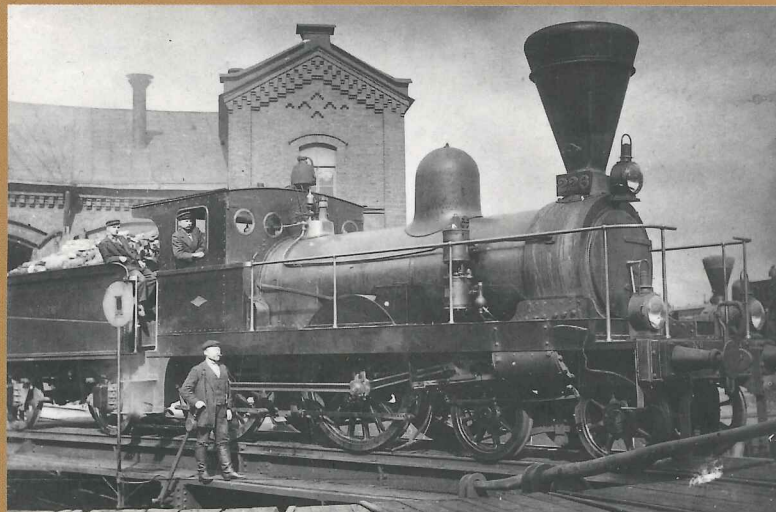


VASTUUTA JA VETOVOIMAA



Veturimiesten liitto
100 vuotta

VASTUUTA JA VETOVOIMAA
VETURIMIESTEN LIITTO 100 VUOTTA

Julkaisija: Veturimiesten liitto ry

Työryhmä: Markku Hannola, Risto Holopainen, Heikki Nurmi, Raimo Pölönen, Timo Tanner

Toimitus ja taitto: Risto Holopainen

ESIPUHE

Veturimiesten liiton historia alkaa Suomen Suuriruhtinaan, Venäjän keisarin hallitsemassa Suomessa 1898. Liiton keskeisiksi toiminnan kohteiksi nousivat alusta alkaen palkkaus, työaika ja työturvallisuus. Näiden perusasioiden ohella veturimiehet halusivat kohottaa yhdistyksensä avulla henkistä ja ammattisivistystään.

Kansakunnan itsenäistymisen tuskassa käyty kansalaissota koetteli liittoa ehkä kovimmin sen historian aikana. Mutta pari vuotta kansalaissodan aiheuttaman hajaannuksen jälkeen se nousi tuhkasta kokeneempaan ja viisaampaan ja voimistui nopeasti.

Veturimiesten talvi- ja jatkosodan koettelemukset olivat varmasti erilaisia kuin rintamalla koetut, mutta juniin kohdistetut pommitukset, ylipitkät työvuorot, pimeä, kylmä ja nälkä vetivät myös veturimiesten voimavarat äärimmilleen.

Voimakkaimmat työtaisteluvuodet lukuisine lakkoineen 1940 -luvulta 1960 -luvulle saakka, antoivat veturimiesten liitolle rämäpäisen maineen. Samasta työstä sama palkka ja sunnuntaityökorvaus ovat esimerkkejä taistelujen tuloksena saavutetuista etuisuuksista, joista monet muutkin pääsivät veturimiesten ohella osallisiksi.

Vetokaluston muutokset höyrystä sähköön, samoin kuin sen muutoksen ohella käyty neuvonpito veturin miehityskysymyksestä ovat leimanneet liiton toimintaa 1950 -luvulta lähelle satavuotispäivää. Ne asiat on ratkaistu, mutta veturimiehen työnkuvan jatkuva voimakas muutos, huoli jaksamisesta ja turvallisuudesta ovat palkkauksen ohella liiton keskeistä toiminta-aluetta sata vuotta kestäneen toiminnan jälkeenkin.

Sadan vuoden välietapissa Veturimiesten liitto on hyvissä voimissa, se on sisäisesti eheä ja itsenäinen veturimiesten etujen ajaja.

Pauli Kettusen veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan kehitystä vuoteen 1976 valottava historia ”Anoen, taistellen neuvotellen” on perustana tämän kirjan alkuosalle. Alkuosassa paneudutaan lyhyesti, myös muuta lähdeaineistoa käyttäen ajanjaksoon, joka on laajemmin käsitelty Anoen, taistellen, neuvotellen -kirjassa. Näin meneteltiin siksi, että juhla-kirjaan haluttiin kuitenkin saada liiton historian koko satavuotisakaari.

Loppuosa käsittelee katsauksenomaisesti Veturimiesten liiton tapahtumia vuoden 1976 jälkeen, kuitenkin joskus syvemmältä ja kauempaakin luodaten. Hiukan yli kahdenkymmenen vuoden ajanjakso katsottiin vielä liian lyhyeksi uuden, tieteellisin perustein etenevälle kuin myös yhteiskuntamuutoksia luotaavalle historiankirjoitukselle. Tässä kirjassa tulevat kuitenkin esille suurelta osin ne muutokset ja niiden vaikutukset, joita VR:llä on tapahtunut ja miten Veturimiesten liitto on niihin reagoinut ja miten ne ovat vaikuttaneet Veturimiesten liiton ja sen jäsenten työhön ja toimintaan.

Kirjoitus on toteutettu ryhmätyönä siten, että liiton vuonna 1993 eläkkeelle jäänyt puheenjohtaja Heikki Nurmi ja nykyinen puheenjohtaja Markku Hannola ovat kirjoittaneet katsauksia omista puheenjohtajakausistaan. Vuonna 1992 eläkkeelle jäänyt Veturimies-lehden pitkäaikainen toimittaja Raimo Pölönen on kirjoittanut useita liittoa ja sen toimintaa käsitteleviä osuuksia, samoin liiton pääsihteeri Timo Tanner. Työsuojeluosuuden on pääosin kirjoittanut eläkkeellä oleva erityisvaltuutettu Veikko Savolainen. Kirjan alkuosasta, joistakin kursiivilla painetuista osuuksista ja tekstien kokoamisesta kirjaksi, samoin taitosta, on vastuussa Veturimies-lehden nykyinen toimittaja.

Valtiotieteen tohtori Pauli Kettunen on käynyt tekstin läpi. Hän on antanut sisältöön ja rakenteeseen liittyviä neuvoja, joista hänelle kiitos. Lisäksi kiitettävästi apuaan ovat antaneet Veturimiesten liiton nykyiset ja jo eläkkeellä olevat luottamushenkilöt.

Tampereella 31. tammikuuta 1998
Risto Holopainen

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	2
SISÄLTÖ.....	3
VETURIMIESTEN LIITON 100 VUOTTA	5
1. RAUTATEIDEN JA VETURIMIESTEN LIITON HISTORIAN RAJAPYYKKEJÄ.....	10
RAUTATIELAITOKSEN SYNTYMINEN	10
VETURIMIEHEN AMMATTIKUVA VUOSISADAN VAIHTEESSA	10
Ensimmäiset kuljettajat (laatikkojuttuja).....	10
Valintaperusteet, pätevyysvaatimukset ja koulutus.....	11
Ammattiuran kehitys.....	11
Vastuu.....	12
Työolosuhteet.....	12
Työaika ja lomaetu.....	13
Palkkaus.....	14
Eläke.....	15
JÄRJESTÄYTYMINEN.....	15
Ensimmäinen kokous.....	15
Rautatien Henkilökunnan Yhdistys.....	16
Ammattipohjainen järjestäytymismuoto	16
Veturimiesten järjestö.....	17
Uudet järjestöt.....	18
SOTAVUODET.....	20
Talvisota.....	20
Jatkosota.....	20
TEKNINEN MURROS.....	21
Motorisointi (laatikkojuttu).....	21
VAIKUTUSKEINOT	23
Veturimiesten liitto ay-liikkeen osana.....	23
VETURIMIESTEN LAKOT	24
2. VETURIMIESTEN LIITTO TÄNÄÄN	28
Hallinnon kehitys — osastot pysyviä peruspilareita	29
Veturimiesten järjestöyhteydet.....	30
VML:n toimisto	32
Veturimies -lehti	33
Liikunta- ja urheilutoiminta	33
Liittopäivät — kesäpäivät	35
Nuoli-toimintaa.....	35
Opintokerhotoiminta	35
VML:n tunnustuspalkinto	36
Liiton jäsenpalvelut.....	36
Jäsenten tuki- ja avustustoiminta.....	37
3. TYÖYMPÄRISTÖ JA SEN KEHITTÄMINEN	38
Työsuojelu	38
VML:n työsuojeluorganisaatio syntyy	39
Valtakunnallinen työsuojelun piirivaltuutettu	39
Tutkimusten ja kokeilujen kautta toteutukseen	40
Vatsa on veturimiehenkin herkkä kohta.....	41
”Räteistä” univormuihin (kuvia).....	41
Kalusto on veturimiehille kaikki kaikessa.....	42
Neuvostoliittolainen sähköveturi ”isänmaan etu”	42
Veturimiehet mukaan suunnitteluun	43
Uusi kalusto	43
Terveystieteiden hoito.....	44
Kuntoutus.....	44
Henkinen työsuojelu	45
Junaturvallisuus	45
Lisäturvaa kulunvalvonnan avulla	45
4. SOPIMUS- JA NEUVOTTELUJÄRJESTELMÄ VAKIINTUU	46
Yleistä.....	46
LUOTTAMUSMIESJÄRJESTELMÄ.....	48
Virkaehtosopimuslain myötä luottamusmiessopimukseen.....	48
Veturimiehille oma pääluottamusmies.....	49
Kun asiat kiristyvät — joulurauha	50
Veturimiesten piiritoimikunnat	51
Työn jakaminen	52

5. VML:N OMAA SOPIMUSTOIMINTAA VIRKAEHTOSOPIMUSKAUDELLE	53
Palkkauksen rakenne (tämä luku tarkistettava)	53
Taistelu tuntipalkan täydennysosasta	55
Uralla eteneminen pysähtyy, 20 pisteen sopimus.....	56
Pistelaskujärjestelmä estää mielivallan	57
Palkkatutkimus ja palkkapoliittinen ohjelma	58
(Palkkausjärjestelmän muutos, VR:n yhtiöittäminen, tilastointijärjestelmien seuranta aiheuttaneet muutoksia palkkausseurantaan, lyhyt kuvaus).....	59
MUUT PALVELUSSUHTEEN EHDOT	59
IKUISUUSASIOITA RATKAISUUN	59
Työaika	59
Aika vastaan raha	60
Eläkekamppailu.....	62
Vapaalippujärjestelmä.....	63
Virastodemokratiasta yt-toimintaan	64
VETURIMIESTEN EDUNVALVONNAN ERITYISKYSYMYKSET	66
KOULUTUS	66
Veturinkuljettajien koulutus.....	67
RATIONALISOINTI.....	68
Junapainojen ja nopeuksien nostaminen	68
Ammattiryhmien väliset tehtävärajat	69
6. VALTIONRAUTATIET MUUTOKSEN KOURISSA	70
Liikennealueiden ja varikoiden yhdistäminen.....	71
Eduskunta vaatii alijäämän supistamista	71
Liikelaitoslakia valmistellaan.....	72
Parlamentaarinen rautatiekomitea	72
VIRASTOSTA LIKELAITOKSEKSI JA YHTIÖKSI.....	73
Rautatie ja yleinen etu.....	73
Uusi pääjohtaja	73
VR-lakityöryhmä ja uusimuotoinen liikelaitos	73
Osakeyhtiö	74
Vapaa kilpailu	76
7. YKSINAJO, VETURIMIESTEN KOHTALONKYSYMYS	77
Yksinajoon ratapihoilla 1983	77
Linjaliikenteen yksinajoa selvitettiin perusteellisesti	79
Yksinajoon linjaliikenteessä.....	80
Muutos (laatikko).....	81
Neuvottelutuloksesta sopimukseksi	82
Sopimuksesta soveltamiseen.....	84
Yksinajon työaikasopimuksen koeaika	86
8. SOPIMUSTOIMINNAN MURROS.....	86
Sopimus ja neuvottelutoiminta 1993.....	86
Kuljetusalan liitot avuksi	87
Syksyn 1993 kaksivuotinen virkaehtosopimus	87
Syksyn 1994 sopimus turvasi ansiokehityksen	89
Vastahakoisesti tupoon	89
9. 2000 - LUVUN NÄKYMÄT	90
LIITTEET	90
VML:n puheenjohtajia	90
VML:n osastojen- ja jäsenten lukumäärä vuosina 1975-1996.....	91

VETURIMIESTEN LIITON 100 VUOTTA

- 1858 J.V.Snellmanin painokkaasti ajaman rautatien penkereitä ja siltoja aletaan rakentaa Helsingin ja Hämeenlinnan välille.
- 1861 Elokuussa tehdään Ilmarisella ensimmäinen koematka Helsingistä Pasilaan.
- 1862 Lemminkäinen vetää ensimmäisen junan tammikuun 31 päivänä Helsingistä Hämeenlinnaan. Säännöllinen liikenne alkaa maaliskuussa.
- 1863 Rautatieläisten eläke-edut määritellään johtosäännössä. Sääntöpalkkaiset virka- ja palvelusmiehet ovat 63 vuotta täytettyään ja 35 vuotta nuhteettomasti palveltuaan, oikeutettuja eläkkeeseen. Täyden eläkkeen määrä vastaa virassa nautittua peruspalkkaa. Palkkiopalvelusmiehillä, joihin veturinlämmittäjäkin kuuluu, ei ole oikeutta valtion eläkkeeseen.
- 1870 Suuriin nälkävuosiin ajoittuva ja lukuisia ihmishenkiä vaatinut Riihimäen-Pietarin rata valmistuu.
- 1876 Yksitoista veturimiestä eri puolilta Suomea kokoontuu Helsinkiin pohtimaan ammattikunnan keskeisiä ongelmia ja mahdollisuuksia yhteistoimintaan.
- 1877 Keskusvirasto, rautatiehallitus perustetaan. Veturimiehet kuuluvat konetirehtöörin johtaman koneosaston alaisuuteen.
- 1880 Veturimiehiä - kuljettajia ja lämmittäjiä - rautateillä on noin 125.
- 1885 Veturinkuljettajan eläke-edut paranevat, hän pääsee 50 vuotta täytettyään ja 25 vuotta nuhteettomasti palveltuaan täydelle eläkkeelle. Täysi eläke vastaa peruspalkkaa. Veturinlämmittäjällä ei edelleenkään ole oikeutta eläkkeeseen.
- 1889 Rautatien Henkilökunnan yhdistys perustetaan. Yhdistyksen etujoukkoina toimivat konduktöörit ja veturimiehet.
- 1894 Rautatien-Lehti perustetaan, kuusihenkiseen johtokuntaan kuuluu kaksi veturimiestä.
- 1898 Maaliskuun 27. päivänä Tampereelle kokoontuu 47 veturimiestä 27 varikolta perustamaan omaa järjestöä. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys perustetaan.
- 1899 Senaatti vahvistaa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen säännöt. Viipurissa pidetään ensimmäinen edustajakokous, jossa vahvistetaan 16 osaston perustaminen. Vuoden lopulla veturimiehiä on 640, joista yhdistyksen jäseniä 483.
- 1900 Veturimiesten pitkät työajat nostattavat tyytymättömyyttä. Tehdyt tutkimuksen mukaan ”tehokas työaika” on yleisemmin n. 250 tuntia kuukaudessa, mutta jopa 299 tuntia. Lepotaukoineen aika nousee noin 400 tuntiin kuukaudessa.
- 1903 ”Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa” alkaa ilmestyä.
- 1905 Suurlakko, veturimiehet osallistuvat erittäin aktiivisesti. Toimintalinja jyrkkenee.
- 1907 Suomen Ammattijärjestö SAJ perustetaan. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys ei siihen liity.
- 1909 ”Veturimies-Lokomotivmannen” näytenumerot ilmestyvät.
- 1910 ”Veturimies-Lokomotivmannen” alkaa ilmestyä säännöllisesti kerran kuussa.
- 1912 Keisari vahvistaa asetuksen eläkeuudistuksesta, jonka mukaan myös veturinlämmittäjät pääsevät valtion eläkkeen piiriin. Kuljettajat ja lämmittäjät pääsevät täydelle eläkkeelle täytettyään 55 ja palveltuaan 25 vuotta. Veturimiehet alkavat saada palkallista vuosilomaa 10 vuoden vakinaisen palvelun jälkeen.
- 1914 Ensimmäinen maailmansota syttyy.

- 1917 Maailmansota kasvattaa rautatieliikennettä ja myös veturimiesten lukumäärää, heitä on yhteensä 2004. Yhdistyksen jäseniä 1800. Huhtikuussa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys liittyy Suomen Ammattijärjestöön. Syyskuussa yhdistyksen nimi muutetaan Suomen Veturimiesten Liitoksi. Marraskuussa puhkeaa yleislakko. Rautatieläisten liitto ja Veturimiesten liitto ottavat rautatiehallituksessa määräysvallan lakon ajaksi.
- 1918 Liiton sisäinen yhtenäisyys rakoilee. Tammikuun puolivälissä nelisenkymmentä ei-sosialistista veturimiestä kokoontuu ja jättää liiton johdolle uhkavaatimuksen toimintalinjan muuttamisesta. Tammikuun lopussa maa ajautuu sisällissotaan. Toukokuussa sota on ohi. Veturimiesten liitto lakkautetaan. Syyskuussa porvarilliset kuljettajat perustavat Kuljettajayhdistyksen, sen käyttövoimana on sosialisminvastaisuus. Lämmittäjät suljetaan yhdistyksen ulkopuolelle. Kuljettajayhdistyksen jäsenmäärä jää parhaimmillaankin noin 300:aan
- 1919 Ruotsinkieliset veturimiehet perustavat oman yhdistyksen, Finlands Svenska Lokomotivmannaförening, sen jäsenmäärä on 1920-luvun alussa yli 200.
- 1920 Syyskuussa Turun veturimiesten kokoon kutsuma kokous perustaa Suomen Veturimiesyhdistyksen, se merkitään yhdistysrekisteriin marraskuussa. Osastot perustetaan 12:lle varikolle. Veturimiesyhdistys ei liity houkutteluista huolimatta Suomen Ammattijärjestöön.
- 1921 Uudelleen henkiin herätetyn Veturimies-lehden näytenumero ilmestyy marraskuussa. (Tästä voisi olla kuva)
- 1925 Veturimiesten eläkeikäsi määrätään 53 vuotta. Täyteen eläkkeeseen edellytetään 30 palvelusvuotta, jotka aletaan laskea 25 ikävuodesta. Vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä rautateilla on 2 216, heistä 1 305 kuuluu Veturimiesyhdistykseen.
- 1927 Veturimiehet pääsevät kahdeksan tunnin työaikalain piiriin siten, että työaika saa säännöllisessä työssä olla neljän viikon aikana enintään 192 tuntia.
- 1929 Kansalaissodan vuosina alkanut hajaannus päättyy, Kuljettajayhdistys sulautuu Veturimiesyhdistykseen.
- 1930 SAJ lopettaa toimintansa, SAK perustetaan.
- 1935 Vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä rautateilla on 2 343, heistä 2 120 kuuluu Veturimiesyhdistykseen.
- 1939 Toinen maailmansota, Suomen osalta talvisota, alkaa. Sota patoaa veturimiesten tyytymättömyyden palkkaukseensa ja työaikoihinsa.
- 1940 Suomen Työnantajain Keskusliitto ja Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliitto solmivat ns. tammikuun kihlauksen. Lokakuussa alkaa virkaatekevien kuljettajien lakko, se kestää 16 päivää ja päättyy veturimiesten voittoon. Palkkaa aletaan maksaa tehtävän mukaan.
- 1941 Jatkosota alkaa. Sota tekee taas tyhjäksi veturimiesten valmistautumisen työtaisteluun palkkauksensa puolesta.
- 1942 Veturimiesyhdistyksessä suoritetaan jäsenäänestys SAK:hon liittymisestä. Äänestäneistä 84,4 prosenttia on liittymisen kannalla.
- 1943 Suomen Veturimiesyhdistys liittyy Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliittoon (SAK).
- 1945 Veturimiesyhdistys hyväksytään Pohjoismaiden rautatieläisten unioniin (NJU) ja Kansainväliseen kuljetustyöntekijäin liittoon (ITF). Yhdistys hankkii jäsenistön virkistyspaikaksi Kangasalalta lepokoti Pyysalon.
- 1946 Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö VY perustetaan. Veturimiesyhdistys liittyy yhteisjärjestöön sen perustavassa kokouksessa. Luottamusmiesjärjestelmä alkaa vakiintua virallisten määräysten puuttumisesta huolimatta. Monivaiheisten neuvottelujen ja lakkouhkauksien sävyttämä palkkavaatimus saadaan lähes vaatimusten mukaisesti läpi.
- 1947 Uusi työaikalaki määrittelee työjakson neljän viikon sijasta kolmiviikkoiseksi ja korkeimmaksi työtuntimääräksi 141 tuntia. Kotivarallaolosta saa 50 prosenttia työajaksi. Uuteen työaikalakiin liittyvä kiista sunnuntaityökorvauksesta puhkeaa veturimiesten lakoksi sunnuntaina 12.10. Pari viikkoa myöhemmin eduskunta hyväksyy 100

prosentin sunnuntaityökorvauksen. Suomen Veturimiesyhdistys muuttaa nimensä, uusi nimi on Suomen Veturimiesten Liitto (SVML).

- 1950 Virkamiesten eläke määräytyy peruspalkan mukaan, erityisesti Veturimiesten liitto alkaa vaatia uutta eläkelakia, jossa eläke (66%) määriteltäisiin peruspalkan, ikälisien ja keskimääräisen kalliinpaikanlisän yhteismäärästä. Esitys ei saa maan hallituksen hyväksymistä. Veturimiehet ryhtyvät laksoon ja rautatieliikenne pysähtyy toukokuun 3. päivän vastaisena yönä. Veturimiehet kutsutaan asevelvollisuuslain mukaan varikoille kertausharjoituksiin, mutta junat eivät lähde liikkeelle. Työtaistelu kestää kuusi vuorokautta. Erinäisten vaiheiden jälkeen eduskunta hyväksyy heinäkuussa veturimiesten vaatimusten mukaisen eläkelain.
- 1951 Huhtikuussa puhkeaa ns. sametilakko, virkaa tekevät (vt) kuljettajat kieltäytyvät kuljettajan tehtävistä, koska heidän vapaalippujensa vaunuluokkaa alennetaan toisesta kolmanteen. Työtaistelu kestää kuusi vuorokautta ja päättyy kompromissiin - vt. kuljettajat oikeutetaan pehmeisiin istuimiin viiden vuoden palvelusajan jälkeen.
- 1952 Veturimiesten liiton palkkavaatimukset johtavat jälleen uhkavaatimuksen esittämiseen maan hallitukselle. Lakko vältetään, mutta nyt tulokset jäävät kauas vaatimuksista. Motorisointi etenee, Dm 3- ja Dm 4-sarjojen moottori-vaunut alkavat syrjäyttää höyryvetureita.
- 1953 Laskusuhdanne aiheuttaa veturimiehille työttömyyttä, useita kymmeniä epäpäteviä lämmittäjiä sanotaan irti tai siirretään veturitalille huonompipalkkaisein tehtäviin. Epäpätevien lisäksi myös päteviä, vakinaisia miehiä pakolomautetaan.
- 1954 Rautatiehallitus ryhtyy puuhaamaan kiskoautonkuljettajien kurseja, jotka antaisivat pätevyuden kiskoautojen kuljettamiseen. Hanke kaatuu Veturimiesten liiton jyrkkään vastustukseen. Asetetaan toimikunta selvittämään vetokaluston miehitystä. Esillä on myös moottorivetureiden yksinajo.
- 1955 VY:n yksitoista päivää kestänyt lakko pysäyttää rautatieliikenteen. Veturimiehet eivät ole lakossa mukana, mutta jatkavat lakkoa pari tuntia varmistukseksi, että luvatut korotukset koskevat myös heitä.
- 1956 SAK:n yleislakko alkaa maaliskuun 1. päivänä, samana päivänä Urho Kekkonen astuu tasavallan presidentin virkaan. Lakko päättyy 20. maaliskuuta. Kokkolalaisten veturimiesten bensiinikuljetusten estämiseksi järjestämä operaatio Iltatähti aiheuttaa jälkiselvittelyjä, jotka uhkaavat pysäyttää pyörät uudelleen. Sakoilla kuitenkin selvittäään. Veturimiesten liitto liittyy Kuljetusalan ammattiliittojen federaatioon (KAF).
- 1957 VML eroaa riitaisuuksien vuoksi KAF:sta.
- 1960 Poliittiset ristiriidat repivät ammattiyhdistysliikettä. Veturimiesten liitto eroaa SAK:sta, mutta ei myöskään liity SAK:n kilpailevaksi järjestöksi perustettuun Suomen Ammattijärjestöön (SAJ).
- 1961 VML liittyy uudelleen perustettuun Virkamiesten Yhteisjärjestöön (VY).
- 1962 VML jättää vuoden alussa maan hallitukselle uhkavaatimuksen 42 tunnin työviikon järjestämisestä veturimiehille siten, että jokaiselta yötonnilta saataisiin 15 minuutin aikahyvitys. Hallitus antaa heinäkuussa aikahyvityksen täytäntöönpano-ohjeet.
- 1963 Virkamiesten palkkakehitys on jäänyt jälkeen teollisuuden palkkakehityksestä, VY:n aloittaa lakon maaliskuun 1. päivänä. VML osallistuu neljä viikkoa kestäväan laksoon, tulokset lakosta ovat ristiriitaisia, myös aikaisempi käytäntö muuttuu, virkamiehille ei lasketa enää palkkaa lakon ajalta. VML liittyy uudelleen KAF:oon.
- 1967 Valtion uusi eläkelaki tulee voimaan. Veturimiesten eläkeikä nousee 53 vuodesta 55 vuoteen, muutos merkitsee eläkepalkan paranemista, sillä veturimiesten lisäpalkkiot aletaan laskea palkkaan, josta eläke määräytyy.
- 1968 Tammikuun 4. päivänä rautatieläisjärjestöt ja VY järjestävät päivän mittaisen lakon valtiotyönantajaa vastaan, koska työajan lyhennyksen (40 h/viikko) vastapainoksi työnantaja haluaa poistaa yötyön aikahyvityksen. Neuvottelut kestävät lähes kaksi vuotta ja yötyön aikahyvitys säilyy.
- 1969 Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus päättyy, perustetaan uusi Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK. SAJ:n toiminta lakkaa seuraavana vuonna. Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestö VTY perustetaan vanhan VY:n tilalle, se liittyy myös SAK:hon. Suomen ensimmäinen sähköjuna lähtee Helsingistä Kirkkonummen suuntaan.

- 1970 Virkaehtosopimus (VES) tulee voimaan. Veturimiehet saavat 40-tuntisen työviikon eli 120-tuntisen työjakson. Yötyön aikahyvitys säilyy.
- 1972 Luottamusmiessopimus tulee voimaan, Veturimiesten liitto saa valtakunnallisen päätoimisen luottamusmiehen, lisäksi varikoilla valitaan paikallinen luottamusmies. Rautatiehallitus asettaa työryhmän tutkimaan yksinajon laajentamista ratapihatyöhön. Työryhmässä on edustettuna myös Veturimiesten liitto.
- 1974 Työsuojelusopimus saadaan neuvoteltua. Veturimiesten liitto saa valtakunnallisen päätoimisen työsuojeluvaltuutetun. Veturimiesten liitto jättää uhkavaatimuksen, jossa edellytetään palkkaneuvottelujen aloittamista. Pääksymyksenä ovat tuntipalkan laskentaperusteet, jotka vaikuttavat mm. ylityökorvauksiin. VML ilmoittaa, että jos neuvottelut eivät johda VML:ää tyydyttävään tulokseen VML aloittaa vuorokauden mittaisen lakon 31.10. Miinuuttia ennen lakon alkamisajankohtaa lakon ilmoitetaan peruuntuneen. Tulokset ovat lähellä vaatimuksia.
- 1975 Höyryvetureiden käyttö hyötyliikenteessä päättyy.
- 1976 Rautatiehallitus asettaa uuden työryhmän tutkimaan yksinajon laajentamista, nyt tutkitaan myös suunnitteilla olevan kulunvalvontajärjestelmän vaikutuksia veturimiesten työhön. Työterveyslaitoksen laaja Veturimiestutkimus veturimiesten työolosuhteista valmistuu.
- 1977 Suomen Veturimiesten Liiton nimi muutetaan vuoden 1977 liittokokouksessa Veturimiesten liitoksi. Valtion ja kuntien virkaehtoja koskevat sopimukset saadaan neuvoteltua tulopoliittisen virkamiehen suositusten mukaisiksi maaliskuussa. Vuoden aikana kansainvälinen lama kuitenkin syvenee ja maan taloudellinen tilanne saavuttaa kriisivaiheen. Pitkällisten neuvottelujen ja tasavallan presidentin puuttumisen jälkeen keskeiset etujärjestöt hyväksyvät hallituksen elvytysohjelman ja mm. jo sovitut palkankorotukset siirretään myöhemmiksi.
- 1978 Veturimiesten liitto päättää ryhtyä SAK:n julistamaan kaksi vuorokautta kestäväan varoituslakkoon, jonka perusteena on edellisvuoden elvytysratkaisun jälkeen tehty devalvaatio ja sen johdosta uudelleen alkaneet työmarkkinaneuvottelut. Varoituslakko peruuntuu ja korvauksista päästään yhteisymmärrykseen.
- 1979 Rautatiehallituksen liikenneosasto ja Veturimiesten liitto perustavat työryhmän, jonka tarkoituksena on selvittää veturimiesten töiden mahdollisimman tasapuolinen jakojärjestelmä. Työryhmän työn perusteella nimetään piirien ajovuorosunnittelijat ja ajojakotoimikunnat sekä valtakunnallinen ajojakotoimikunta. Varsinainen ajojakojärjestelmä otetaan käyttöön seuraavana vuonna.
- 1980 Rautatiehallitus asettaa junien kulunvalvontajärjestelmän kokeilusta vastaavan projektin. Paikallisliikennettä lakkautetaan rajusti.
- 1981 Rautatiehallitus laatii säästöohjelman, joka merkitsee mm. noin 2 000 työntekijän vähentämistä. Veturimiesten liiton edustus on työryhmissä mukana. Työaika lyhenee eräin edellytyksin 114 tuntiin kolmiviikkoisjaksossa. Neuvottelujen jälkeen yleiseksi junapainoksi määritetään 1 800 tonnia ja ns. raskaiden junien painoksi 2 700 tonnia. Junien suurin sallittu nopeus nostetaan teknisten edellytysten niin salliessa 140 kilometriin tunnissa.
- 1982 Ratapihatyöskentelyn yksinajoneuvotteluja käydään tiiviisti. Uusien veturimiesten otto ja koulutus keskeytetään toistaiseksi.
- 1983 Veturimiesten liiton valtuusto hylkää huhtikuussa työnantajan esityksen yksinajoon siirtymisestä. Korvaus katsotaan liian alhaiseksi, työaikakysymys ratkaisemattomaksi sekä, että esitykseen liitettyyn linjan yksinajon laajentamiseen ei ole valmiuksia. Veturimiesten liiton hallitus jättää uhkavaatimuksen, että kaikki junaliikenne pysäytetään 6.6. klo 6.00, jos rautatiehallitus aikoo ryhtyä toteuttamaan pakkomääräyksellä yksinajon laajentamista. Neuvotteluratkaisu ratapihojen yksinajosta saavutetaan puolitoista tuntia ennen ilmoitetun lakon alkamista, se alistetaan jäsenäänestykseen. Liiton hallitus hyväksyy jäsenäänestyksen tuloksen perusteella yksinajon laajentamisesta saavutetun neuvotteluratkaisun. Yksinajo ratapihoilla alkaa asteittain 1.7. lähtien.
- 1984 Kulunvalvontaprojekti luovuttaa loppuraporttinsa. Veturimiestenliitto muistuttaa rautatiehallitusta, että kulunvalvontajärjestelmän hankinnasta on tehtävä päätös ennen kuin linjaliikenteen yksinajon laajentamisneuvotteluissa voidaan edetä.

- 1985 Linjaliikenteen yksinajoa selvittänyt työryhmä jättää loppuraporttinsa. Veturimiesten liitto jättää raporttiin eriävän mielipiteen, painavimpana syynä on, että rautatiehallitus ei ole tehnyt päätöstä kulunvalvonnan rakentamisesta.
- 1986 SAK:n yhteislakko 13.3. Veturimiesten liitto on mukana pysäyttämässä ulkomaan tavaraliikennettä satamissa. TVK:lainen Virkamiesliitto, johon kuuluvat mm. junasuorittajat, ei hyväksy sopimusta vaan jää lakkoon 2.4. Lakko kestää seitsemän viikkoa. Veturimiesten liitto on sidottuna VTY:n hyväksymään virkaehtosopimukseen eikä osallistu lakkoon.
- 1987 Liikenneministeriö asettaa työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää kuinka VR:stä muodostettaisiin valtion liikelaitos. Tavarajunien junapainot nostetaan 2 700 tonnista 4 500 tonniin.
- 1988 VR:n taloudellinen tulos heikkenee edelleen, tulos on 1 025 miljoonaa markkaa alijäämäinen. VR:n henkilökunta vähenee vuoden kuluessa 1432 hengellä, tavoitteena on saneerausohjelman mukaan vähentää henkilöstöä useilla tuhansilla. Veturimiestenliitto täyttää 90 vuotta. Veturimiehiä on 3118.
- 1989 Valtion eläkejärjestelmää muutetaan, Veturimiesten liiton erivät näkemykset eivät johda tulokseen ja liitossa järjestetään jäsenäänestys. Äänestäneistä 54,7 prosenttia on muutosta vastaan, työtaisteluun tarvittaisiin 2/3 enemmistö äänestykseen osallistuneista, Veturimiesten liitto hyväksyy muutoksen. Veturimiesten eläkeikä nousee 63 ikävuoteen, työssä olevat säilyttävät 55 vuoden erityiseläkeiän.
- 1990 VR toimii ensimmäisen vuotensa uusimuotoisena valtion liikelaitoksena. Liikelaitoksen liiketoiminnan voitto on 25 miljoonaa markkaa. Radanpito on kirjanpidollisesti eriytetty.
- 1991 Linjaliikenteen yksinajoa selvittävä työryhmä kokoontuu vuoden aikana kahdeksantoista kertaa. Työterveyslaitokselta tilataan asiantuntijatutkimus yksintyöskentelyyn liittyvistä psyykkisistä ja fyysisistä tekijöistä.
- 1992 Valtion uusi eläkeratkaisu nostaa valtion uusien työntekijöiden eläkeiän 65 vuoteen. Työssä olevat veturimiehet säilyttävät 55 vuoden erityiseläkeiän. Veturimies-lehden ilmestymiskerrat vähenevät kymmenestä neljään.
- 1993 VML lopettaa joka neljäs vuosi pidetyt liittokokoukset, liiton ylimmäksi päättäväksi elimeksi jää liittovaltuusto. Suomen historian synkin työttömyysvuosi, 500 000 työttömän raja ylitetään. Veturimiehiin työttömyys ei ylety, teollisuustuotannon kasvun myötä vientiliikenne kasvaa, samoin itärajan transitoliikenne. Vaatimukset veturimiesten työn rationalisointiin kasvavat.
- 1994 Linjaliikenteen yksinajon laajentamisesta pidetään jäsenäänestys, 66,2 prosenttia äänestää yksinajosopimuksen hyväksymisen puolesta. Yksinajo alkaa asteittain 14.11. Sopimuksessa turvataan kaikkien veturimiesten työpaiikat. Kulunvalvontalaitteita asennetaan. Uusi, nopea Pendolino-juna aloittaa koeajonsa. Veturimiesten virkapuvusta tulee työkelvopisuuden edellytys.
- 1995 VR:n henkilöstöjärjestöjen vastustuksesta huolimatta VR muutetaan 1.7. osakeyhtiöksi. Veturimiesten virkasuhde päättyy ja veturimiehistä tulee työsuhteisia. Palvelussuhteen ehdot säilyvät, myös työssä olevien veturimiesten 55 vuoden erityiseläkeikä. Eläkeprosentti porrastetaan palveluvuosien perusteella 66-60 prosenttiin. Takueläkeprosentiksi jää 60. VML eroaa VTY:stä ja liittyy suoraan SAK:n jäseneksi 1.7. lähtien.
- 1996 VML liittyy Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassaan, taloudellinen hyöty on huomattava. Kolme vuotta aiemmin aloitettua kuljetusalan liittojen yhteistyötä tiivistetään, VML:n ohella mukana ovat Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto, Merimiesunioni, Ilmailualan Unioni ja Postiliitto.
- 1997 VML:n ensimmäinen, liittokokouksen korvaava, valtuuston vaalikokous pidetään Tampereella. (Lisää)
- 1998 Veturimiesten liitto täyttää 100 vuotta. Veturimiehiä on ...

1. RAUTATEIDEN JA VETURIMIESTEN LIITON HISTORIAN RAJAPYYKKEJÄ

RAUTATIELAITOKSEN SYNTYMINEN

Ensimmäinen varsinainen kaupunkien välinen rautatieliikenne alkoi Englannissa Stocktonin ja Darlingtonin välillä vuonna 1825. Monet Euroopan maat seurasivat kiireellä Englannin esimerkkiä, Ranska ja Itävalta 1832 ja Saksa ja Belgia 1835. Pohjoismaista Tanska 1847 ja Norja 1854. Suomalaisessa sanomalehdessä rautateiden rakentamisesta kirjoitettiin vasta vuonna 1846. Kymmenen vuotta myöhemmin Aleksanteri II Helsingissä käydessään antoi määräyksen, jonka perusteella asetettiin komitea harkitsemaan parempien liikenneyhteyksien aikaansaamista Suomen sisäosista merisatamiin.

J. W. Snellman oli ulkomaan matkoillaan tutustunut rautateihin ja niiden valtavaan vaikutukseen ja hänen suuntaviivjensa mukaan rautatietä alettiin suunnitella maan omien tarpeiden mukaan. Myös kanavalaitoksen kehittämiseksi oli omat kannattajansa.

Maaliskuun 13. päivänä vuonna 1857 esitettiin senaatin täysistunnossa Hänen Majesteettinsa korkeimman omakätisesti allekirjoittama, maaliskuun 4 päivänä päivätty ja kenraalikuvernöörille osoitettu armollinen käskykirje, jossa Hänen Majesteettinsa armossa määräsi, että Helsingistä Hämeenlinnaan oli rakennettava rautatie, joka oli pengerrättävä kaksisraiteita varten, mutta toistaiseksi kiskotettava kuitenkin ainoastaan yksisraiteiseksi, ja että Suomen valtion oli suoritettava rautatien kustannukset.

Tammikuun 31. päivänä 1862 lähti ensimmäinen juna Helsingistä Hämeenlinnaan vetäjänä Lemminkäinen, mukana arvovaltainen matkustajajoukko. Säännöllinen liikenne päästiin aloittamaan maaliskuun 17. päivänä. Aluksi juna kulki joka toinen päivä "ylös" Hämeenlinnaan ja joka toinen päivä "alas" Helsinkiin. Lokakuussa samana vuonna alkoi päivittäinen liikenne kumpaankin suuntaan. Matkustajien ja uutta kulkuneuvoa töllistelevien mielestä vauhti oli miltei käsittämättömän nopea - juna viipyi kymmenen peninkulman matkalla vajaat viisi tuntia.

Höyry muutti liikenneolot, sisävesien puutavarakuljetuksista alkoivat huolehtia höyryn voimalla puksuttavat hinaajat ja siihenastisen tekniikan huippusaavutus, rautatie, alkoi Suomessa voittokulkunsa.

Rautatielaitos sidottiin kiinteästi valtionhallintoon, aluksi tie- ja vesikulkulaitoksen ylihallitukseen. Vuonna 1877 keisari vahvisti johtosäännön, jolla rautateita varten perustettiin oma keskusvirasto, rautatiehallitus. Siihen kuului päätirehtöörin lisäksi neljä jäsentä, toimistotirehtööri, liikennetirehtööri, ratatirehtööri ja konetirehtööri. Kukin heistä johti omaa osastoaan, vuoden 1863 johtosäännön mukaan. Veturimiehet kuuluivat konetirehtöörin johtaman koneosaston alaisuuteen.

