



Räisälän lossi palvelee vieraita ja kyläläisiä

Räisälän salmi on aina jakanut kylän kahtia. Haaparannalta tietä kulminen on ollut helpompaa, kuin pääkylästä, josta yhdystie viitostielle pidentää matkaa Kemijärven keskusta parillakymmenellä kilometrillä. Jo 1930-luvun alussa, viitostietä rakennettaessa alkuperäinen tie oli piirretty salmen yli Soppelaan, mutta kaikki eivät antaneet maitaan tien alle, joten suunnitelmaa muutettiin siten, että tie jatkui Kervisen talon kohdalta Joutsijärvelle, jo valmiille Sallan maantielle. Räisälä jäi syrjäkyläksi ja lossi jäi rakentamatta. Monet muistavat Kervisen kahvilan, jossa kaikki bussit pysähtyivät, ja jossa Aune-rouva tarjosi makeat kahvit. Monet myös ihmettelivät sitä vinkkelimutkaa, jossa tie kääntyi Joutsijärven suuntaan.

Räisälän Lossi Oy perustettiin keuhkatalvella 1992 suuren yksimielisyyden vallitessa. Tie Soppelaan oli jo käytössä ja talvisin salmen yli ajettiin TVH:n kunnostamaa jäätietä. Yhteysvälineeksi saatiin lautta, joka oli ollut Ulkuniemen hiekkarannalla monet vuodet, mutta oli jäänyt tarpeettomaksi. Oivan Topi sen hinasi Luusuasta kaksikymmenheppaisella perämootorillaan yli suuren järven. Lautta oli vanha ja huonokuntoinen, mutta suurin talkooppomistuksien siitä saatiin kulkukelpoinen. Juhannuksen alla kesällä -92 lossi sitten komein juhlaheppäin saatettiin liikenteeseen. Lautan molemmille puolille oli viritetty rautaiset siipirataat, ja sen nimeksi annettiin Jänkäkoira, eli hauki lapiksi. Nimeä eivät kaikki hyväksyneet ja siipirataistakin oli pelkkää haittaa. Ensimmäinen moottori oli ostettu juuri lopettaneelta Uitolta ja vaijerit saatiin Suomun käytöstä poistetuista hissivaijereista. Toinen moottori saatiin lahjaksi Veholta ja vaijerit uusittiin kaupungin avustuksien turvin. Monta muuta osaa ja korjausta jouduttiin hankimaan ja tekemään talkoilla. Kaksi ensimmäistä kesää toimintaa veti oman toimensa ohella Vilho Lintu, jonka päätoimi oli Suomulla. Tämän kirjoittajan vetovastuu alkoi kesästä -94 ja kesti yhdeksän kesää. Ensimmäinen iso tehtävä oli ilmoittaa yhtiö kaupparekisteriin, joka oli jäänyt tekemättä. Nuo yhdeksän kesää olivat värikkäi-

tä ja niistä ei puuttunut yllättäviä tapahtumia.

Lossi oli huonokuntoinen, se tuli katsastaa joka vuosi ennen käyttöä. Kerran katsastusinsinööri jäi rannalle, kun lautta oli juuttunut keskelle salmea vetovaijerin petettyä. Viikon kuluttua lossi kumminkin toimi ja läpäisi katsastuksen. Muutaman kerran vetopyörät särkyivät, hydraulikka petti usein, ja jatkuva ongelma oli, että vetoköysi toi pilssiin vettä, joka oli jäteautolla kuljetettava kaatopaikalle. Ammattimiesten apua tarvittiin kumminkin harvoin, koska kylän isännät ovat kaikki hyviä konemiehiä. Lossin kuljettajista oli viimeisinä vuosina pulaa, koska heidän tuli täyttää yhdistelmätuen ehdot. Joskus oli myös henkilökohtaisia sopeutusvaikeuksia.

Merenkululaitos valvoo lossien toimintaa ja myös kouluttaa lossien käyttäjät. Räisälässä näitä lossinajo-kortin omistajia on useita kymmeniä, sillä alkuvaiheissa kuljettaminen oli osittain talkootyötä. Kuljettajia koulutettiin parilla päivän kestäväällä kurssilla. Melkein kaikki kylän aikuiset patistettiin kursseille. Talkoomiehet (ja naisetkin) ajoivat lossia viikonloppuisin kolmen tunnin vuoroissa. Työvoimatoimisto palkkasi varsinaiset lossin kuljettajat pitkäaikaisystömmien joukosta. Palkkaa ei maksettu viikonlopuilta, johon asia ratkaistiin talkootyöllä. Vuosien mittaan talkoohenki kuitenkin - kuten tavallista - hiipui ja aikataulut rukattiin uusiksi. Paljon talkootyötä tehtiin kumminkin koko toiminta-ajan. Mm. huollot ja korjaukset olivat muutaman kylän miehen varassa. Isoistakin ongelmista selvitettiin maalaisjärjellä ja kätevyydellä. Lautta pysyi pinnalla ja toimikin kohtuullisesti lokakuulle 2002 saakka, jolloin toiminta siirtyi Tielaitokselle. Käyttöönä uusi lossi vihittiin 19.6.2003. Lautta on ollut aikaisemmin käytössä Keski-Suomessa, mutta on kokenut täydellisen remontin Laitaatsillan telakalla Savonlinnassa. Kantavuuskin on Jänkäkoiraan verrattuna yli kolminkertainen. Kymmenen henkilöautoa tai kaksi bussia sopii kerralla kyytiin. Matka yli salmen kestää alle kolme minuuttia.

