetusten liikenteen haittojen minimoimiseksi, opistotasoisen kaupan ja hallinnon koulutuksen vakiinnuttaminen Kolariin, kehitysyhtiön perustaminen Kolariin, yrityspalvelukeskuksen perustaminen Kolariin, valtion maiden myyminen kunnalle kohtuuhintaisesti Ylläksen alueelta, MH myi 5 ha, 15 mk/m² kunnalle. Tärkeää oli myös junayhteyden säilyttäminen Kolariin kaivoksen loppumisesta huolimatta: henkilöliikenne oli alkanut 1985 yhdellä junavuorolla viikossa ja jatkuu edelleen useilla junavuoroilla, puutavaran kuljetus 1967 lähtien alkaen juna päivässä, nyt puutavarajunia on useita kertoja viikossa.

Vaikka Rautaruukin kaivos ei ehkä kannattanut liiketaloudellisesti, niin siitä huolimatta sen vaikutukset kolarilaisille ja Kolarille olivat valtavat. Kun tähän otetaan mukaan myös Partekin toiminta, niin merkitys kasvaa entisestään. Todennäköisesti vieläkin suurempi osa työikäisistä kolarilaisista olisi joutunut muuttamaan työn perässä toisille paikkakunnille. Kolarin asukasluku ja palvelut olisivat varmasti pienemmät ilman kaivoksia. Olisimmeko itsenäinen kunta?

Edellä olevassa kuvauksessa on tahdottu korostaa, kuinka tärkeää yhteisöä voimakkaasti ravistelleissa rakennemuutoksissa on ollut säilyttää ja tehostaa päämäärätietoista ja laajaa yhteistyötä monipuolisen, vetovoimaisen ja aktiivisen elinympäristön ylläpitämiseksi. Edelleen tarvitaan paikallista aloitteellisuutta ja paikallisen talousrakenteen monipuolistamiseen pyrkivää aluepolitiikkaa. Kehityskulut osoittavat myös, kuinka vaikeaa Kolarin tyyppiselle perifeeriselle (kaukana kaikesta) alueelle on saada korkean teknologian yritystoimintaa, tutkimusta tai koulutusta. Miksi näin on, vaatisi oman pohdintansa.

Tulevaisuussuunnittelu rakentuu nykyään kestävän kehityksen pohjalle, jolla tarkoitetaan yhtä hyvin luonnon kestäkykyä kuin sosiokulttuurista kestävyyttä; yhteiseloä luonnon kanssa ja tavallista arjen elämää. Työllä on edelleen suuri merkitys. Sekä matkailu että kaivosteollisuus kajoavat vääjäämättä fyysisten luonnonvarojen käyttöön, mutta myös molempien sosiokulttuuriset vaikutukset ovat tärkeitä ja parhaimmillaan täydentäviä, kuten kolarilainenkin elinkeinohistoria sen osoittaa. Tulevaisuus hiotaan entistä ympäristötietoisemmassa ja myös jalostuneemman tuotantoteknologian ympäristössä. Matkailu ja kaivosteollisuus ovat kolarilaisten historiassa ruokkineet vuoron perään toisiaan. Ne ovat yhdessä luoneet sen Kolarin, jossa on hyvä asua. Ehkä yhteiselo voisi olla jatkossakin mahdollista?

Jokainen voi pohtia seuraavia asioita

- Mikä olisi matkailun tilanne ilman rautatietä, olisiko rautatietä rakennettu ilman kaivosta?
- Mikä olisi Ylläs ilman em. kaivoksen loppumisen vuoksi tehdyillä matkailuinvestoinneilla ja valtion erityispanoksilla: investointiavustukset 45–50 % sekä valtion tuella käynnistetyt erityishankkeet...?
- Olisiko Äkäslompoloon tehty Rautuvaaran kautta lyhyempi ja parempi tieyhteys?
- Olisiko Äkäslompoloon tehty kevyenliikenteen väylä ja kylän keskustan tietä parannettu jo 1990-luvulla?

Tänään keskustelun laineet käyvät kestävän ja monipuolisen elinkeinorakenteen tulevaisuudesta. Toivottavasti sille löytyy järkevä suunta.

Tekstin on laatinut Tapio Niittyraanta. Tekstin sisältöön on antanut oman tärkeän panoksen Urpo Salkoaho.