VETURIMIEHEN AMMATTIKUVA VUOSISADAN VAIHTEESSA

Ensimmäiset kuljettajat (laatikkojuttuja)

Vuoden 1860 syksyllä meri jäätynä saaristossa tasaiseksi luistinradaksi, tuuli pyyhki ohuen lumikerroksen saariston suojaan ja peilikirkasta jäätä riitti kymmenien kilometrien matkalle.

Heikko pohjoistuuli tuntui nuoren Gustaf Hagelinin kasvoilla kun hän sitoi aamupimeässä rantakivellä istuen luistimaan, hän oli päättänyt mennä Helsinkiin luistelemalla. Hän laski olevansa Helsingissä puoliltapäivin, matkaa sinne kertyi Porvoon maalaiskunnasta lähes 50 kilometriä. Gustaf oli hakenut veturinkuljettajan oppiin ja ihmeekseen pääsyt. Junaa hän ei ollut nähnyt kuin kuvissa ja lukenut lehdestä, Gustaf kun oli lukutaitoinen, mikä taito sinänsä oli harvinainen maaseudulla.

Suomettaressa oli kirjoitettu jo vuonna 1858 miten ratatyömiehet alkoivat rakentaa Helsingin ja Hämeenlinnan välille penkereitä ja siltoja ja miten vuoden 1859 lopussa työt olivat edistyneet jo niin pitkälle, että ryhdyttiin hankkimaan liikennöimiseen tarpeellisia vetureita. Uusimmasta tekniikasta kiinnostunut Hagelin tunsu voimakasta vetoa vetureihin ja rautateihin yleensä ja alkoi ottaa selvää miten noin hienoon ammattiin pääsisi. Hagelin oli ollut kesäisin höyrylaivoissa lämmittäjänä ja vesien jäätymisen jälkeen liikenteen loputtua hän oli työskennellyt talvella konepajassa korjausmiehenä. Nämä kaikki luettiin hänelle ansioksi, kun hän (Suomettaressa olleen ilmoituksen perusteella) haki veturinkuljettajan oppiin.

Kotimaiset konepajat eivät uskaltaneet ottaa veturien valmistusta ja rakennusjohtokunta tilasi vuoden 1859 joulukuussa helsinkiläisen kauppahuone Henrik Borgström & Co:n kautta toiminimeltä Peto, Brassey & Betts, jonka omisti Canada Works'in tehtaat Birkenheadissa, Englannissa, neljä ensimmäistä veturia Suomen valtionrautateita varten. Niiden tuli soveltua henkilö- ja tavaraliikenteeseen.

Samana syksynä 1860, kun Hagelin luisteli Helsinkiin, saapuivat myös veturit ja niiden mukana kaksi englantilaista veturinkuljettajaa T. Lawson ja W. Trost, jotka 14 Englannin punnan kuukausimaksusta oli palkattu opettamaan Suomen ensimmäisiä veturimiehistöjä.

Mutta Hagelin oli luistelumatkallaan, reppussa oli evästä ja vaatteita ja reppu suojaasi muutenkin mukavasti selkää tuulelta, joka puhalsi takaviistoon oikealta. Hagelin oli vahvavartinen nuori mies ja lisäksi hoitanut kuntoaan ja terveytään. Hän oli kokenut luistelija ja luistellut matkan ennenkin Helsingissä asuvien sukulaisten luokse. Näiden sukulaisten luota myös kortteeripaikka oli hommattu jo hyvissä ajoin. Seuraavana päivänä Gustafin tuli ilmoittautua rautateiden konepajalla.

Hagelin kantoi hiukan huolta miten englanninkielisten veturinkuljettajien kanssa pärjäisi, kun ruotsia he eivät varmasti ymmärtäneet eikä hänkään englannin kieltä, mutta Hagelin arveli toivorikkaasti, että homma tulkaen onnistuisi ja työn hän kyllä oppisi käytännössä. Näissä mietteissä Hagelin selän takaa nouseva aurinko hänet tavoitti. Hagelin luisteli hyvää vauhtia, hiukan etukumarassa, kädet sivulla rytmikkäästi heiluen ja vauhtia antaen, jo kaukana Porvoosta.

Valintaperusteet, pätevyysvaatimukset ja koulutus

Veturimiehiltä vaadittiin alusta alkaen teknisesti korkeaa ammattitaitoa. Veturimiehiä ei voitu ottaa samalla tavoin lähes pystymetsästä kuin monia muita rautateiden palvelusmiehiä. Rautateiden koneinsinööri Axel v. Weissenberg luonnehti teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862-1912 vaatimuksia näin: "Veturihenkilökuntaa nimitettäessä on siltä vaadittu paitsi maine-, lääkärin-, ja asianmukaisia työtodistuksia, joista selviää, että hakija on työskennellyt vähintään kaksi vuotta mekaanisessa konepajassa, myöskin todistus siitä, että hakija on suorittanut täydellisen korkeamman kansakoulun tai että hänellä on vastaavat tiedot. Etusija annetaan sellaisille hakijoille, jotka ovat suorittaneet joko koneenkäyttäjä- tai teollisuustutkinnon."

Englannista tuodut veturit koottiin rautatien konepajalla ja jo siinä tehtävässä tulevat veturinkuljettajat, G. Hagelin E. Lindroos, G. Lönnberg ja O. Westerberg olivat mukana ja saivat oppinsa veturin rakenteesta ja toiminnasta. Lisäksi he toimivat lämmittäjinä ja harjoittelivat ajamista, kun Lawson ja Trost suorittivat vetureilla koeajoja. Ensimmäinen niistä tehtiin 15.8.1861 Helsingistä Pasilaan.

Lawson ja Trost viipyivät Suomessa toukokuuhun 1862, jonka jälkeen veturinkuljettajiksi otettiin jo edellä mainitut veturimiehet. Neljä ensimmäistä veturia saivat nimikseen: Ilmarinen, Lemminkäinen, Suomi ja Alutar.

Koulutus ja vaatimukset kehittyivät varsin nopeasti ja jo vuonna 1868 perustettiin konetirehtöörin valvonnan alainen rautatien iltakoulu Helsinkiin ammattiopetuksen antamiseksi pääasiallisesti veturimiehille. Myöhemmin veturinkuljettajat suorittivat ammattitutkinnon koneenkäyttäjäkursseilla. Höyrykattiloista 1888 annettu asetus määräsi, että veturinkuljettajana saatiin käyttää henkilöä, joka oli toiminut veturinlämmittäjänä tai alikoneenkäyttäjänä vähintään yhden vuoden ja työskennellyt konepajassa höyrykattilain valmistuksessa vähintään kaksi vuotta sekä suorittanut valtion rautateillä sellaisen tutkinnon kuin matkustajahöyrylaivojen toisen luokan koneenkäyttäjiltä vaaditaan.

Asetuksessa mainittiin myös, että lokomotiivin kuljettajan tulee olla hyvämaineinen sekä vakaaksi ja luotettavaksi todistettu. Mainitut vaatimukset olivat voimassa vuoteen 1927, jolloin tuli voimaan asetus maakonemestareista, koneenhoitajista ja veturinkuljettajista.

Veturinlämmittäjiksi pyrkivien koulutus alkoi vasta vuonna 1921, jolloin ensimmäiset veturinlämmittäjäoppilaat otettiin Helsingin ja Pasilan konepajojen silloin perustettuihin kouluihin. Myöhemmin samanlaisia oppilaskouluja perustettiin Turun, Viipurin, Vaasan, Kuopion ja Oulun konepajoihin.

Vuodesta 1923 alkaen veturinkuljettajakurssit tulivat pakollisiksi ennen kuljettajatutkinnon suorittamista ja ne kestivät neljä kuukautta. Kurssille pyrkivien täytyi, elleivät he olleet saaneet "veturinlämmittäjäkasvatusta" konepajan oppilaskoulussa tai suorittaneet teollisuuskoulun koneenrakennuskurssia, suorittaa pääsytutkinto äidinkielellä, laskennossa, tärkeimpien ohjesääntöjen tuntemisessa ja höyrykoneopissa sekä esittää laatimansa piirustusnäyte.

Veturimieheksi pyrkivältä edellytettiin, että hän on nuhteeton ja täysin terve. Erityisesti vaadittiin, että näkö ja kuulo olivat veturimiehille asetettujen vaatimusten mukaiset. Lisäksi vaadittiin, että henkilö oli suorittanut kansakoulun täydellisen oppimäärän tai omasi vastaavat tiedot. Nuhteettomuuteen eli puhdasmaineisuuteen kuului kansalais sodan jälkeen aina seuraavaan sota-aikaan asti, että hakija oli poliittisesti luotettava.

Varsinaisen ammattitaitonsa veturimies hankki kuitenkin käytännön työstä, ensin konepajassa, sitten veturinpuhdistajana ja veturinlämmittäjänä.

Saksan rautateillä 1916 aloitettu veturinkuljettajien psykoteknillinen tutkimus aloitettiin Suomessa 1922. Kaikki konepajojen oppilaskouluihin pyrkivät tutkittiin. Tuloksista sanotaan mm. "Joka tapauksessa on varmaa, että näillä tutkimuksilla on päästy siihen, ettei kunnotonta ja kehityskyvytöntä ainesta ole tarvinnut ottaa konepajan oppilaiksi."

Ammattiuran kehitys

Ensimmäiset neljä veturimieheksi otettua pääsivät kuljettajaksi lähes suoraan oppiajan jälkeen. Tosin aivan ensimmäiseksi nimitetty kuljettaja erotettiin virastaan juopottelun tähden jo viiden palvelusvuoden jälkeen, mutta muuten virka oli suhteellisen turvattu.

Veturimiesten työ ja varsinkin lämmittäjän työ oli raskasta ruumiillista työtä ja poikkesi herraskaisemmista rautatieammateista, varsinkin virkamiesten ja esimerkiksi konduktöörin tehtävistä. Ura alkoi yleensä konepajasta, josta parin vuoden jälkeen siirryttiin veturitalille veturinpuhdistajaksi, sen jälkeen lämmittäjäksi ja jos kaikki meni hyvin niin 10-15 vuoden jälkeen kuljettajaksi.

Näin kertoo toisen polven veturinkuljettaja kirjassa Radoilta ja ratojen varsilta ammattiuransa alkuajoista: "Siihen aikaan arvostettiin veturinkuljettajan toimi korkealle ja kuljettajat itse pitivät huolen siitä, että arvonanto säilyi. Isäkin kävi hyvin puettuna, valkoiset kaulukset (kumiset) kaulassa ja vaati puhtautta ja siisteyttä niin kotona kuin veturillakin." "Neljätoistavuotiaana, heinäkuun 1. päivänä 1908 aloitin rautatiepalvelukseni Viipurin varikolla, jonne äitini kävi minut pyytämässä työhön isäni kuoleman jälkeen. Olin ikäisekseni kookas ja vahva poika ja siitä kai johtui, että pääsin suoraan vetureita puhdistamaan - kahden markan päiväpalkalla. Ei tarvinnut aluksi olla 'oortelipoikana' (lähetinä), josta silloin taloon tulleiden poikien piti yleensä aloittaa. Jouduin myös tekemään miesten työpäivän kahdeksan tuntia päivässä, mutta kun olin innostunut työhöni, niin ei se minua rasittanut. Minusta oli tultava isän viran perijä: veturinkuljettaja."

Virkaiältään nuoremmat kuljettajat ja lämmittäjät työskentelivät tavallisesti vaihtovetureissa kotivarikolla, "niin että varikonpäällikkö voi välittömästi pitää silmällä sekä vetureita että niiden miehistöjä". Matkustajajunien vetureiden miehistöiksi määrättiin vanhimmat ja luotettavimmat kuljettajat ja lämmittäjät.

Parhaan koulutuksen lämmittäjän ammattiin antoi yleensä kuljettaja, joka oli ammattinsa taitava ja lisäksi pystyvä opettaja. Siinä luotiin samalla pohja hyvälle kuljettajalle. Ammattitaitoinen kuljettaja opetti kuin huomaamatta miten työn voi tehdä polttoainetta ja voimia säästäen.

Mutta myös kovaan kouluun saattoi nuori lämmittäjä joutua, Radoilta ja ratojen varsilta -kirjasta on tämäkin vuosisadan alkupuolen kertomus: "Mutta sitten jouduin lämmittäjäksi eräälle jo vanhemmalle suomenruotsalaiselle kuljettajalle, joka oli tunnettu tavattoman tarkaksi ja ankaraksi mieheksi. Häntä lienee harmittanut se, että minä kokematon pojannuolliikka pantiin hänelle vastukseksi, ja kyllä minä sain tuntoa ja kokea koko hänen harminsa paineen. Mutta menihän sekin aika jotenkin, ja noin neljä kuukautta siinä oltuani pääsin erään nuoremman kuljettajan toveriksi. Olin hänen kanssaan noin viisi vuotta. Mutta ei niin pahaa ettei siinä olisi jotain hyvääkkin. Sainpa tuolta ankaranpuoleiselta mieheltä opia, miten veturia on huollettava, ja toiselta puolelta varoittavan esimerkin, etten itse myöhemmin kuljettajaksi päästyäni kohtelisi lämmittäjää hänen tavallaan."

Vastuu

Veturinkuljettajat sisäistivät nopeasti, että rautatien palveluksessa olevan piti täydellisesti ja tarkkaan tuntea kaikki häntä koskevat määräykset ja säännöt. Uskollisuudella ja ahkeruudella hänen tuli täyttää velvollisuutensa sekä suurimmalla huolella koettaa estää kaikkea, mikä voisi olla rautateille vahingoksi.

Jo vanhastaan oli valtion virkailijoiden yleisiin velvollisuuksiin kuulunut virkavalan tekeminen. Vuonna 1907 antamallaan kiertokirjeellä velvoitti rautatiehallitus asianomaiset esimiehet huolehtimaan siitä, että heidän alaisensa virkailijat todella myös tekivät virkavalan. Päällikön edessä, käsi pystyssä he lukivat yhteen ääneen juhlallisesti virkavalan.

Kuljettaja oli herra veturissaan, hän joutui tekemään tärkeitä itsenäisiä ratkaisuja ja hän tunsikin myös painavaa vastuuta. Niistä päätöksistä riippuivat matkustajien turvallisuus ja suuret taloudelliset tekijät. Kuljettaja vastasi junan turvallisuudesta ja aikataulunmukaisesta kulusta sekä veturista ja sen kunnosta.

Matkan päätteeksi kuljettaja teki asianmukaiset raportit viranteosta, niistä nähtiin sen laatu, kuljetetut kilometrit ym. Jos viranteossa oli tapahtunut jotain erittäin huomattavaa, kuten junan myöhästymistä tms. oli myös niistä tehtävä ilmoitus. Paitsi näitä, oli kuljettajan muutenkin hoidettava veturia parhaansa mukaan. Hänen oli myös tehtävä ilmoitus veturissa huomaamistaan vioista sekä seurattava mukana ja avustettava sen korjaamisessa.

Nimikkoveturi saattoi tulla kovinkin rakkaaksi, sille annettiin usein jopa nimi ja vapaapäivätkin saattoivat kuluu sen huoltamiseen ja kiillottamiseen. Hyvään huoltoon oli kannustimena myös säästöpalkkiojärjestelmä, "työstä tehtiin taidetta, niin ajossa kuin lämmityksessäkin."

Pauli Kettunen kiteyttää vastuun ja ammattiylipeuden varsin osuvasti kirjassaan Anoen, taistellen, neuvotellen: "Tietoisuus työn vastuullisuudesta synnytti veturimiehissä itsetietoista ryhmähenkeä. Työn raskaudesta huolimatta veturimies ei ollut vieraantunut työstään samalla tavoin kuin koneen jatkeeksi joutunut työläinen. Tätä ilmensi vankka ammattiylipeus. Veturimiesten työ poikkesi esimerkiksi tehdastyöläisen työstä siinä, että veturimiehet joutuivat työssään harvoin koolle suurella joukolla. Vielä vähemmän he joutuivat tekemisiin toisten rautatieläisten kanssa. Tämä ruokki myös yksilöllistä omanarvontuntoa, jonka pohjana oli veturimiesten suhteellisen korkea asema rautateiden hierarkiassa."

Työolosuhteet

"Veturimiesten viranteko oli helppoa, yhtenä päivänä vei kuljettaja junan Hämeenlinnaan ja vasta seuraavana päivänä hän palasi sieltä. Samoin olivat junat hyvin keveitä: matkustajajunissa oli tavallisesti yksi I & II lk, kaksi III lk, yksi matkatavara sekä yksi konduktöörivaunu, kun sitä vastoin tavarajunissa oli keskimäärin 20-30 vaunua. Seisausajat asemilla vaihtelivat 5 minuutista puoleen tuntiin. Muutenkin pidettiin henkilökunnan hyvinvoinnista erikoisen hyvää huolta. Muun muassa sille jaettiin 8 paria suuria saappaita sekä 8 kelpo turkkia, joita viimeksi mainittuja veturimiehistö ei varmaankaan kaivannut."

Näin luonnehtii Axel von Weissenberg vuonna 1912 teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862-1912 veturimiesten työtä aivan alkuaikoina, kun mentiin yhtenä päivänä ylös ja toisena alas. Weissenberg epäilee, ettei veturimiehistö turkkeja olisi kaivannut, näin varmasti lämmittäjän osalta olikin, mutta kuljettajalla oli talvella varmasti hyvin kylmä nurkassaan istua. Hytit olivat vetoisia, kuljettajan toista kylkeä kyllä lämmitti höyrykattila, mutta toinen kylki saattoi jäätyä seinään kiinni. Toisin oli lämmittäjällä, hän heitti puita tulipesään, hoiteli veden syötön ja huolehti höyryn riittävytydestä. Lisäksi hän rasvasi pysähdyspaikoissa koneistoa ja siivosi ja kiillotti messinkiosia. Kesällä taas höyryveturin hytti oli tukahduttavan kuuma, vaatteita oli vähemmän ja palohaavat tavallisia, sillä kaikki höyrykattilaan kytketyt laitteet olivat polttavan kuumia. Yleensäkin työolosuhteet olivat vaikeat, vetoisuuden lisäksi vaivasivat melu ja tärinä.

Lepo vierailta paikkakunnilla ei aina täyttänyt tavoitettaan, olosuhteet lepohuoneissa olivat ankeita, kuten selviää seuraavasta kertomuksesta Radoilta ja ratojen varsilta -teoksesta:

"Pietarissa oli suomalaisia rautatieläisiä useampia satoja. Siellä olivat lepohuoneet suuria, jopa 8-10 miestä makasi yht'aikaa samassa huoneessa, ja toiset odottivat vuoroaan päästäkseen petille, kun jotkut lähtivät työvuoroonsa matkalle. Tämä tapahtui usein kovaäänisesti, että siihen kaikki heräsivät. Lähettipoikahan ei tuntenut miehiä ja sen tähden hän ovelta hihkasi, että sen ja sen junan miehet ylös - on lähtö numeroon se ja se. Kun tämä tapahtui vähän väliä toistuen, niin eivätpä siinä 'hollituvan' melussa heikkohermoisimmat osanneet nukkua. Puhtauden pito tällaisissa olosuhteissa oli vaikeaa. Siivous kyllä toimitettiin aamuin illoin, mutta kun vuoteet olivat täynnä, niin lakanoiden muuttokin jäi sattuman varaan."

Työaika ja lomaetu

Kun rautatieverkko laajeni, liikenne vilkastui ja tekninen kehitys kiihdytti työtahtia, niin myös työajat venyivät ja muodostuivat hyvin epäsäännöllisiksi. Työaikaongelmia pahensivat myös vanhat normit valtion virkamiesten ehdottomasta kuuliaisuudesta. Vuoden 1877 ohjesääntö julisti lakonisesti: "Jokainen, jonka Rautatiehallitus on rautatien virkamieheksi tahi käskyläiseksi ottanut - - - on velkappää virkaa tekemään milloin ja missä tahansa häntä siihen käsketään."

Veturimiehet olivat valtion palvelusmiehiä ja käytännössä varikonpäällikkö määräsi veturimiesten virantekovuorot.

Veturitallin ilmoitustaululle asetettiin luettelot vetureista ja miehistä, joiden oli lähettävä seuraavana päivänä matkalle. Ossian Hellman kirjoittaa teoksessa Valtionrautatiet 1912-1937: "Rautateiden henkilökunnan sielunhoitoa silmälläpitäen tehtiin valtiopäivillä vuonna 1882 aloite, joka johti siihen, että tammikuun 18 päivänä 1883 annetulla armollisella kuulutuksella määrättiin, että valtionrautateiden liikenteessä toimiville virka- tai palvelusmiehille oli varattava neljän viikon kuluessa yksi sunnuntai vapaaksi ilman velvollisuutta hankkia ja palkata sijaista, minkä ohessa senaatti määräsi, ettei sijaisille saanut valtion varoista maksaa palkkaa, paitsi siinä tapauksessa, että se oli ehdottomasti tarpeellista. Helsingissä maaliskuun 14-16 päivänä 1887 pidetyn ensimmäisen yleisen rautatieläiskokouksen pöytäkirjasta käy kuitenkin selville, etteivät rautatieläiset olleet saaneet tätä sunnuntai vapaata nauttia. Se kai johtui siitä, että palkattomia sijaisia ei ollut käytettävissä."

Palveluskunnalla ei ollut oikeutta lomaan, sen sijaan virkamiehet saivat jo vuonna 1888 oikeuden kolmenkymmenen päivän "joutilaisuuteen" vuodessa, ilman että heidän olisi itse tarvinnut palkata sijaista.

Työaikaongelmat olivat kiinteässä yhteydessä 1890-luvun rautateiden voimakkaaseen laajentumiseen. Tämä puolestaan liittyi teollisuuden samanaikaiseen suureen kasvuvaiheeseen. Kohtuuttomat työajat alkoivat koitua myös rautatieläitöksen vahingoksi, ylläsiittuneet työntekijät sairastelivat ja aiheuttivat väsyneinä vahinkoja ja onnettomuuksia.

Rautatiehallitus asetti vuonna 1900 komitean tutkimaan työajan pituutta ja rakennetta eri rautatieläisryhmissä. Tutkimus osoitti rautatieläisten työajat hätkähdyttävän pitkiksi. Keskimääräinen kuukausittainen "tehokas työaika" eli "todellinen virantoimitus", oli yleisimmin yli 250 tuntia. Lisäksi komitea huomautti, että juuri veturi- ja junahenkilökunnalla oli tilaisuus poikkeuksellisen vähäiseen yölepoon.

Vuonna 1903 muutettiin säännöksiä niin, että jokaisen virka- ja palvelusmiehen tuli saada nauttia ainakin kaksi vapaa-päivää kuukaudessa, joista toinen oli, mikäli mahdollista, sovittava sunnuntai- tai pyhäpäiväksi. Samalla määrättiin pisimmäksi työajaksi vähemmän rasittavassa virantoimituksessa 14 tuntia ja rasittavammassa 12 tuntia. Poikkeustapauksissa voitiin juna- ja veturimiehistön työaika ulottaa aina 20 tunniksi.

Vuonna 1912 senaatti teki rautatiehallituksen esityksestä päätöksen, jolla myös palvelusmiehille ja palkkiovirkamiehille suotiin oikeus palkalliseen vuosilomaan. Lomaoikeus alkoi kuitenkin vasta 10 vuoden vakinaisen palvelun jälkeen.

Tällöin palkkiovirkamies ja sääntöpalkkainen palvelusmies - siis mm. veturinkuljettaja - saivat 15 päivän vuosiloman ja palkkiopalvelusmies - esimerkiksi veturinlämmittäjä - 10 päivän vuosiloman. Loma piteni viidellä päivällä 20 virka-vuoden täytyttyä.

Vuonna 1917 kahdeksan tunnin työajasta annettu laki ja vuonna 1918 siihen tehdyt muutokset vaikuttivat myös rautateiden henkilökunnan työaikaan. Niissä määrättiin mm., että rautatieliikenteen palveluksessa ei saanut pitää työntekijää säännöllisessä työssä enempää kuin 192 tuntia neljän viikon aikana. Sunnuntain ajaksi oli työntekijälle järjestettävä vähintään 30 tuntia kestävä yhtäjaksoinen vapaus työstä tai vastaava vapaus muuna viikon aikana. Työaikalain soveltamisesta valtioneuvosto kuitenkin vuosittain määräsi, että rautatieliikenne ei ole sanotun lain alainen, mikäli siinä käytetään vuosi- tai kuukausipalkalla olevaa henkilökuntaa.

Vasta vuonna 1927 veturimiehet pääsivät kahdeksan tunnin työaikalain piiriin, mutta tämä ei vielä estänyt ylettömän pitkiä yhtämittaisia ajovuoroja eikä siinä otettu huomioon erityyppisissä junissa tehtävän työn erilaista rasittavuutta.

Veturimiesten työaikaääräyksissä sen paremmin kuin itse työaikalaissa ei kuitenkaan tapahtunut muutoksia ennen sotia.

Vuonna 1947 astui voimaan uusi työaikalaki, siinä työjakso määritettiin entisen neljän viikon sijasta kolmiviikkoiseksi ja sen korkeimmaksi työtuntimääräksi säädettiin 141 tuntia.

Palkkaus

Valtionrautateiden henkilökunta oli jaettu kahteen pääryhmään, sääntöpalkkaiseen ja palkkiohenkilökuntaan. Laitoksen palvelukseen ei vakinaisesti palkattu suurempaa henkilökuntaa kuin liikenteen hoitamiseksi oli välttämätöntä ja sitä varten perustettiin sääntöpalkkaiset virat. Muu henkilökunta jäi ylimääräiseksi eli palkkiohenkilökunnaksi, joka voitiin tarpeentullen irtisanoa. Tämän järjestelmän pahimpia varjopuolia oli se, että palkkiohenkilökunnalla, jonka lukumäärää rautateiden laajentuessa ja liikenteen kasvaessa yhä lisättiin, niin että se muodosti henkilökunnan lukumäärästä pääosan, ei ollut oikeutta vakinaiseen eläkkeeseen.

Palvelijakunta kuului yleensä palkkiohenkilökuntaan, eräät tehtävät, esimerkiksi veturinkuljettajan ammatti olivat kuitenkin poikkeuksia, niiden haltijat luettiin palvelijakuntaan vaikka heille maksettiinkin sääntöpalkkaa. Näin valtionrautateiden henkilökunta voitiin jakaa neljään ryhmään, joiden välillä vallitsi eroja sekä työnantajan tarjoamissa etuuksissa että toisaalta sääty-yhteiskunnan taholta tulevassa arvostuksessa:

	Sääntöpalkkaiset	Palkkio palkkaiset
Virkamiehistö	esim. liikenneosaston johtaja, kirjuri, asemapäällikkö	esim. sähköttäjä, kanslisti,
Palvelijakunta	esim. konduktööri, veturinkuljettaja	esim. asemamies, veturinlämmittäjä

Palkkiohenkilökunnan palkkaus jakaantui kahteen osaan, palkkioon ja vapaaseen asuntoon lämpöineen tai vastaavaan vuokratilukseen. Lisäksi hänet määrävuosien jälkeen siirrettiin ylempään palkkaluokkaan. Sääntöpalkkaisten palkkaus jakaantui sääntöpalkkaan, joka oli eläkkeen perustana, palkkioon ja tämän korotukseen määrävuosien palveluksesta. Veturimiehet asuivat yleensä joko valtion huoneistoissa, joissa oli 1 tai 2 huonetta ja keittiö, tai he saivat 25-75 prosenttiin peruspalkkiosta vaihtelevaa vuokratilusta. Vuokratilat laskettiin luokittain eri paikkakuntain mukaan ja naimattomat virkailijat saivat 20 % pienemmän vuokratilan kuin naiset.

Veturimiehet ansaitsivat lisäksi virantoimitusrahoja, jotka laskettiin joko kuljettujen veturikilometrien mukaan, kuljettujen akselikielometrien mukaan, tai sen tuntiluvun mukaan, minkä he olivat olleet virantoimituksessa. Näistä rahoista kuljettaja sai 2/3 ja lämmittäjä 1/3 osan.

Veturimiesten palkat koostuivat siis useista osatekijöistä. Kiinteä palkka muodostui lämmittäjän palkkiosta, kuljettajilla taas oli suurempi osa sääntöpalkkaa, jonka pohjalta eläkeoikeudet määräytyivät ja pienempi osa palkkiota. Kiinteä palkka kohosi säännönmukaisesti joka viides vuosi.

Toisena osatekijänä oli vapaa asunto, joka sen aikaisen mittapuun mukaan oli tuntuvasti parempi kuin keskimäärin työväestön. Kolmas osatekijä olivat virantoimitusrahat, joiden oli tarkoitus olla korvaus työn erityishaitoista.

Palkkaetuihin rinnastettavia olivat rautatieläisten ja heidän perheidensä nauttimat vapaalippioikeudet. Kokonaispalkkaukseen voidaan vielä laskea ns. säästörahat, joita rautatiehallitus maksoi veturimiehille näiden osoittaessa säästäväisyyttä poltto- ja voiteluaineiden käytössä.

Veturimiehet olivat tuntuvasti paremmin palkattuja kuin tavallinen työväestö. Vanhemman veturinkuljettajan vuosipalkka 1800-luvun lopussa oli noin kolminkertainen ammattitaitoisien kirvesmiehen palkkaan verrattuna. Tavallisesta työmiehestä veturimies erottui myös siten, että hänen palkkansa juoksi säännöllisesti ja varmasti, kausivaihtelut eivät siihen vaikuttaneet. Selvästi tämä ilmeni esimerkiksi 1930-luvun alun lamakautena, jolloin vakinaisten veturimiesten reaaliensiot jopa selvästi kohosivat. Sen sijaan inflaatiovaiheissa sekä työvoiman kysynnän voimakkaasti kasvaessa veturimiehet ovat jääneet suhteellisesti jälkeen yksityisen sektorin palkkakehityksestä.

Rautateiden palveluskunnassa veturinkuljettajan ansiot edustivatkin huippua. Esimerkiksi ylikonduktöörin palkka oli palkkaluokkaa alempi kuin kuljettajan. Veturimiesten palkkapolitiikkaan kuului vielä 1920- ja 1930-luvuilla verratta ansioitaan pääasiassa muiden rautatieläisten palkkoihin ja säilyttää välimatka ennenkaikkea konduktööreihin, joka oli lähin ryhmä heitä tavoittamassa. Sodan jälkeen veturimiehet ottivat vertailukohteikseen myös teollisuuden ja varsinkin metalliteollisuuden ammattimiehet, joskin siinä sivussa konduktöörien palkkakehitystä on seurattu hyvinkin tarkkaan.

Eläke

Eläke-eduista oli säädetty jo Helsingin - Hämeenlinnan rautatien hallitukselle ja hallinnolle vuonna 1863 annetussa johtosäännössä. Siinä määrättiin, että sääntöpalkkaisen virkamiehen ja palvelijan tuli saada eläkettä vuonna 1826 annetussa julistuksessa säädettyjen perusteiden mukaan. Sääntöpalkkaiset virka- ja palvelusmiehet saivat tämän asetuksen mukaan täyden eläkekkeen, joka vastasi koko sääntöpalkkaa, heidän täytettyään 63 vuotta ja 35 vuotta nuhteettomasti palveltuaan.

Veturinkuljettajien ja konduktöörin eläke-etuja paransi vuonna 1885 annettu julistus sikäli, että nämä saivat täyden eläkkeen jo 25 vuotta nuhteettomasti palveltuaan, veturinkuljettaja 50 ja konduktööri 55 vuotta täytettyään. Virkavuoksi laskettiin sekä aika minkä veturinkuljettaja oli ollut veturinlämmittäjänä.

Veturimiehillä oli selvästi parempi eläketurva kuin varsinaisella työväestöllä ja rautateiden palvelusmiesten enemmistöllä, mutta lämmittäjien palkkiopalkkaisuus oli epäkohta: työkyvyttömyys saattoi kohdata veturimiestä jo ennen kuin hän ehti saada kuljettajan nimitystä.

Rautatieläisjärjestöjen vuosikausien työ eläkeasetuksen uudistamiseksi ja palkkiopalkkaisten saamiseksi eläkeoikeuden piiriin tuotti vuonna 1912 tulosta. Keisarin vahvistamalla asetuksella määrättiin, että täysi eläke oli annettava kaikille virka- ja palvelusmiehille heidän palveltuaan 30 virkavuotta ja täytettyään 60 vuotta. Poikkeusasemansa säilyttivät veturinkuljettajat ja konduktöörit, ja samaan pääsivät veturinlämmittäjät ja jarrumiehet. Heille riitti täyteen eläkkeeseen 55 ikävuotta ja 25 virkavuotta.

Joutuessaan eroamaan sairauden tai muun laillisen syyn takia virka- tai palvelusmieheksi oli oikeutettu ikä- ja palvelusvuosien mukaan porrasteisesti määräytyvään eläkkeeseen. Sääntöpalkkaisilla täysi eläke oli edelleen koko sääntöpalkan suuruinen, kun taas palkkiopalkkaiset saivat täytenä eläkkeenä puolet kiinteistä palkkioistaan.

Uudistus merkitsi rautatieläisten suuren enemmistön sosiaaliturvan olennaista paranemista. Myös veturimiesten sosiaaliturvasta poistui aukko, jonka oli muodostanut lämmittäjien eläkeoikeuden puute. Veturimiehet säilyttivät kaiken lisäksi työnsä laatua vastanneen erityisasemansa.

Veturinkuljettajien ja -lämmittäjien eläkeikää alennettiin vielä vuonna 1925 voimaan tulleella asetuksella 53 vuoteen.

JÄRJESTÄYTYMINEN

Ensimmäinen kokous

Ensimmäisten joukossa valittu valittu Gustaf Hagelin oli vuonna 1876 vakiinnuttanut asemansa kuljettajana, hän oli arvostettu mies, joka pystyi hoitamaan myös veturimiesten yhteisiä asioita. Veturimiehiä oli jo pitkälti toistasataa ja he olivat jakautuneet ympäri eteläistä Suomea. Liikenteen lisääntyessä ja laajentuessa oli alkanut ilmentyä myös ongelmia ja oli selvää, että veturimiesten oli yritettävä yhdessä niitä hoitaa.

Marraskuun 28. päivänä eri paikkakuntien veturimiehiä kokoontuusi Helsinkiin yhteiseen kokoukseen. Asioita oli päätetty pohtia perinpohjin ja kokoukselle oli varattu aikaa kolme päivää.

Hagelin edusti kokouksessa 13:a nimettyä helsinkiläistä työtoveriaan, joiden kanssa hän oli tarkkaan pohtinut asioita, joita tulisi ottaa esille. Niistä oli veturitalilla keskusteltu myös muiden varikoiden miesten kanssa. Niiden keskustelujen tulosta tämäkin kokous oli. Asialista muodostui seuraavaksi:

1. a) Katsotaanko meidän taloudellisen asemamme tarvitsevan parannusta?
b) Mitä olisi siinä tapauksessa tehtävä?
2. a) Tarvitseeko lämmittäjä apulaista?
b) Miten tulisi siinä tapauksessa menetellä?
3. a) Katsotaanko kuljettajan tarvitsevan vakinaista vapautta?
4. a) Pitäisikö jotakin toimia kuljettajan aseman parantamiseksi?
b) Millä tavalla?

Yhteensä 11 veturimiestä saapui kokoukseen, he edustivat 80 ammattitoveriaan aina Viipuria, Turkua ja Tamperetta myöten, myös Pietarista oli saapunut edustaja.

Alkujärjestelyjen jälkeen keskustelu lähti vilkkaasti käyntiin. Palkankorotus nähtiin välttämättömäksi, kaikkien elanto- tarpeiden hinnat olivat kohonneet vähintäänkin 35 prosenttia, jota vastoin palkat eivät. Monilla kuljettajilla oli yhteyksiä Ruotsiin ja heidän tietojensa mukaan siellä veturimiesten palkat olivat selvästi korkeammat. Vaaterahan korotusta pidettiin myös tarpeellisena, koska vaatetus oli annettu aluksi luonnossa, turkki, saappaat ja lakki, mutta nyt rahassa maksettavalla korvauksella sellaisia tamineita ei saanut.

Yöpalvelusta pidettiin erityisen väsyttävänä, koska ruumis ei voinut silloin nauttia sille välttämättömästä levosta ja siitä esitettiin erillistä korvausta.

Asunto-olot olivat monen kokousedustajan mielestä kurjia ja myös sitä puolta olisi syytä kohentaa, koska "hauska huoneisto riittävällä tilavuudella ei niinkään vähässä määrässä ole omiansa myötävaikuttamaan kodin hauskuutta ja senkin kautta ainakin jossakin määrin vastustetaan siveellisen tilan pahentumista".

Kuljettajat katsoivat, että lämmittäjä tarvitsee apulaisen, sillä hän ei yksin ehti huolehtia kaikista tehtävistään, kuljettaja joutuu häntä auttamaan ja näin taas kuljettajan työt kärsivät.

Vapaa-ajasta käytiin pitkä keskustelu, tai paremminkin sen puutteesta, sitä ei katsottu todellisuudessa olevan ollenkaan. Kuljettajan työ oli kuitenkin kokousedustajien mielestä sen laatuista, ”että se ei yksistään ole ruumiillista työtä vaan myöskin sen yhteydessä, ei niinkään vähäistä, sielunrasittamista, niin olisi meidän pyyntömme, että sen jälkeen kun on tehnyt palvelusta jonkun ajan vuorokaudesta saisi sen jälkeen yhtä pitkän vapaa-ajan ei kuitenkaan enempää kuin 10 tuntia, sekä muutaman yhtämittaisen työpäivän jälkeen jonkun täydellisen vapaapäivän.”

Eläkeasiassa päätettiin ehdottaa, että ”25 vuoden palvelusaika raskaassa ja rasittavassa tehtävässä on liian pitkä ja katsoimme me, ettei kukaan ihminen ilman vahvaa ruumiinrakennetta ja muuten hyvää terveyttä voi kestää niin kauan ilman suurta vahinkoa terveydelleen, sillä ei ainoastaan ilmastosuhteet vaan myös mielen jännitys, johon kuljettaja on pakotettu, turmelevat ruumista ja tekevät sen ennen aikojaan heikoksi, sen tähden ehdotamme korkeintaan 15 vuoden palvelusaikaa, jonka jälkeen eläke oli jaettava huolimatta iästä”.

Kolme päivää miehet olivat pohtineet ja keskustelleet. Yhteisesti sovitut toivomukset päätettiin saattaa päällikkökunnan tietoon. Päällikkökunnan tyytymättömyyttä ei kuitenkaan haluttu herättää, vaan luvattiin, että ”henkilökunta sitoutuu myötävaikuttamaan tässä kysymyksessä herätetyn tarkoituksen saavuttamiseksi, ottamalla huomioon oman minänsä, kieltäytymällä huonoista seuroista, väkijuomista y.m. sellaisista, sekä ystävällisillä neuvoilla ja hyvällä esimerkillä vointinsa mukaan vaikuttaa tovereiden kesken...”

Veturimiesten oman yhdistyksen perustamisesta ei pöytäkirjan mukaan ollut varsinaista puhetta, mutta varmaankin siitä keskusteltiin. Rautateiden virkamiehet olivat nimittäin jo aiemmin perustaneet oman yhdistyksen ja se oli varmasti mallina veturimiehilläkin. Virkamiehet ja veturimiehet olivat moneen muuhun ammattiryhmään nähden siinä suhteessa edullisemmassa asemassa, että heillä oli jo ammattiin tullessaan luku- ja kirjoitustaito ja he joutuivat ammatissa ollessaan opiskelemaan edelleen edetäkseen urallaan.

Yhteistyön jatkosuunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet ja yhdeksi syyksi on arveltu Venäjän - Turkin sotaa (1877-1878), joka tuotti häiriöitä myös Suomen rautateille; melkein koko rautatiekalusto vietiin Venäjälle ja henkilökuntaa vähennettiin.

Veturimies -lehdessä ihailtiin vielä 35 vuotta myöhemmin, eli vuonna 1911, kokoukseen osallistuneiden miesten rohkeutta raittiuskysymyksessä, ”sillä silloisissa oloissa, jolloin jokaisen miehen taskusta viinapullo julkisesti töllisteli ja jolloin veturi ei konepajasta lähtenyt pyörimään, jos ei sen korjauksen kunniaksi koko konepajan miehistö hieman ryyppännyt - kuskarin kustannuksella; uskallusta se todellakin vaatii, että sellaisissa oloissa lausua toivomuksia että kieltäydettäisiin väkijuomista ja muista huonoista seuroista.”