Lossiyhtiön toiminta oli tarkoitettu lyhytaikaiseksi, eli osoittamaan sen liikenne-

tarpeen, joka vuosikymmeniä oli todettu olevan Räisälän kylän ja kaupungin kesken välillä. Paikalliset viranomaiset asian hyvin tajuivatkin, ja olivat tukenamme, kun joka vuosi yritimme vakuuttaa Tiehallintoa asiasta. Kirjelmöimme joka vuosi TVH:n eri portaisiin, ja saimme yleensä kylmän kielteisiä vastauksia. Asiamme oli aina sama: Räisälänsalmen lossitoiminta tulisi siirtää Tielaitokselle. Paras tukimiehemme oli kansanedustaja Timo E. Korva, jonka

puoleen saatoimme aina kääntä pulmissamme. Lopulta toiveemme toteutui: Lapin tiehoitaja Tapani Pöyry kirjoitti maaliskuussa 2000, että Tielaitos tulee otamaan lossitoiminnan hoitoonsa ja asian suunnittelu alkaa heti. Näin tapahtuikin. Pidettiin lukuisia kokouksia, palkattiin osaavia konsultteja ja tehtiin perusteellista valmistelutyötä.

Jänkäkoiraa oli kumminkin pidettävä pinnalla kolme kesää. Luulen, että ilman tuota tiehoitajan ilmoitusta lossi olisi kolme vuotta sitten jäänyt rannalle ja liikenne keskeytynyt. Saimme tästä tulevaisuudensuostuksesta uutta puhtia, ja koska kaupunki lupasi käyttörahoitusta, selvisimme kunnialla toiminta-aikamme loppuun saakka.

Yhtiön talouden hoito oli varsinaista nuorallatanssimista. Osakepääoma oli syöty ja alkuavustukset käytetty jo kahtena ensimmäisenä toimintavuonna. Osakkaille oli luvattu rajaton käyttöoikeus 300 markan sijoituksella. Jouduimme määräämään myös osakkaille kausimaksun ja perimään ulkopuolisilta 5 markan ylitysmaksun. Näillä tuloilla saimme ostettua poltto- ja voiteluaineet, mutta kaikkeen muuhun raha oli kerjättävä muualta. Työvoimatoimisto, Kela ja kaupunki maksoivat palkkakulut tiukkojen säännösten puitteissa. Joka vuosi niihin tuli uusia määräyksiä. Kun ns. yhdistelmätuki tuli käyttöön, jouduimme lainaamaan kaupungilta käyttövaroja. Takasimme Pietilän Simon kanssa lainan, jota ei kauden loputtua pystyttykään kokonaan maksamaan takaisin. Olimme joutuneet maksamaan henkilökuluja enemmän kuin oli laskettu, ja kesän toiminta oli mennyt lainan verran pakkasen puolelle. Ulosottouha

laukesi vasta, kun kaupunginhallitus antoi erehdyksemme anteeksi ja peruutti lainan. Muita ongelmia olivat yllättävät remontit. Viimeisenä kesänä lautta alkoi yllättäen purkaa hydraulikan öljyvänsä järveen. Koska öljy tuli alakulmasta, oli lautta irrotettava köysistään ja kiskottava neljällä traktorilla Lappirannan hiekalle, jossa halkeama hitsattiin. Paljonkohan sekin olisi maksanut, jos talkoovoimaa kylästä ei olisi löytynyt - vieläpä juhanuksen pyhäksi.

Räisälänsalmen lossi on osoittautunut tarpeelliseksi. Kun Lapissa on vain kaksi

Tielaitoksen lossia, toinen Oikaraisen kylässä, on Räisälä osoittautunut selvästi vilkkaammaksi liikennepaikaksi. Parhaana päivänä on ollut 230 ylitystä ja esim. turistien kiinnostus on huomattavasti kasvanut. Kylässä toimii Suomun matkailukeskus, jonka käyttö myös kesällä on vilkastumassa. Kylässä on, Suomi huomioiden, yli 400 loma-asuntoa. Niiden käyttäjät käyvät usein Räisälässä ja kulkevat mielellään keskustaan tätä järvikylän reittiä.

Ehkäpä Räisälänsalmen yli joskus johtaa silta. Siihen saakka kumminkin salmen yli päästään hyvällä Tielai-

toksen lossilla. Tämä on tilanne, johon kannatti pyrkiä - jopa yhdentoista vuoden talkootyöllä! Liikenteen hoitaminen on sen suuruusluokan asia, että suomalaisessa yhteiskunnassa se onnistuu vain Tielaitokselta. Kuntienkin menoja karsitaan kovalla kädellä, joten Tielaitoksen tulo Räisälään tapahtui juuri oikealla hetkellä. Lossille johdettavat tiet on kunnostettu, joten kannattaa tulla tutustumaan - vaikka kauempaakin!

Martti Kinnunen

HUOLLETTU HIRSIPINTA KESTÄÄ!



VALTTI COLOR kuultava puunsuoja



Suojaa terassi sävytettävällä Coloria puuöljyllä



TARJOUS (30,-)

25^{2,7 L},-

Tarjous voimassa 30.6.2006 asti.

W E K K O

Annaliisankatu 2, Kemijärvi
puh. 016-812390