Tuon rohkeuden jälkeen lehdessä kuitenkin jäätin ymmälle hurskaasta toivomuksesta, että koetettaisiin toimia yllä olevan saavuttamiseksi keinoilla, joilla ei päällikkökunnan mieltä pahoitettaisi. ”Tuota me nykyajan syntiset emme ole tainneet muistaa iskiessämme monta syvää haavaa päällikkökunnan keinotekoisesti ylläpidettyyn auktoriteettiin!”

Rautatien Henkilökunnan Yhdistys

Joulukuun 26. Päivänä 1888 perustettiin rautatien koko palveluskunnan yhteenliittymistä ajatellen Rautatien Henkilökunnan Yhdistys. Yhdistys rekisteröitiin seuraavana vuonna. Aloite tuli konduktöörin taholta, mutta perustamisesta lähtien myös veturimiehet toimivat aktiivisesti yhdistyksessä, sen ensimmäisessä johtokunnassa oli mm. veturinkuljettaja ja Gustaf Hagelin. Useissa sen haaraosastoissa olivat veturinkuljettajat toimihenkilöinä. Tampereen osastossa toimi puheenjohtajana veturinkuljettaja H.K. Uittamo ja kun pääyhdistys ei onnistunut yhdistyksen lehtihankkeessa, pani sen alulle Tampereen osasto. Vuoden 1894 alusta alkoi kerran kuussa ilmestyä Rautatien Lehti. Lehden johtokuntaan kuuluivat mm. veturinkuljettajat H.K. Uittamo ja O. Rasinen.

Henkilökunnan yhdistyksen sääntöjen mukaan sen oli määrä ”poistaa epäkohtia sekä valvoa rautatien ja sen palvelijakunnan oikeuksia ja etuja”, mutta ammatillisen järjestäytymisen historian mukaan sitä ei ole luettu ammattijärjestöjen joukkoon.

Muutaman toimintavuoden jälkeen Henkilökunnan Yhdistyksen sisällä, etenkin eri ammattiryhmien välillä, alkoi esiintyä riitaisuuksia. Nämä riitaisuudet olivat suurelta osalta syynä siihen, että yhdistyksen säännöt ja nimi muutettiin vuonna 1897. Uudeksi nimeksi tuli Suomen Rautatieläisyhdistys. Samalla ammatillisen etujärjestön tavoitteet saivat sen säännöissä huomattavasti keskeisemmän sijan kuin Henkilökunnan Yhdistyksen säännöissä.

Nimen ja sääntöjen uudistus ei auttanut, kehitys johti suppeiden, laitoksen sisäisten ammattiryhmien järjestäytymiseen. Ammattialan liittojen ja teollisuusliittojen välinen jännitys ammatillisen järjestäytymisen kentässä ei ollut ominaista yksinomaan rautatieläisille. Eristäytymispyrkimyksiä osoittivat selvimminkin ne ryhmät, joiden taloudellinen ja sosiaalinen asema oli paras. Nämä ryhmät näkivät, että kuuluminen suureen, laajoja joukkoja käsittävään järjestöön olisi heille epäedullista.

Ammattipohjainen järjestäytymismuoto

Palkka- ja eläkekysymykset sekä vaikea työaikaongelma olivat veturimiesten järjestäytymisen tärkeitä osatekijöitä, myös pyrkimys pitää oma ammattikunta mahdollisimman korkealla portaalla. Ylimpien palvelusmiesten oli vaikea asettua yhteiseen rintamaan alempien ryhmien kanssa, pyrkimyksenä oli päästä ylempien ryhmien tasolle tai ainakin kaventaa välimatkoja.

Vuonna 1897 Viipurin veturimiehet ryhtyivät puuhaamaan veturimiesten omaa yhdistystä Viipurin paikallisten rautatieviranomaisten vastustuksesta huolimatta. Nämä nimittäin antoivat ymmärtää, että rautatielaitoksen johto vastustaa veturimiesten oman järjestön perustamista. Syy rautatiehallituksen asenteeseen oli ilmeinen: se ei halunnut palveluskunnan ryhmien järjestäytymisen horjuttavan laitoksen byrokraattista rauhaa. Tampereella maaliskuun 27. päivänä 1898 veturimiehet päättivät perustaa itsenäisen yhdistyksen, Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen, jonka tarkoitus määriteltiin sen säännöissä:

" - - aikaansaada lähempää yhteyttä veturimiesten keskuudessa, sopivin keinoin vaikuttaa heissä sellaista käytöstapaa, joka paraiten vastaisi heidän vastuunalaista tointa, kohottaa heidän henkistä ja ammattisivistystään, parantaa heidän yhteiskunnallista ja taloudellista asemaansa sekä kokousten ja keskustelujen kautta kohottaa veturimiesten käsitystä velvollisuuksistaan ja oikeuksistaan."

Yhdistys ilmoitti myös perustavansa hyödyllisiä rahastoja ja kirjastoja sekä pyrkivänsä tehostamaan jäsenten oikeus- ja sosiaaliturvaa onnettomuuksien sattuessa virantoimituksessa. Yhdistyksen muodostivat eri varikoilla toimivat osastot sekä keskustoimikunta, jonka kotipaikka oli Viipuri.

Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksestä muodostui nopeasti luja ammattiliitto, joka huolehti määrätietoisesti myös yksien jäsentensä eduista, mutta avarampia yhteiskunnallisia näköaloja ja uudistusvaatimuksia se ei esittänyt.

Veturimiesten järjestö

Veturimiesten yhdistyksen jäseniksi saivat liittyä kaikki valtionrautateilla palvelevat pätevät veturinkuljettajat ja lämmittäjät. Sääntöjen mukaan SKYL:n (Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys) osaston sai perustaa varikolle, jossa vähintään kymmenen veturimiestä oli mukana sitä perustamassa. Yhdistyksen järjestäytymiskokouksessa Viipurissa vuonna 1899 vahvistettiin 16:n osaston perustaminen.

Osastot käsitelivät paikalliset kysymyksensä itsenäisesti, mutta koko veturimieskuntaa koskeissa asioissa kysymykset alistettiin keskustoimikunnalle, joka toimi osastojen yhdyselimenä ja valmisteli suuremmat asiat vuosikokouksen päätettäväksi. Toiminnan pääpaino kohdistuikin yhdistyksen vuosikokoukseen, johon osastot saivat lähettää yhden edustajan jokaista kymmentä jäsentään kohti.

Yhdistyksen ja osastojen toiminnan perusedellytys oli jäsenten keskeinen luottamus ja järjestökuri. Kaikki eivät olleet tervetulleita yhdistyksen jäseniksi. Alkuvuosina sattui tapauksia, jolloin yhdistyksestä aiemmin eronnut tai jäsenmaksujen laiminlyönnin takia erotettu haki uudelleen jäsenyyttä, keskustoimikunta ei kuitenkaan hyväksynyt tällaisia "heilureita", vaan jätti hyväksymisen vuosikokouksen ratkaistavaksi.

Jäsenten ja yhdistyksen välinen suhde pyrittiin saamaan mahdollisimman läheiseksi. Perustettiin rahastoja, joiden tarkoituksena oli jäsenten avustaminen, mutta jotka samalla sitoivat jäseniä yhdistykseen. Kaikki hallinnon sekä edustaja- ja vuosikokousten pöytäkirjat jaettiin jäsenille, ja varattiin siten tilaisuus yksityiskohtaisesti valvoa yhdistyksen toimintaa. "Yhdistystoiminnan perusedellytyksiä, jotta se voisi ulospäin työskennellä jäsentensä hyväksi, on yhdistyksen sisäisen elämän lujittaminen sekä jäsenten keskeinen luottamus ja järjestökuri."

Yhdistykseen yleisesti kohdistuneet valtiolliset sortotoimet ja osaksi veturimieskunnan omien esimiesten ja päällystön painostus yhdistystä kohtaan johti siihen, että jäsenet varsin vastenmielisesti ottivat vastaan yhdistyksen luottamustehtäviä. Tämän johdosta päätettiin, että jäsenet eivät ilman erikoisen painavia syitä saaneet kieltäytyä vastaanottamasta luottamustehtäviä, joskaan heidän ei vasten tahtoaan tarvinnut toimia tehtävässä kahta vuotta kauempaa. Yhdistys puolestaan pyrki mahdollisuuksien mukaan suojelemaan toimihenkilöitään viranomaisten painostukselta. "Kieroilut, päällykkökunnan 'makeileminen ja silmäinpalveleminen', mitä ominaisuuksia on kautta vuosien ilmennyt suuressa määrin valtion laitoksissa, paljastettiin säälittä." Tarkoituksena oli luoda veturimiehistöstä vakava, tehtävistään tietoinen ja vastuuntuntoinen ammattikunta, joka pystyisi järkkymättä puolustamaan oikeuksiaan ja hankkimaan itselleen tehtäviään vastaavan aseman.

Vuoden 1899 lopussa yhdistyksessä oli 483 jäsentä, kun samaan aikaan valtionrautateilla oli vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä 640. Sen mukaan veturimiesten järjestäytymisaste oli jo paljon korkeampi kuin esimerkiksi teollisuustyöläisten järjestäytyneisyys koskaan ennen vuotta 1917. Alun 16:sta osastojen määrä nousi vuoteen 1917 kahteenkymmeneen.

Poliittinen tilanne muuttui keväällä 1917, Venäjän syvät yhteiskunnalliset ristiriidat heijastuivat myös Suomeen. Ammattijärjestöjen toiminta aktivoitui voimakkaasti ja esimerkiksi Suomen Ammattijärjestön jäsenmäärä nelinkertaistui vuonna 1917. Työväestö ryhtyi lakkoihin olojensa parantamiseksi. Rautatieläisten liitto liittyi Suomen Ammattijärjestöön maaliskuussa 1917 ja se joudutti myös Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen liittymistä, sillä Rautatieläisten liitto houkutteli myös veturimiehiä järjestöönsä.

Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys liittyi Suomen Ammattijärjestöön huhtikuussa 1917. Saman vuoden syyskuussa Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys muutti nimensä, siitä tuli Suomen Veturimiesten liitto.

Kansalaissota jätti suomalaisen yhteiskuntaan syvät arvet. Kansalaissodassa Veturimiesten liiton puheenjohtajasta tuli ylin liikenneviranomainen ja keskustoimikunnan jäsenet olivat rautatiehallinnon tärkeissä tehtävissä. Koko rautatiehallinto nojautui Suomen Ammattijärjestön rautatieläisjärjestöjen, Rautatieläisten liiton ja Veturimiesten liiton, aktiivijäseniin. Lähes kaikki veturimiehet ilmeisestikin hoitivat tehtäviään kansalaissodan aikana. Porvarillismielisetkin mukau-

tuivat jatkamaan työtään, jos kohta vastahakoisesti. Tämä oli ratkaisevan tärkeää punaisen Suomen liikenteen sujumiselle. Korkean teknisen ammattitaitonsa vuoksi veturimiehet olivat vaikeimmin korvattavia ammattiryhmiä. Veturimiesten liiton asema oli kansalaissodan jälkeen vielä kehnompi kuin useimpien muiden ammattiliittojen. Valtionpalvelijain järjestönä se oli ryhtynyt tukemaan kapinaa esivaltaa vastaan. Kaiken lisäksi se oli ollut hoitamassa rautatielaitosta, jonka elintärkeä tehtävä oli tullut sodan aikana selvästi esiin. Liitto oli varmistanut, että veturimiehet pysyivät tehtävissään ja alistuivat punaisten määräyksiin. Senaatti määräsi toukokuun 11. päivänä Suomen Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton lakkautettavaksi, koska yhdistykset olivat suoranaisesti puuttuneet kukistettuun kapinaliikkeeseen ja siten tehneet itsensä syytäviksi rikolliseen toimintaan. Siten veturimiesten järjestö tuhottiin muodollisestikin kun se oli toiminut melkein tasan kaksikymmentä vuotta. Järjestön loppuun liittyi kohtalon ivaa - liitto, joka oli pitkään korostanut täydellistä epäpoliittisuuttaan, lakkautettiin keskeisen poliittisen roolinsa vuoksi. Veturimiesten ammattikuntaa yhdistäneet tekijät jäivät taka-alalle. Katkeruutta keskinäisiin suhteisiin lietsoi se, että valkoiset veturimiehet antoivat ilmi punaisten hyväksi työskennelleitä ammattitovereitaan, tilalle tulivat epäluulot ja katkeruus.

Laatikkojuttu

Osastoissa ontuva järjestökurikysymys voitiin viedä edustajakokouksen ratkaistavaksi, siitä esimerkki vuodelta 1905. Eräästä turkulaisesta yhdeksää miehistöä käsittävästä ajovuororyhmästä oli kahdeksan kuljettajaa lähettänyt konetirehtöörille kirjelmän, jossa he hyväksyivät - ja ilmoittivat suurimman osan ajovuoron lämmittäjistäkin hyväksyvän - ajovuorojärjestyksen, joka ylitti rautatiehallituksen ohjesäännön ja niin ollen veturimiesten omat työvuorojärjestyksiä koskevat vaatimukset. Yksi ryhmän kuljettajista asettui asiassa vastustavalle kannalle. Ristiriita aiheutti kannausta ja juonittelua.

Jupakka tuli vuoden 1905 edustajakokouksen ohjelmaan. Riitapuolilta vaadittiin selvitys kokousta varten. Ajovuoroa vastustanut kuljettaja perusteli kantaansa sillä, että enemmistön ehdotus oli sääntöjen vastainen. Vastapuoli antoi laajan kirjallisen vastineen, jossa se selitti asiaa omalta näkökannaltaan ja katsoi olevansa oikeassa, koska heitä oli suuri enemmistö ja toisella puolella ainoastaan yksi todellinen vastustaja.

Kokous ei kuitenkaan pitänyt tätä enemmistöä riittävänä. Asia ei kokouksen mielestä ollutkaan yhdeksän miehistöä käsittävän ryhmän keskeinen riitakysymys, vaan se koski veturimieskunnan yhteistä asiaa: työaikakysymystä. Tuo kahdeksan miehen ”enemmistö” oli toiminut vastoin veturimiehistön periaatteellista kantaa. Kokous tuomitsi heidän menettelynsä. Ne kuljettajat, jotka olivat hyväksyneet kyseisen ajovuorojärjestyksen, olivat samalla asettuneet vastustamaan koko yhdistyksen toimintaa ja ansaitsivat siis paheksumislausunnon yhdistykseltä. Yksityisryhmienkin näennäisten enemmistöjen tuli kunnioittaa sitä kantaa, minkä koko veturimiehistön enemmistö oli asioissa omaksunut.

Laatikkojuttu

Arvi Järventauksen vuonna 1934 ilmestynyt romaani ”Ja eläinten henki oli rattaissa...” on kertomus veturimiesmaailmasta. Vahvasti uskonnollisessa kirjassa kuvataan helsinkiläisten veturimiesten elämää kansalaissodan aikoina. Romaaninkin mukaan monet veturimiehet kuvittelivat tekevänsä vain velvollisuutensa hoitaessaan työnsä sodan aikana. Tuomioistuini näki asiat toisin.

”Oli kulunut viisitoista vuotta kapinan päättymisestä, mutta Penjami Puhakka muistaa vieläkin sen hetken, jolloin hän seisoi insinööri Hagelbergin edessä ja sai kuulla, että oli erotettu rautateiden palveluksesta. Valkoinen tuomioistuin oli tutkinut hänen asiansa ja päätös oli ollut lyhyt: avustanut kapinaa. Hän ei ollut puolustanut itseään sanallakaan - mitä hän olisi osannut sanoa. Andersson ja Soldan olivat olleet ainoat, jotka olivat sanoneet hyvän sanan hänen puolestaan, mutta - heidän oli käynyt samoin kuin hänenkin: hekin olivat menettäneet virkansa. Ei ollut otettu kuuleviin korviinkaan, että he olivat pysyneet velvollisuudelleen ja valalleen uskollisina. Velvollisuus olisi vaatinut heitä heittämään. ”Entäs virkavala?” oli Savu-Soldan kysynyt, ja hänen suuret paltsasilmänsä olivat olleet kuin itkusta punaiset. Se johdettiin vedosta, alituisesta vedosta. ”Mitenkäs virkavala on ymmärrettävä?” Jaa... se oli vannottu lailliselle esivallalle. Mutta vastuu valtion omaisuudesta? Jaa... suurissa yhteiskunnallisissa mullistuksissa ei sellaista momenttia voitu ottaa huomioon: kapina olisi loppunut pikemmin, jos veturit olisivat aikaisemmin joutuneet käyttökelvottomiksi. Niin että - juttu oli käsitelty.”

Uudet järjestöt

Veturimiesten liitto oli jo kansalaissodan kynnyksellä sisäisesti hajonnut. Tammikuussa 1918 olivat porvarilliset kuljettajat tehneet Helsingissä periaatepäätöksen oman yhdistyksen perustamisesta. Sota keskeytti hankkeen, mutta sen päätyttyä poliittiset edellytykset olivat aikaisempaa paremmat valkoisten kuljettajien yhteenliittymälle. Suunnitelma sai myös rautatielaitoksen johdon lämpimän siunauksen. Syyskuussa 1918 eri varikkojen valkoiset kuljettajat perustivat Helsingissä Suomen Veturinkuljettajayhdistyksen. Kuljettajayhdistyksen keskeisiä käyttövoimia olivat sosialismin vastaisuus sekä lämmittäjien sulkeminen yhdistyksen ulkopuolelle. Yhdistys ei kuitenkaan saanut kovin suurta kannatusta ja sen jäsenmäärä oli parhaimmillaankin vain noin 300.

Myös kielipoliittiset ristiriidat aiheuttivat hajaannusta. Ruotsinkieliset veturimiehet perustivat 1919 oman yhdistyksen, se sai nimekseen Finlands Svenska Lokomotivmannaförening. Yhdistyksen jäsenmäärä oli 1920-luvun alkupuolella yli 200.

Syksyllä 1920 Turussa pidetyssä edustajainkokouksessa perustettiin Suomen Veturimiesyhdistys, johon saivat liittyä niin kuljettajat kuin lämmittäjätkin. Sen järjestö rakenne oli hyvin samantapainen kuin vanhan Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksenkin. Vuosikokouksen, keskustoimikunnan ja osastojen toimivaltasuhteet määriteltiin samalla tavoin kuin aiemminkin ja järjestön tehokas toiminta edellytti jäsenten laajaa osanottoa.

Rautatiehallituksen (RH) asennoituminen uuteen yhdistykseen kävi ilmi sen lähettämästä kirjelmästä yleisten töiden ministeriölle: "- - - koska yhdistys näyttää olevan lakkautetun Suomen Veturimiesten liiton jatkaja, koska yhdistyksen puheenjohtaja Heikki Pyhäluoto on saanut kurinpitotuomioistuimelta varoituksen toimittuaan Helsingin varikon 'komissaarina', koska säännöistä ilmenee, että jäsenet joutuivat mahdollisesti noudattamaan sellaisia määräyksiä, jotka ovat ristiriidassa virkavelvollisuuksien kanssa niin RH, joka ei voi suosia valtionrautateiden piirissä kiihotustoimintaa harjoittavaa ja jo yksinpä valtionrautateiden piiriin ehdottomasti kuulumattoman lakkokysymyksen suhtautumisen puolesta, valtionrautateiden menestykselliselle ja säännölliselle toiminnalle vaarallista järjestöä, ei saata puoltaa ylläkosketeltuun anomukseen myöntymistä, vaan vastustaa sitä mitä jyrkimmin."

Perustetun SVMY:n jäsenmäärä nousi kolmessa vuodessa 950:een ja osastoja oli jo 18. Yhdistys perusti jäsenilleen mm.- hautaus- ja eroavustusrenkaan. Veturimies-lehteä ryhdyttiin julkaisemaan syksyllä 1921, joskin siinä aluksi käsiteltiin vain veturitekniisiä asioita, se oli nimittäin ehtona rautatiehallituksen avustukselle.

SVMY ei liittynyt silloiseen keskusjärjestöön SAJ:hin, se herätti katkeruutta keskusjärjestössä ja se kirjoittikin toimintakertomuksessaan vuodelta 1920, että "Veturimiesyhdistys oli jäänyt täysin porvarilliselle kannalle, sulloen sisään suojeluskuntalaiset ynnä muut". Veturimiesyhdistyksen ammattikuntainen toimintalinja oli ristiriidassa vasemmistolaisen ammattiyhdistysliikkeen periaatteiden kanssa. Veturimiesten asema viranhaltijoina piti heidän ja varsinaisen työväestön välillä rajalinjaa.

Veturimiesyhdistys keskittyi taas ajamaan jäsentensä taloudellisia ja sosiaalisia etuja ja laajemmat yhteiskunnalliset tavoitteet suljettiin täysin pois ammatillisesta toiminnasta. Tämä lähtökohta määräsi suhtautumisen myös muihin rautatieläis- ja viranhaltijajärjestöihin. Voimakkaaksi kasvaneelle Veturimiesyhdistykselle kiusallinen järjestöllinen hajaannus korjaantui, kun Kuljettajayhdistys vuonna 1929 sulautui Veturimiesyhdistykseen.

Höyryajan huumoria varastoon ja täytteeksi

Kuljettaja Tissari oli Pasilan varikon kohteliain mies. Helsingin ratapihalta oli lähdössä tavarajuna ja Tissari, joka oli menossa työvuorolleen Pasilan veturitallille, pyysi kohteliaasti lupaa päästä kyytiin. Luonnollisesti hän sai luvan. Sattui kuitenkin niin, että keli oli tavattoman liukas, hiekoituslaitteet toimivat huonosti ja pyörät löivät ympäri. Silloin laskeutui Tissari alas veturilta, kiiruhti sen edelle ja ryhtyi hiekottamaan kiskoja. Hän käveli junan edellä koko matkan Helsingistä Pasilaan ja hiekotti kiskoja. Viimein, kun saavuttiin Pasilan varikon kohdalle, pahin oli voitettu. Tissari lopetti hiekottamisen, astui sivuun ja odotti kunnes veturi tuli kohdalle, nosti lakkiaan ja sanoi: "Kiitoksia kyydistä!"

* * *

Siihen aikaan, kun kello oli juuri muuttunut 24 -tuntiseksi, tuli Viipurin asemalla mummoihminen kysymään veturimiehiltä, että mihin aikaan lähtee viimeinen juna Terijoelle.

"Kello 23.05", vastasi kuljettaja.

Mummo katsoi kuljettajaa pitkään ja epäillen, kietaisi huivinsa tiukempaan leuan alle ja tiuskaisi:

"Ah sie - sano järkiään viissattaa."

* * *

Vetureilla, kuten ihmisilläkin, oli monia lempinimiä. Joku sanoi nimikkoaan Silkkihännäksi, toinen Kultakyljeksi jne. Pasilassa veturia Pr 1:stä, 770 sanottiin Likaksi.

Eräs naispuolinen lipunleikkaaja kysyi kerran, että miksi 770 nimitetään likaksi, vaikka se on samanlainen kuin muutkin saman sarjan veturit.

"Katsoppas", sanoi lämmittäjä, "nimeen on synnä se, että sillä on nolla perässä..."

* * *

Veturinkuljettaja kiukutteli vaimolleen, että hänen housuistaan oli puuttunut nappi jo pitemmän aikaa eikä sitä vieläkään oltu ommeltu kiinni.

"Kirjoita korjauskirjaan", tiuskaisi vaimo, "enhän minä muuten tiedä sinun puuttuvista napeistasi."

* * *

”Kyllä hiekka ja voiteluöljy ovat yhtä tärkeitä veturissa”, sanoi kuljettaja S. ja lisäsi: ”Kunhan niitä ei vain käytetä samoissa paikoissa.”

* * *

Veturinkuljettaja Åhman oli hiostavan kuumana kesäpäivänä päivystyspalveluksessa Helsingin satamassa. Kuljettaja ja lämmittäjä hikoilivat höyryveturin päällä kuin saunassa. Kun työskentelyssä tuli pieni tauko, Åhman käytti tilaisuutta hyväkseen, kun sivullisiakaan ei näkynyt ja hyppäsi uimaan.

Kauan ei sitä iloa riittänyt, sillä aina valpas satamapoliisi sattui tulemaan paikalle ja huusi kiukkua täynnä:

”Ei siellä saa uida!”

”Kyllä tässä nyt on uitava, muuten tänne hukkuu”, huusi Åhman vastaan.

SOTAVUODET

Talvisota

Moskovassa syksyllä 1939 käydyt neuvottelut päättyivät tuloksettomina, Suomi ei suostunut Neuvostoliiton aluevuokrausvaatimuksiin. Molotov sanoi neuvottelun loppusuoralla: ”Siviiliviranomaiset ovat nyt käsitelleet asiaa. Se täytyy antaa sotilaille, kun ei sopimusta ole syntynyt.” Talvisota alkoi 31. päivänä marraskuuta 1939.

”Euroopan sota ja suurvaltain väliset valtapytyet ovat saaneet Suomenkin sodan piiriin. Ei siis ihme, vaikka Suomen kansa vakavana tarkkaileekin, millaiseksi yleiseurooppalainen tilanne ja ennen kaikkea tilanne rajoillamme tämänkin vuoden kuluessa kehitty. Onnistuuko sankarillinen puolustuksemme vai saako vainolainen jalansijan maahamme käyttäkösen sitä yhä laajenevien pyyteittensä astilautana.” Näin pohdittiin vuoden 1940 Veturimiehen ensimmäisen numeron pääkirjoituksessa, mitä tuleva sotavuosi toisi tullessaan.

Veturimieheissä kannustettiin rautatieläisiä jaksamaan ja täyttämään paikkansa sodan vaikeuttamista olosuhteista huolimatta. Työaikamääräykset unohdettiin ja ympärivuorokautiset työvuorot olivat tavallisia. Myös jo eronneita, eläkkeelle jääneitä veturimiehiä kutsuttiin uudelleen palvelukseen työvelvollisuuslain perusteella. Sodan aikainen työvelvollisuus koski kaikkia 60 ikävuoteen saakka.

Liikekannallepano ja evakuoititoimet lisäsivät rautatiekuljetuksia runsaasti. Ristiriitaisuuksia ilmeni, mm. kokeneita lämmittäjiä komennettiin jonkin verran rintamalle ja toisaalta lämmittäjiksi otettiin nuoria miehiä suoraan kadulta ilman minkäänlaista koulutusta. Kuljettajat tarvittiin kipeästi kotirintamalla. Kuljettajakursseja supistettiin koskemaan vain teknillisiä aineita ja kurssi aika lyhennettiin neljään viikkoon.

Veturimiesten työ vaikeutui huomattavasti, veturista ei saanut heijastua ulos minkäänlaista valoa, sivuikkunat oli peitetty rautapelleillä, myös liikennepaikat oli pimennetty ja opasteet himmennetty mahdollisimman vähiin. Onnettomuudet lisääntyivät ja talvisodan kolmen kuukauden aikana onnettomuuksissa sai surmansa kahdeksan veturimiestä. Rintamalla ja virantoimituksessa menehtyi talvisodassa 17 veturimiestä.

Laatikkojuttu

Viipurissa syntynyt veturinkuljettaja Pauli Laakkonen kuvaa veturimiesten työtä kirjassaan Kynkkä:

”Evakkojuna puskee pilvipimeään yöhön. Veturin keulalla oleviin kaasutuijujen laseihin jätetyt valoaukot eivät läpäise mustaa. Tenderi ja hytin välitilaan, tulipesän suuluukuista lähtevän loimotuksen näköesteeksi viritetty pressu hiostaa. Veturin hytissä uurastavien miesten olo on kuin säkissä. Mustattuun etulasiin jätetystä tähystysaukosta tuijottaminen pimeyteen on yhtä tyhjän kanssa, onpahan ohjesäännön mukainen tähystysvelvollisuus täytetty. Hytin sivulaseihin viritetyt peltilevyt estävät silmien lepuuttamisen; jotain sieltä näkyisi, ainakin lumenvaloon kurkottava puidenlatvat. Savukorsteeni suihkii kipinöitä, huurettunut rautahepo on kuin tulta sylkevä aave.”

Jatkosota

Kesäkuun lopulla 1941 Suomi oli jälleen sodassa Neuvostoliiton kanssa. Veturimiehen kesä-heinäkuun pääkirjoituksessa arveltiin, että sota Suomen kohdalta ei muodostuisi kovin pitkäaikaiseksi ja että sen lopputulos tulisi tuomaan Suomelle oikeutta. Talvisodan aikainen henki ei kuitenkaan enää heijastellut Veturimiehen kirjoituksissa, ajan velvoituksista sentään puhuttiin: ”Nyt jos koskaan on yhteinen etu asetettava monen monta piirua edelle yksityistä etua.”

Sama kurjuus mitä oli talvisodassa oli koettu, alkoi uudelleen. Rautateiden kuormitus kasvoi äärimmilleen, miehistä ja kalustosta oli huutava puute. Lisänsä ongelmiin toi takaisin vallatun Itä-Karjalan liikenteen järjestäminen. Perääntyvät neuvostoliitollaiset olivat tuhonneet mahdollisimman paljon rautateiden kalustoa ja veden ja puiden saannissa ilmeni suuria vaikeuksia.

Hyökkäysvaiheen aikana saadut sotasaaaliveturit, joita kalustopuutteen vuoksi jouduttiin pakosta käyttämään, osoittautuivat surkeiksi. ”Tatjaanat” olivat pahimpia, niiden kuljettajansuojuksena oli vain jonkinlainen ”karsina” putoamisen estämiseksi ja vähän kattoa pään päällä. Talviaikaan veturimiesten mielestä olisi varusteena pitänyt olla turkit ja eri-

koisvalmisteiset huopasaappaat, mutta sota-aikaan niiden hankkiminen oli mahdotonta. Miehet paleltuivat. Työpäivät venyivät usein yli 20-tuntiseksi ja elintarvikkeiden saanti oli sattumanvaraista.

Veturimies-lehdessä korostettiin, että osastojen on puututtava asiaan, kun veturimiesten työvuorot muodostuvat ylivoimaisen raskaiksi. ”On noudatettava ammattiyhdistysliikkeen menettelytapoja... Yksityistä kurittomuutta ja korpilakkolua ei voida puoltaa.”

Vetureiden ajokelpoisuudessa esiintyi suuria puutteita. Veturipulan vuoksi vikoja ei aina ehditty korjata, mutta havaitsemistaan vioista tuli veturimiehen silti tunnontarkasti tehdä asianmukaiset merkinnät. ”Laiminlyönteihin tässä kohdin ei ole oikeutta edes siihen vetoamalla, että ilmoitetut viat aina eivät ole tulleet asianmukaisesti autetuiksi ennen veturin uudelle matkalle lähtöä.”

Sodan pitkittyessä moraalikäsitketykset höltyivät. Vuoden 1943 helmikuussa VR:n pääjohtaja Roos vetosi henkilökuntaan, että näpistelyt ja varkaudet on saatava rautateillä loppumaan.

Alkoholin käyttö lisääntyi, myös työmaajuopottelu, varsinkin takaisin vallatuilla alueilla Itä-Karjalassa missä oli paljon komennusmiehiä. Veturimieheissä korostettiin, että jokainen vastuuntuntoinen veturimies pitää välttämättömyytenä ehdottomasti pidättäytyä alkoholin käytöstä ainakin virantoimituksen edellä ja sen aikana. Raitista elämäntapaa on hyvä noudattaa - aina.

Myös junaturvallisuussäännössä alkoi ilmetä ”jousto”, onnettomuudet lisääntyivät. Sota-aikainen pimennys ja vilkas liikenne lisäsivät onnettomuusriskiä. Myös nuorten, nopeasti ajamaan päässeiden, kuljettajien ammattipätevyys asetettiin kyseenalaiseksi. Veturimiehet vetosivat vaunujen huonoihin jarruihin ja riittämättömiin opastevaloihin, myös pitkät työvuorot aiheuttivat valppauden herpaantumista.

Rauha solmittiin syyskuussa 1944. Jatkosodan aikana onnettomuuksissa sai surmansa 10 veturimiestä. Rintamatehtävissä ja virantoimituksessa menehtyi 70 veturimiestä, suurin osa nuoria rintamalle joutuneita miehiä.

TEKNINEN MURROS

Motorisointi (laatikkojuttu)

Viisikymmentäluvun lopulla Ilmari lähenteli jo viittäkymmentä, kuljettajakurssistakin oli jo parikymmentävuotta aikaa. Höyryveturi oli tuttu peli, muutkin kuin hän itse pitivät hyvänä kuljettajana. Nyt oli kuitenkin tullut muttia matkaan, Lokomo ja Valmet työnsivät raskaita dieselveitureita, ”Huruja” tehtaistaan. Kaikkiaan niitä tilattiin rautateille 42 kappaletta.

Kaikille tarkoitettu peruskoulutus oli jo alkanut ja jo vuosia moottorikalustoa ajaneet dieselveiturimiehet kulkivat rinta pystyssä eivätkä muusta keskenään puhuneetkaan. Olipa joku ammattiinsa erityisen tyytyväinen pistänyt kotioveensa, nimensä yhteyteen lisäyksen: kiitojunankuljettaja. Ilmari ei ollut kiirehtinyt koulutukseen, hänellä ei ollut edes vene-moottoria, autosta puhumatakaan, ensimmäiset miehet nimittäin oli valittu koulutukseen moottorituntemuksen perusteella. Bensa- ja dieselmoottorin erokin tuntui epämääräiseltä vaikka Ilmari oli kirjastosta vaivihkaa moottorikirjoja käynytkin lainaamassa ja niitä lueskellut.

Eihän se niin kauheaa ollut, alusta lähdettiin ja dieselmoottorin esikammiot, suoraruiskutukset ja puristukset tulivat tutuiksi. Moottoreiden peruskoulutusjakson jälkeen mentiin itse veturiin. Ei se Ilmarista veturilta ensi alkuun tuntunut, hajukin oli aivan vieras ja laitteet näyttivät kovin monimutkaisilta. Oli putkia ja kontaktoreita, elektropneumaattisia venttiileitä ja pumppuja. ”Mitä hemmettiä niille tekisi jos rikki menisivät”, hän mietti.

Sähkökaaviot käytiin tarkkaan läpi ja jonkinlainen järkyhteys asioiden välillä alkoi pikkuhiljaa muodostua. Kotona piti kuitenkin opiskella paljon ennen kuin asiat valkenivat, mutta oli kunniakysymys, että pääsi matkaneuvojan tentistä läpi ja sai kortin. ”Hurussa” (Dr 12) oli turboahtimella varustettu 16 sylinterinen dieselmoottori, joka pyöritti päägeneraattoria, joka kehitti sähkövirtaa ratamoottoreille, jotka taas pistivät pyörät pyörimään. Tuulettimet piti muistaa laittaa päälle ennen kuin lähdettiin liikkeelle, ”muutoin sähkömoottorit kuumenevat liikaa ja palavat”, oli opetuskuljettaja neuvonut ja painottanut asian tärkeyttä. Punaiset valot ajopöydästä piti ennen lähtöä saada pimeäksi. Suunta käännettiin pienestä kahvasta, ei tarvinnut veivata niin kuin höyryveturissa. Ja käynnistys, kaikki vivut piti olla kohdallaan ja sitten vedettiin taas kahvasta, kierroksia piti seurata, että nousivat määrälukuun ennen kuin sai kahvasta hellittää.

Ajoharjoittelu oli vähän liiankin jännää, vanhan kuljettajan piti turvautua toisen, ehkä nuoremman, opetukseen. Tehot laitettiin päälle rauhallisesti ratista kääntämällä. Ampeerimittareiden viisareita piti seurata tarkkaan, että lyökö ympäri, toinen käsi hiekoitusnapilla. Jarrulaitekin oli vieras, vanha tuttu Westinghouse oli vaihtunut Knorriin. Ohut metallinen kahva vaihtunut mustaan, tukevaan muoviin. Westinghousella jarrutettiin korvakuulolla, nyt piti tunnustella rasteja, joiden mukaan jarrutuksen voimakkuutta säädeltiin.

Lähtihän se huru liikkeelle ja veti perässään suuremman junan kuin höyryveturi. Ensimmäinen reissu jännitti, päällimmäisenä pelko, että jos jotain tapahtuisi, niin osaisiko toimia oikein. Koneapulainen oli onneksi ollut jo enemmän dieselissä. Koneapulaisen työ oli helpottunut vielä enemmän kuin kuljettajan, nuori mies sanoikin, että on kuin lomalla olisi. Koneapulaisen istuin näytti tosin kehnolta, kuin laudanpätkä saranoitu seinään, mutta hyvinhän tuo näytti ainakin

näin alkuun kelpaavan. Lähtiessä koneapulainen heitti lenkin ja alkoi keittää kahvia. Sekin oli uutta, ei tarvinnut enää kahvipulloa. Se oli höyryveturissa ollut aina ensimmäinen tehtävä - pistää kahvipullo lämpiämään. Nyt sai keittää tuoreen kahvin sähköpönnussa.

Ajo sujui hyvin, maasto oli niin tuttua, että Ilmari unissaankin sen osasi. Se helpotti dieselilläkin ajoa, tiesi pistää tehot päälle oikeissa kohdissa, ei tullut turhia hidastuksia.

Haalareitakaan ei tarvinnut, paikat olivat vielä puhtaita, eivätkä varmasti niin likaisiksi tulleetkaan kuin höyryveturin hiilenpölyssä. Tiiviiltä tuntui hyttikin, ei käynyt sellainen veto kuin höyryveturissa ja melukin tuntui vaimeammalta. Äänetkin olivat muuttuneet, eri kuulunut höyryn pihinöitä, lapion ääntä kun lämmittäjä otti hiiliä, suuluukun kolahtelua eikä höyryveturin aina vaihtelevaa rytkyttävää menoääntä, tohinaa ja kohinaa. Kaikki oli lähes yhtä tasaista moottorin syvää murinaa.

Sen Ilmari huomasi alkujännityksen mentyä ohi, että pitkillä yöreissuilla dieseleissä alkoi herkemmin nukkua kuin höyryissä. Työ oli käynyt monotonisemmaksi, tekemisen puutteessa tarkkaavaisuus alkoi kärsiä. Vielä pahemmin näkyi olevan koneapulaisen puolella. Pitemmän päälle tulos olikin se, varsinkin vakikaverin kanssa, että reissut ajettiin puoliiksi.

Uutuuden viehätyksen jälkeen myös huonot puolet alkoivat tulla selvästi esille, ei hytti niin tiivis ollutkaan, ikkunoista ja ovista kävi talvella ankara veto. Lämpöpatteri ei riittänyt lämmittämään hyttiä ja kylmä alkoi hytisyttää paikallaan istuvaa miestä. Kesällä hytit olivat tukahduttavan kuumia ja kun ikkunoita oli pakko pitää ajonkin aikana auki, veto kävi sietämättömäksi. Kuljettajan istuin, lämmittäjän istuimesta puhumatakaan, osoittautui pitemmän päälle täysin epäonnistuneeksi, meni vuosia ennen kuin parannuksia alkoi tapahtua, koneapulaisen istuimen osalta ei koskaan. Myös melu osoittautui alkuinnostuksen jälkeen niin suureksi, että monet alkoivat käyttää korvatulppia.

Huruilla ajettiin 80-luvun lopulle, mutta silloin Ilmari oli ollut jo kauan eläkkeellä ja muisteli, että kyllä ne hurut olivat hyviä vetureita.

Veturimiesten työnkuvaan voimakkaasti vaikuttanut vetokaluston motorisointi alkoi rautateillä 1950-luvun alkupuolella. Muutamia moottorivaunuja ja piendieselvetureita oli rautateillä käytössä jo ennen sotia, mutta vasta 1950 luvun alun moottorijuna- ja -veturitalukset alkoivat merkittävämmän vaikuttaa veturimiesten työhön. Moottorikaluston miehityskysymys nousi voimakkaasti esiin ja vuonna 1952 tilattujen lättähattujen miehityksestä nousi jupakka, joka tulehdutti Veturimiesten liiton, rautatiehallituksen ja Rautatieläisten liiton välejä vuosikausiksi.

Vuonna 1949 Valtionrautatiet tilasi Valmetilta 10 kappaletta Dm 3 ja 10 kappaletta Dm 4 -sarjan moottorivaunuja.

Vaunut valmistuivat vuosina 1952 ja 1953. Vuonna 1954 tulivat liikenteeseen myös kiskoautot eli lätät. Moottorivaunujen kuljettajien tarve oli ollut tähän asti vähäistä ja kuljettajat olivat saaneet vain ns. pikakoulutuksen, heiltä oli myös edellytetty oma-aloitteisesti hankittua moottorituntemusta. Veturimiesten työhön moottorikalusto toi huomattavaa helpotusta, mutta samalla myös uhkan. Veturimiesten liiton mukaan veturimiesten pätevyysvaatimuksia pyrittiin madaltamaan ja viemään näin pohja myös palkkavaatimuksilta.

Rautatiet olivat kilpailutilanteessa kasvavan maantieliikenteen kanssa ja kustannuksia pyrittiin alentamaan. Rautatiehallitus ryhtyi vuoden 1952 lopulla ajamaan ratkaisua, jonka mukaan kiskoautonkuljettajat koulutettaisiin liikenneosaston henkilökunnasta, asema- ja junamiehistä. Tarkoituksena oli painaa kiskoautonkuljettajien palkat kolme-neljä palkkaluokkaa alemmaksi kuin höyryveturin kuljettajien.

Rautatiehallitus asetti toimikunnan laatimaan ehdotusta kiskoautojen miehittämisestä. Mietinnön mukaan kiskoautojen kuljettajilta ei pitänyt vaatia veturinkuljettajan pätevyyttä. Sen sijaan heillä piti olla moottorituntemusta ja kuorma-auton ajokortti.

Rautatiehallituksen kanta syvensi jo ennestään veturimiesten ja keskusviraston huonoja välejä. Samalla syntyi katkera riita Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton välille, koska Rautatieläisten liitto asetui innokkaasti toimikunnan kannalle.

Veturimies-lehdessä kuljettajakysymykseen otettiin kantaa mm. heinäkuussa 1953 Move-dieselveturia esittelevässä kirjoituksessa: ”Veturimiesten voimakas ammatillinen järjestäytyneisyys sekä kyky seistä tehtyjen päätösten takana ovat jo pidemmän aikaa herättäneet määrättyissä piireissä tietynlaista närkästystä. Moottoriveturiin kuljettajakysymys on jälleen saanut toivelaineet veturimiesten järjestövoiman kaventamisesta myrskyämään. Onpa jopa mainittu linja-autonkuljettajien muutaman viikon koulutuksen jälkeen olevan pätevämpiä tähän toimeen kuin veturimiesten vastaavasti koulutettuina.(!)”

Veturimiesten liiton mielestä kiskoautojen kuljettajat oli koulutettava veturinkuljettajakurssien kautta ja lisättävä koulutusohjelmaan moottorikoulutusta.

Keväällä 1954 rautatieopiston johtaja kuulutti rautatiehallituksen määräyksestä kiskoautonkuljettajien koulutuksesta, siihen vastasi 127 hakijaa, joista kolme veturinkuljettajaa ja 14 veturilämmittäjää. Hakuaikaa jatkettiin ja veturimiehiä ilmoitettiin kuutisenkymmentä lisää.

Psykoteknillisiin kokeisiin kutsuttiin 51 hakijaa, 78 veturimieshakijaa otettiin huomioon aikaisempien koetulosten perusteella. Näistä 60 hakijaa kutsuttiin alustaviin kokeisiin ja heistä koulutukseen hyväksyttiin 5 liikenneosastolaista ja 15 veturinkuljettajatutkinnon suorittanutta veturimiestä. Koulutus ei kuitenkaan päässyt alkamaan, sillä veturimiesten liitto uhkasi pistää pyörät seisomaan, jos koulutus aloitettaisiin.

Veturimiesten liiton jyrkän vastustuksen vuoksi rautatiehallitus asetti toukokuussa 1954 uuden toimikunnan selvittämään vetokaluston miehitystä. Siihen nimettiin myös Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton puheenjohtajat. Selvityksen ajan kiskoautojen kuljettajina tuli käyttää vain veturinkuljettajia.

Toimikunnan työskentely kesti yli puolitoista vuotta, se kokosi eri Euroopan maista laajan vertailevan aineiston moottorikaluston kuljettajien koulutuksesta.

Toimikunnan ehdotus oli Veturimiesten liiton kannan mukainen. Kiskoautot oli sen mukaan jätettävä veturimiesten ajettaviksi. Päätös varmisti osaltaan veturimiesammattin tulevaisuutta ja tasoa.

Dieselvetureiden määrä kasvoi nopeasti ja niiden miehitykseen sisältyi vastaavanlaisia ongelmia kuin kiskoautoihin. Esiin nousi kysymys yksinajosta, missä määrin ja millaisissa töissä oli mahdollista miehittää moottorivetureita yhdellä miehellä.

Veturimiesten liitto pyrki estämään yksinajon laajenemisen. Ongelman ratkaisu pitkittyi ja monimutkaistui sitä mukaa, kun motorisointi ja myöhemmin sähköistys eteni.

VAIKUTUSKEINOT

Veturimiesten liitto ay-liikkeen osana

Veturimiesten liiton kuuluminen eri keskusjärjestöihin ei läheskään aina ole ollut itsestäänselvyys. Suuret yhteiskunnalliset muutokset ovat vaikuttaneet kokonaisuudessaan ammattiyhdistystoimintaan ja sen toiminnan kehitykseen, samoin ne ovat heijastelleet myös Veturimiesten liittoon.

Vuonna 1917 puhjennut Venäjän vallankumous horjutti koko yhteiskuntarakennetta. Venäläisen virkavallan painostus lakkasi ja ihmiset valtasi vapauttava, kuohahteleva toiminnan halu. Palkkatyöläiset suorastaan ryntäsivät liittymään järjestöihinsä. Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistykseen liittyi vuoden kuluessa noin tuhat uutta jäsentä.

Huhtikuussa pidetylle ylimääräiselle edustajakokoukselle esitettiin yhdistyksen liittymistä SAK:n edeltäjään Suomen Ammattijärjestöön. Monet vanhemmat ja eri puolueisiin kuuluvat veturimiehet olivat kovin epäilevällä kannalla. Tiedossa oli kuitenkin, että Suomen Rautatieläisten Liitto kalasteli nuorempia veturimiehiä jäsenikseen, pitäen syöttinään juuri Ammattijärjestön jäsenyyttä, jota nuoremmat veturimiehet enimmäkseen kannattivat. Tämän huomioon ottaen ja haluten säilyttää veturimiehistön yhtenäisyyden, asettuivat monet, alkuaan vastustavalla kannalla olleetkin, kannattamaan ehdotusta.

Porvarillista leimaa kantava Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys, SKLY, liittyi työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen Suomen Ammattijärjestöön 1917 huhtikuussa pidetyssä ylimääräisessä edustajakokouksessa. Yhteistyö ei kestänyt kauan, sillä nimeltään Suomen Veturimiesten Liitoksi muutettu SVML lakkautettiin keskeisen poliittisen toimintansa vuoksi kansalaissodan jälkiselvittelyissä 1918.

Kun Suomen Veturimiesyhdistys 1920 merkittiin yhdistysrekisteriin, se ei houkutteluista huolimatta liittynyt SAJ:hin, jonka vuosikertomuksessa todettiin, että Veturimiesyhdistys oli jäänyt "täysin porvarilliselle kannalle, sulloen sisäänsä suojeluskuntalaiset ynnä muut".

Vuonna 1922 perustetun Suomen Valtionvirkailijain Keskusliiton (SVK) kanssa veturimiesyhdistyksellä oli palkkapolitiittista yhteistyötä, mutta sen pitemmälle yhteistyö ei edennyt.

Veturimiesten sosiaalisen aseman muutokset, palkkavaatimukset ja Tammikuun kihlaus olivat perusteina, että syksyllä 1942 Veturimiesyhdistys järjesti jäsenäänestyksen SAK:hon liittymisestä. Liittymisen kannalla oli 84 prosenttia äänestäneistä. Virallisesti Suomen Veturimiesyhdistys liittyi Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliittoon vuoden 1943 alusta. Syyskuussa 1946 SAK:laiset viranhaltijajärjestöt perustivat Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön VY:n ja sen perustavassa kokouksessa siihen liittyi myös Veturimiesyhdistys. Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö perustettiin SAK:n apuelimeksi, valtion palveluksessa olevien "federaatioksi", jonka varsinainen keskusjärjestö oli SAK. Veturimiesyhdistyksen nimi muutettiin seuraavana vuonna uudelleen Suomen Veturimiesten Liitoksi.

Poliittiset myrskyt heiluttivat SAK:ta ja sen myötä myös sen liittoja 1950 -luvun loppuvuosina ja vielä 1960 -luvun alkupuolellakin. Jäsenäänestys SAK:sta eroamisesta järjestettiin Veturimiesten liitossa elokuussa 1960. Tulos äänestäneistä oli 71 % SAK:sta eroamisen puolesta. VY:n jäseneksi Veturimiesten liitto kuitenkin jäi.

VY:läisten liittojen SAK:sta eroamisen myötä VY:n asema muuttui "olemattomaksi" ja vuonna 1961 perustettiin uusi VY. Sen asema hajaantuneessa ay-kentässä jäi hämäräksi. Se jäi riitelevien keskusjärjestöjen SAK:n ja vuonna 1960 perustetun SAJ:n välimaastoon. Aatteellisesti VY luettiin SAK:n "kilpailevaksi" järjestöksi perustettuun SAJ:hin, joka edusti lähinnä sosiaalidemokraatteja.

Kun sosialidemokraattien tuki SAJ:lle 1960 luvun puolivälissä alkoi vähetä ja ay-liikkeen poliittista yhtenäisyyttä todella haettiin, SAJ:n perustus murtui.

"Uusi" SAK, jonka poliittiset kaksoismiehitykset ovat säilyneet näihin päiviin saakka, perustettiin 17.6.1969. Saman vuoden joulukuussa, perustettiin VY:n seuraaja, Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestö VTY, sen puheenjohtajaksi valittiin Veturimiesten liiton puheenjohtaja Pekka Oivio. VTY sai SAK:ssa näkyvän ja tärkeän aseman.

Veturimiesten tyytymättömyys VTY:n toimintaan kuitenkin kasvoi vuosien mittaan. He katsoivat, että veturimiesten ääni ei kuulunut riittävästi ja ammattikunnan erityiskysymykset jäivät huomiotta. Veturimiesten liitossa nähtiin, että VTY oli suodattimena veturimiesten vaatimuksille. Kenties taas myös omiin voimiin luottamus kasvoi.

VETURIMIESTEN LAKOT

Tuttua tekstiä lehdissä varsinkin 1940- ja 1950-luvuilla: Veturimiesten liitto jätti lakkovaroituksen ja uhkaa työtaistelulla. Radoilla oli äkisti hiljaista, höyryveturit huokuivat vain talleissa ja savusivat varikkojen seisontaraiteilla. Veturimiesten ay-toiminnan kehityksessä oli meneillään taistellen -kausi. Anoen -vuosikymmenet olivat takanapäin.

Palkka tehtävän mukaan 1940

Ensimmäinen veturimiesten yksin toteuttama työtaistelu oli virkaatekevien kuljettajien lakko syksyllä 1940. Sitä edeltäneen vuosikymmenen loppuvuosina valtion "palkollisjärjestöt" olivat tiuhentaneet anomusten kirjoittamista. Järjestöjen edustajat tulivat tutuiksi vierailuistaan eduskunnassa ja ministereiden luona. Muutospaineet kasvoivat eritoten VML:n sisällä. Oppositiomiehet kirjoittivatkin johdolle: "On luovuttava turhiksi havaituista anomusten jättämisistä ja negatiivisia tuloksia antavista kumarrusretkistä".

Patoutunut tyytymättömyys purkautui välirauhan aikana. Tällöin veturimiehet myös havahtuivat huomaamaan voiman, joka heillä oli ainutlaatuisen korkeassa -yli 90 prosentin- järjestäytymisessä. Jyrkkien otteiden pontimeksi muodostui virkaatekevien kuljettajien asema. Vt-kuljettajien määrä oli kasvanut tuntuvasti. Yhdistyksen vaatimaa periaatetta, jonka mukaan palkka oli maksettava tehtävän eikä virkanimityksen mukaan, ei ollut toteutettu. Lisäksi olemassaolevia säännöksiä kierrettiin, lämmittäjä voitiin palauttaa kuljettajan tehtävistä lämmittäjäksi juuri ennen määräajan umpeutumista. Tällöin kuljettajakaudestakin maksettiin vain lämmittäjän palkkaus. Sairas- ja virkaloman sijaiset eivät koskaan saaneet kuljettajan peruspalkkaa.

Helsingin osasto ilmoitti suoraan, että se kieltää lämmittäjiä hoitamasta kuljettajan tehtäviä, ellei parannusta tule. Vaikka liiton johto ensin nikottelikin yksittäisen osaston omapäisyyttä, kyselyssä osastojen enemmistö kannatti helsinkiläisten päätöstä sellaisenaan. Rautatiehallitus vastusti ministeriölle antamassaan lausunnossa uudistuksia. Kun ratkaisua ei löytynyt vt-kuljettajien lakko alkoi 25.10. Lakkoa kesti 16 päivää. Valtiotyönantaja joutui lopulta taipumaan, sillä jo 300 kuljettajan vajuus koetteli raskaasti rautateiden kestokykyä.

Lakon lopputulos heijastui koko valtiorhallinnon käytäntöön, toteutui periaate "palkka tehtävän mukaan".

Kovia puheita puolin ja toisin 1941

Työtaistelujen aikaisista osapuolten lausunnoista ja tekemisten arvioinneista ei useinkaan tyyliipisteitä heru. Tuolla kerralla työnantajapuoli pyrki leimaamaan lakon yhteiskunnanvastaiseksi ja jopa rikolliseksi. Rautatiehallituksen lainopillinen toimisto järjesti kuulusteluja, jossa lakkoon ryhtyneitä uhattiin kovilla rangaistuksilla. Helsingistä kävi kaikilla varikoilla lainoppineita kuulustelijoita tiedustelemassa, kuka on yllyttäjä, mutta eihän sellaista varsinaisesti ollut. Ei auttanut myöskään uhkailu vankeudella ja virasta erottamisella. Väitettiin myös, että lakko oli luonteeltaan poliittinen, että se oli osa välirauhan aikana esiintynyttä kommunistista nakerrustyötä.

Lakon nostattama kohu ja uhkaukset hirvittivät aluksi veturimiehiä, mutta pelko tasaantui ja pysyttiin lujina.

Palkkatyytymättömyys näytti johtavan Veturimiesyhdistyksen olemassaolonsa suurimpaan voimainponnistukseen jo heti 1941, mutta viikko vuosikokouksessa ilmaistun työtaistelu-uhan jälkeen alkoi jatkosota. Se kariutti ilman muuta palkkaliikkeen; työtaistelun valmisteluista luovuttiin.

Lakkouhkauskertoja kertyi sotien jäätyä taakse tiuhenevaan tahtiin. Esimerkkinä aikajakso 14.3.1945-30.4.1946, jolloin vajaan 14 kuukauden aikana Veturimiesten liitto suoritti kolme jäsenäänestystä, koolla oli viisi ylimääräistä edustajakokousta, yksi lisätyn keskustoimikunnan kokous, viisi lakkotoimikunnan palaveria, 18 keskustoimikunnan ja 28 työvaliokunnan tai lisätyn työvaliokunnan kokousta. Siltä ajalta esimerkki seuraavassa luvussa.

Lakkouhka ja välirauhasopimus 1945

Veturimiesten palkkatyytymättömyys alkoi purkautua yli äyräiden jo vuoden 1945 alussa. Veturimiesyhdistys oli esittänyt maan hallitukselle, että veturimiesten palkkoja korotettaisiin kuudella palkkaluokalla. Hallituksen lupaus jäi noin puoleen pyydetystä. Toimitetussa jäsenäänestyksessä vain neljä prosenttia oli valmiita luopumaan vaatimuksesta. Tilanne laukesi väliaikaisesti kun hallitus huhtikuussa päätti korottaa veturimiesten palkkoja markkamääräisesti lähes yhdistyksen vaatimuksen mukaisesti.

Inflaatio söi kuitenkin korotukset nopeasti ja yksityisen teollisuuden palkkataso nousi kaiken aikaa. Kesäkuussa Veturimiesyhdistys esitti hallitukselle, että palkkaus olisi saatava ainakin samalle tasolle valtionrautateiden konepajoissa työskentelevien ammattimiesten kanssa. Virkapalkkojen yleiskorotus hyväksyttiin eduskunnassa elokuussa, mutta veturimiesten anomukseen hallitukselta ei kuulunut vastausta. Yhdistys järjesti jälleen jäsenäänestyksen elokuun lopulla, jossa vastakkain olivat tyytyminen eduskunnan yleiskorotukseen ja yhdistyksen oma vaatimus. Annetuista 2 500 äänestä vain 70 olisi tyytynyt yleiskorotukseen.

Veturimiesyhdistys sai nyt kitkeriä varoituksia SAK:n taholta, yksi liitto ei saisi poiketa yhtenäiseltä linjalta. Ylimääräisessä edustajakokouksessa mukana ollut valtiovaraministeri Ralf Törngren lupasi lisäkorotuksia, mutta korotuksen suuruus ei vastannut yhdistyksen vaatimuksia.

Syyskuun alkupuolella järjestettiin taas jäsenäänestys, nyt hallituksen uudesta esityksestä vastaan yhdistyksen vaatimus. 92 prosenttia äänestäneistä hylkäsi hallituksen tarjouksen. Edessä oli taas ylimääräinen edustajakokous syyskuun 18. päivänä. Se esitti uhkavaatimuksen, että ellei yhdistyksen vaatimuksiin suostuta, niin työt loppuvat kaikilla varikoilla 1. päivänä lokakuuta 1945 klo 0.00.

SAK:n välitysehdotuksen, jonka takana oli myös maan hallitus, jälkeen syyskuun 29. päivänä kokoontui ylimääräinen edustajakokous päättämään jatkotoimista. Keskustoimikunta oli jo ennen kokousta päättänyt kieltäytyä johtamasta mahdollisesti syntyvää ja SAK:n jyrkästi tuomitsemaa lakkoo vedoten siihen, ettei yhdistys saanut sääntöjen mukaan aloittaa lakkoo ilman SAK:n lupaa. Ylimääräinen edustajakokous hylkäsi keskustoimikunnan esityksen äänin 64-16 ja piti aiemmin esittämänsä uhkavaatimuksen voimassa. Keskustoimikunnan vetäytyttyä syrjään perustettiin 10-jäseninen lakkotoimikunta johtamaan lakkoo.

Maan hallituksessaan ei oltu toimettomana, valtioneuvosto oli samana päivänä 29.9. päättänyt kutsua asevelvollisuusikässä olevat veturinkuljettajat asevelvollisuuslain nojalla ja vanhemmat työpalveluslain nojalla palvelukseen.

Silloinen pääministeri J.K. Paasikivi suomii päiväkirjassaan veturimiehiä jyrkin sanoin:

”30.9. Veturimiesten lakko on masentava. (Samoin virkamiesten lakkouhkailut.) Maan asema on sellainen, että ainoastaan kaikkien yhteisvoimilla voidaan toivoa jollakin tavalla pelastuvamme. Kaikkien pitäisi tukea ja avustaa hallitusta, joka ponnistaa voimansa viimeiseen asti maan viemiseksi nykyisistä äärettömistä vaikeuksista. Ja tällaisella hetkellä ja tällaisissa oloissa veturimiehet (4 800) tekevät lakon. Se on sellaista epäisänmaallisuutta ja yhteisen edun huomioon ottamista, jota en olisi odottanut. Se osoittaa tavatonta alkukantaisuutta ja asioiden ymmärtämättömyyttä. Meidän kansamme ei näy olevan vielä kehittynyt demokratiaan.”

Saman päivän (30.9.) valtioneuvoston (yksityisessä, 10 jäsentä) istunnossa pohdittiin lakon siirtämistä kuukaudella. Pohdinnan loppupäätelmäksi tuli, että se voitaisiin tulkita hallituksen heikkoudeksi ja että jos veturimiesten palkkoja nostetaan niin niitä on nostettava kaikille rautatiemiehille. ”Hallituksen on pysyttävä lujana.” totesi 2. valtiovaraministeri, puolustusministerin sijainen Onni Hiltunen.

Puolustusministeriön asiantuntija kertoi hallitukselle puolustusministeriön hoitaneen käskyt veturimiehille astua heti palvelukseen suorittamaan rautatiepalvelusta.

Rautatiehallituksen pääjohtaja Roos kertoi, että miehiä oli sadoittain ilmoittautunut palvelukseen ja että liikenne voidaan huomenna (1.10.) suurin piirtein pitää käynnissä.

Sisäministeri Leino: ”Koskeekohan asia valvontakomissiota resp. välirauhasopimusta, kun kutsutaan sotapalvelukseen lisää miehiä?” Asiasta kerrottiin tiedotetun valvontakomissiolle.

Asiasta oli tiedotettu valvontakomissiolle vasta klo 6 i.p. ja kun Paasikivi tuli illalla kotiin klo 7.15, hänelle soitettiin, että kenraali Tokarjev ei hyväksy, että sotilaallisia toimenpiteitä s.o. että veturimiehet kutsutaan ylimääräiseen palvelukseen. Paasikivi soitti hotelli Torniin ja pyysi päästä kenraalieversti Zdanovin puheille. Zdanov otti Paasikiven vastaan kello 9 illalla. Paasikivi selitti, että veturimiehet kutsutaan tekemään samaa työtä kuin mitä he muutenkin tekevät ja että kysymys on vain muodollisesta toimenpiteestä.

Pitkän keskustelun jälkeen kenraali Tokarjev esitti kantanaan, ”että kysymys oli Suomen palveluksessa olevan armeijan lisäämisestä yli 3 000 miehellä. Toimenpide tiesi myös Suomen rautatielaitoksen asettamista sotakannalle. Se oli vastoin välirauhasopimusta.”

Paasikivi perusteli rautateiden käynnissä pitämisen välttämättömyyttä Suomen taloudellisen ja yhteiskuntaelämän kannalta. Veturimiesten palkka-asia taas oli yhteydessä taloudellisen elämän vakiinnuttamisen kanssa. Hän esitti että armeijan palveluksesta päästettäisiin pois vastaava määrä sotilaita.

Valvontakomission edustajat Zdanov, Tokarjev ja Savonenkov halusivat neuvotella asiasta ja Paasikivi siirtyi toiseen huoneeseen odottamaan. Neuvottelun tuloksena Zdanov ilmoitti, että hänen täytyy noudattaa välirauhasopimusta ja tämä toimenpide olisi sitä vastaan. Paasikiven muistiinpanojen mukaan Zdanov oli koko ajan hyvin kohtelias ja Savonenkov saattoi Paasikiven alas katuovelle asti.

Kun veturimiesten lakkotoimikunnan edustajat olivat käyneet ilmoittamassa hallitukselle lakon alkamisesta, he olivat samalla saaneet kuulla asevelvollisuus- ja työvelvollisuuslain nojalla annetusta ylimääräiseen palvelukseen kutsusta. Pauli Kettunen kertoo tilanteen kehittymisestä veturimiesten historiikirjassa Anoen, taistellen, neuvotellen: ”Nyt veturimiesten rohkeus alkoi pettää. Sunnuntaina syyskuun 30. päivänä saapuivat Maurinkadulle ministerit Törngren ja Hiltunen sekä SAK:n edustajat vt. puheenjohtaja Rantala, II puheenjohtaja Väinö Tattari ja sihteeri Huunonen. He neuvottelivat lakkotoimikunnan kanssa useita tunteja ja lämmin sävy oli keskustelusta kaukana.” Lakkotoimikunnan mielipiteet alkoivat hajota ja lopulta se päätti äänestyksen jälkeen suostua SAK:n ehdotukseen palkkakomitean asettamisesta ja lakkopäätöksen kumoamisesta.

Paasikiven päiväkirjat:

”1.10. Lakkooasia oli menemäisillään pahasti, sillä jos lakkolaiset olisivat saaneet tietää, että valvontakomissio estää meidän toimenpiteemme, niin olisivat kenties panneet toimeen lakon, vaikka se olisi ollut epäisänmaallista.

Nyt asia meni onnellisesti. Palvelukseen kutsumisen uhka vaikutti.”

Sunnuntaityöstä lisähyvitystä 1947

Työaikalaki oli ollut valmisteilla peräti vuodesta 1936. Kun esitys vihdoin tuli eduskuntaan 1946, sen soveltamismääräyksiin liittyneistä kiistoista nousi pintaan sunnuntaityökorvaus. Vaikka se erotettiin omaksi asiakseen komiteakäsittelyyn, eduskunta totesi kesken kaiken, että sunnuntaityökorvaus olisi tulkittava sisältyväksi työaikalain alaisten virkamiesten säännölliseen kuukausipalkkaan. Toisin sanoen erityistä sunnuntaityökorvausta ei pitänyt maksaa.

Veturimiesyhdistys, jonka edustamaa ammattikuntaa sunnuntaityökysymys koski tavallista kipeämmin, kulki Valtion virkailijain Yhteisjärjestön vaatimusten kärjessä. Uhkavaatimuksen puolesta äänesti yli 97 prosenttia äänestäneistä. Kentällä olivat lakkotunnelmat korkealla ja niin junat päätettiin pysäyttää sunnuntaina 12. lokakuuta 1947. Lakko onnistui suunnitelmien mukaan, rautatieliikenne oli lakon takia täysin pysähdyksissä ensimmäisen kerran vuoden 1917 yleislakon jälkeen.

Lakkoon sisältyi periaatteellisia ongelmia tavallista enemmän, koska se kohdistui suoraan eduskuntaan. Kun asia ei eduskunnassa ehtinyt ratkaisuvaiheeseen vielä lakkoa seuranneen viikon aikana, lähinnä puhemies K. A. Fagerholm suostutteli seuraaviksi sunnuntaiksi suunniteltujen lakkojen siirtämiseen. Annettiin vihjeitä asian hoitumiseksi. Selvällä enemmistöllä eduskunta ratkaisikin 100 prosentin korvauksen saannin.

Kertausharjoituksiin eläkkeiden vuoksi 1950

Eläkelakko vuonna 1950 kesti kuusi vuorokautta, 3.-8. toukokuuta. Lakon taustat olivat etäällä. Veturimiesten liitto kiirehti moneen otteeseen vuodelta 1924 peräisin olleen virkamiesten eläkelain uudistamista. Lakiesitysten jättäminen viivästyi. Hallitus vaihtui ja eläkkeet siirtyivät Urho Kekkosen maalaisliittolaisen ministeriön huoleksi. Maalaisliiton asenteen tietäen viranhaltijajärjestöjen toiveet hupenivat.

Hallitus lupaili kyllä esitystä, jossa eläke olisi 60 prosenttia kokonaispalkasta ja lisäksi joitain verohelpotuksia, mutta esitys ei tyydyttänyt veturimiehiä.

Rautatieliikenne pysähtyi toukokuun 3. päivän vastaisena yönä 1950. Poikkeusasemassa olivat tosin suurimpien asutuskusten työläis- ja niihin verrattavat paikallisjunat, jotka olivat kulussa aamuin illoin. Myös sotakorvauskuljetukset luvattiin hoitaa sekä idän henkilöyhdysliikenne.

Jo ennakkoon Veturimiesten liitto osasi varautua hallituksen 1945 kokeilemaan - silloin tehokkaaseen keinoon - asevelvollisuuslain hyväksikäyttöön. Kutsu kävikin kertausharjoituksiin tekemään lakon alaista työtä. Veturimiehet "marssivat" varikoille, mutta kieltäytyivät nousemasta vetureihin. Kun reserviläisiä komentaneet upseerit ja aliupseerit havaitsivat miesten itsepäisyyden, eivät he yleensä viitsineet näitä pahemmin vaivatakaan. Joillakin varikoilla nuoret upseerit yrittivät innolla saada aikaan sotilaallista kuria, mutta joutuivat luovuttamaan, kun kukaan ei ollut kuulevinaan. Alkukireyden ja jännityksen lauettua tilanne oli sitten otollinen huumorin kukkimiselle.

Veturimiehet lopettivat vastavetona hallituksen reservimääräykselle senkin liikenteen, josta alun pitäen lupasivat huolehtia. Pian kävi ilmeiseksi, että hallitus oli kärsimässä kirvelevän arvovaltatappion.

Veturimieslakon kolmantena päivänä Rautatieläisten liitto tuli mukaan kuvaan ja ilmoitti ryhtyvänsä lakkoon, ellei hallitus peruuttaisi veturimiehiin kohdistettuja pakkokeinoja. Puhemies Fagerholmin sovittelutyön tuloksena lakko saatiin loppumaan 8.5. kello 22.00. Näin kuuden vuorokauden työtaistelu oli ohi. Lopulta eduskunta hyväksyi parannuksia, joiden mukaan eläke tuli olemaan 66 prosenttia peruspalkan, ikälisien ja keskimääräisen kalliinpaikanlisän yhteismäärästä.

Veturimiesten liiton historiassa todetaan eläkekahakan loppumainintana: "Toiminnallaan veturimiehet olivat jälleen kiillottaneet ammattikuntaisen rämäpäisyytensä sädekehää, joka pisti ulkopuolisten silmiin toisinaan liiankin kirkkaana."

Kiusallinen samettilakko 1951

Rautatiehallitus päätti kaventaa vuonna 1950 rautatieläisten vapaalippuoikeuksia säästämiseen vedoten. Tämä koski veturimiehiä sikäli, että alle 10 vuotta ajaneiden virkaatekvien (vt) kuljettajien oikeus 2. luokan lippuihin poistettiin; sijaan annettiin 3. luokan pilettejä.

Puhkesi tulehdustila, jossa arvovaltaksi sivuutti rahallisen puolen. Vt -kuljettajien oli vaikeaa istahtaa puupenkeille, kun olivat ehtineet tottua pehmeisiin, samettipäällysteisiin istuimiin. Veturimiesten liitto ja rautatiehallitus kävivät vuoden 1950 ja kevään 1951 aikana useita neuvotteluja, mutta veturimiehiä tyydyttävää tulosta ei saatu. Liitto pani toimeen vuoden 1951 alussa vt -kuljettajien keskuudessa jäsenäänestyksen. Tällöin 566 äänestäjää piti kiinni entisistä oikeuksista ja vain 77 oli valmis myöntymään heikennyksiin.

Varsinkin ay -toiminnassa kouliintuneiden mielestä lakkoon oli menty pienenuoleisesta syystä ja monet tunsivat kiusaantuneisuutta, kun huhtikuun 1. päivänä virkaatekvien kuljettajien lakko, "samettilakko" alkoi. Lakosta tuli maanlaajuinen ja se kesti kuusi vuorokautta. Lakon aihe tarjosi oivan aiheen myös lehtijuttuihin. Mm. maalaisliiton kansanedustajan, rovasti Jussi Annalan käytäväkeskustelussa esittämä lausahdus, että "ei kukaan herrasmies enää viitsi matkustaa II luokassa, kun siellä matkustaa kaikenlaisia veturinlämmittäjiä", oli herkullista kaluttavaa.

Lakon lopettamissopimuksessa rautatiehallitus lupasi muutoksen, joka oikeuttaisi vt -kuljettajat pehmeisiin istuimiin 3 vuoden palvelusajan jälkeen. Muutama päivä myöhemmin ilmeni, että rautatiehallitus oli silti korottanut rajan viiteen vuoteen. "Petosta" pohdittiin Veturimiesten liitossa, mutta katsottiin, ettei sen vuoksi voitu ryhtyä uuteen lakkoon.

Pari omavaltaista lakkoajan ylitystä 1905, 1955

Ensimmäinen valtakuntaa järjestyttävä lakko oli Suurlakko 30.10.-6.11.1905. Se puhkesi Suomen osalta Viipurissa ja levisi yli maan. Tämän yleisen lakon avulla saatiin lailliset olot palautettua maahan; mm. eduskuntaudistus pantiin alulle, yleinen ja yhtäläinen äänioikeus kajasteli...

Suomen kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli lakko-ohjekirjeessään teroittanut osastoilleen, että ainoastaan sellaisia keskustoimikunnan sähkösanomia oli toteltava, joiden alla oli nimet: Kapteeni Aleksander Kock ja T. Nikander. Kun kaikkien piti sitten lopettaa lakko, eivät Jyväskylän veturimiehet saaneet "omaa tietoa". Mitkään sähkösanomat, mitkään kehotukset eivät saaneet Jyväskylän veturimiehiä liikkeelle, niin tiukasti he pitivät kiinni oman keskustoimikunnan määräyksistä. Vasta kun yksinäinen veturi ilmaantui Haapamäen suunnalta Jyväskylän ratapihalle ilman lakkomerkkiä, uskottiin, että kapteeni Kockin jo vuorokautta aikaisemmin lähettämä lakonlopettamistieto oli tosiaan pätevä. Kun Jyväskylän veturimiehet kiittivät myöhemmin keskustoimikuntaa sen tarmokkuudesta, he vakuuttivat, että komitea voi vastedeskin luottaa veturimiesten yksimielisyyteen.

Kului viisikymmentä vuotta, kun veturimiesten lakon lopetus venähti pari tuntia yli muiden mukanaolleiden. Vaikka Veturimiesten liitto ei ollutkaan 1955 asiallisesti mukana Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön liittojen 11 päivän lakossa 16. maaliskuuta lähtien, Rautatieläisten liiton lakko veti veturimiehetkin automaattisesti mukaan, koska veturipalvelus oli mahdotonta. Jotta lakon lopputulos ei muodostuisi veturimiehiä "loukkaavaksi", päätti VML varmistaa, että luvutut palkankorotukset kohdistuisivat myös veturimiehiin. Vaatimusta liitto tehosti lakkouhalla. Vakuus saatiinkin, mutta kiireistä palkkaministeri Veikko Vennamo tavoiteltaessa vierähti aikaa niin, että veturimiehet olivat ns. omissa lakossaan pari tuntia Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön lakon päättymisen jälkeen.

Kaksi yhteistä isoa ja oma päivä yötyön aikahyvityksen takia 1956, 1963, 1968

Veturit olivat pitkät tovit pysähdyksissä SAK:n yleislakon ajan 1.-19.3.1956 ja samoin Valtionvirkailijoiden Yhteisjärjestön noin 20 000 viranhaltijan työseisokissa 1.-28. maaliskuuta 1963. Näiden lakkojen pohjina olivat ensisijaisesti elinkustannusten ja palkkojen epäsuhde.

Veturimiesten omien asioiden lakkoluettelossa on yhden päivän merkintä vuonna 1968, jonka taustana oli aikaisemman sopimuksen romutusyritys. SVML jätti uhkavaatimuksen vuonna 1961, jossa se edellytti 42 tunnin työviikon järjestämistä siten, että jokaiselta yötyötunnilta saataisiin 15 minuutin aikahyvitys. Seuraavana vuonna maan hallitus antoikin yötyön aikahyvityksen täytäntöönpano-ohjeet, jotka vastasivat työaikalain alaisten viranhaltijain järjestöjen tavoitteita. SVML piti saavutusta suorastaan historiallisena. Kun vuosikymmenen puolivälissä ryhdyttiin toteuttamaan 40-tuntista työviikkoa, vaikein kiista tuli, kun työnantaja halusi työajan lyhentämisen hintana poistaa yötyön aikahyvityksen ja korvata sen rahalla.

Valtion ja järjestöjen neuvottelujen katkettua, päättivät rautatieläisjärjestöt lakkoketjusta. Yhden päivän lakolle suunniteltiin jatkotoimia, ellei se johtaisi tulokseen. Alkuvuoro oli 4. tammikuuta 1968 veturimiesten kontolla. Seuraavat lyhytlakot kävivät tarpeettomiksi, sillä hallitus myöntyi riittävän pitkälle lakkorintaman vaatimuksiin. Lopullinen varmuus tuli tosin vasta vaikeiden neuvottelujen jälkeen, ennen kuin 40-tuntinen työviikko eli 120-tuntinen kolmen viikon työjakso tuli rautateillä voimaan 1970 ja myös yötyön aikahyvityksen säilyminen varmistui.

Erillistoimintaa vielä syksyllä 1974

Syksyn 1974 syksyn virkaehtoratkaisussa veturimiehet eivät tyytyneet tuntipalkan laskentaperusteista syntyneeseen päätökseen. Tuntipalkkaa laskettaessa ei näet otettu huomioon virantekoraajoja; ylityökorvaukseksi ei tullut työaikalain edellyttämää 50 tai 100 prosenttia todellisesta tuntipalkasta. VML:n laskelmien mukaan ylityökorvaukset jäivät näin 20-40 prosenttia liian pieniksi.

Liitto uhkasi, että elleivät neuvottelut johtaisi tyydyttävään tulokseen, veturimiehet ryhtyisivät vuorokauden lakkoon pyhäinpäivän menoliikenteen ajaksi 31.10-1.11.

Lakkotunnelma tiivistyi lokakuun 31.päivänä. Ohjeiden mukaan kello 14 jälkeen pitkän matkan junat oli määrä peruuttaa; itse lakon tuli alkaa kello 18. Kello 14:ään mennessä ei ratkaisua syntynyt, joten junaliikenne alkoi hiljetä. Mutkikas neuvottelumenettely aiheutti, että vasta yhdeksän minuuttia ennen työtaistelun alkamishetkeä valtion työmarkkinajohtaja Jaakko Vihmola ilmoitti, että työmarkkinalaitos on päättänyt tehdä virkaehtosopimuksen Virkamiesten ja Työntekijöiden Yhteisjärjestön (VTY) ja Akavan kanssa ilman TVK-Vtä. Minuuttia vaille 18 radion uutisissa ilmoitettiin, että lakko oli peruuntunut. Liikenne oli jo suurelta osin seisahtunut ja matkustajat varautuneet lakkoon, joten 18:n jälkeiset junat kulkivat miltei tyhjinä.

Ajopelien huolto varmistettiin lakonkin aikana

Suurlakon yhteydessä jouduttiin antamaan ensimmäiset ohjeet vetureiden huollosta lakon aikana. Lakkokomitea halusi myös varmistaa, etteivät sivulliset lähde vetureilla ajamaan. Veturit tehtiin käyttökelvottomiksi esimerkiksi piilottamalla pesutulppa tai veivitatappi.

Sotien jälkeisissä työtaisteluissa päästiin työnantajan kanssa yhteisymmärrykseen vetureiden lämpimänäpidosta. Lakon pitkittyessä osa vetureista laskettiin jopa kylmilleen, samalla tietysti varmistuen, että jäätymistä estävät toimet tehtiin. Varikoilla jouduttiin ns. tallivaralla oljoita lisäämään sydäntulien, moppien, ylläpitämiseksi, kuonausten ym. huolto-

toimien takia. Kun lakkojen lopettaminen oli ilmassa, vetureita ylöslämmitettiin, polttoaine- ym. vajaukset täydennettiin, jotta liikenne taas nopeasti lähtisi rullaamaan.

2. VETURIMIESTEN LIITTO TÄNÄÄN

Laatikkojuttu

Veturimiesten liiton itsenäisyys on ollut uhattuna joskus työnantajan, joskus muiden järjestöjen, tai keskusjärjestön suunnalta. Ehkä pisimmälle viety uhka oli VTY:ssä käynnistynyt suurliittohanke. Se nousi VML:n vuoden 1977 liittokokouksen kuumaksi perunaksi.

Ruotsissa keskusjärjestö LO:on kuuluvat valtion liitot olivat muodostaneet yhteisliiton (Statsanställas Förbund, SF) vuonna 1970 ja se oli perusteena Suomen vastaavalle hankkeelle. Suurliiton avulla VTY:n toimintaa uskottiin voitavan tehostaa. VTY pyrki kehittämään teollisuusliittoperiaatteella, sillä SAK:n edustajakokouspäätökset edellyttivät, että kaikkien valtion palveluksessa olevien tuli järjestäytyä SAK:hon VTY:n kautta.

VTY:n yhteisliittokysymystä oli selvitetty jo vuodesta 1972 alkaen. VTY:n edustajakokouksessa kesäkuussa 1976 VML:n painotti, että nykyistä järjestömuotoa pitäisi kehittää ja sen toimintaa tehostaa.

Edustajakokous kuitenkin päätti, että yhteisliittotoimikunta jatkaa selvitystyötä. Selvitys laitettiin VTY:n jäsenliittojen käsittelyyn. Näin asia tuli myös veturimiesten liittokokouksen asialistalle.

Puheenvuoroista kävi selville, että yhteisliittohankeesta oli osastojen kokouksissa keskusteltu perusteellisesti ja kokousedustajilla oli selkeät evästyksiset. Niiden mukaan veturimiehet halusivat säilyttää liittonsa itsenäisenä, mutta kehittää silti VTY:n toimintaa.

Pääsihteeri Lauri J. Havia painotti puheenvuorossaan, että nyt on kyse vasta liittokohtaisesta selvittelystä ja että kaikilta VTY:n liitoilta tullaan kysymään vielä mielipide siinä vaiheessa, kun asiat etenevät pidemmälle. Tavoitteena oli, että jos kaikki menee hyvin, niin hanke voitaisiin toteuttaa vuonna 1981.

Havia perusteli näkemyksiään yhteisliiton hyvistä puolista. Hän totesi mm.:

"Niin kuin sanoin, olen verrannut näitä organisaatioita työkaluun, esimerkiksi kirveeseen ja todennut, että jos Suomen valtion palveluksessa olevat virkamiehet ja työntekijät ovat sitä mieltä, poiketen esimerkiksi ruotsalaisista veljistään, että meillä edelleenkin on tuloksellisempaa ja hyödyllisempää tehdä työtä neljällätoista vähän pienemmällä kirveellä, niin kenelle me järjestöjen palveluksessa olevat ihmiset, taikka yleensä kuka meistä on sitten sanonut ihmisille, että pitää tehdä iso kirves!"

Havian selvityksen jälkeen keskustelu käynnistyi kokouksessa uudelleen. Porin Arto Varho jatkoi puheenvuorossaan Havian aloittamaa kirvesvertailua ja totesi, että tässä keskusteltiin kirveen terävyydestä ja koosta. Kyllä pieni terävä kirves ainakin noissa vesontahommissa on kätevämpi kuin iso, se on halkaisukirves sitten se iso ja sitä voidaan käyttää muissa yhteyksissä.

Varhon repliikki kuvasi kokousedustajien yhtenäistä mielipidettä. Kokouksen päätös oli yhteisliittohankeelle kielteinen, mutta liiton hallitus velvoitettiin kuitenkin suorittamaan tutkimus yhteisliittoon liittyvistä asioista.

Veturimiesten liittokokouksen tekemällä päätöksellä oli ratkaiseva merkitys suurliittohankkeen kariutumiselle. VTY:ssä kuitenkin jatkettiin yhteisliiton selvittelyä. Vuonna 1981 VTY:n valtuusto ja hallitus lähettivät jäsenliitoille kirjeen, jossa käsiteltiin yhteisliittoon liittyviä kysymyksiä. Kirjeessä edellytettiin liittojen määrittävän kantansa kolmeen asetettuun vaihtoehtoon.

Vuoden 1981 Veturimiesten liiton liittokokous käsitteli VTY:n tekemää kyselyä. Asiasta olivat tehneet esitykset Porin ja Tampereen osastot, joissa kummassakin suhtauduttiin kielteisesti yhteisliittohankkeeseen. Liiton hallitus oli ennakkoon lähettänyt osastoille lausuntonsa, jossa todettiin mm. "Liiton hallitus katsoo, että Veturimiesten liiton vuoden 1977 liittokokouksen jälkeen ei ole tapahtunut mitään sellaista oleellista, joka edellyttäisi silloin tehdyn päätöksen muuttamista. Asiaan ei ole tullut uutta selvitystä eikä veturimiesten keskuudessa myöskään mielipiteet yhteisliittoasiassa ole muuttuneet."

Liittokokouksen muotoilema vastaus VTY:lle oli tyyli: "Veturimiesten liiton vuoden 1981 liittokokous ilmoittaa, että se kannattaa yhteisliittovalmistelujen lopettamista kokonaan". Melkein kymmenen vuotta jatkunut yhteisliittohanke lopetettiin.

Vuoden 1989 liittokokouksessa keskustelu edelleen uusista järjestörakenteista. Veturimiehiä oli jo pitkään närästännyt sopimustoiminnan jäykkyys ja päätöksenteon etäisyys. Osa arvostelusta kohdistui VTY:n toimintaan.

Karjaan osasto oli tehnyt liittokokoukselle esityksen, jossa pyydettiin selvittämään kuljetusalojen liittojen yhteistyötä ja mahdollisuutta näin parantaa Veturimiesten liiton edunvalvontaa.

Hallitus totesi esityksessään neuvottelu- ja sopimuskartelleista, että on syytä seurata tarkoin kuljetusalan järjestöllistä kehitystä. Kuljetusalan ammattiliittojen yhteistyötä on kuitenkin syytä ensi vaiheessa kehittää Kuljetusalan Ammattiliittojen Federationin eli KAF:n puitteissa.

Hallinnon kehitys — osastot pysyviä peruspilareita

Veturimiesten liiton organisaatio on säilynyt peruseriaateiltaan lähes muuttumattomana koko liiton historian ajan. Järjestötoiminnan peruspilareina ovat itsenäiset ammattiosastot. Suurimmillaan osastojen määrä oli vuosina 1955 - 1958, jolloin osastoja oli 34, tänään 27. Veturimiesten liiton jäsenmäärä oli suurimmillaan vuonna 1966, jolloin työssä olevia jäseniä oli 5 355, tänään 2300. **(päivitetään)**

Henkilöstön vähenemisestä ja useista VR:n organisaation muutoksista huolimatta on ammattiosastotoiminta pystytty säilyttämään kaikilla veturimiesten sijoituspaikkakunnilla Vainikkalaa ja Kemijärveä lukuunottamatta.

Vuonna 1969 tapahtuneen SAK:n eheytyksen jälkeen Veturimiesten liitossa siirryttiin ainakin puoliviralliseen poliittisten mandaattien käyttöön. Kymmenjäsenisestä liiton hallituksesta yksi paikka varattiin SKDL:n kannattajille. Loput yhdeksän paikkaa täyttyivät sosialidemokraateilla, tai ainakin sitä ajatussuuntaa edustavilla. Puoluepolitiikka oli siis vielä eheytyksen jälkeenkin selvästi esillä, vaikkakin asioita koetettiin hoitaa ilman hajoittavia riitoja. Poliittinen mandaattiajattelu jatkui aina 1990 -luvulle saakka. Tänään puoluepolitiikka ei näytle liiton hallituksessa enää minkäänlais- ta osaa, sillä suurin osa edustajista on puoluepoliittisesti sitoutumattomia, joskin aktiivisesti puoluepolitiikassa toimivia on myös mukana.

Mandaattiajattelu on ollut myös maantieteellistä, sillä suuremmilla varikoilla on aina ollut edustus liiton hallituksessa. Helsinki, Riihimäki, Tampere, Turku, Kouvola, Seinäjoki, Pieksämäki, Joensuu ja Oulu ovat pitäneet hallituspaikkaa lähes itsestään selvyytensä. Yksi paikka on vaihtunut ns. pikkumarikoiden välillä, tällä hetkellä edustus on Imatralta. Hallitus on vaihtunut nelivuotiskausittain maltillisesti eli korkeintaan puolet jäsenistä on vaihtunut. Yleisimmin hallituksen jäsenyys on kestänyt kaksi kautta eli kahdeksan vuotta.

Valtuuston puheenjohtajan paikka on myös usein täyttänyt maantieteellisen tasapuolisuuden vaatimusta. Varsinkin viime kausilla paikka on täytetty ns. pikkumarikoilta.

Toimintaympäristön muutos, vähänevä jäsenmäärä ja liiton talouden turvaaminen ovat vaatineet myös veturimiesten liitto-organisaatioissa muutoksia. Vuoden 1989 yhdistyslaki antoi uusia mahdollisuuksia liittomuotoisen yhdistyksen toiminnan organisoimiseen. Liittokokousinstituution lopettamisesta hallitus toi esityksen vuoden 1993 liittokokoukseen. Uudistuksen periaatteena oli, että valtuusto olisi liiton ylin päättävän elin, jonka jäsenet valittaisiin kerran neljässä vuodessa osastoissa suoritettavilla vaaleilla. Jokainen osasto olisi oikeutettu valitsemaan yhden valtuutetun, jolla olisi osaston jäsenmäärään suhteutettu äänivalta. Vaaleilla valittujen valtuutettujen ensimmäistä kokousta kutsuttaisiin valtuuston vaalikokoukseksi, jonka tehtävänä olisi suorittaa mm. henkilövalinnat vaalikokouskaudeksi.

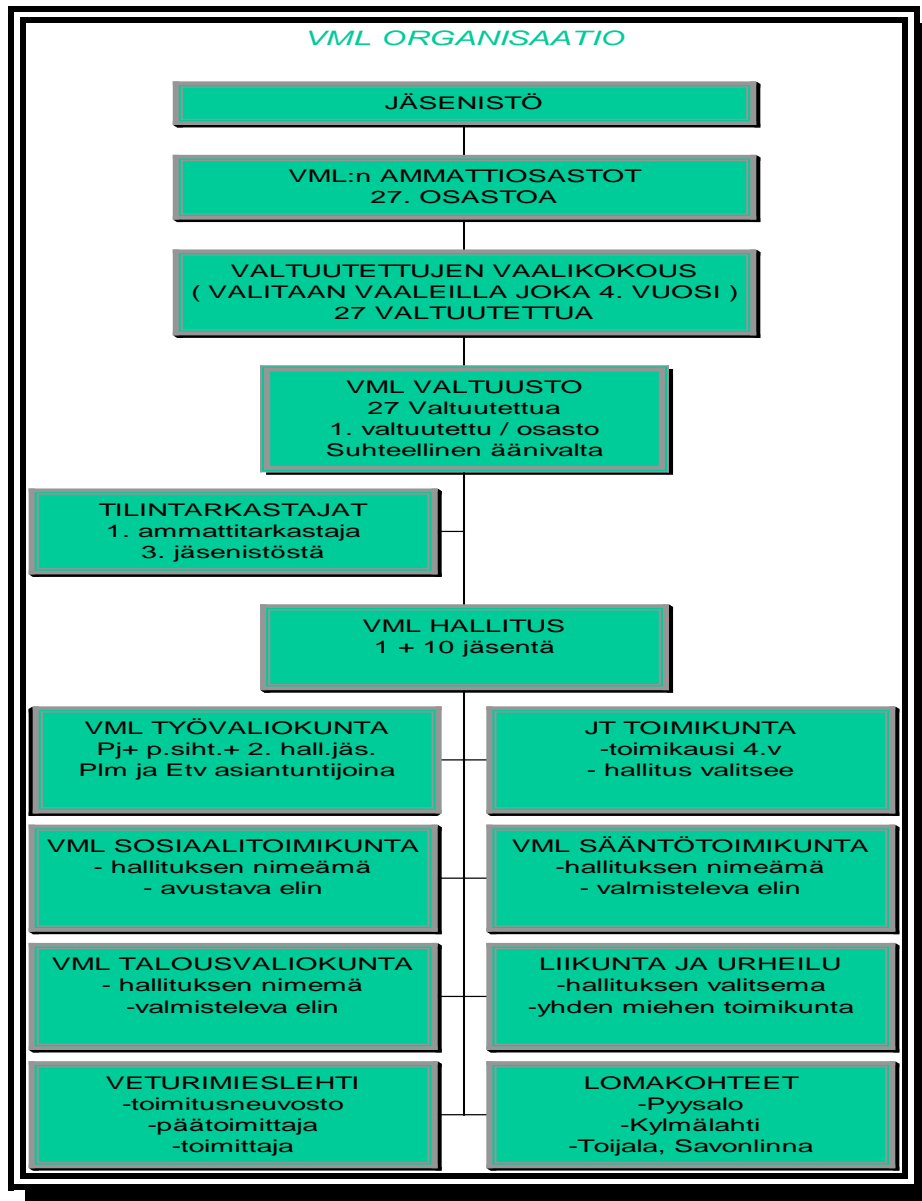
Liittokokous tarkensi valtuutetun edustuksellisuutta koskevaa esitystä siten, että valtuutetun äänimäärä määräytyy kaavalla: 100 x osaston jäsenmäärä jaettuna liiton työssä käyvien jäsenmäärällä. Tällä tarkennuksella esitys uusiksi liiton säännöiksi hyväksyttiin. Se merkitsi, että vuoden 1993 liittokokous oli viimeinen.

Vuonna 1997 osastojen valitsevat valtuutetut kokoontuivat ensimmäiseen vaalikokoukseen Tampereelle. Kokous uusit- tuine äänestysmenettelyineen sujui erinomaisesti ja osoitti toimivuutensa.

Myös veturimiesten liiton hallitus on keventänyt organisaatiotaan valiokuntien ja toimikuntien määrää vähentämällä.

Mm. palkkausvaliokunta on lakkautettu ja tehtävät siirretty työvaliokunnalle. Samoin on lakkautettu urheilu ja liikunta asioita hoitanut Nuoli-toimikunta ja korvattu yhden miehen toimikunnalla, jota tehtävää ovat hoitaneet vuosina 1993 - 1997 Jouni Toppinen ja vuodesta 1998 alkaen Yrjö Wilen. Nuoli- toimikunnan lakkautuksen perusteena oli myös se tosiasia, että sen tehtäviin aiemmin kuulunut nuorisotoiminta oli loppunut koska uusia veturimiehiä ei ollut palkattu sitten vuoden 1982.

Tällä hetkellä liiton hallinnon muutoksiin ei ole paineita.



Veturimiesten järjestöyhteydet

Järjestöyhteydet uusiksi

Yhdeksänkymmentä luvulla tapahtuneet VR:n toimintapolitiikan ja organisaation muutokset merkitsivät rajua muutostarvetta myös Veturimiesten liiton järjestöyhteyksiin sekä neuvottelu ja sopimusoikeuksiin. Merkittävin järjestöyhteyksien muutos sai alkunsa, kun VR:n muutettiin osakeyhtiöksi vuonna 1995.

Samanaikaisesti, kun liitto taisteli yhtiöhanketta vastaan, se kävi järjestö- ja sopimusoikeuskysymyksistä neuvotteluja keskusjärjestöjen kanssa. Vuoden 1994 aikana silloinen Veturimiesten liiton keskusjärjestö VTY pyrki säilyttämään asemansa muuttuvassa neuvotteluympäristössä. Veturimiesten liitossa päätettiin käyttää VR:n yhtiöittämisratkaisua hyväksi — irrottautua VTY:stä ja liittyä suoraan SAK:n jäsenyyteen. Kuljetusliittojen ”saunaseurassa” varmisteltiin, että maan suurin keskusjärjestö ottaa liiton vastaan.

Kun eduskunta päätti syksyllä 1994 muodostaa VR:stä yksityisoikeudellisen osakeyhtiön 1.7.1995 alkaen, niin se merkitsi, että veturimiehet siirtyvät samasta päivämäärästä lähtien työsopimussuhteeseen. Veturimiesten liiton hallitus päätti yhtiöittämisratkaisun jälkeen, että liiton järjestöyhteydet on järjestettävä uudelleen. Puheenjohtaja kävi neuvottelut SAK:n puheenjohtaja Ihalaisen kanssa ja tämän jälkeen toteutettiin jäsenistön pitkäaikainen toive VTY:stä eroamisesta ja liittymisestä suoraan SAK:n jäsenyyteen. Eroanomus ja jäsenhakemus lähtivät liiton toimistosta jouluaaton aattona 1994. Ero VTY:stä astui voimaan 1.7.1995 kuten myös suora jäsenyys SAK:on.

Työttömyyskassan jäsenyys

Kun Veturimiesten liiton pääsi suoraan SAK:n jäsenyyteen ja toimi tiiviissä yhteistyössä kuljetusliittojen kanssa, se avasi liitolle mahdollisuuden järjestää liiton työttömyyskassayhteydet veturimiesten työttömyysastetta vastaavaksi. Tilaisuuden tähän tarjosi Ilmailualan Unionin puheenjohtaja Rainer Hakala, hän esitti mahdollisuutta laajentaa Ilmailualan Työttömyyskassan toimintapiiriä koskemaan myös rautatiekuljetusalan veturimiehiä. Veturimiesten liiton hallitus otti tarjouksen vastaan ja antoi puheenjohtajalle ja pääsihteerille valtuudet käydä tarvittavat neuvottelut. Veturimiesten liiton valtuuston antamien valtuuksien perusteella Veturimiesten liitto erosi kollektiivisesti Valtion virkamiesten ja työntekijäin työttömyyskassasta 31.12.1995 ja liittyi sääntömuutoksella laajennettuun Ilmailu- ja rautatiekuljetusalan työttömyyskassaan 1.1.1996 alkaen.

Muutos oli liiton taloudelle merkityksellinen, liiton kassajäsenmaksu putosi oleellisesti ja vastasi nyt hyvinkin liiton työttömyyslukuja. Liiton jäsenistä työttömänä oli muutoshetken aikoihin kymmenen veturimiestä, johon verrattuna entisen kassan jäsenmaksu oli suhteettoman suuri.

Vuoden 1997 aikana uusi kassa joutui laajentamaan toimintapiiriään, kun eduskunnan säätämä, valtion apuun oikeuttavaksi kassan minimijäsenmääräksi tuli vuoden 1997 alusta 6 000 ja vuoden 1999 alusta 8000 jäsentä. Puuttuvaa määrää tulivat paikkaamaan monivaiheisten neuvottelujen jälkeen Rautatievirkamiesliitto ja Merivartijaliitto vuoden 1998 alusta.

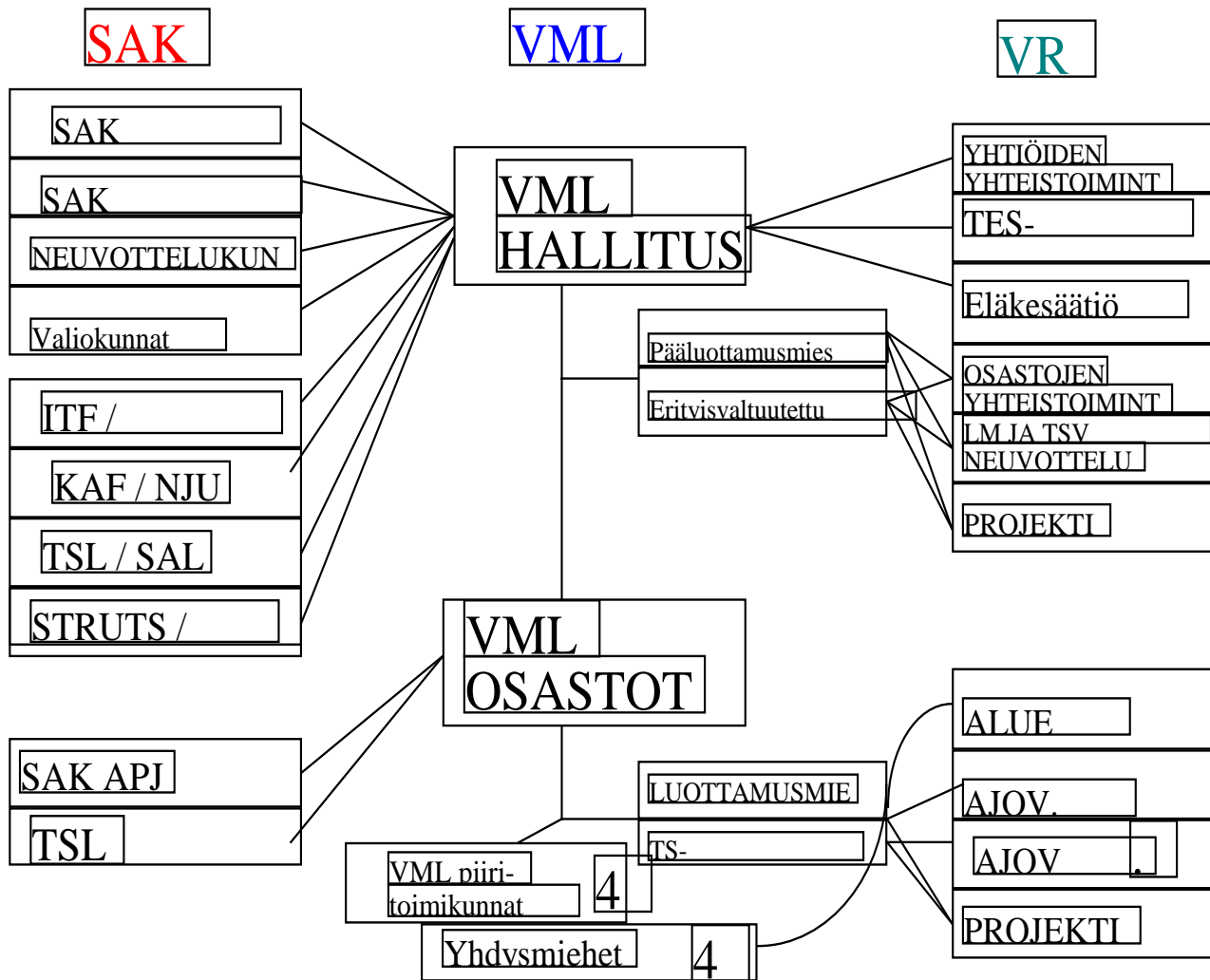
Yhteistoiminta

Muutokset keskusjärjestöyhteisissä ja työnantajan organisaatiossa edellyttivät myös liiton yhteistoimintajärjestelmien ajanmukaistamista. Veturimiesten liiton yhteistyö- ja toimintasuhteita kehitettiin VR:n muihin ammattijärjestöihin, samoin neuvotteluyhteyksiä VR:n osakeyhtiöihin. Osakeyhtiö- ja TES -maailma aiheuttivat sen, että ryhdyttiin erityisesti panostamaan kuljetusliittojen yhteistyöhön. SAK:on perustettiin keväällä 1996 SAK:n kuljetusalan neuvottelukunta, jonka jäseneksi myös Veturimiesten liitto tuli. Keskeisten kuljetusalan liittojen välillä ryhdyttiin yhteistyössä miettimään pitemmälle menevän kuljetusalan liittojen yhteistyön kehittämistä. (vrt. loppupuoli, kummassa selvitetään liitto-yhteistyöprojekti).

Kansainvälinen yhteistyö, ITF,NJU, Bryssel, veturimiesten pohjoismainen yhteistyö, Venäjä, Viro, yhteistyöky-symykset, maasta toiseen ajaminen

Kuljetusalojen yhteistyö ja miksi?

Veturimiesten liiton järjestö- ja neuvotteluyhteyksiä vuoden 1997 lopussa.



VML:n toimisto

(Kuvatekstejä)

Liiton toimiston henkilökunta

Liiton hallituksen puheenjohtaja on päätoiminen, hänet valittiin nelivuotiskaudeksi aiemmin liittokokouksessa ja vuodesta 1997 lähtien valtuuston vaalikokouksessa. Hallitus valitsee pääsihteerin sekä mahdollisia muita toimitsijoita, joiden tehtävistä ja toimenkuvista määrätään hallituksen hyväksymässä toimiston työjärjestyksessä.

Toimiston työkuvaan kirjo yltää hallituksen, työvaliokunnan ja puheenjohtajan osoittamista tehtävistä osin myös liiton toiminnan suunnitteluun. Päivänselvyyksiä ovat tietysti kaikki kirjallisen materiaalin valmistelu, muokkaus ja monistus sekä postitukset kokouksia, neuvonpitoja ja tiedotusta varten. Muuan erityispiirre on vakiintuneesti ollut liiton pääsihteerin lakimiestausta. Tämä on edesauttanut liiton myöntämän oikeusavun mutkattoman hoitamisen ja muun järjestö- ja neuvottelutoiminnassa tärkeäksi havaitun pykälänikkaroinnin oman osaamisen.

100-vuotiskauden viimeisellä neljänneksellä liiton toimiston aiemmin hoitaneita tehtäviä on osin siirtynyt luottamusmiesjärjestelmässä ja työsuojelutoiminnassa tapahtuneiden muutosten myötä vaaleilla valituille veturimiesten valtakunnalliselle pääluottamusmiehelle ja työsuojelun erityisvaltuutetulle.

Liiton henkilöstö on ollut varsin työpaikkauskollista. Tämän historian valmistuessa nykykoostumuksesta toimistosihteeristä merkonomi Marja-Riitta Mehta on tullut liiton palvelukseen marraskuussa 1971 ja Sirkka Koivula marraskuussa 1977. Pääsihteerinä Timo Tanner on ollut palkattuna joulukuun lopusta 1978 lähtien.

Aiemmista puheenjohtajista pisimmän jakson liiton johdossa on ollut Heikki Pyhälä 22 vuotta (1920-1942), pääsihteereistä A.O.Nieminen (Jaakonsalo) 16 vuotta, rahastonhoitajista Jenni Lepistö 22 vuotta ja toimitsijoista järjestösihteeri Raimo Pölönen 27 vuotta.

Yhdistykselle hankittiin oma toimistohuoneisto Maurinkatu 2:sta vuonna 1930. Siinä oltiin aina vuoteen 1956, josta muutettiin juuri valmistuneen Eerikinkatu 24:n toimistorakennuksen 7. kerrokseen. Se on edelleenkin liiton omistuksessa, mutta vuokralla. Liitto osti nykyiset toimitilansa Kaisaniemenkatu 10:stä vuonna 1991. Paikan vaihtoon vaikutti tiedossa oleva toimistoväen vähennys, mutta myös sijoitus- ja säästötoimet sekä sijainnin läheisyys jokapäiväisiin asiointikohteisiin.

Veturimies -lehti

Veturimiesten järjestötoiminnan käynnistyttyä alettiin pian kaivata omaa lehteä, koska silloinen Rautatieläisyhdistyksen Rautatie-Lehti käsitteli enimmäkseen yleisiä, kaikkia rautatieläisryhmiä koskeneita aiheita. Varsinkin ammatillisten kysymysten selvittelyä pidettiin tarpeellisena. Kun sitten Suomen Koneenkäyttäjähdistys otti vuonna 1902 yhteyttä veturimiehiin, johtivat tapaamiset päätökseen hakea lupaa yhteisen ammattilehden ulosantamiseksi.

”Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa” alkoi ilmestyä vuonna 1903. Yhteislehdestä luovuttiin vuonna 1909. Kun loka-joulukuussa oli lähdetty liikkeelle kolmella näytenumerolla, niin ensimmäinen täysi vuosikerta Veturimies -nimisenä tuli seuraavana vuonna eli 1910.

Vuoden 1914 alusta palkattiin lehdelle toimittaja, koska tehtävää ei enää katsottu veturimiehen voivan sivutoimenaan hoitaa. Niin jatkettiin Karl Mannelinin toimin, kunnes lehti ja koko järjestö vuoden 1918 tapahtumien seurauksena lakkautettiin. Lähes neljä vuotta veturimiehet olivat ilman omaa lehteä. Kun järjestötoiminta jälleen pääsi alkamaan, ryhdyttiin puuhaamaan uudelleen omaa ammattilehteä. Vuoden 1921 marraskuun näytenumerosta käynnistyi kausi, joka yhä jatkuu.

Veturimies -lehti on ollut erittäin tärkeä sisäisen tiedotustoiminnan kanava. VML:n vuonna 1986 teettämän järjestötutkimuksen ”Ammattiyhdistystoiminta kiskoilla” mukaan peräti 64 prosenttia jäsenistä sai eniten tietoa liiton toiminnasta juuri Veturimiehestä.

Veturimies -lehden ilmestyminen kuukausittain - tosin kaksoisnumeroiden vuoksi 10 kertaa vuodessa - joutui vakavaan pohdintaan 1990-luvulle tultua. Suurimmat paineet lehden ilmestymiskertojen harventamiseen olivat taloudellisia. Julkaisutoiminnan tulevaisuuden järjestelyvaihtoehtojen tutkimuksessa turvauduttiin mm. lukijakyselyyn. Vuoden 1991 alussa tehdyn otannan perusteella 54 prosenttia vastaajista kannatti vaihtoehtoa, jonka mukaan ilmestymiskertoja voidaan harventaa 3-4 numeroon vuodessa, jos kaikki numerot ovat korkeatasoisia ja jos jäsenet saavat ajankohtaistiedotuksen mahdollistavista jäsentiedotteista.

Lukijatutkimuksen loppuraportissaan yht.lis. Jyrki Pietilä päätteli, että ammatin luonteesta seuraten kirjallinen viesti - lehti tai muu painettu sana - säilynee liiton sisäisen tiedotuksen kivijalkana ainakin lähitulevaisuudessa.

Ajatuksista johtopäätöksiin ja käytännön toimiin mentiin vuonna 1992, josta lähtien lehti on ilmestynyt neljästi vuodessa.

Veturimies -lehden päätoimittajana on perinteisesti ollut liiton puheenjohtaja, kunnes vuoden 1993 alusta lukien tehtävään nimettiin pääsihteeri.

Lehden toimittaminen on ollut liiton toimiston kontolla. Vuoden 1965 heinäkuusta vuoden 1992 heinäkuun alkuun saakka toimittajana oli järjestösihteeri Raimo Pölönen. Tehtävää jatkoi Risto Holopainen Tampereelta, hän toimitti lehteä veturinkuljettajatyönsä ohella ns. etätyönä. Uusi tietokonetekniikka mahdollisti varsinaisen toimitustyön tekemisen Tampereella. Hänen olo- kautensa päättyi 1996 heinäkuussa eläkkeelle siirtymiseen, josta lähtien hän on voinut pitää Veturimies-lehden toimittamista päätyönään.

Veturimies -lehti on lähetetty työssäoleville jäsenille ilman erillistä tilausmaksua. Myös eläkkeelle jääneet ja jäsenmaksusta vapautuneet veturimiehet saivat lehden veloitusetta, kunnes vuonna 1994 siirryttiin eläkeläisten osalta palvelujäsenmaksuun. Ne eläkeläiset, jotka suorittavat vuosimaksun saavat yhtenä sen vastikkeena myös Veturimies-lehden. Lehden painosmäärä on ollut riippuvainen jäsenistön määrästä, joskin muutamia satoja kappaleita lehteä on lähetetty ulkopuolelle jäsenkunnankin, ilmais- tai vaihtokappaleina yhteistoimintajärjestöille, valtion virastoille ja laitoksille sekä ay-lehdille. Lehden painosmäärä on nykyisellään 3600.

Liikunta- ja urheilutoiminta

Ensimmäinen veturimiehen nimiin menevä urheilusuoritus on mahdollista kirjata jopa pari vuotta vanhemmaksi kuin maamme rautatieliikenteen aloitus. Porvoon maalaiskunnassa asunut Gustaf Hagelin -niminen nuori mies sai kutsun saapua Helsingin konepajaan veturimiehen oppiin. Hagelin taittoi matkan Helsinkiin luistimilla meren jäätä pitkin. Tämä tapahtui myöhään syksyllä 1860. Hagelinista tuli vuonna 1862 maamme toinen kuljettajan pätevyyden saanut veturimies.

Hagelinin kerrotaan olleen koko työaikansa tunnollinen ja esimerkillinen kuntoilija. Vielä 60-vuotiaana hän kulki niin reippaasti metsissä, että moni nuorempi retkeilijä väsyi matkalla.

Veturimiesten liikuntaharrastusten kanavina ovat henkilökohtaisten mieltymysten mukaan olleet urheiluseurojen tarjonnan ohella VML:n osastoissa ja osastojen välillä virinneet kisailut.

Liiton mukaantulo jäsenten urheilun tukemiseen tapahtui vuonna 1929, kun se oli mukana veturimiesten hiihtokisojen järjestelyissä Elisenvaarassa. Toiseksi ”viralliseksi” eli säännöissä mainituksi urheilulajiksi otettiin mukaan Porissa vuonna 1946 alkaneet uintikisat.

Ilman liiton myötävaikutusta veturimiehiä osallistui varikkojen keskeisiin yleisurheilukoitoksiin 1930-luvun jälkipuoliskolla ja vielä vuonna 1940. Sota keskeytti tavan. Omien kisojen pito alkoi hiipua hiljalleen myös naapurivarikkojen kesken, kun VR:n Urheilutoimikunta VRU perustettiin vuonna 1946 rautatieläisurheilun keskuselimeksi. Veturimiesurheilijat saivat vuonna 1948 VRU:lta kirjeen, jossa esitettiin, että omat mestaruuskilpailut lopetettaisiin ja osallistuttaiisiin vain VRU:n mestaruus- ja aluekilpailuihin.

Veturimiehet halusivat kuitenkin järjestää myös omaa varikkojen sisäistä tai välistä kilpailutoimintaa. Nimenomaan liiton hiihto- ja uintikisojen pito jatkui. Myös uusia lajeja, jotka kokosivat osallistujia koko rataverkolta, tuli mukaan 60-luvulta lähtien.

Hiihto

VML:n hiihtokisojen ketjuun on jäänyt kuuden vuoden aukko. Viisi vuotta jäi väliin sotatoimien vuoksi, ja vuoden 1956 kisat peruutettiin yleislakon takia. Näistä huolimatta haluttiin, että vuonna 1979 Joensuussa hiihtoja kutsuttiin 50-vuotisjuhlakisoiksi.

Hiihtokisojen sarjajako on alkuajoistaan huomattavasti tihentynyt. Kisoissa siirryttiin 2-päiväisyyteen, kun osastojen 3x5 kilometriä tuli valikoimaan vuonna 1954. Osanottajien määrällinen huippu osui vuosiin 1979-1982, jolloin päästiin noin 100:n osallistujan lukemiin. Kahdeksankymmenluvun loppupuolelta lähtien on osallistujia kirjattu yleensä selvästi alle 80. Viestijoukkueita on aina ollut toistakymmentä, enimmillään 21 vuonna 1981 Oulussa sekä 20 joukkuetta niin Kokkolassa 85 kuin Tampereellakin vuonna 1986.

Uinti

Uintikisojen vuonna 1946 alkanut pito päättyi VML:n osalta Turun liittopäivien yhteydessä vuonna 1974. Alkuaikojen monikymmenpäinen osallistujamäärä oli supistunut jo alle kymmeneen.

Jalkapallo

Liiton myötävaikutuksella käynnistyi vuonna 1965 veturimiesten jalkapalloturnaus. Silloiseen VR:n organisaatioon perustuen joukkueet koottiin konepiirien varikoilta. Myöhemminkin on koostumus noudattanut aluejakoa, joka on piirien rajamuutoksista ja nimityksistä huolimatta kohtalaisen lähellä alkuasetelmia. Turneiden toteutuksessa oli alkuun karsintoja, joista neljä seuloutui mitalipeleihin. Tavaksi kuitenkin tuli, että kaikki ilmoittautuneet joukkueet ovat kerääntyneet samalle paikkakunnalle, jolloin keskinäiset sijoitukset on ratkottu. Joukkueita on turnauksessa ollut 6-9. Vuonna 1998 jalkapalloturnee toteutui jokavuotisena tapahtumana jo 34. perättäisen kerran. Tässä turnauksessa pelattiin radikaalisti muuttunein säännöin. Kymmenen kahdeksanmiehistä joukkuetta mitteli nappulaikäisten kentän kokoisilla pelialueilla ilman paitsiosääntöä. Kun vielä vaihdot sai tehdä edestakaisin ilman rajoituksia, veturimiesten jalkapalloturnauksissa siirryttiin uuteen aikakauteen.

Lentopallo

Lentopalloharrastuksen yleistymisen ja toiveet osastojen välisten pelien järjestämiseen johtivat 1971 tulokseen siten, että Kouvolan liittopäivien ohjelmaan otettiin kokeilumielessä lentopallo. Siitä tuli lähes poikkeuksetta yksi tapahtuma kesäpäivien ohjelmaan. Osastojen joukkueita oli jo vuonna 1976 kymmenen, vakiintuakseen 1980-luvulla 16-17:n paikkeille. Kun lentopallokisojen 25. vuosi 1995 täyttyi, niin Pieksämäki on 17 mestaruudellaan ollut hallitseva, Kouvola kahdeksalla voitollaan ja muilla mitaleillaan ”ykköshaastaja”.

Kaukalopallo

Kaukalopallokisojen alku sijoittuu Joensuuhun vuonna 1981. Aloitteen tehneen osaston ensi kisoissa oli viisi joukkuetta. Muutamassa vuodessa määrä kaksinkertaistui. Yleensä näissä VML:n kisoissa on ollut 12-14 joukkuetta. Kisat ovat toteutuneet toistaiseksi joka talvi.

Pilkintä

Ensimmäinen valtakunnallinen veturimiesten pilkkikisa pidettiin silloisen Varkauden osaston veturimiesten isännöimänä vuonna 1955. Veturimiespilkkijät hoitivat talvionkimistapahtumansa itsellisesti. Liiton osuus supistui pitkään kierto-palkinnon lahjoitukseen eikä se koskaan ole ulottunut kuin erillisten ja perusteltujen raha-avustusten myöntämiseen pilkkikisojen järjestelyihin. Liittokokouksille on tosin tehty ainakin kahdesti esitys pilkkikisojen järjestely- ja talousvastuun ottamisesta suuremmissa määrin liiton huostaan, mutta esitykset eivät ole saaneet riittävää kannatusta. Pilkkikisoihin osallistuneita oli 1970-luvulle saavuttaessa yleensä 60-80, suurimmillaan liki 120. Kiinnostus on sittemmin noussut niin, että pilkkijöitä on kilpailuissa kirjattu 140-190:n välinen määrä

Muita liikuntatapahtumia

VML:n liikuntatapahtumien joukkoon tuli vuonna 1976 Pyhänturilla, nyky nimeltään Pyhän Astelin lomakohteessa, toteutettu veturimiesten hiihtoleiri. Heti ensi kerta veti Lappiin 50 osallistujaa. Rinnelaskettelu tuli mukaan viikoille vuonna 1978. Talvella vuonna 1995 päästiin jokatalvisissa Pyhän kurujen ja tunturilakien valloituksissa 20-vuotiskertaan.

Liiton ruskaleirien pito alkoi vuonna 1984 syysruskan aikaan. Kun niiden osallistujamäärä pysyi tavanomaisesti alle 20:n, niin muutaman vuoden jälkeen erillisten ruskaviikkojen varaaminen veturimiehille lopetettiin. Lapin syysviikoille on ollut sen jälkeen mahdollisuus osallistua mm. VRU:n organisaation välityksellä.

Eräänlaisessa koemielessä otettiin mukaan vuonna 1990 VML:n osin tukema veturimiesten tennisturnaus. Ensimmäisen kerran tenniksen taitajat olivat koossa Imatran kesäpäivien yhteydessä toteutetussa kisassa vuonna 1990.

Lisäksi osastot ovat vuoroperiaatteella järjestäneet mm. rantaongintakilpailuja.

Liittopäivät — kesäpäivät

Veturimiesten liitossa vuonna 1948 hyväksytyn organisaatio- ja myös nimimuutoksen jälkeen ryhdyttiin järjestämään liittopäiviä. Ensimmäiset pidettiin Jyväskylässä 30.-31. heinäkuuta 1949.

Veturimies -lehdessä todettiin liittopäivistä tuolloin mm:

...”veturimiesjärjestön sisäisen rakenteen muuttuminen yhdistysmuodosta liittomuotoon ja joka vuosi pidettyjen edustajakokousten korvautuminen liittovaltuuston kokouksilla on tehnyt erityisten liittopäivien järjestämisen ajankohtaiseksi.”
 ”Oli koottava veturimiesväki -johon kuuluvat eivät vain ammatissaan työskentelevät veturimiehet, vaan myös heidän perheittensä jäsenet sekä jo eläkkeelle siirtyneet- jokavuotiseen joukkokatselmukseen yhteishengen ja ammattitoveruuden elävöittämiseksi ja lujittamiseksi.” Edelleen todettiin lehdessä: ”Ja koska liittopäiviä ei erikoisemmin rasita vakavien kokousasiain paino, ne tarjoavat erinomaiset edellytykset sellaisen lämmittävän ja herkistävän juhlamielen ja keskinäisen toveruustunteen synnyttämiseksi, jonka omatoimisesti hankittu ja yhteisesti koettu ilo ja pingoittuneisuudesta vapaa veljellinen yhdessäolo saa aikaan.”

Päävastuu järjestelyistä on alusta pitäen ollut paikallisella osastolla. Liitto on talousarvioissa varautunut subventoimaan järjestelykuluja siten, ettei osastolle koidu taloudellisia rasitteita.

Veturimies-lehden mukaan laatuun ensimmäiset juhlat onnistuivat erinomaisesti. Ohjelmassa oli laivamatka Päijänteelle pienellä sisävesihöyryllä ja sen hinaamalla, retkeilykuntoon laitetulla proomulla. Risteilyllä poikettiin Säynäsalon tehtaille, päivällinen syötiin Kalasaaren purjehdusseuran suojissa. Oli kaksi esitelmää Jyväskylän työväentalon teatterisalissa, lounas Mäki-Matissa, liiton jäsenten väliset uintikilpailut. Toisen päivän iltana teatterisalissa pidettiin liittopäivien pääjuhla, jonka kohokohtana mainitaan veturinkuljettajaministerin, Onni Peltosen juhlapuhe.

Nuo Liittopäivien ohjelman luonteen pääpiirteet löytyvät myöhemminkin toteutettujen liittopäivien järjestelyissä.

Tampereen osaston junailemasta tapahtumasta 1986 alkaen kesäkauteen sijoittunutta yhteistapaamista ryhdyttiin kutsumaan virallisestikin kesäpäiviksi. Kesäpäivien luonne on keventynyt mm. siten, että tanssihalusten mahdollisuuksia parkettien käyttöön on lisätty ja monesti on tutustuttu paikkakunnan kesäteatteritarjontaan. Kesäpäivien pitoa harvennettiin vuoden 1989 jälkeisillä liittokokousperiodeilla. Pyrkimys on pitää yhden kesäpäivät nelivuotiskauden välivuosina.

Nuoli-toimintaa

Veturimiesten liiton jäsenten ikärakenne muuttui 1970-1980-luvuilla, kun veturimieskursseille otettiin moniin koulutus-pisteisiin uutta väkeä. Niinpä jäsenistö oli SAK:n piirissä olevista liitoista kaikkein nuorinta.

Vuonna 1984 kotkalainen veturimies Kari Rae esitti, että veturimiesten liittoon perustettaisiin erityisesti nuorten asioita ja liikuntatoimintaa käsittelevä toimikunta. Asia otettiin mietintään liiton johdossa ja pian 1985 liittokokouksen jälkeen nimettyjen seitsemän toimikunnan joukossa oli myös Nuoris- ja liikuntatoimikunta. Siitä ryhdyttiin käyttämään lyhennettä Nuoli-toimikunta. Sen tarkoituksena oli jännevöittää liittokokousperiodeittain tapahtuvaa liikuntatoimintaa ja erilaisin koulutusmuodoin lisätä jäsenistön ay-tietoutta.

Nuoli-toimikunta valmisteli ja toteutti seuraavien kahdeksan vuoden aikana VTY:n, SAK:n, TSL:n ja Työväen Kuntoliiton kanssa yhteistyössä sekä omana tarjontana useita järjestö- tai tiedotustoiminnan kursseja sekä muutamia ay-tiedon peruskursseja. Kurssit olivat voimakkaasti liikuntapainotteisia.

Vuoden 1993 liittokokouksen jälkeen varsinaisen nuorisotoiminta päättyi. Veturimiesten peruskoulutus oli ollut tyrehyntyneenä jo vuodesta 1982, jäsenistö ikääntyi ja erillinen nuorisotoiminta katsottiin tarpeettomaksi. Sen sijaan liiton hallitus nimesi keskuudestaan urheiluvastaavan. Hänen tehtävänä on organisoida veturimiesten perinteisiä liikuntatapahtumia yhteistyössä osastojen liikunta-aktiivien kanssa. Ensimmäisenä tehtävän otti vastaan Harry Wallin. Koulutusasiat jaettiin uudelleenjärjestelyissä liiton toimiston, pääluottamusmiehen ja erityisvaltuutetun kesken.

Opintokerhotoiminta

Veturimiesten opiskelu Työväen Sivistysliiton opintokerhoissa keskittyi 70-luvun puolivaiheille saakka lähinnä kuljetajakurssien sisäänpääsykokeita vahvistaviin aineisiin. Matematiikka ja äidinkieli vilahtavat eniten opiskelutaina aihe-ryhminä.

Veturiemiesten työn epäsäännöllisyys oli pääsyy siihen, että opintokerhoyöhön osallistuminen oli hankalaa eikä se ollut erityisen laajaa. Vasta vuonna 1976 opintokeskuslain uudistuksen myötä, kun opintokerhomuotoinen opiskelu tuli joustavammaksi, alkoi opiskelu opintokerhoissa lisääntyä. Samalla liitto alkoi maksaa opintotukea jokaiselle VML:n osaston opintokerholle, joka opiskeli Työväen Sivistysliiton kautta ja tuli hyväksytyksi valtionavun piiriin.

Opiskelua helpotettiin vielä vuonna 1980, epäsäännöllistä periodityötä tekevien ammattien piirissä mahdollistui myös kolmen hengen opintokerhoyö. Tämä näkyi heti kerhojen määrässä. Kohteiksi otettiin myös työelämää ja järjestötietoutta käsitteleviä aiheita. Kun vuonna 1979 opintokerhoyö oli tuloksekasta 25 tapauksessa, nousi määrä vuonna 1980 jo 32 eri kerhoon. Vielä vuonna 1984 osastoissa olleita kerhoja kirjattiin tuen arvoiseen työskentelyyn 23.

Veturiemiesten ikääntyminen alkoi tehdä tälläkin alueella tehtäväänsä. Vuoden 1990 toimintakertomuksessa on 90-lukua hyvin kuvaava toteamus. ”Opintokerhotoiminta on VML:n osastoissa hiljentymässä.” Vuoden aikana todetaan kerhotoimintaa olleen vain kolmessa osastossa. Ja vuosina 1992 ja 1993 kerho-opiskelu näyttää osastoissa laantuneen lähes kokonaan.

VML:n tunnustuspalkinto

Veturiemiesten liitto lahjoitti kiertopalkintopokaalin rautatiehallitukselle rautateiden 100-vuotisjuhlien yhteydessä vuonna 1962. Veturiemiesten liitto edellytti, että palkinto luovutetaan vuosittain rautateiden syntymäpäivänä, 17. maaliskuuta, tunnustuksena henkilöille tai yhteisölle sellaisesta suorituksesta, joka on erityisesti palvellut rautateiden etua ja edistänyt sen piirissä harrastettavia toimia. Tunnustuspalkinnon jaosta päättäminen annettiin rautatiehallituksen tehtäväksi.

Yksi tunnustuspalkinnon saajista oli Joensuun varikolla työskennellyt veturiasentaja Pellervo Päivinen, joka oli vuodesta 1963 lähtien tehnyt kaksitoista aloitetta. Monet hänen aloitteistaan koskivat vetureiden huollon ja tekniikan kehittämistä ja näin osaltaan vaikuttivat veturiemiesten työskentelyolosuhteiden kehittämiseen.

Vuonna 1976 tunnustuspalkinnon annettiin veturinkuljettaja Jaakko Laakkoselle Joensuun varikolta. Perustelujen mukaan Laakkonen oli osoittanut hyvää ammattitaitoa, valpasta ja kylmähäisen rauhallista toimintaa estäessään junavaurion syntymisen Joensuun asemalla 31.3.1975.

Laakkonen oli kyseisenä päivänä pikajunan kuljettajana. Junan vaunut olivat pääsiäisen pyhistä johtuen täynnä matkustajia. Lähtöhetkellä Jouko Laakkosen veturin radio oli vielä vaihdemieskanavalla ja sieltä hän kuuli keskustelun, jossa vaihtomiehistö sopi töistä, jotka tapahtuisivat lähellä pikajunan kulkutietä. Laakkonen ei vaihtanut heti radiotaan linjakanavalle, vaan jäi seuraamaan keskustelua.

Junan lähdettyä Joensuun asemalta liikkeelle ja kuljettua muutaman sata metriä Laakkonen oli kuullut veturin radiosta ratapihan päivystysmiehistön keskustelun, jossa he totesivat venäläisen vaunuroikan välin menneen poikki ja vaunuroikan päässeen karkaamaan kohti lähestyvää pikajunaa. Edellisen kuultuaan Laakkonen oli välittömästi ryhtynyt pysäyttämään junaansa. Kohta tämän jälkeen oli Joensuun junasuorittaja ilmoittanut karanneista vaunuista. Hätääntyneeseen ilmoitukseen Laakkonen oli ilmoittanut, että hän on jo peruuttamassa junaansa ja ottaa lähestyvät vaunut vastaan pehmeästi, niinkuin sitten oli käynytkin.

Karanneita vaunuja oli 40 vaunuarvoa ja niiden yhteispaino oli 1266 tonnia. Tapahtuneesta ei aiheutunut aineellisia vahinkoja.

Tunnustuspalkinto jaettiin kaikkiaan kahtenakymmenenä viitenä vuotena. Jakotilaisuuksissa olivat aina paikalla myös VML:n edustajat..

Tunnustuspalkinnon viimeiseksi saajaksi tuli vuonna 1988 Rautatiemuseo. Perusteena oli mm. että museo on toiminut ansiokkaasti rautatielaitoksen historian tallentajana tulevia sukupolvia varten. Pokaalin luovutuksen yhteydessä todettiin, että tunnustuspalkinto annetaan Rautatiemuseoon pysyvästi säilytettäväksi näyttelyesineeksi.

Liiton jäsenpalvelut

Lomakoti Pyysalo

Veturiemiesten liiton toiminnan eräänä tavoitteena on ollut antaa liiton jäsenille ja heidän perheilleen mahdollisuus kohtuuhintaiseen lomailuun.

Tätä tarkoitusta varten liitto osti vuonna 1945 Kangasalan kunnasta Lihasalun kylästä noin kuuden hehtaarin suuruisen puutarhatilan. Tila sijaitsee Vesijärven rannalla, 25 kilometrin päässä Tampereelta.

Rakennukset olivat vielä ostohetkellä evakkojen käytössä, mutta kun evakot olivat lähteneet ja kunnostustyöt saatiin valmiiksi, niin lepokotitoiminta voitiin Pyysalossa aloittaa 1950-luvun puolella. Jäsenten lomatoiminnan tukemisen ja kehittämisen ohella kiinteistön hankintamotiivina oli inflaatiosta aiheutunut tarve hankkia reaaliomaisuutta.

Pyysaloo on pidetty auki vain kesäaikana, jolloin sitä on hoitanut palkattu henkilökunta. Pyysaloo on käytetty myös liiton omaan ay-koulutustoimintaan.

Lomakoti Pyysalon rakennuskantaan kuuluu päärakennuksen ohella ns. Arava-majoitusrakennus, 10 hirsimökkiä ja kaksi erillistä saunaa.

Vuodepaikkoja on noin 60, joista suurin osa on hirsimökeissä. Taloudellisesti Pyysalon parhaat vuodet ajoittuvat 1980-luvun loppuun. Tulostavoitteen saavuttaminen on 1990-luvulla ollut vaikeaa. Rakennuskanta ja majoitustilojen taso eivät vastaa nykypäivän lomailijan vaatimuksia ja paikan tason nostaminen vaatisi liitolta ehkä kohtuuttoman suuria rahallisia panostuksia. Pyysaloon on teetetty rantakaava joka antaa suuntaviivat paikan tulevalle kohtalolle.

Vuoden 1996 valtuusto antoi hallitukselle valtuudet toisaalta Pyysalon myymiseen, mutta myös valtuudet palvelutasoltaan supistetun toiminnan jatkamiseen myyntitilanteen edellyttämissä puitteissa.

Pyysaloon isäntänä on säännönmukaisesti ollut eläkkeelle siirtynyt veturinkuljettaja. Lähinnä käytännön syistä isännät ovat löytyneet Tampereelta. Ensimmäinen lomakodin isäntä oli Toivo Jantunen, vuosina 1969-1980 Karl Ahmavuo, Rauni Kairimo 1981-1984 ja Urpo Niiniaho 1985-1995. Niiniahon jälkeen päädyttiin uudentapaiseen järjestelyyn. Isännöintivastuu annettiin kahdelle veturimiehelle, Raimo Laajalle ja Tapio Salmisalolle, jotka aloittivat vuoden 1996 alusta ja vuoden 1997 alusta Tapio Salmisalo.

Kylmälahti

Pyrkiessään hoitamaan liiton taloutta jäsenistön edun kannalta mahdollisimman tehokkaalla tavalla liiton hallituksella oli erittäin pulmallinen tehtävä, varat olisi sijoitettava siten, että ne mahdollisen työtaistelun sattuessa olisi realisoitavissa nopeasti ja samalla ne olisivat suojassa inflaatiolta ja tukemassa pienen liiton taloutta. Vakaa talouden hoitoahan on perusedellytys liiton edunvalvonnan onnistumiselle. 1970 luvun alkupuoliskolla inflaatio jylläsi voimakkaana ja aiheutti työtaistelurahaston tulevaisuudelle suuria uhkakuvia.

Tämän johdosta vuonna 1974 hallitus päätyi siihen, että liitolle on hankittava metsäkiinteistö, jonka vakuusarvo on riittävä työtaistelun varalle ja jonka reaaliarvo säilyy, mieluummin nousee. Samalla olisi pidettävä silmällä jäsenistön sosiaalisia palveluja mahdollisimman pitkälle. Ylimääräinen valtuuston kokous antoi valtuudet näille suunnitelmille syksyllä vuonna 1974.

Hallitus toimi ripeästi ja allekirjoitti kaupparijat helmikuun 14 päivänä 1975 Kylmälahti -nimisestä tilasta Pielaveden kunnan Säviän kylässä. Kaupalla liiton hallintaan tuli 92 hehtaarin maakaista Nilakkajärven rannalta. Rantaviivaa tilalla on noin 2,5 km, jonka lisäksi lähietäisyydellä tilaan kuuluu kaksi pientä saarta. Liitto teetti tilalle metsänhoitosuunnitelman, jolloin voitiin todeta, että kaupasta tehdyt arviot pitivät paikkansa. Kylmälahden metsiä on hoidettu ajan tasalla olevien metsänhoitosuunnitelmien mukaan. Suurin puunmyynti tehtiin 1980 luvulla, se koski noin 37 hehtaaria. Kaadetulle alueelle istutettiin taimikko. Päärakennus ja muut majoitus- ja lomakäyttöön tarkoitetut rakennukset on peruskorjattu. Rantaan on rakennettu savu- ja hirsisauna. Kylmälahti avattiin käyttöön kesällä 1976.

Vieraskirjamerkinnoista voi lukea, että Kylmälahdessa on joka vuosi ollut yli tuhat kävijää. Varustelutaso on omatoimisen retkeilijän nykyajan vaatimustasolla. Vuodepaikkoja on noin 45 ja lisäksi asuntovaunuille on varattu alue.

Liiton hallitus on teettänyt Kylmälahden tilalle rantakaavan, rantaan on kaavoitettu 8 kappaletta 5000 neliömetrin tontteja. Piha-alueeksi on kaavoitettu noin kuuden hehtaarin alue ja muut alueet tilasta on jätetty metsänhoidon alueeseen. Rantakaavan teettämisen tarkoituksena oli turvata Kylmälahden tilan hankinnassa kirjatut tavoitteet: työtaistelutilanteissa mahdollisuus nopeaan realisointiin ja lisäksi jäsenistön virkistyskäytön turvaaminen.

Kylmälahden isäntänä on hankintavuodesta lähtien toiminut iisalmelainen veturinkuljettaja Ensio Rossi.

Toijalan ja Savonlinnan kesäpaikat

Liki 20:lla VML:n osastolla on omat kesäpaikkansa. Liiton hallintaan sen sijaan ovat tulleet 1990-luvulla sekä Toijalan että Savonlinnan osastojen rakentamat kesänviettoaikoat.

Toijalan osasto päätyi vuoden 1992 alussa osaston lakkauttamiseen. Osaston omistuksessa ollut Tuomisaaren kesämökki siirtyi tämän seurauksena sääntöjen mukaan liiton hallintaan. Vanajaveden saarella sijaitseva mökki on veturimiesten käytettävissä, mutta käytännön toiminnasta vastaa erikseen nimetty toijalalainen veturimies.

Savonlinnan Samsaassa, kaupungin vuokratontilla sijaitseva kesämökki Vesama siirtyi liiton hallintaan vuonna 1991. Osasto totesi, ettei sillä enää ollut taloudellisia mahdollisuuksia jatkaa vuokrasopimusta kaupungin kanssa. Näin vuokrasopimus ja pinta-alaltaan 50 neliön mökki siirtyi liitolle vuoden 1992 alusta. Vuonna 1997 liitto osti kyseessä olevan tontin Savonlinnan kaupungilta.

VML:n joutuu tulevina vuosina harkitsemaan omien lomapaikkojensa tulevaisuutta, sillä lomapaikkatarjontaa on nykyään runsaasti. Lisäksi omat kesänviettopaikat ovat lisääntyneet yleisen vaurastumisen myötä.

Jäsenten tuki- ja avustustoiminta

VML:n tukirahasto

Liiton tuki- ja avustusrahasmenettelyä uudistettiin vuoden 1989 liittokokouspäätöksellä. Kuusikymmenluvulta peräisin olleet kolme erillistä nimikettä: Perheenturva-avustus, Gösta Widingin rahasto ja Kukkasrahasto yhdistettiin ja sijaan muodostettiin yksi rahasto, jonka nimitykseksi tuli VML:n tukirahasto. Sitä kartutetaan jäsenmaksuvaroin, adressien myynnillä yms. tavoin. Uudistettu tukimenettely tuli voimaan vuonna 1989.

Tukirahaston säännöissä todetaan: Veturimiesten liiton jäsenten jouduttua muista kuin itse aiheuttamistaan syistä taloudellisesti ahdinkoon, voidaan vaikeimman tilanteen helpottamiseksi myöntää tukea tai avustusta tukirahastosta.

Työväenlehtiseteli

Työväenlehtien tuen yhdeksi muodoksi SAK-laisissa liitoissa kehiteltiin 1970-luvun puoliväliä lähestyttäessä lehtiseteli. VML lähti mukaan 1975. Työssäolevien määrään suhteutettuna työväenlehtien tilaajia alkuvuosina oli jokseenkin neljännes jäsenistä. Tilaajien määrä kääntyi alun nousevan trendin jälkeen laskuun. Syinä ovat olleet ns. kakkoslehtien aseman vaikeutuminen ja monen lehden lopetus, mutta myös yhteiskunnallisten näkemysten moninaistuminen.

Jäsenistön vakuutusturva

Muiden ammattitojen tapaan liitto on turvannut vakuutuksien jäsentensä vapaa-aikaa. Vuonna 1997 tehtiin Kansayhtiöiden kanssa sopimus järjestövuokuksesta, jonka kohteena kohteena ovat järjestötehtävissä ja tilaisuuksissa sekä näihin liittyvillä matkoilla olevat liiton jäsenet ja toimihenkilöt. Järjestövuokutus on kaikenvaranvakuutus, josta korvataan lähes kaikki ennalta arvaamattomat henkilö-, esine ja vastuuvahingot, joita järjestötoiminnan yhteydessä voi sattua. Vakuutus koskee myös osastojen järjestämiä tilaisuuksia ja tietyin rajoituksin myös osastojen omaisuutta. Henki-Kansa? fuusioitui vuonna 199+ Sampo-Yhtiöihin, jolloin myös vakuutus siirtyi Sammolle.

80-luvulla liiton hallitus päätti ryhtyä parantamaan liiton jäsenille annettavia jäsenpalveluja. Eräänä muotona päätettiin kehittää jäsenistön kollektiivista vakuutusturvaa. Neuvottelujen jälkeen allekirjoitettiin 27 päivänä tammi-kuuta 1986 Veturimiesten liiton ja Vahinkovakuutusyhtiö Kansan kanssa vakuutussopimus, jolla vakuutettiin kaikki liiton jäsenet ja liittoon työsuhteessa olevat henkilöt.

Vakuutuksessa korvattiin mm:

- vapaa-aikana tapaturman aiheuttaman invaliditeetin, sopeutumiskorvauksen tai kuoleman tapauksen.
- ulkomaan matkoilla tapahtuneiden sairastumisten ja kuolemantapausten lisäksi korvattiin ns. matkatavaravahingot.
- vakuutus koski myös liiton eläkkeellä olevia jäseniä heidän matkustaessaan ulkomailla.

Vakuutussopimus tehtiin tietyn kustannusvastaavuuden perusteella (Kansa / VML). Varsinkin matkakorvausten tapahtumien- ja korvausten määrät nousivat niin suuriksi, että niistä tuli myös liitolle jälkimaksuja. Vuoden 1988 alusta vakuutusehtoja muutettiin siten, että matkatavara- ja kuolemanvaravakuutus poistettiin vakuutuksesta. Vakuutuksesta aiheutuneiden kustannusten noustua edelleen, joutui liiton hallitus irtisanomaan jäsenille Kansa-Yhtiöstä otetun vakuutuksen vuoden 1989 alusta.

Liittovakuutus koettiin kuitenkin niin tarpeelliseksi, että Veturimiesten liitto otti vuodeksi 1995-1996 jäsenilleen (työssä olevat ja eläkeläisjäsenmaksun maksaneet) liittovakuutuksen Sampo-konserniin kuuluvasta Sampo-Kansasta. Vakuutus on pääsääntöisesti matkavakuutus, johon kuuluu eräitä liitännäisyyksiä. Liittovakuutusta on uusittu siten, että se kattaa myös vuodet 1997-1998. Vuoden 1993 liittokokouksessa voimaantunut eläkeläisjäsenmaksu motivoi myös omalta osaltaan liittovakuutukseen uusimiseen, koska eläkeläisjäsenet kattavat omalla jäsenmaksullaan omien liittovakuutustensa kulut.

Rautateiden Urheilun Tuki-säätiö

Veturimiesten liitto päätti vuonna 1957 mennä mukaan säätiön toimintaan ja sijoittaa siihen miljoona markkaa silloista rahaa. VML sai säätiön hallituksesta kaksi paikkaa ja näin se otti myös osan vastuunkantajan roolista. Säätiön toiminta on kuluneiden vuosikymmenien aikana laajentunut liiketoiminnan alueella. Tällä hetkellä sillä omia lomapaikkoja tarjottavana rautatieläisten käyttöön Kanervalassa, Messilässä, Vuokatissa ja Pyhänturilla. Lisäksi on myös ulkomailla lomapaikat Italiassa ja Espanjassa. Säätiö on säädekirjansa mukaisesti tukenut niin veturimiesten kuin muidenkin rautatieläisten ja heidän perheidensä lomailutoimintaa.

Rautatieläisten Matkailuyhdistys RMY

Vuonna 1969 perustettu Rautatieläisten Matkailuyhdistys r.y (RMY), antaa rautatieläisille yleistä tarjontaa edullisempia vaihtoehtoja matkailulle. Yhdistyksessä ovat mukana Rautateiden Urheilun Tuki-säätiö, Veturimiesten liitto, Rautatievirkamiestenliitto ja Rautatieläisten Liitto.

3. TYÖYMPÄRISTÖ JA SEN KEHITTÄMINEN

Työsuojelu

Työolosuhteet, työturvallisuus ja niiden parantaminen ovat olleet veturimiehille yksi tärkeimmistä edunvalvonta-alueista rautatielaitoksen alkuajoista lähtien. Höyryveturiaikaan veturimiesten työolosuhteet olivat ankarat, höyryveturi oli vetoinen ja meluinen, talvella kylmä ja kesällä tukahduttavan kuuma. Veturimiehet joutuivat yöpymään usein vierailloilla varikoilla ja olosuhteet olivat kaikkea muuta kuin mukavat. Samassa huoneessa saattoi yöpyä jopa kymmenen miestä, jotka tulivat ja lähtivät eri aikoina.

Aluksi dieselveturit tuntuivat ainakin lämmittäjästä taivaalta, hiilenheitto, veden ja höyryn riittävydestä huolehtiminen ja ainainen rasvaruiskun kanssa juoksenteleminen jäi pois. Pian kuitenkin huomattiin vanhat tutut ongelmat. Ovia ei

saatu tiiviiksi, niistä kävi talvella hyytävä viima, ikkunat jäätyivät talvella umpeen, lämmitys ei riittänyt, istuimet osoitautuivat epäonnistuneiksi ja melu oli edelleen mahtava. Myös Neuvostoliitosta tilatuissa sähkövitureissa ilmeni paljon työsuojelullisia puutteita. Vetokalustosta, lepohuoneista ja epäsäännöllisistä työvuoroista koostuu se ongelmakenttä, johon veturimiesten työsuojeluongelmat kasaantuvat.

Keskeiseksi toimintakohteeksi työsuojelu muodostui koko ammattiyhdistysliikkeelle 1970-luvun alussa. Automatisoinnin ja rationalisoinnin aiheuttama työtahdin kiihtyminen sekä työtapaturmien ja ammattisairauksien lisääntyminen saivat työväenliikkeen vaatimaan työsuojelun ja sen valvonnan tehostamista.

Työsuojelun tehostamiseen tähtäävät organisaatio- ja lainsäädäntöuudistukset toteutettiin vuosina 1972- 1973 lailla työsuojeluhallinnosta. Laki työsuojelun valvonnasta taas uudisti käytännön valvontatoimintaa koskevat säännökset. Sen pohjalta järjestettiin myös lakisääteinen työsuojelun yhteisorganisaatio työpaikoille. Lokakuussa 1973 perustettiin Tampereelle työsuojeluhallitus ja sinne siirrettiin työsuojelutarkastuksen organisaation johto. Piirihallinto luotiin läänijakoon perustuen. Työsuojelulainsäädäntöä uudistettiin vuosina 1988 ja 1990 lähinnä työelämän uudistuksen yhteydessä, jolloin työturvallisuuslakiin kirjattiin työntekijän oikeus pidättäytyä vaarallisesta työstä, yötyötä tekevien työntekijäin työtehtävien vaihtamisesta ja ruokailusta. Työsuojelun valvontalakiin tuli työsuojeluvaltuutetun oikeus keskeyttää vaarallinen työ.

Joulukuussa 1991 solmittiin virkaehtosopimus työsuojeluvaltuutettuna ja työsuojeluasiamiehenä toimivan virkamiehen asemasta ja oikeuksista. Merkittävä asia tässä sopimuksessa oli työsuojeluasiamiehen irtisanomis- ja siirtosuoja. Työsuojeluvaltuutetulla tällainen suoja oli ollut aikaisemminkin. ETA- sopimuksesta johtuvat uudistukset tehtiin 1993 annetulla lailla ja ne tulivat voimaan erillisellä asetuksella vuoden 1994 alusta. Työsuojeluhallitus lakkautettiin tammikuussa 1993 ja työsuojeluhallinnon asiat siirrettiin työministeriölle maaliskuussa 1993.

VML:n työsuojeluorganisaatio syntyy

VR:llä työsuojelun yhteistoimintasopimuksesta käytiin keskusteluja jo vuosien 1973-74 vaihteessa. Ne olivat luonteeltaan alustavia, koska ensin oli saatava aikaan yleinen valtion sektoria koskeva sopimus. Yleissopimusta valmisteli Valtion työterveys- ja turvallisuusasiain neuvottelukunta. Sen työskentely oli tehotonta, valmistelu venyi eikä vielä syksyn 1974 alussakaan oltu saatu sopimusta aikaan. Lakisääteisesti työpaikoilla olisi pitänyt olla valmis työsuojeluorganisaatio vuoden loppuun mennessä työsuojeluvaltuutettuineen ja työsuojelutoimikuntineen. Liitto lähetti rautatiehallitukselle myrkyllisen kirjeen viivästymisestä jo kesäkuussa 1974 ja hiostamista jatkettiin heti alkusyksystä. Neuvotteluja ei kuitenkaan voitu käydä ilman yleissopimusta. Neuvottelut alkoivat vasta lokakuun lopussa, epävirallisten ennakkotietojen pohjalta ja varautuen sopimukseen tuleviin muutoksiin.

Heti neuvottelujen alussa huomattiin yleissopimuksessa perustavaa laatua oleva virhe. Valtiolla oli juuri sisäänajettu luottamusmiesjärjestelmä ja siitä olisi saatu hyvää kokemusta ja oppia, mutta nyt luotiin taas täysin uusi organisaatio. Asiaa ei voitu enää rautatiehallituksen kanssa käytävissä neuvotteluissa muuttaa.

Kiistaa tuli heti myös työpaikkakäsitteestä. SAK:n edustajat tapelivat työpaikan käsitteestä jo siinä vaiheessa, kun valvontalakiä komiteassa pohdittiin. Käsite jäi tuolloin määrittelemättä ja riitaisuudet jatkuivat lain säätämisen jälkeen, kun laadittiin soveltamisohjeita. Asetuksessakaan ei työpaikkaa pystytty määrittelemään riittävän selkeästi ja niinpä kiista siirtyi kentälle.

Veturimiesten liittovaltuusto otti kokouksessaan kantaa työpaikan käsitteeseen jo keväällä 1974. Valtuuston tekemään päätökseen nojaten neuvottelijat vaativat, että jokaiselle varikolle ja liikennealueelle, jossa on veturimiesten ammattiosasto, on saatava työsuojeluvaltuutettu.

Veturimiehet eivät hyväksyneet valintaa tehtäväksi työpaikan koko henkilöstön keskuudesta. Vaatimus oli, että valtuutetun on oltava veturimies, joka tuntee veturimiesten työolot ja on saanut teknillisen koulutuksen veturimieheksi. Tästä syntyi kova kädenvääntö, koska muutkin liitot vaativat vastaavanlaista järjestelmää omiin työpaikkoihinsa, jolloin valtuutettujen määrä luonnollisesti kasvoi. Kiista oli kova, mutta yhteisymmärrys löytyi.

Kiistaa käytiin myös työsuojeluvaltuutettujen korvausten määrästä ja ajankäytöstä. Sopimuksesta saatiin tyydyttävä, vaikka alkuperäinen rautatiehallituksen esitys ei vastannut odotuksia alkuunkaan. Se olisi toteutuessaan merkinnyt todennäköisesti myös varsin tehotonta työsuojeluorganisaatiota.

Sopimukseen pääsemistä veturimiesten osalta helpotti se, että liitto sai päätoimisen piirivaltuutetun rautatiehallitukseen. Hänen toimialueenaan oli koko maa. Liitolle oli tärkeää saada muista liitoista poiketen päätoiminen valtuutettu keskushallintoon, koska siellä käsiteltiin vetokaluston, työsuojelun ja sosiaalipuolen tärkeimmät asiat.

Piirivaltuutetun valinta saatiin melko vaivattomasti kirjattua sopimukseen. Muiden järjestöjen vaatimus saada itse nimeä piirivaltuutettu kelpasi myös veturimiesten liitolle. Sopimus allekirjoitettiin joulukuussa 1974.

Työsuojeluvaltuutettujen vaalit toimitettiin vuoden 1975 tammikuussa 29 liiton osastossa ja toiminta lähti hyvin alkuun. Työsuojeluvaltuutetut kurssitettiin hyvin ja aktiivisuus oli korkealla.

Valtakunnallinen työsuojelun piirivaltuutettu

Piirivaltuutetun valinta osoittautui ongelmalliseksi. Liiton johto oli asettanut tavoitteeksi saada piirivaltuutettu ns. sähkövarikolta, koska sähköistyksen laajenemisessa nähtiin uusia ongelmia. Ehdokkaita ilmaantui useita ja liiton hallitus joutui tammikuussa 1975 vaikean valinnan eteen. Sopimukseen oli kirjattu, että liitto nimeää piirivaltuutetun ja hänelle

kaksi varamiestä. Vaikeiden neuvottelujen ja keskustelujen jälkeenkään ei liiton hallituksen sisällä saavutettu yksimielisyyttä ja hallitus joutui äänestämään. Eniten ääniä sai ja valituksi tuli Veikko Savolainen Helsingistä. Varamiehiksi valittiin Veikko Keinänen Oulusta ja Hannu Mattila Kouvolasta.

Valinta ei tyydyttänyt kaikkia. Vuoden 1975 liittovaltuuston varsinaiselle kokoukselle Tampereen osasto teki esityksen ”Työsuojelun piirivaltuutetun valinnasta”. Siinä arvosteltiin liiton hallituksen toimintaa ja valinnan perusteita sekä esitettiin uuden vaalin toimittamista kokouksen jälkeen toukokuussa 1975, samoin ehdoin kuin pääluottamusmiesvaalissa on noudatettu. Keskustelun jälkeen Tampereen edustaja Pentti Henriksson esitti Tampereen osaston esityksen hyväksymistä sellaisenaan, mutta hänen ilmoittamansa esityksen kannattaja Väinö Martikainen ei saapunut saliin ja niin esitys raukesi. Kompromissi saatiin, kun Riihimäen Pentti Aalto esitti, että vaalit järjestetään seuraavalla kerralla pääluottamusmiesvaalien tapaan.

Piirivaltuutetun nimike muutettiin vuoden 1986 alusta erityisvaltuutetuksi. Hänen toimenkuvaansa ovat kuuluneet mm. työryhmäjäsenyydet VR:n sisällä, työministeriössä, valtiokonttorissa, SAK:ssa ja VTY:ssä.

Vuoden 1992 sopimuksessa sovittiin erityisvaltuutetun ja työsuojeluvaltuutettujen toimikauden pituudeksi neljä vuotta. Järjestöpuolella suhtauduttiin pitkään toimikauteen varauksella, koska oli havaittavissa, että valtuutetut kyllästyivät ja turhautuivat tehtävään.

Tutkimusten ja kokeilujen kautta toteutukseen

Liiton johto kiinnitti 1970 luvun alkupuolella huomiota suureen työkyvyttömyyseläkkeelle lähtijöiden määrään. Veturimiesten alhaisesta eläkeiästä huolimatta oli vuonna 1969 työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyvien osuus 19 prosenttia ja kolme vuotta myöhemmin 40 prosenttia. Kuolemansyyjakautumassa (1957-1967) huomio kiinnittyi sydän- ja verisuonisairauksien ja itsemurhien korostuneeseen osuuteen.

Vuoden 1973 alkupäivinä järjestettiin Veturimiesten liiton toimesta neuvottelutilaisuus, johon kutsuttiin edustajia sosi- aali- ja terveystieteiden työsuoje- luosastolta ja SAK:n asiantuntijalääkäri. Tilaisuudessa päätettiin, että liitto lähettää ministeriölle virallisen kirjeen, jossa esitetään laajaa, kokonaisvaltaista veturimiehen työhön ja työolosuhteisiin liittyvää tutkimusta. Esitys tehtiin ja ministeriö määräsi maaliskuussa 1973 rautatiehallituksen tilaamaan Työterveyslaitokselta veturimiesten työhygieenisen tutkimuksen.

Kustannusten nousu ja siitä johtuva tutkimusosien karsinta viivästyttivät lopullisen tutkimussuunnitelman hyväksymistä. Aikaa kului myös neuvotteluissa ja suunnitelmien teossa niin, että lopullinen tutkimussuunnitelma, jonka myös Veturimiesten liitto hyväksyi, valmistui vasta vuoden 1975 alussa.

Tutkimus koostui viidestä osaprojektista:

1. Veturimiesten työolosuhteet: melu, värinä, lämpöolosuhteet ja valaistus
2. Kemiollinen työhygienia veturitalleissa ja vetureissa
3. Kyselytutkimus työolosuhteista ja eräiden sairauksien oireista
4. Veturimiesten ja kirjureiden kuolleisuus- ja työkyvyttömyysvertailu
5. Veturinkuljettajan ja koneapulaisen työasentoon ja -liikkeisiin kohdistuva ergonominen tarkastelu

Kysymyksessä oli siis varsin laaja ja kansainvälistäkin huomiota saavuttanut tutkimus.

Työolosuhteista ja eräiden sairauksien oireista tehtiin kysely, se oli tutkimuksen eräs osaprojekti. Siinä kartoitettiin veturimiehen elämästä peräti 30 vuotta.

Tutkimus valmistui marraskuussa 1976. Liitto antoi tutkimuksesta virallisen julkilausuman, jossa todettiin mm:

”Tutkimuksen tulosten nyt valmistuttua VML odottaa, että rautatiehallitus ryhtyy välittömiin toimenpiteisiin mm. tihentämällä ja tehostamalla terveydentilan määräraikaistarkastuksia. Samoin liitto pitää tärkeänä, että tutkimustyötä jatketaan ja nyt ryhdytään selvittämään niitä osa-alueita, jotka näiden tulosten pohjalta vaativat lisäselvitystä. VML odottaa myös, että rautatiehallitus kiirehtii ja tehostaa vetureiden muutostöitä, joilla voidaan poistaa tai ainakin vähentää veturin melua, värinää ja vetoisuutta.”

Tutkimusta on myöhemmin hyödynnetty, kun vetureihin on tehty muutostöitä ja parannuksia, tai pohdittu ratkaisuja pakokaasuongelmiin vetureissa ja veturitalleissa tai selvitelty työvuoro- ja yötyökysymyksiä. Työnantaja on kuitenkin tyrmännyt monet parannusesitykset taloudellisiin seikkoihin vedoten. Tutkimuksesta on ollut hyötyä myös uusien vetureiden hankinnassa ja niiden suunnittelussa.

Linjaliikenteen yksinajon laajentamiseen liittyvänä suoritti Työterveyslaitos vuonna 1992 veturimiesten vireystilasta kirjallisuusselvityksen. Tämän selvityksen pohjalta pyrittiin sopimaan linjaliikenteen yksinajon erityisistä työaikamääräyksistä. Linjaliikenteen yksinajon laajentamissopimus astui voimaan marraskuussa 1994. Yhteisymmärrystä työaikamääräyksistä ei täysin saavutettu ja sopimukseen kirjattiin työaikoja koskeva kolmen vuoden koeaika, jonka aikana kerätään kokemuksia työaikaongelmista.

Rautateiden sähkö- ja magneettikenttätutkimus tehtiin, osin Veturimiesten liiton vaatimuksesta, vuosina 1993-94. Mittaukset osoittivat arvot niin pieniksi, ettei veturimiehillä ole näiden mittauksen perusteella kummastakaan kentästä terveydellistä vaaraa.

Vuoden 1996 alussa käynnistyi laaja tutkimus, jolla pyritään selvittämään vaativissa liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden psykofyysisistä toimintakykyä. Muuttuva raideliikenneympäristö asettaa uusia vaatimuksia terveystarkastuksiin mistä syystä VR yhtymä haluaa parantaa terveystarkastuksien sisältöä ja menetelmiä vastaamaan ajan vaatimuksia. Tutkimuksen suorittaa Työterveyslaitos yhdessä VR:n kanssa. Tutkimuksella halutaan kehittää terveystar-

kastuksiin tietokonepohjaiset testit, jolla voidaan selvittää liikenneturvallisuustehtävissä toimivien ihmisten kykyä selvittää tehtävistään muuttuvassa raideliikenneympäristössä.

Työterveyslaitoksen ergonomiayksikkö teki Pendolinon ohjauspöydästä tutkimuksen 1996 sekä arvio ohjaamon ergonomiasta. Tutkimus antoi arvokasta tietoa, jota voidaan hyödyntää sarjajunien tilauksen yhteydessä.

Veturimiesten ja heidän työolosuhteittensa tutkiminen ja valvominen on elävä ja jatkuvasti muuttuva prosessi kaluston ja vaatimusten muuttuessa. Uusiutuva kalusto tuo mukanaan taas uudenlaiset haasteet.

Vatsa on veturimiehenkin herkkä kohta

Aiemmin veturimiehet tekivät työreissunsa pääasiassa voileipien ja kahvin voimalla. Höyryveturissa kahvipullo pysyi lämpimänä etulevyllä, diesel- ja sähkövetureissa oli jo kahvinkeitto mahdollisuus.

Valvominen ja liiallinen kahvin litkiminen kipristävät mahaa ja toivomukset työpaikkaruokailun parantamisesta lisääntyivät. Tulopoliittisissa neuvotteluissa vuonna 1976 sovittiin työpaikkaruokailun järjestämisestä ja toteuttamisesta vuoden 1979 loppuun mennessä. Tavoitteeksi asetettiin, että ”koko henkilöstöllä työpaikasta, työajasta ja palvelussuhteesta riippumatta järjestetään mahdollisuus ruokailuun työvuoron aikana. Ruokailu järjestetään myös niille, jotka eivät työn luonteen vuoksi voi käydä syömässä ruokalassa”.

Rautatiehallitus asetti työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia selvitys ja toimeenpanosuunnitelma työpaikkaruokailun järjestämisestä rautateillä. Vaikutena vain oli löytää toimivia ratkaisuja erillisryhmille, kuten veturimiehille. Monella paikkakunnalla ruoka-automaatti jäi ainoaksi vaihtoehdoksi. Selvityksen perusteella rautatietalouden piirissä oli vuoden 1979 lopussa 80 prosentille työntekijöistä järjestetty työpaikkaruokailu, mutta käyttöaste oli vain noin 35 prosenttia. Vuonna 1986 tilanne oli miltei entisellään.

Valtion ravitsemuskeskuksen yksityistäminen vuonna 1994 aiheutti ruokaloiden tarjontaan ja aukioloaikoihin supistuksia ja automaattiruokailu lisääntyi entisestään.

Myös vuonna 1995 voimaan tullut 22 prosentin arvonlisävero, vei työntekijäjärjestöjen aikaansaamaa kehitystä paljon taaksepäin. Veturimiesten epäsäännölliset työvuorot ovat aina ja edelleen suurin syy siihen, että eväskontista ei ole päästy eroon.

Niininkin jokapäiväinen ja arkinen asia kuin puhdas juomavesi on veturissa ongelmallista. Pitkään vaivannut ongelma - epähygieniset juomavesiastiat - saatiin poistettua, kun VML:n ja liikennetuotantoyksikön välillä sovittiin, että vuoden 1996 alusta on veturimiesten työvuorollaan tarvitsema juomavesi oltava pakattuna tetroihin.

”Räteistä” univormuihin (kuvia)

VR:llä on historiansa aikana ollut useita virkapukuun liittyviä määräyksiä ja asetuksia. Veturimiehille riitti pitkään pelkkä virkalakki ja epävirallinen nahkatakki, mutta kaluston kehittyessä lakkikin alkoi jäädä pois ja asiaan kiinnitettiin huomiota. Määräykset veturimiesten virkapuvuista olivat olemassa, mutta veturimiehet eivät suostuneet pitämään virkapukua useista huomautuksista huolimatta. Vuonna 1979 rautatiehallitus asetti työryhmän, jolle se antoi tehtäväksi vuoden 1980 loppuun mennessä selvittää virkapuvun mahdollinen muutos- ja uudistamistarve ja tehdä tarvittaessa esitys virkapukumääräysten muuttamisesta.

Työryhmä jätti raporttinsa ja veturimiehille tarkoitettu virkapuku valmistettiin sinertävänharmaasta villasekoitekankaasta. Pukuun kuului kesäpusero, turkiskauluksinen talvipusero sekä kesä- ja talvilakit. Myöhemmin asuun lisättiin talvipomppa. Asukokonaisuutta esiteltiin useissa eri tilaisuuksissa, joissa annettiin myös korjausehdotuksia, tosin niitä oli hyvin vähän. Ehkä siitä johtuen, että veturimiehet eivät uskoneet joutuvansa mokomaa pukinetta käyttämään.

Työnantaja sekä vetosi että uhkaili. Etenkin vuonna 1987 työnantajan kehoituksia ja muistutuksia tuli paljon, sillä VR vietti 125 vuotisjuhliansa. Työnantaja vaati, että juhluvuoden kunniaksi myös veturimiesten pitäisi olla asiallisesti virkapukuun pukeutuneita. Muistutukset alkoivat saada uhkaavamman sävyn. Helsingin varikonpäällikkö Pentti Haapala julkisti mm. seuraavan tiedotteen:

Asia: Virkapuvun käyttö 1.1.1988 alkaen

Virkapuvun käytöstä on tämän vuoden aikana annettu lukuisia kehoituskirjeitä. Nyt siirtymäkausi on ohitettu. Vuoden 1988 alusta alkaen virkapuvuton veturimies voidaan esimiehen kehoituksella poistaa työvuorosta. Virkapuvun käytön valvonta suoritetaan pistokokein. Pistokoe koskee myös muiden varikoiden veturimiehiä.

Valvonta ja pistokokeet jäivät kuitenkin enemmän tai vähemmän toteutumatta eikä suurempaa ”kotiin lähettämistä” nähty. Myös toinen sopijapuoli, Veturimiesten liitto, antoi kehoituksia virkapuvun käyttöön.

Jäsenistön kritiikki asua kohtaan johti siihen, että Veturimiesten liitto uudisti esityksensä kokonaisvaltaisesta virkapuku-uudistuksesta. Siinä vedottiin paitsi käyttäjien toiveiden mukaisen virkapuvun saamiseen, myös VR:n ulkoisen kuvan parantamiseen. Virkapuku-uudistus oli jäänyt kytemään myös liiton työsuojeluorganisaatioon, se alkoi kerätä mielipiteitä kentältä millainen uuden virkapuvun pitäisi olla. Suhtautuminen oli edelleenkin vähättelevää, jota kuvannee esitykset retonkihameesta, venäläisen panssarijoukkojen komentajan asepuvusta ja kaikki siltä väliltä.

VR hankki ulkopuolisen suunnittelijan ja nimesi työryhmän käsittelemään asiaa. Veturimiehiä työryhmässä edustivat veturinkuljettaja Juhani Pollari ja erityisvaltuutettu Veikko Savolainen.

Veturimiesten uudet työasut saatiin näytteille neuvottelupäiville 1993 ja koekäyttöön Helsingissä, Riihimäellä, Kouvolassa ja Oulussa. Vastaanotto oli yllättyneen positiivinen ja palaute miltei poikkeuksetta myönteistä. Veturimiesten virkapuku otettiin käyttöön 6.12.1993 eli Suomen 76. itsenäisyyspäivänä.

Myöhemmin (1995) sovittiin vielä, että myös työkengät kuuluvat veturimiehen työpukuun.

Kalusto on veturimiehille kaikki kaikessa

Vuoden 1973 liittokokouksessa käsiteltiin varsin kriittisesti vetokaluston kuntoa. Liitto lähetti rautatiehallitukselle kirjeen, jossa tuotiin esille liittokokouksen näkemys asiasta. Kokouksen julkilausumassa todettiin mm:

”Julkistettuihin liiton esittämiin julkilausumiin, kirjelmiin ja neuvotteluissa esitettyihin näkökohtiin viitaten Suomen Veturimiesten Liiton 54. edustajakokous vaatii, että työnantajan toimenpitein välittömästi ryhdytään saattamaan valtionrautateiden terveydenhuoltojärjestelmää sen suuntaiseksi, että tapahtuu todellista, ennalta ehkäisevää toimintaa veturimiesten ammatista johtuvien sairauksien torjumiseksi. Samoin on vetokaluston osalta - kustannuksista piittaamatta - toteutettava veturimiesten vaatimat parannukset, jotta välttyttäisiin melun, tärinän ja pakokaasujen aiheuttamilta seuraamuksilta.”

Kannanotto osui mielenkiintoiseen murroskohtaan. Höyryveturit olivat poistumassa lopullisesti linjaliikenteestä ja sähkökalusto tulossa, joskin hitaanlaisesti. Jarruna oli myös välivaiheen kallis dieselointi, joka aiheutti suuria kunnossapitokustannuksia.

Neuvostoliittolainen sähköveturi ”isänmaan etu”

Sähköveturien hankinnasta syntyi 1960 -luvun lopussa poliittinen kiista, josta Veturimiesten liitto pysytteli viisaasti sivussa. Kun pääministeri Mauno Koivisto 1968 palasi vierailultaan Moskovasta, hän ilmoitti, että isänmaan etu vaatii sähkövetureiden tilaamista Neuvostoliitosta. Suomalainen teollisuus nousi takajaloilleen. Pitkien kiistojen jälkeen vuonna 1970 tilaus eduskunnan päätöksellä tehtiin Neuvostoliitosta.

Kun ensimmäiset Sr 1 -veturit valmistuivat, niissä huomattiin sellaisia puutteita, että Veturimiesten liitto katsoi aiheelliseksi puuttua asiaan. Uusissa vetureissa oli mm. ergonomia jäänyt vähälle huomiolle. Veturimiehillä oli kiire päästä vaikuttamaan rakenteilla olevien vetureiden muutoksiin jo rakennusvaiheessa. Veturimiesten kannalta oli myönteistä todeta työnantajan muuttunut suhtautuminen veturimiesten tekemiin esityksiin näissä neuvotteluissa.

Puheenjohtaja Lasse Syrjänen ja piirivaltuutettu Veikko Savolainen tekivät vuosina 1975-76 useita matkoja Novotserkassk`in veturitehtaalle Rostoviin. Myös muilla liiton edustajien ja hallituksen vierailuilla kerrottiin suomalaisten veturimiesten näkemyksistä neuvostoliittolaisille veturinrakentajille. Veturin valmistaja, Novotserkassk`in veturitehdas käyttikin suomalaisia veturimiehiä asiantuntijoinaan ja apuna veturin kehitystyössä.

Sadatta veturia vastaanottamaan matkusti Suomesta 12 -henkinen valtuuskunta pääjohtaja Herbert Römerin johdolla. Valtuuskuntaan kuului myös Strömbergin neljän hengen ryhmä toimitusjohtaja Antti Potilan johdolla. Tehtaalla oli samaan aikaan rakenteilla Strömbergin suunnittelema jättiläisveturi Siperian radan jatkeelle, BAM -radalle. Lisäksi valtuuskunnan jäseniksi oli kutsuttu Veturimiesten liiton puheenjohtaja Lasse Syrjänen ja erityisvaltuutettu Veikko Savolainen. Veturin luovutustilaisuudesta 23.2.1983 otsikoi mm. Helsingin Sanomat: ”Strömberg ja suomalaiset veturimiehet uudistivat neuvostotekniikan. Veturiyhteistyö viemässä uuteen suurkauppaan.”

Vuosina 1970 - 1984 sähkövetureita valmistettiin 110 kappaletta.

Lehtileike

”Strömbergin johtajat kuuntelivat hämmentyneinä neuvostoliittolaisten isäntien maljapuheita jäähyväisillallisilla. Kun yksi ministeri mainitsi veturit, toinen huusi heti perään johdinautot ja kolmas isäntä vielä perään metrot. Ei myöskään ollut ihme, että Herbert Römer oli kutsunut valtuuskuntaansa veturimiesten liiton puheenjohtajan Lasse Syrjäsen ja työsuojeluvaltuutettu Veikko Savolaisen. Kun neuvottelut neuvostoliittolaisten sähkövetureiden valmistajien kanssa kävivät hankaliksi ja vastapuoli alkoi tuskaantua suomalaisten lukuisiin vaatimuksiin, Valtionrautatiet saattoi vedota veturimiehiin, jotka vetureita ajavat.

Veturimiesten vaatimuksesta sähkövetureissa kymmenen vuoden aikana uusittiin mm. tuuletinmoottorit, ikkunanpesulaitteet, tuolit, äänieristys, lämpöeristys, ajopöydän nappulasto. Veturimiehillä oli hyvät perusteet vaatimuksilleen. Vielä viime vuosikymmenen puolivälissä 43 prosenttia veturimiehistä joutui työkyvyttömyyseläkkeelle ennen 53 vuoden eläkeikää. Nyt osuus on pudonnut runsaaseen 30 prosenttiin.

Novocherkasskin veturitehtaan johto onkin nimennyt yli 190 senttisen Veikko Savolaisen ikuisine vaatimuksineen Domin atamaaniksi. Samaan aikaan kun Moskovan Leningrad -hotellin juhlasalissa kaksi varaministeriä saatteli 12 -henkistä suomalaista valtuuskuntaa, joka oli ollut juhlistamassa yhden etelävenäläisen veturitehtaan yhtä tuotantoprosenttia, 250 japanilaista huippujohtajaa maleksi Moskova-joen rannalla sijaitsevan Inter-Continental hotellin aulassa. Japanilaiset olivat tekemässä suurinta kaupparynnäkköään Moskovaan kautta aikojen.

Kaksi hetkeä Moskovan illassa kuvaavat hyvin, että pienikin voi olla suurellekin suurta.”

Lehtileike loppuu

Veturimiehet mukaan suunnitteluun

Veturimiesten edustajat pääsivät ensikerran alusta saakka suunnittelemaan ja rakentamaan veturia, kun pienvetokalustoa korvaamaan hankittiin Tve 4 -pienvetureita. Keväällä 1977 Valmetin tehtailla Tampereella keskusteltiin pienvetokaluston hankinnasta ja suunnittelun sen hetkisestä tilanteesta sekä sovittiin veturimiesten osallistuvan veturin suunnitteluun ja rakentamiseen.

Hanke eteni vauhdikkaasti, jo toukokuussa 1977 päästiin tutustumaan ohjaamosta 1/1 tehtyyn puumalliin eli makettiin. Joulukuussa suunnittelu oli miltei valmis ja suunnittelun loppukatselmuskokous pidettiin samassa kuussa Valmetin tehtailla. Veturin valmistuttua voitiin todeta, että työssä oli onnistuttu erittäin hyvin eikä ohjaamoon ole tarvinnut tehdä muutoksia myöhemminkään.

Samanaikaisesti oli toinenkin mielenkiintoinen veturihanke esillä. Insinööritoimisto Saalasti toimitti 10 kpl Tve 5 -vetureita. Näiden vetureiden uutuus oli, että ne pystyvät liikkumaan sivuttain kumipyörien avulla. Tätä veturia käytettiin ja käytetään vieläkin ahtaiden paikkojen siirtotöissä. Veturiin oli myös saatavana radio-ohjaus.

Tähän hankkeeseen liittyy huvittavia tapahtumia. Vetureita tilattiin 10 kappaletta, joille kaikille ei kuitenkaan ollut käyttöä. Eräässä kokouksessa huokailtiin, että mihin niitä nyt voitaisiin sijoittaa, niin puheenjohtaja Syrjänen avusti asiaa pyytämällä yhtä radio-ohjattavaa veturia liitolle sijoitettavaksi Kylmälahteen. Siellä sille olisi käyttöä siten, että laitettaisiin lappu ohjaamoon ja lähetettäisiin veturi radio-ohjauksella Pielaveden viinakauppaan.

Iso vaalee Dr 16

Merkittävä kotimainen linjaveturihanke käynnistyi, kun huhtikuussa 1981 asetettu Veturinhankintatyöryhmä jätti esityksensä uuden dieselveturin hankkimiseksi. Ensimmäinen protokappale luovutettiin VR:lle kesäkuussa 1985. Protovetureita valmistettiin neljä kappaletta. Veturin sarjamerkiksi tuli Dr 16.

Varsinainen veturitilaus käsitti kaikkiaan 23 kappaletta. Suunnittelussa onnistuttiin veturimiesten työolosuhteiden osalta hyvin, mutta veturin tekniikan ja käyttöluotettavuuden osalta ei aivan yhtä hyvin.

Tähän sarjaan liittyy episodit radio-ohjauksen kokeilusta. Marras-joulukuussa 1987 kokeiltiin veturissa 2804 radio-ohjausta, sillä veturin teknillisissä määreissä oli maininta radio-ohjauksesta. Kokeilu sujui alkuun hyvin, mutta sitten sattui haaveri. Radio-ohjauksessa oleva veturi törmäsi kahteen konepajaan matkalla olleeseen vaurioituneeseen Dv 12 -sarjan veturiin Tampereen Perkiössä. Syitä selvitettyä todettiin, ettei kumpikaan rekisteröintilaitteista ollut käytössä tapahtumahetkellä ja näin ollen syytä miksi veturi ”karkasi” ei saatu koskaan luotettavasti selvitettyä. Radio-ohjaukset lopuivat sillä kertaa siihen.

Vanhojen saneeraus

VR:n vetokalusto on vanhentunut ja uutta ei mainittavasti ollut näkyvässä vielä 1980-1990 luvun vaihteessa. Osat olivat tehneet valtuustolle ja hallitukselle monia esityksiä työolosuhteiden parantamiseksi. Muutosten toteuttaminen oli vaikeaa, työnantajan oli helppoa vedota rahan puutteeseen ja VR:n budjettisidonaisuuteen. Vuonna 1990 Kouvolan osasto pyysi Työsuojeluhallitusta tutkimaan työolosuhteita Sr-1 veturissa. Työsuojeluhallitus pyysi VR:ltä selvityksen tehdyistä toimenpiteistä sekä Sr-1 veturin työolosuhteita koskevista suunnitelmista. Selvimpinä puutteina tuli esiin ohjaamon lämpöolosuhteet sekä veto. Tämän jälkeen ohjaamoon lisättiin lämpöpattereita, verhoiltiin kylmiä pintoja sekä tiivistettiin ohjaamaa.

Vetureiden yhteisiä määreitä etenkin ohjaamoiden osalta on pyritty löytämään myös pohjoismaisella yhteistyöllä. Vuosina 1990 ja 1991 pidettiin yhteisiä kokouksia yksistään ohjaamon työympäristön määrittämiseksi. Näitä asioita pohditaan myös vuosittaisissa Pohjoismaiden veturimiesten tapaamisissa. Monia yhteisiä näkemyksiä on löydetty ja niitä on myös hyödynnetty kussakin maassa suoritettujen vetokalustohankintojen yhteydessä.

Vuonna 1995 tapahtuneen VR:n yhtiöittämisen jälkeen saatiin vetureiden ohjaamosaneeraukseen sovittua rahaa. Pääpaino saneerauksessa oli vaimentaa ohjaamoiden melua ja parantaa lämpöolosuhteita talvella sekä viilentää ohjaamoita kesällä jäähdytyslaitteen avulla. Suunnitelmat tehtiin 1996 alussa ja sovittiin vuoden aikana saneerattavien vetureiden määrät. Optimistiset suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet, sillä VR:n organisaatiota muutettiin taas kerran ja tilaajan, silloisen tuotanto-osaston ja toteuttajan eli vetokalustosektorin kesken ilmeni epäselvyyksiä. Vuonna 1996 valmistui prototyyppi kahdesta saneeratusta veturista. Toteutuksen hitaudesta johtuen neuvoteltiin saneerausohjelmaa ja rahoitus uudelleen, jonka jälkeen ohjaamosaneeraukset lähtivät hyvin käyntiin.

Uusi kalusto

Pendolino

Kuten muuallakin maailmassa, kiristynyt kilpailu matkustajista bussien, lentokoneiden ja junien välillä pakotti myös VR:n suunnittelemaan nopeuksien nostoa. Ratojen sähköistys sekä vanhan dieselkaluston poistuminen antoivat siihen mahdollisuuden. Tarvittiin nopeasti liikkuvia junia. Sr 1 -vetureiden rakenteellista nopeutta oli muutamiin vetureiden osalta nostettu 160 kilometriin tunnissa, mutta tavoite oli 200 kilometriä. Ratojen perusrakennuksen päästyä 1980-luvun lopussa vauhtiin, päätettiin pyrkiä mahdollisimman monella rataosalla tuohon nopeuteen. ”Valmiita” junia ja

vetureita etsittiin ympäri Eurooppaa. Tarjouskilpailun jälkeen päädyttiin kahteen nopean junan vaihtoehtoon, Italialaisten S 220 (Pendolino) ja Ruotsin rautateiden (SJ) X 2000.

VR päätyi Pendolinoon ja tilasi helmikuussa 1992 kaksi nopeaa S 220 junaa Fiat Ferroviarian veturitehtailta Italiasta. Tilaukseen sisältyi ehto suomalaisen työn osuudesta sekä 23 junan jatkotilausmahdollisuus.

Junan ohjaamon suunnitteluun osallistuivat veturimiesten edustajat Jukka Immonen ja Veikko Savolainen. Torinossa valmistettiin luonnollista kokoa oleva ohjaamon malli ja sen pohjalta tehtiin varsinainen ohjaamo.

Junat valmistettiin Taivalkoskella Transtechin tehtailla ja varusteltiin loppuun VR:n Pasilan konepajalla. Ensimmäinen juna oli koeajo valmis syksyllä 1994 ja toinen valmistui 1995 alussa.

Pendolinon koeajokuljettajiksi valittiin 10 kuljettajaa pääasiassa Turun ja Helsingin veturimiehistä. Uutta vaatimuksissa oli englannin kielen kielitaitovaatimus.

Koeajot, jotka suoritettiin eri puolella Suomea, sujuivat hyvin ja aikataulunmukainen liikenne alkoi Turun ja Helsingin välillä 27.11.1995 yhdellä junayksiköllä. Elokuussa 1996 alkoi liikenne kahdella junalla, jolloin ajettiin kahdeksan junavuoroa Turun ja Helsingin välillä. Junan aikataulunmukainen suurin nopeus oli 200 kilometriä tunnissa. VR teki junien jatkotilauksen syksyllä 1997.

Sähköveturi Sr-2

Samalla menettelyllä kuin nopea juna oli hankittu, pyrittiin löytämään myös mahdollisimman valmis sähköveturi. Tarjokkaita löytyi useita ja VR:n edustajien tutustumismatkojen, koeajojen ja teknillisten selvitysten jälkeen VR päätyi tilaamaan ABB-SLM -konsorttiolta uusia sähkövetureita 20 kappaletta. Tilaukseen sisältyi myös 20 kappaleen optio. Tilaus allekirjoitettiin kesäkuussa 1992. Ensimmäinen veturi n:o 3201 ajettiin ulos Hyvinkään konepajan portista juhannusviikolla 1995. Koeajojen jälkeen liikenne aloitettiin 13.5.1996 välillä Helsinki -Oulu. Kaikki 20 veturia ovat liikenteessä vuoden 1999 alussa.

Taajamajuna Sm-4

Uusi kaupunkijuna tilattiin tarjouskilpailun jälkeen 1996 alussa Fiat Ferroviarialta. Tilaus pitää sisällään kymmenen junaa ja mahdollisuuden hankkia lisää 40 kappaletta junia. Junat valmistetaan Espanjassa CAF S.A tehtailla. Ensimmäinen juna on toimitettava tyyppiteistihin alkuvuonna 1998 ja suunniteltu lopullinen vastaanotto olisi heinäkuussa 1998. Aikataulun mukaan kymmenes juna toimitetaan Suomeen loppuvuonna 1998

Kiskobussi Dm-11

1980-luvulla työnantaja suunnitteli Dm 10 -moottorijunaan kuljettajarahastusta. Silloinen liiton puheenjohtaja Lasse Syrjänen suhtautui vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla suoritettavaan kuljettajarahastukseen varauksellisesti, mutta jätti neuvottelumahdollisuuden auki. Myöhemmin hanke haudattiin eikä kuljettajarahastuksestaakaan suuremmin puhuttu liki 15 vuoteen. Asia tuli uudelleen esille, kun 1993 ryhdyttiin hankkimaan kiskobussia vähäliikenteisille rataosille.

Tällaisen kiskobussin koekappale valmistettiin keväällä 1994 Pieksämäen konepajalla vanhoista osista. Kiskobussin, joka sai lempinimekseen ”Junttilan Salama”, koeliikenne suoritettiin kesä-elokuussa 1994 Iisalmi - Ylivieska ja Parikkala - Savonlinna -välillä. Koeliikenne onnistui hyvin myös kuljettajarahastuksen osalta.

Sarjavalmistaisen kiskobussin tilaus tehtiin tarjouskilpailun jälkeen kesällä 1995. Valtionrautatiet tilasi 16 kiskobussia espanjalaiselta GEC Alsthomilta. Tilaus piti sisällään myös 16:n kiskobussin option. Niillä on tarkoitus turvata vähäliikenteisten ratojen matkustajaliikenne.

Ensimmäinen yksikkö saapui laivalla Suomeen helmikuussa 1997. Koeajot alkoivat välittömästi ja ne on suoritettu pääasiassa Kuopion ympäristössä. Kiskobusseissa veturinkuljettajan työnkuva laajenee, niissä toteutetaan kuljettajarahastus.

Terveydenhoito

Vuoden 1973 alussa asetettiin toimikunta kehittämään terveydenhuoltoa VR:llä. Toimikunnan työ ei edistynyt toivottulla tavalla ja liitto lähestyi rautatiehallitusta parillakin kirjeellä keväällä 1974, niissä huomautettiin, että työryhmä ei työskentele. Kirje uudistettiin syksyllä ja tämän jälkeen työryhmän työ alkoi edistyä.

Työterveyshuolto lakisääteistettiin vuoden 1979 alusta. Työterveyshuoltolain mukaan työterveyshuolto uudistettiin asteittain vuoteen 1983 mennessä koskemaan kaikkia työntekijöitä. Järjestöt olivat neuvotteluissa edellyttäneet rautatielääkärijärjestelmän säilyttämistä. Asteittain kehitys on kuitenkin rautateilläkin johtanut yksityisten terveyspalvelujen käyttöön.

Kuntoutus

Veturimiesten korkea työkyvyttömyyseläkkeelle lähtijöiden määrä 1970-luvun alussa sai aikaan paitsi veturimiestutkimuksen myös työnantajan havahtumaan ja etsimään keinoja ennaltaehkäisevään kuntoutukseen. Työryhmässä selvitetiin mm. vajaakuntoisten sijoittamista uusiin tehtäviin ja ammatillisen kuntoutuksen tehostamismahdollisuuksia. Kuntoutustavoitteita alettiin myös toteuttaa.

Vuoden 1989 valtion tulo- ja menoarviossa oli varattu varhaiskuntoutukseen 6 miljoonaa markkaa. Veturimiesten liitto painosti työterveyshuoltoa edelleen varhaiskuntoutuksen aloittamiseen. Vuonna 1992 päästiin pitkällisten ja osin hankalienkin neuvottelujen jälkeen tilanteeseen, jolloin ensimmäiset veturimiehet pääsivät ammatilliseen varhaiskuntoutukseen (Aslak) kahdessa ryhmässä. Sen jälkeen kurseja on pidetty Kelan rahoittamana noin kaksi- kolme vuodessa.

Henkinen työsuojelu

Veturimiesten työssä vaikeaksi ongelma-alueeksi ovat muodostuneet allejäätionnettomuudet. Kesällä 1990 teki Veturimiesten liitto työnantajalle esityksen onnettomuustilanteisiin joutuneiden henkisestä jälkihoidosta. Ohjeisto toimenpiteistä ja terveysalan asiantuntija-avusta onnettomuuden jälkeen saatiin valmiiksi keväällä 1993 (Kriisihoito valtionrautateilla). Ensimmäinen posttraumaattista stressiä potevien kuntoutuskurssi järjestettiin 1994. Kurssille osallistuvien saannissa oli pieniä vaikeuksia, ilmeisesti kynnyksellä oli vielä liian korkea. Myöhemmin järjestelyille kurseille on hakeutunut veturimiehiä jopa innokkaasti.

Työsuojelun piirivaltuutettuna sittemmin erityisvaltuutettuna toimi vuosina vuosina 1975-95 Veikko Savolainen Helsingistä vuosina 1975 - 95. Hänen jälkeensä erityisvaltuutetuksi valittiin Risto Elonen Turusta.

Junaturvallisuus

Junaturvallisuuteen liittyvät asiat ovat olleet aina veturimiehille ja heidän ammatilleen tärkeitä. Liiton oma Junaturvallisuus-toimikunta käsittelee junapainojen ja nopeuksien nostamiseen sekä kulunvalvonnan ja turvalaitteiden uudistamiseen liittyviä asioita.

Toimikuntaan on valittu veturimiestyön eri osa-alueiden asiantuntijoita linjaliikenteestä, lähiliikenteestä ja vaihtotyöliikenteestä. Siihen on kuulunut lähes aina myös liiton hallituksen jäsen, joka on edustanut liittoa myös VR:n ja vuonna 1995 perustetussa Ratahallintokeskuksen Jt -toimikunnissa.

Esimerkiksi vuoden 1994 keväällä nostettiin tavarajunien aikataulunopeuksia 90 kilometriin tunnissa ja vuoden lopussa laajennettiin yhdenmiehenajoa linjajuniin. Saman vuoden kesällä virkamiestyönä valmisteltuun Junaturvallisuusäännön uudistukseen työnantaja halusi VML:n lausunnon. Veturimiesten liiton kanta oli, ettei niin keskeneräisestä ja puutteellisesta esityksestä voinut antaa lausuntoa. Myöhemmin annettu, VML:n jt-toimikunnan valmistelema lausunto oli yli 30- sivuinen. Uusittu junaturvallisuusääntö astui voimaan keväällä 1996.

Lisäturvaa kulunvalvonnan avulla

Rautatiehallitus asetti elokuussa 1974 toimikunnan selvittämään kulunvalvontajärjestelmän tarvetta, sen laajuutta sekä toimintaperiaatteita valtionrautateilla. Tästä päätöksestä alkoi yli kaksikymmentä vuotta kestänyt, välillä jäissäkin ollut projekti. Monien selvitysten jälkeen koeajot alkoivat lokakuussa 1982 ja päättyivät helmikuussa 1984. Koeajojen tarkoituksena oli testata laitteiden toiminta eri vetokalustotyypeissä, järjestelmän toiminta vaatimusten mukaisesti erilaisilla junilla ja erilaisissa liikennetilanteissa.

Tämä vaihe kulunvalvontajärjestelmän hankinnassa päättyi rautatiehallituksen johtoryhmän kokouksessa syyskuussa 1984. Päätöstä kulunvalvonnan hankinnasta ei tehty. Aikaa kului ja sitten alkoi tapahtua. Lapualla tapahtui itsenäisyyspäivänä 6.12.1986 junaonnettomuus, jossa erikoispikajuna Lapponia suistui Lapuan eteläisessä tulovaihteessa kiskoilta. Onnettomuudessa loukkaantui lievästi kaksi matkustajaa ja aineelliset vauriot olivat suuret.

Miltei heti perään 12.12.1986 Turengissa sattui tavarajunan peräänajo, jossa aineelliset vahingot olivat erittäin suuret. Junassa jonka perään toinen törmäsi, kuljetettiin juuri Lapualla vaurioitunutta kalustoa Pasilan konepajalle.

Veturimiesten liiton painostuksesta huolimatta päätöksiä kulunvalvonnan hankinnasta alettiin tehdä vasta näiden onnettomuuksien tapahduttua.

Valtioneuvosto asetti suuronnettomuuksien tutkijalautakunnan selvittämään onnettomuuksien syitä. Lautakunta jätti selostuksensa valtioneuvostolle huhtikuussa 1988. Oikeusministeriö lähetti oikeusministeri Matti Louekosken allekirjoittaman kirjeen 22.2.1990 Liikenneministeriölle asian johdosta. Tässä kirjelmässä viitataan tutkijalautakunnan raporttiin ja esiintuodaan tutkijalautakunnan kirjaamat kymmenen kohtaa :

1. Valtionrautateilla jo tehty periaatepäätös kulunvalvonnan käyttöön otosta toteutetaan mahdollisimman pian.
2. Valtionrautatiet kehittää opastinjärjestelmän kaikilta osin yksikäsitteiseksi.
3. Valtionrautatiet kehittää junan kulun rekisteröintilaitteita ja niiden käyttöä niin, että tietojen rekisteröinti ja talteenotto varmistuu onnettomuus- ja vauriotilanteissa.
4. Valtionrautatiet tarkistaa puherekisteröintilaitteiden käyttöä koskevat ohjeet ja kiinnittää erityistä huomiota vastuukysymysten ja päätöksentekomenettelyn selkiyttämiseen tavoitteena varmistaa nauhojen talteenotto kaikissa onnettomuus- ja vauriotilanteissa. Lisäksi kiinnitettiin huomiota koulutukseen, yhteistoimintaan muiden viranomaisten kanssa onnettomuustutkinnassa, viankorjausten kiireellisyysjärjestykseen opastin, turvalaite ja puhelinliikenteessä sekä tiedottamiseen tavanomaisuudesta poikkeavassa junaliikenteessä.

Valtioneuvoston käsittelyssä 22.2.1990 todettiin, ”että Valtionrautatiet on jo ryhtynyt toteuttamaan kaikkia suositusten mukaisia toimenpiteitä.” Samalla todettiin, että eräät toimenpiteistä ajoittuvat usealle vuodelle.

Edellä mainittu oli totta, koska puherekisteröintiä lisättiin, uutta opastinjärjestelmää rakennettiin ja junien kulunvalvontajärjestelmän hankintaa oli selvitetty ja periaatepäätös hankinnasta tehty.

Rautatiehallitus teki päätöksen pistemäisen kulunvalvontajärjestelmän hankinnasta ja allekirjoitti aiesopimuksen loka-kuussa 1989 ja hankintasopimuksen 16.2.1990.

Kokeilua, testausta ja muutosten toteutumista seurattiin aina marraskuulle 1994 saakka, jolloin voitiin katsoa varsinaiset koeajot päättyneiksi. Kokonaisuudessaan kulunvalvonnan hankinta sekä myöhemmin myös rakennustyöt kangertelivat pahasti ja vaikeuksia riitti käytännön liikenteeseen saakka.

Perehdyttämiskoulutus oli ideoitu ajan mukaisesti tietokoneelle, mutta varsinkin ajosimulaattoriosio oli niin heppoinen, etteivät valmiudet ajoon kulunvalvontajärjestelmän avulla olleet kovin korkeat. Alkuvaikeuksia oli runsaasti uuden järjestelmän opettelemisessa sekä ratalaitteissa. Selvittyään alkuvaikeuksista veturimiehet tunnustivat kulunvalvontalaitteiston tarpeellisuuden sekä sen vaikutuksen ajoa helpottavana tekijänä.

Ensimmäisenä otettiin käyttöön rataosuus Kirkkonummi - Kupittaa kesällä 1995 ja seuraavaksi Seinäjoki - Lielähti, Lahti - Imatra sekä Huopalahti - Kirkkonummi vuoden 1997 alussa.

Kulunvalvonnan kyliäisenä toteutui myös Veturimiesten liiton pitkäaikainen vaatimus luotettavasta rekisteröintilaitteesta. Laite testaa junan nopeuden lisäksi mm. veto- ja jarrutustilanteen.

Junaturvallisuuden kannalta vuosi 1996 oli rautateille synkkä. Pahin onnettomuus sattui keväällä Jokelassa. Kuljettaja ja kolme matkustajaa menehtyivät. Rautateiden onnettomuuksia tutkiva suuronnettomuuksien tutkintalautakunta kiinnitti huomiota ja antoi suosituksia mm. viikkovaroituksen kehittämiseen, junan nopeuden sovittamiseen sääolosuhteiden mukaiseksi sekä kulunvalvontajärjestelmän rakentamisen nopeuttamiseen.

Vuoden 1996 lopulla Ratahallintokeskus julkisti VTT:llä teettämänsä tutkimuksen rautatieonnettomuuksista 1985-1995 aikana. Tutkimuksen mukaan liikenne Suomen rautateillä on turvallista muihin maihin verraten ja verrattuna tieliikenteeseen vaurio rautateillä on harvinainen tapahtuma.

Kuvatekstejä

Kulunvalvonta otettiin käyttöön vuonna ? Kirkkonummi - Turku välillä. Kulunvalvontakoulutus annettiin tietokoneella. Tietokoneohjelmalla esitettiin kuljettajalle kulunvalvonnan teoria sekä simuloitiin käytäntö. Samalla suoritettiin kaksiosainen koe, joka oli saatava hyväksytysti läpi.

Kulunvalvontakoulutuksessakin lähdettiin uusille urille. Työryhmä Pekka Myyrä, Hannu Tolamo ja Kari Lahikainen valmistivat yhteistyössä VRKK:n kanssa tietokonepohjaisen opetusohjelman.

4. SOPIMUS- JA NEUVOTTELUJÄRJESTELMÄ VAKIINTUU

Yleistä

Veturimiesten liiton sopimus- ja neuvottelutoiminta on liiton ammattikuntaluonteen vuoksi ollut selkeämpää kuin monen suuren ammattiliiton, joiden sopimuskenttään kuuluu kymmeniä ellei satoja eri ammattinimikkeitä. Tavoitteet ovat ay-demokratian tapaan lähtöisin ammattiosastojen tekemistä esityksistä.

Leimallista liiton sopimustoiminnalle ja sen kehittymiselle on ollut, että veturimiehet olivat 1.7.1995 tapahtuneeseen VR:n osakeyhtiöittämisestä asti valtion virkamiehiä. Virkojen perustamisesta päätti eduskunta. Veturinkuljettajat olivat valtaosiltaan valtakirjavirkamiehiä, jotka olivat oikeudelliselta asemaltaan vahvin virkamiesryhmä. Myös ylimääräisiä veturinkuljettajan virkoja perustettiin, vaikka valtionhallinnossa ylimääräisten virkojen perustaminen oli ajoittain hankalaa. Veturinlämmittäjät olivat toimikirjavirkamiehiä ja ylimääräisiä toimenhaltijoita. Veturimiesoppilaat olivat asemaltaan tilapäisiä toimihenkilöitä.

Virkamiehet saivat lakisääteisen neuvotteluoikeuden vuoden 1943 neuvotteluoikeuslailla. Neuvotteluoikeuslaki ei merkinnyt sopimusjärjestelmää nykyisessä merkityksessään, vaan virkamiesten järjestöllä oli oikeus neuvotella yleisluonteisista virkaan ottamiseen, virkasuhteeseen sekä palkkaukseen liittyvistä asioista. Vasta vuonna 1966 säädetyllä menettelytapalailla valtion virkamiehet saivat osittaisen oikeuden sopia palkoistaan. Menettelytapalaki oli luonteeltaan väliaikainen ja vuonna 1970 tuli voimaan valtion virkaehtosopimuslaki, jonka johdosta valtion virkamiesten palvelusuhteen ehtoista voitiin sopia kollektiivisesti työehtosopimusjärjestelmän tapaan. Virkaehtosopimuslain mukainen sopimusvapaus oli kuitenkin rajattua. Laissa määriteltiin asiat, joista voitiin sopia, mutta myös rajoitettiin monin tavoin sopimusoikeutta. Luonteenomaista valtion virkaehtosopimusjärjestelmälle oli se, että järjestelmä oli erittäin keskitettyä. Pääsopimuksella sopimusoikeus annettiin keskusjärjestöille. Veturimiesten liitto kuului Valtion virkamiesten ja työntekijöiden yhteisjärjestöön VTY:öön. Liitto oli siten tätä kautta mukana keskitetyssä VES -järjestelmässä.

Valtion neuvotteluviranomaisena toimi valtiovarainministeriön palkkaosasto, vuodesta 1973 Valtion työmarkkinailaitos (VTML). Valtionrautateilla ei ollut oikeutta solmia virkaehtosopimuksia. VR teki työnantajana neuvottelukierrosten yhteydessä esityksensä työmarkkinailaitokselle. VR:n virkamiehiä edustavat järjestöt kävivät näistä esityksistä neuvot-

teluja VR:n kanssa, mutta lopulliset virkamiehiä koskevat virkaehtosopimukset syntyivät valtiovarainministeriön yhteydessä toimivan työmarkkinalaitoksen neuvottelupöydässä.

Keskitetty VES -järjestelmä ei miellyttänyt Veturimiesten liittoa. Haluttiin päästä suoraan vaikuttamaan neuvotteluneteltyyn ja siten edistämään suoranaisesti veturimiesten työhön ja työoloihin liittyviä sopimusmääräyksiä. Virkaehtosopimuslakia ja siihen liittyvää pääsopimusta haluttiin muuttaa siten, että liittotason sopimusoikeuksia lisättäisiin.

Eryteisesti oltiin tyytymättömiä virkaehtosopimuslain sisältämiin sopimusvapautta ja työtaisteluoikeutta koskeviin rajoituksiin. Vuoden 1977 liittokokoukseen oli Tampereen osasto tehnyt esityksen, joka tähtäsi virkaehtosopimuslain muuttamiseen. Iisalmen, Seinäjoen ja Porin osastot esittivät erilliskysymysten huomioimista virkaehtosopimuksissa ja vaativat virkaehtosopimuslakiin tällaisia muutoksia.

70 -luvun alussa alkanut valtion virkaehtosopimustoiminta koettiin monista saavutuksistaan huolimatta kankeaksi ja puutteelliseksi. Vuoden 1977 liittokokouksessa tyytymättömyyden syynä oli se, että monet edellisessä liittokokouksessa esillä olleet asiat eivät olleet edenneet. Esityksiä osastojen taholta oli tehty esimerkiksi siitä, että virkaehtosopimustoimintaa olisi saatu uudistettua siten, että sopimusneuvottelutilanteessa olisi mahdollista kuulla jäsenistön mielipidettä ennenkuin mahdollinen sopimus allekirjoitetaan. Toinen tärkeä tavoite oli ollut VES-lainsäädännön muuttaminen siten, että se mahdollistaisi laitoskohtaisten erityiskysymysten huomioimisen. Veturimiehet olivat odottaneet, että virkaehtosopimustoiminnan avulla olisi saatu kurottua umpeen veturimiesten palkkauksen jälkeenjääneisyyttä. Tähän asiaan oli puututtu voimakkaasti myös kaikissa vuoden 1973 jälkeen pidetyissä valtuustojen kokouksissa.

Arvostelua herätti myös se, että liittoon ei oltu perustettu työryhmää joka olisi valmistanut liittokokoukselle selkeän palkkapolitiittisen ohjelman, johon olisi voitu kirjata palkkaukselliset tavoitteet virkaehtosopimustoiminnan avulla hoidettavaksi.

Osa arvostelusta kohdistui myös VTY:n toimintaan. Vuonna 1975 oli lopettanut työskentelynsä komitea, jonka tarkoituksena oli aikaansaada muutoksia virkaehtosopimuslakiin. VTY ei ollut kuitenkaan saanut veturimiesten mielestä mitään liittojen esittämiä ajatuksia läpi, vaan komitean työ päättyi tuloksettomana.

Vuoden 1977 liittokokouksessa oli mukana VTY:n pääsihteeri Lauri J.Havia. Hän lohdutti liittokokousväkeä kertomalla, että oli asetettu uusi komitea, jonka tarkoituksena oli aikaansaada ne muutokset, jotka jäivät edellisessä komiteassa hyväksymättä. Uuden komitean tarkoituksena oli aikaansaada muutoksia sekä virkamiesoikeuteen että virkaehtosopimuslakiin. Kuultuaan selvitykset liittokokous velvoitti liiton toimimaan VTY:ssä ja SAK:ssa siten, että muutokset mahdollistuisivat. Keinoksi koettiin eduskuntaryhmiin vaikuttaminen. Liiton hallitus veloitettiin antamaan asiasta selvitys vuoden 1978 valtuuston kokoukselle. Valtuustolle ei kuitenkaan selvitystä voinut antaa, koska komitean työ ei ollut valmistunut.

Valmisteilla ollut virkamiesoikeuden kokonaisuudistus koettiin hankalaksi. Viivästyksen syynä olivat työnantaja- ja työntekijäpuolen väliset erimielisyydet. Myös järjestöt tarvitsivat aikaa asiaan perehtymiseen ja komitean ehdotusten käsittelyyn päättävissä elimissään. Kysymyksessä ei suinkaan ollut pelkästään virkaehtojärjestelmän, vaan koko hajanaisen virkamiesten oikeusasemaa koskevan lainsäädännön muuttaminen.

Virkamiehen oikeusaseman muuttaminen koettiin Veturimiesten liitossa hankalaksi asiaksi, koska valtakirjavirkamiesten oikeudellinen asema koettiin turvalliseksi eikä siitä haluttu luopua, sillä lähes kaikki veturinkuljettajat olivat valtakirjavirkamiehiä.

Vuonna 1980 veturimiehet jakautuivat oikeudellisen asemansa perusteella seuraavasti:

- veturinkuljettajat: valtakirjavirkamiehiä kpl ylimääräisiä toimia kpl
- veturinlämmittäjät: toimikirjavirkamiehiä kpl, ylimääräisiä toimia kpl, tilapäisiä toimia kpl

Veturimiesten liitto keskittyi kritiikissään arvostelemaan niitä julkishenkilöstön oikeusasemakomiteassa syntyneitä ehdotuksia, jotka koskivat virkaan nimittämistä, koeaikaa, virkamiehen siirtämistä ja lomauttamista ja eräitä virkavastuussäännöksiä. Erytisen hankalaksi koettiin valtakirjavirkamiehen irtisanomissuojaa koskevat muutokset, joista keskeinen osa koski ns. lakkautuspalkkaoikeuden kumoamista.

Komitean ehdotuksia käsiteltiin järjestöissä laajalti. VTY:n edustajat selvittivät ehdotuksia jäsenliittojen lehdissä ja tiedotustilaisuuksissa. Poikkeuksellista asiassa oli ehdotusten laaja käsittely jo ennen keväällä 1979 julkaistua julkishenkilöstön oikeusasemakomitean ensimmäistä osamietintöä. Veturimiesten liitto valmisteli perusteellisen lausunnon komitean mietinnöstä. Myös osastoilta pyydettiin asiasta kannanotot. Kysely osastoissa suoritettiin loppukesästä. Kritiikki kohdistui virkamiehen irtisanomissuojaa ja siirtämistä koskeviin ehdotuksiin. Vaadittiin, että virkamiehen irtisanomissuojaa ei saa heikentää ja että virkamiehen siirtämisen tulee perustua ensisijaisesti vapaaehtoisuuteen. Virkaehtosopimusjärjestelmän sekä neuvottelujärjestelmän uusimisen katsottiin kytkeytyvän niin kiinteästi virkamiesoikeuden uudistamiseen, että koko lainsäädännöstä vaadittiin tehtäväksi ns. pakettiratkaisu.

VTY -läisten liittojen yhteistä kantaa valmisteltiin VTY:n asettamassa työryhmässä. VML:n edustajana työryhmässä oli Timo Tanner. VTY:n valtiovarainministeriölle antamassa lausunnossa huomioitiin VML:n kannanotot. Virkamiesoikeusuudistuksen valmistelua varten asettiin valtiovarainministeriöön työmarkkinalaitoksen ja keskusjärjestöjen yhteinen työryhmä, joka valmisteli vuosikautia uudistusta. Syksyllä 1984 hallitus antoi asiasta esityksen eduskunnalle. Siihen liittyi myös esitys virkaehtosopimuslain muuttamisesta. Yksimielisyyttä kaikista esityksen kohdista ei saavutettu.

Eduskunta hyväksyi uuden virkamieslain ja siihen liittyvät lait 1986, mutta ne tulivat voimaan vasta vuoden 1988 alusta. Prosessi oli siten varsin pitkä ja monivaiheinen. Uusi virkamieslaki kumosi useat eri virkamiesryhmät. Sen mukaan on vain kaksi pääasiallista virkasuhdetta: vakinaiset ja tilapäiset virkamiehet. Kaikista veturinkuljettajista ja veturilämmittäjistä tuli uuden lain mukaisia vakinaisia virkamiehiä. Kun Valtionrautateista muodostettiin vuonna 1990 uusi muotoinen valtion liikelaitos, niin VR:n virkamiesten oikeudellinen asema säilyi entisenä ja sitä sääтели valtion virkamieslaki.

Vaikka uusi laki monin tavoin muuttikin varsinkin aiempien valtakirjavirkamiesten asemaa, niin käytännössä uusi laki ei aiheuttanut muutoksia veturimiesten asemassa. Tähän keskeisenä syynä on ollut se, että Valtionrautateilla ei veturimiehiä ole irtisanottu, pakkosiirretty tai lomautettu. Vuosikausia valmisteltu valtion virkamieslaki sellaisenaan jäi melko lyhytikäiseksi, koska sitä ryhdyttiin uusimaan tultaessa 90-luvulle. Uusittu valtion virkamieslaki tuli voimaan 1 joulukuuta 1994. Uusitun lain merkitys veturimiehille jää pitkälti arvoitukseksi, koska heinäkuun 1 päivänä 1995 veturimiehet jättivät hyvästit virkamiessäädyille, johon olivat niin pitkään kuuluneet. Kaikista veturimiehistä VR:n yhtiöittämislain perusteella työsuhteisia kun VR-liikelaitoksesta muodostettiin osakeyhtiömuotoinen konserni.

Keskitetty VES -järjestelmä murenee

VML:n vuoden 1985 liittokokouksessa arvosteltiin edelleen voimakkaasti virkaehtosopimusten neuvottelumenettelyä, sillä sopimusesitykset eivät olleet edenneet halutulla tavalla. Turun osasto oli tehnyt asiasta liittokokouksesityksen. Liiton hallitus myönsi ongelman, mutta totesi sen johtuvan keskitetystä VES-neuvottelujärjestelmästä. Liittokokouksen hyväksymässä palkkapolitiisessa ohjelmassa tavoitteeksi asetettiin virkaehtosopimus- ja virkamieslainsäädännön muuttaminen siten, että virasto- ja laitospohjaiset sopimukset mahdollistuisivat ja että rationalisoinnin ja automaation aiheuttamista muutoksista voitaisiin sopia itsenäisesti laitoksen olosuhteiden mukaisesti. Vaadittiin myös, että mahdollistetaan suorittavaa työtä tekevien virkamiesten itsenäiset palkkausjärjestelmät ja että annetaan laitoksille oikeus kehittää näitä järjestelmiä.

Järjestöpolitiikassa tapahtui syksyllä 1990 muutos, koska valtion virkaehtosopimusten neuvottelumenettelystä tehtyä pääsopimusta muutettiin siten, että VTY:stä tuli pääsopijajärjestö Julkisten työalojen ammattijärjestön JTA:n sijaan. JTA oli ollut VTY:n ja Kunta-alan ammattiliitto KTV ry:n muodostama yhteistyöjärjestö. Tällä muutoksella ei kuitenkaan Veturimiesten liiton sopimustoiminnan kannalta ollut mitään olennaista merkitystä, koska JTA oli ollut lähinnä kumileimasinorganisaatio. Valtion VES-toimintaa koskevat ratkaisut tehtiin VTY:ssä ja kunnallisia virkaehtosopimuksia koskevasta politiikasta päätti KTV.

Virkamiesoikeuteen liittyvä virkaehtosopimuslain muutos mahdollisti kuitenkin osittaisen virkaehtosopimusosoikeuksien delegoimisen virasto- ja laitostasolle. Tätä uudistusta tehosti se, että Valtionrautateista tuli vuoden 1990 alusta uusi muotoinen valtion liikelaitos, jonka hallituksella oli oikeudet hyväksyä omat virkaehtosopimuksensa. Työnantajapuoli perusti Valtion liikelaitosten ja osakeyhtiöiden muodostaman Liikelaitosten työnantajajyhdistyksen vuonna 1993, jonka kanssa keskusjärjestöt tekivät vuoden 1993 syksyllä liikelaitosten virkamiehiä koskevan virkaehtosopimuksen.

LUOTTAMUSMIESJÄRJESTELMÄ

Veturimiesten osastojen luottamusmiesjärjestelmä oli saatu vakiinnutettua 1940-luvulla. Luottamusmies oli osaston puheenjohtajan ohella yleismies, jonka hoidettavaksi kaatuiivat lähes kaikki edunvalvontaan liittyvät asiat, kuten työaika- ja palkkausasiat, vetokaluston kunto, koulutus ja työturvallisuus. Työnjako puheenjohtajan ja luottamusmiehen välillä oli usein epäselvä ja toimintatavat erosivat suuresti eri varikoilla. Tilannetta vaikeutti se, että selkeää luottamusmiessopimusta ei oltu saatu aikaan. Luottamusmiehen ajankäytön korvaaminen oli täysin auki. Eri varikoilla oli suuresti poikkeavia tulkintoja ja käytäntöjä, jotka paljolti riippuivat paikallisen luottamusmiehen aktiivisuudesta ja päällikön asenteesta. Liitto kävi neuvotteluja luottamusmiessopimuksesta, joka olisi kattanut koko veturimiesten toiminta-alueen. Niissä ei kuitenkaan edistytty.

Virkaehtosopimuslain myötä luottamusmiessopimukseen

Kun virkaehtosopimusjärjestelmä luotiin vuonna 1970, niin siihen liitettiin myös luottamusmiessopimus. Sopimus vahvisti luottamusmiehen asemaa ja selkeytti toimintaa myös liiton omassa organisaatiossa.

Rautateilla jouduttiin kuitenkin käymään pitkät neuvottelut omasta, virastokohtaisesta luottamusmiessopimuksesta.

Sopimus allekirjoitettiin vasta vuonna 1972. Sopimukseen sisältyi Veturimiesten liiton alakohtainen luottamusmiessopimus.

Pääsopimukseen oli kirjattu luottamusmiehen yleiset velvollisuudet ja oikeudet. Veturimiesten omassa sopimuksessa sovittiin lisäksi, että veturimiehet valitsevat kaikille veturimiesten sijoituspaikoille luottamusmiehen ja hänelle varamiehen. Luottamusmiehiä valittiin 39:lle varikolle. Lukumäärä väheni 1970-luvun lopulla 35:teen.

Luottamusmies sai sopimuksen mukaan palkallista vapautusta virkatehtävistään luottamusmiesasioiden hoitamista varten. Aika oli riippuvainen varikon tai veturimiesten sijoituspaikan koosta. Vapautuksen ylärajana oli 60 vuorokautta

vuodessa. Jokaisella varikolla luottamusmiehellä oli keskimäärin yksi luottamusmiespäivä viikossa. Vaikka vapautus oli palkallista, niin palkkaus ei sisältänyt työvuoroista kertyviä virantoimitusrahoja ja se aiheutti närää luottamusmiehissä. Pääluottamusmies Pentti Koskisen aikana (1974-1980) saatiin neuvoteltua luottamusmieslisä, joka korvasi luottamusmiehille työvuoroista syntyneet virantoimitusrahamenetykset. 1990-luvulla alettiin maksaa lisäksi varikkokohtaista luottamusmiespalkkiota.

Toinen tärkeä asia oli luottamusmiehen tavoitettavuus. Se tarkoitti, että tarvittaessa luottamusmies siirretään sellaiseen työvuoroon tai tehtävään, jossa luottamusmiehen toimen tehokas hoitaminen kävi päinsä. Tällä perusteella osastojen luottamusmiehet sijoituivat pääsääntöisesti tallipäivystäjän tehtäviin.

Järjestely herätti myös vastustusta, koska tallipäivystykseen sijoittautuivat veturimiesten oman pistelaskujärjestelmän mukaan vanhemmat veturinkuljettajat. Nyt luottamusmieheksi valittu nuori kuljettaja saattoi pudottaa vuorosta miehen, joka oli ollut siinä ehkä hyvinkin pitkään.

Luottamusmiesmiesten koulutus oli perustunut lyhyisiin viikonloppukursseihin, uudessa sopimuksessa ay -koulutus oli omana asianaan. Luottamusmiehille tuli varata tilaisuus ay-koulutukseen, jonka valtio tai keskusjärjestö yhdessä järjestivät taikka yhteisesti totesivat tarpeelliseksi. Koulutuksen ajalta tuli suorittaa normaali palkkaus. Valtio osallistui lisäksi koulutuskustannuksiin.

Keskeinen peruskoulutuspaikka oli Kiljavan ay-opisto, jossa koulutus järjestettiin yhdessä VTY:läisten liittojen kesken. Veturimiesten liitto järjesti myös omia kursseja, joissa käsiteltiin pelkästään veturimiesten ja VR:n toimintaan liittyviä asioita.

Ensimmäiset luottamusmiesten vaalit olivat merkkitapaus. Liiton toimistossa valmisteltiin vaaliohjeet. Valinnat veturimiehet tekivät itse ennakkoon asettamistaan ehdokkaista.

Politiikka oli vahvasti mukana suurempien varikoiden ehdokasasettelussa, mutta itse vaalissa se useimmiten jäi takalalle. Henkilön ominaisuudet painoivat enemmän kuin hänen ehkä edustamansa poliittinen kanta.

Luottamusmiesjärjestelmän tarkoituksena ja luottamusmiehen tehtävänä on ollut alusta alkaen toimia veturimiesten työhön ja ammattialaan liittyvien sopimusten ja niiden soveltamisohjeiden tulkintojen neuvottelijana. Samoin hän toimii myös osaston jäsenten ja työnantajan välisenä "iskunvaimentajana" ja pyrkii pitämään yllä sopimusten mukaista työrauhaa.

Työnantaja huomasi nopeasti uuden järjestelmän antamat mahdollisuudet ja alkoi käyttää luottamusmiestä aina enemmän mukana neuvotteluissa. Tosin oli myös varikkoja, joissa työnantaja pyrki pitämään luottamusmiestä jopa sivussa veturimiehiä koskevien asioiden valmisteluista. Aikaa myöten osapuolet ovat oivaltaneet ja omaksuneet järjestelmän käyttökelpoisuuden.

Pitkään toimineille luottamusmiehille on muodostunut myös muita, kuin sopimuksen mukaisia tehtäviä. Esimerkiksi toimiminen eräänlaisena uskottuna miehenä asioissa, jotka ovat liittyneet veturimiehen arkiasioihin. Tämä toiminta vaatii jopa psykologin avuja.

Veturimiehille oma pääluottamusmies

Veturimiesten liiton luottamusmiessopimukseen kuului, että veturimiehet valitsevat valtakunnallisen pääluottamusmiehen, jonka toimipaikkana on rautatiehallitus. Hänen toimenkuvaansa sisällytettiin palkkaus- ja työaikakysymykset, työnjako, koulutus, pistelaskujärjestelmä ja junaturvallisuus sekä toimiminen yhteyshenkilönä osastojen luottamusmiehiin. Pääluottamusmiehen arveltiin myös keventävän liiton toimiston työpaineita, jotka olivat kasvaneet melkoisesti. Ensimmäisissä vaaleissa keuhällä 1972 valtakunnalliseksi pääluottamusmieheksi valittiin silloinen hallituksen varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen Riihimäeltä. Syrjänen joutui luomaan toimintamallin pääluottamusmiehen tehtävistä. Kuvaa oli, että esimerkiksi työhuoneen järjestämisessä oli vaikeuksia. Alkukahakuksien jälkeen toiminta käynnistyi hyvin ja oli tehty pitkä harppaus veturimiesten edunvalvonnassa.

Pääluottamusmiehen työn tehokas hoito vaati asumista Helsingissä. Liiton hallitus osti pääluottamusmiehen käyttöön työsuhteasunnon Helsingistä. Asunnon hankinnalla haluttiin varmistaa se, että myös maakunnan miehillä on mahdollisuus hoitaa pääluottamusmiehen tehtäviä.

Pääluottamusmies organisoii vuosittain valtakunnalliset luottamusmiesten neuvottelupäivät. Päiville osallistuivat osastojen luottamusmiehet ja puheenjohtajat sekä varikoiden esimiehet ja rautatiepiirien veturimestoiminnasta vastaavat henkilöt. Neuvottelupäivillä oli tärkeä koulutuksellinen merkitys.

Esimerkiksi talvella 1976 Lahdessa pidetyillä neuvottelupäivillä käsiteltiin tuntipalkan laskentaperusteiden tarkentamista, hälytysrahan maksamista, virastodemokratiaa VR:llä, veturimiesten koulutusta ja työaikakysymysten tulkintoja. Yksi pääluottamusmiehen tärkeimpiä tehtäviä on ollut pitää yhteyttä osastoihin sekä käydä osastojen kokouksissa ja teematilaisuuksissa.

Luottamusmiehen yksityiskohtaisista ohjeista huolimatta muutamat asiat nousivat aina uudelleen esille. Tällaisia olivat mm. työvuorotauluista poikkeamat ja niistä maksettava korvaus eli hälytysraha. Tuntui, että eräillä paikallisilla luottamusmiehillä oli oma sovellutuksensa asiasta. Kun lisäksi muutama varikonpäällikkö ymmärsi, että hälytysraha oli päällekön omasta rahapussista pois, niin riitä oli valmis ja tarvittiin pääluottamusmiehen sovittelua ja tulkintaa. Vaatimaton hälytysraha koettiin veturimieskunnassa niin tärkeäksi, että karpäsestä tahtoi muodostua härkänen. Myöskään asioista tiedottaminen ei toiminut VR:n linjahallinnossa. Kirjelmät ja ohjeet saattoivat juuttua pöytälaatikkoon. Helsingissä

käydyissä neuvotteluissa kyllä todettiin myös työnantajan suulla tiedonkulun varmistaminen tärkeäksi, mutta toteutus kangerteli.

Vuonna 1976 tehtiin VML:n osastoissa laaja kartoitus ja selvitys liiton tehtäväjaosta. Selvityksen perusteella asiat ja tehtävät luetteloidtiin ja jaettiin liiton toimiston, pääluottamusmiehen ja erityisvaltuutetun kesken. Pääluottamusmiehen tehtäviin muutos vaikutti siten, että Helsingissä tapahtuvalle työskentelylle jäi enemmän aikaa. Tehtäviin ja työmääriin on vaikuttanut melkoisesti paneutuminen VR:n jatkuviin organisaatiomuutoksiin.

Veturimiestyöhön kohdistuvat kehittämistarpeet, VR:n muuttuminen liikelaitokseksi ja myöhemmin osakeyhtiöksi ovat muuttaneet luottamusmiehen tehtäväkuvaa edelleen. Sopimuksien tulkinnan ja erimielisyyksien ratkomisten lisäksi on luottamusmies joutunut osallistumaan enenevässä määrin erilaisia sääntöjä ja sopimuksia valmisteleviin työryhmiin. Ehkä työtaakkaa on lisännyt myös se, että itsenäistä sopimusoikeutta varikkotasolla ei ole. Keskitetty sopiminen on taannut tasapuolisen edunvalvonnan riippumatta varikon koosta tai sijainnista rataverkolla.

Lasse Syrjäsen siirryttyä VML:n puheenjohtajaksi vuonna 1974 pääluottamusmieheksi valittiin Pentti Koskinen Turusta. Koskinen jäi eläkkeelle vuoden 1981 alusta. Hänen jälkeensä pääluottamusmiehenä toimi Heikki Nurmi Helsingistä. Vuodesta 1985 vuoden 1998 alkupuolelle, eläkkeelle jäämiseensä saakka, pääluottamusmiehenä toimi Matti Korpihallalla lislimesta.

Kun asiat kiristyvät — joulurauha

Varikoilla on joskus ajautunut tilanteisiin, joissa napit ovat olleet tiukasti vastakkain työnantajan kanssa, mutta pääosin asiat on kuitenkin onnistuttu ratkaisemaan neuvottelemalla.

Aina ei kuitenkaan näin ole tapahtunut. Helsingin (Ilmalan) varikolla, vuoden 1985 aikana, neuvottelutilanne kiristyi ja päätyi lopuksi ns. "joulurauhan julistamiseen". Osasyynä työtaistelutilanteeseen ajautumiseen oli, että kun neuvottelutilanne kiristyi niin samalla poikettiin sovituista neuvottelumenettelyistä .

Vuonna 1983 oli VML:n tehnyt sopimuksen yhdenmiehenajoon siirtymisestä ratapihoilla, se heijastui nopeasti miehistön käyttöön, sitä pyrittiin muuttamaan jopa yksinajosopimusten vastaisesti. Ilmalan varikolla jouduttiin kevään aikana neuvottelemaan yksinajosopimuksen tulkinnoista. Sopimuksessa oli kirjattu yksinajon piiriin kuuluviksi ratapihatyöskentelyyn liittyvät jakelu- ja keräilyjunat (JK-junat), mutta työnantaja yritti muuttaa myös tavarajunien numeroiteja JK-juniksi, jotta se mahdollistaisi yksintyöskentelyn etenemisen laajemmin linjalle. Ongelmia lisäsi myös se, että eräille työnantajan edustajille oli kerääntynyt eräänlaista näyttämisen halua.

Toukokuussa 1985 asiat ajautuivat niin pitkälle, että VML:n Helsingin osasto julisti työtaistelu-uhan, koska neuvotteluissa ei ollut edistytty. Työnantaja piti kiinni listastaan, jota veturimiehet nimittivät "viiden kohdan uhkalistaksi".

VML:n silloinen pääluottamusmies Heikki Nurmi sai tiedon Helsingin osaston julistamasta työtaistelu-uhasta vasta lakkoa edeltävänä päivänä. Hän kutsui VML:n toimistoon Helsingin osaston toimikunnan, liiton puheenjohtaja Syrjäsen ja pääsihteeri Tannerin. Puheenjohtaja pyysi osaston edustajilta selvitystä syistä, jotka oli johtaneet tilanteeseen ja miksi liiton toimistoa ei oltu pidetty ajantasalla ennen työtaistelu-uhan julkistamista.

Liitossa käydyin neuvottelun jälkeen, samana iltana, oli rautatiehallituksen tiloissa neuvottelu työtaistelu-uhasta. Paikalla oli liiton puheenjohtaja, pääsihteeri, pääluottamusmies ja VML:n Helsingin osaston edustajat. Työnantajaa edusti hallinto-osaston ja liikennepiirin johtohenkilöt. Neuvottelut etenivät melko tiukkasävyisinä, mutta kello 20.00 oli edetty niin pitkälle, että sovittiin työtaistelu-uhan purkamisesta. Kaikista asioista ei kuitenkaan päästy yhteisymmärrykseen, vaan ne siirrettiin työryhmään, jossa oli mukana myös VML:n ja Helsingin osaston edustaja.

Erimielisyyksiä selvittänyt työryhmä sai vasta 22. päivänä lokakuuta aikaan yksimielinen muiston. VML:n toimistossa oltiin siinä uskossa, että kiistakysymykset oli nyt poistettu. Asiat eivät kuitenkaan olleet näin, vaan oli kehitymässä uusia ongelmia.

Joulun alla työnantajan edustaja oli varikon luottamusmiehen kanssa neuvotellut joulunajan työvuorojärjestelyistä, asiasta ei oltu päästy yhteisymmärrykseen. Työnantajan edustajan allekirjoittamalla 19.12.85 päivätyllä kirjelmällä ilmoitettiin joulunajan työvuorojen peruuntumisista, jotka kohdistuivat myös huoltokuljettajien työvuoroihin. Kirjelmän julkistamisen jälkeen varikon luottamusmies kävi vielä neuvotteluja asiasta, mutta ne eivät johtaneet ratkaisuun.

Jouluaaton aatto 23.12. oli maanantai. Aamupäivän aikana Ilmalan huoltokuljettajien ajama huoltoliikenne takerteli siten, että Helsingin asemalle ei saatu kalustoa ja joulun ruuhkaliikenne pysähtyi Helsingissä.

Samana vuonna pääluottamusmiehen tehtävistä puheenjohtajaksi valittu Heikki Nurmi muistelee tapahtumia seuraavasti:

"VML:n toimisto oli aaton aattona suljettu. Aloitimme kuitenkin pääsihteeri Tannerin kanssa työpäivän liiton toimistossa aamulla klo 8.15. Aamupäivän aikana olimme neuvottelussa Hakaniemessä Rautatieläisten Liiton toimistossa ja palasimme VML:n toimistoon klo 11.30. Toivottelimme toisillemme Hyvää Joulua ja lähdimme joulun viettoon.

Saapuessani kotimatalla rautatieaseman läheisyyteen kuulin yllättävän uutisen - koko joululiikenne on pysähdyksissä veturimiesten työtaistelun takia. Palasin liiton toimistoon, hälytin pääsihteeri Tannerin paikalle ja yritin tavoittaa myös pääluottamusmiestä kuitenkin onnistumatta. Otin yhteyden Ilmalan varikolle saadakseni tietoa tapahtumista. Samalla alkoivat puhelimet soida, radio ja Suomen tietotoimisto, sekä eräät lehdet pyysivät haastatteluja.

Kieltäydyin koska en tiennyt asiasta mitään. Soitin ylijohtaja Haapalalle ja sovimme nopeasta neuvottelusta rautatiehallituksessa.

Ennen neuvotteluun lähtöä lähetimme Rh:lle sähkeen, jossa ilmoitimme, että VML ei ole ollut tietoinen Ilmalan varikon liikennehäiriöstä ja katsomme, että VML ry. ei ole päätöksenteolla ottanut kantaa asiaan.

Mennessämme neuvotteluun täpötäyden asemahallin lävitse. Timo Tanner totesi minulle, että kerropa näille ihmisille mitä miehiä ollaan. Siitä olisi saattanut seurata lynkkaus, sillä niin kireältä tuntui matkustajien asenne. Olihan heistä osa joutunut olemaan hallissa useita tunteja pienten lasten kanssa".

Neuvottelut käynnistyivät ja niissä olivat mukana myös Helsingin osaston luottamusmies ja huoltokuljettajien luottamusmies. Kello 17.30 huoltokuljettajien luottamusmies soitti Ilmalaan ja ilmoitti, että tilanne puretaan ja palataan normaaliin työskentelyyn. Tilanne laukesi, mutta se sai tiedotusvälineissä nimen - veturimiesten joulurauhan julistamisen.

Asia oli suurena uutisena illan uutislähetyksissä ja seuraavan päivän lehdissä. Esimerkiksi Helsingin Sanomissa asiaa oli selvitetty yli puolen sivun verran. Veturimiesten liitossa oli joskus mietitty, miten olisi mahdollista ylittää uutiskynnyks ja kertoa Veturimiesten liitosta ja veturimiesten työstä myönteisessä mielessä. Joulurauhan julistamistempauksella olivat helsinkiläiset ylittäneet uutiskynnyksen kerralla, mutta varsin ikävällä tavalla.

Asian osaisia kuulusteltiin ja niiden pohjalta Helsingin rautatiepiirin päällikön sijainen käynnisti kurinpitomenettelyn. Vuoron luottamusmies ja kaksi muuta Helsingin vetokalustovarikon veturinkuljettajaa tuomittiin sakkorangastuksiin.

Veturimiesten piiritoimikunnat

Veturimiesten liiton osastot olivat epävirallisesti toimineet yhteistyössä työnantajan kanssa piirinkäyttökomiteoissa. Yhteistyötä päätettiin kehittää ja tiivistää ja vuoden 1985 liittokokoukselle valmisteltiin esitys Veturimiesten piiritoimikuntien säännöiksi ja luottamusmiesjärjestelmän kehittämiseksi. Perusajatuksena oli, että kaikissa rautatiepiireissä toimitaisiin saman säännösten mukaan. Lähtökohdaksi otettiin osastojen edustuksellisuus siten, että osastot nimeävät puheenjohtajasta, luottamusmiehestä ja työsuojeluvaltuutetusta tai toimikunnan jäsenistä edustajat Veturimiesten piiritoimikunnan päättävään elimeen, hallitukseen. Hallitus määrättiin kokoontuvaksi vähintään kaksi kertaa vuodessa. Koska osastojen neuvottelutoiminta tapahtuu pitkälti luottamusmiestasolla, piiritoimikunnan hallituksen luottamusmiesjäsenet muodostivat työvaliokunnan, joka voi joustavasti kokoontua käsittelemään piirin ajankohtaisia asioita. Työvaliokunnan sihteerin tehtäväksi määriteltiin, että hän toimii myös piiritoimikunnan yhteismiehenä ja on yhdyshenkilö rautatiepiirin johtoon ja suorittaa hallituksen ja työvaliokunnan hänelle määräämät tehtävät. Säännöissä ei määritely, että yhteismiehen tulisi olla luottamusmies, mutta liiton hallituksen suosituksessa esitettiin, että yhteismies olisi jonkun osaston luottamusmies. Piiritoimikunnan sääntöihin oli kirjattu, että yhteismiehen nimeämisen vahvistaa VML:n hallitus piiritoimikunnan päätöksen pohjalta. Lähtökohtana oli, että piiritoimikuntien työskentely virallistetaan osaksi liiton toimintaa. Neuvottelut käytiin rautatiehallituksen kanssa syksyn 1985 aikana ja näissä neuvotteluissa vaikiin piiritoimikuntien asema.

Piiritoimikuntien työskentely lähti hyvin käyntiin, mutta kun VR:n organisaatiomuutokset jatkuivat, niin Veturimiesten liitonkin oli muutettava piiritoimikuntiaan vastaamaan muuttunutta tilannetta. Vuonna 1987 lakkautettiin Seinäjoen ja Joensuun rautatiepiirit. Muutos aiheutti sen, että Veturimiesten piiritoimikuntia laajennettiin Tampereella ja Pieksämäessä vuoden 1988 alusta. Yhteismiehen nimikkeeksi muodostui käytännössä piirin yhdysmies.

Yhdysmiesten työskentelyä valvoi ja ohjasi pääluottamusmies. Piiritoimikuntien eräksi koulutusmuodoksi muotoutui piiritoimikuntien puheenjohtajille ja yhdysmiehille pidettävät koulutuspäivät. Lisäksi yhdysmiehille pidettiin tarpeen vaatiessa neuvottelupäiviä Helsingissä.

Vuoden 1988 lopulla VR:n organisaatiota muutettiin siten, että Pieksämäen piiri lopetettiin. Jäljelle jäi neljä rautatiealuetta. Kouvolan piiristä tuli Itä-Suomen rautatiealue ja siihen liitettiin entisen Pieksämäen piirin toiminnat.

Piiritoimikuntien toiminta-alueet kasvoivat huomattavasti, mutta vaikutusmahdollisuudet supistuivat piirien toimintasuunnitelmiin ja budjettiin vaikuttamiseen. Liiton hallitus teki vuoden 1989 liittokokoukselle esityksen piiritoimikuntien yhdysmiesten sääntömuutoksesta, jolla yhdysmiesten asemaa neuvotteluorganisaatiossa haluttiin vahvistaa. Muutosesityksessä edellytettiin, että yhdysmies olisi liiton hallituksen jäsen. Liittokokous ei hyväksynyt esitystä sellaisenaan, vaan velvoitti liiton hallituksen valmistelemaan vielä esitystä ja tuomaan se uudestaan vuoden 1990 valtuuston kokoukselle.

Valtuuston kokous ei hyväksynyt esitettyä piiritoimikuntien sääntöuudistusta. Valtuuston kokous velvoitti, että järjestelmää tulee kehittää siten, että kaikilla on sama käsitys yhdysmiehen tehtävistä. Valtuuston mielestä tiedonkulun parantamiseen tuli kiinnittää huomiota kehittämällä yhdysmiesten, pääluottamusmiehen, liiton hallituksen sekä toimiston yhteistoimintaa.

Vuonna 1991 piiritoimikunnat muutettiin aluetoimikunniksi vastaamaan työnantajan virallista organisaatiota. VR:n muuttuminen vuoden 1990 alusta valtion liikelaitokseksi toi myös muutoksia luottamusmiesten toimintaan. Merkittäviksi toimintakohteiksi muodostuivat alueiden budjetit, toimintasuunnitelmat ja koulutus- ja nimitysasiat.

Myös vuoden 1995 tapahtuneen yhtiöittämisen yhteydessä aluetoimikunnan jatkoivat toimintaansa. VR Osakeyhtiön organisaatiomuutoksessa vuonna 1996 muodostettiin käyttöosasto ja sen alaisuudessa alueellinen yhteistyö 1997.

Työn jakaminen

Ajettavien junien jakautumisella eri varikoiden kesken on ollut ja on merkitystä veturimiesten työn mielekkyyteen ja ansioiden muodostumiseen. Myös varikon työllisyys - elinehto - on aina ollut ajojaosta kiinni. Varsinkin pienet varikot, joiden ajojako oli pitkälti isojen varikoiden armoilla, ovat tunteneet kokevansa jatkuvaa vääryyttä ajojaon suhteen.

Työnantajan kriteerinä taas on ollut taloudellisuus.

Vielä 1970 luvulla oli yleinen tapa, että paikalliset osastot yrittivät vaikuttaa suoraan rautatiehallituksen osastoihin junien jakamiseen liittyvissä asioissa. Vaikuttamiseen käytettiin keinoja, jotka nykyisen tulkinnan mukaan määriteltäisiin kosteaksi lobbaamiseksi.

Selkeää työnjakoa varikoiden kesken ei saatu aikaan. Esimerkiksi vuoden 1973 liittokokoukselle olivat Iisalmen, Piekämäen, Joensuun ja Ylivieskan osastot tehneet yhteisen esityksen veturimiesten koulutuksen ja ajovuorojen järjestämisestä.

Liittokokouksen päätöksessä asiaa pyöriteltiin ja hallitus velvoitettiin seuraamaan tilannetta niin, että tasapuolisuus säilyisi niin työllisyyden kuin ansioidenkin osalta. Tilanne ei kuitenkaan edennyt jäsenistön toivomalla tavalla ja varikoiden välillä jatkuva eripura töistä aiheutti kitkaa koko liiton toiminnalle.

Vuoden 1979 syksyllä pidettiin Joensuussa veturimiesten luottamusmiesten neuvottelupäivät. Päivien pääasiaksi muodostuivat veturimiesten ajot ja niiden jakaminen. Asiasta oli jo ennakkoon lähetty osastoihin tieto, että neuvottelupäiville osallistuvat luottamusmiehet ja puheenjohtajat valmistautuisivat asian käsittelyyn. Valmistautumisella oli tärkeä merkitys, kun osanottajat ryhmätöissä valmistelivat esityksen veturimiesten ajokatoiminnan periaatteista. Ryhmätöihin omina ryhminään osallistuivat myös varikoiden päälliköt.

Liikenneosaston johtaja asetti työryhmän selvittämään veturimiesten töiden valtakunnallista jakojärjestelmää. Työryhmä sai työnsä valmiiksi jo saman vuoden loppuun mennessä. Työryhmän ehdotus pohjautui valtakunnalliseen, piirikohtaiseen ja varikkokohtaiseen junajakoon, jossa rautatiepiireihin nimetään ajovuorosuunnittelijat. Varsinainen ajojako tapahtui erikseen nimettävässä valtakunnallisessa ajokotyöryhmässä ja piirikohtaisessa ajokatoimikunnassa.

Pitkään liiton tavoitteena ollut valtakunnallinen ajokatoiminta käynnistyi seuraavana vuonna. Jälkipuintia tämäkin systeemi aiheutti, mutta uutta järjestelmää pidettiin monin verroin parempana kuin vanhaa, monenlaista katkeruutta aiheuttanutta villiä tilannetta.

1980 -luvun loppupuolella alkoi ajokatoiminnan ympärille kerääntyä uudestaan paineita, alueellisissa työmäärissä oli tapahtunut suuria muutoksia. Valtakunnallisissa tuntivertailuissa esiintyi puutteita ja myös työnantajapuolella jouduttiin uudelleen miettimään, miten ajokatoimintaa voidaan uudistaa ja samalla ottaa käyttöön tietotekniikan tuomat mahdollisuudet.

Liikennetuotantoyksikkö, jonka alaisuudessa veturimiehet olivat, asetti vuonna 1989 työryhmän selvittämään uutta miehistönkiertosuunnitelmaa. Työryhmän työskentelynimeksi tuli MIKSU (miehistönkiertosuunnitelma). Työryhmässä olivat veturimiesten edustajina päälouottamusmies Matti Korpihallalla sekä veturinkuljettajat Taisto Satama ja Jorma Mäkelä Tampereelta.

Työnantajan tavoitteena oli junien ajaminen mahdollisimman pienin kustannuksin. Taloudellisuus oli tarkoitus selvittää tietokonejärjestelmän avulla. Veturimiesten tavoitteena taas oli saada tosiasioihin perustuva tasapuolinen ajojako, jossa taloudellisuuden lisäksi huomioitaisiin myös inhimilliset tekijät.

Vuoden 1991 aikana otettiin tietokonepohjainen, keskitetty veturimiesten miehistökierron suunnittelu koekäyttöön. Veturimiehistä oli kuitenkin herännyt melkoisia ennakkoluuloja järjestelmää kohtaan. Tilanteen rauhoittamiseksi sovittiin, että suunnittelun tekee liikennetuotantoyksikön suunnittelija yhteistyössä VML:n alueellisten yhdysmiesten kanssa ja että kyseinen ryhmä käy vähintään kerran vuodessa jokaisella tuotantoalueella kuulemassa tuotantoasemien luottamusmiehiä. Ajojakojen valmistelu siirtyi suunnitteluryhmälle. Lopullisen päätöksen teki liikennetuotantoyksikön päällikkö.

Vuonna 1992 työnantaja nimesi suunnittelusta vastaavan henkilön ja vastaavasti VML sai nimetä oman henkilönsä, joksi nimettiin veturinkuljettaja Ilkka Noranta Helsingistä. Toiminnan perustaksi ajatellut tietokonepohjaiset ratkaisumallit eivät alussa täysin onnistuneet, vaan mukana jouduttiin käyttämään vanhaa tuntiseurantaa.

Liiton edustaja miehistön kiertosuunnittelussa ja luotettavat pohjatiedot eri varikoilta toivat uudelle järjestelmälle sitä uskottavuutta jota veturimiehet siltä odottivat. Vuoden 1996 alusta VML:n ajokatosuunnittelijaksi tuli Harry Wallin.

Suunnittelijan valtuuksia lisättiin niin, että hän oli vastuussa suunnitelmistaan suoraan liiton hallitukselle.

Linjaliikenteen yksinajon uudet lepo- ja työaikamääräitteen asettivat uusia haasteita ajokatoiminnalle ja miehistökierron suunnitteluohjelmistolle. Vuonna 1979 kirjatut ajokatokriteerit pidettiin kuitenkin edelleen voimassa: ajojen tarkoituksenmukaisuus rautateiden kannalta, työtuntien tasainen jakautuminen, ajopisteet, ansioiden tasainen jakautuminen, ajovuorojen mielekkyys, yötyömäärät, koulutus, paikallisten töiden erilaisuus ja lähiliikenne.

Ajoja jaetaan myös paikallistasolla — ajovuorokokous

Jaska meni ajovuoroista päättävään kokoukseen kapakan kautta, otti pari kaljaa ja ratapihan yli mennessään laittoi kiven kenkään. Hän varmisti, että olisi kiukkuinen. Jaskan tullessa tallin vintillä istui jo tupakansavun keskellä kuusi miestä, luottamusmies, ajovuorojen järjestelijä ja neljä vuorojen luottomiestä, niput papereita edessään. Jaettiin junia, tarpeita oli viiteen vuoroon.

Vuoroihin piti saada pieniä eroja niin, että aina paremmassa vuorossa olisi hiukan enemmän pyhätöitä ja hiukan vähemmän yötöitä kuin seuraavassa alemmassa. Vuoroissa säilyi näin eteenpäin menon maku. Hankkeissakin oli pientä nousua kohti eläkeikää. Yötöiden teko tuntui vanhemmiten aina vain raskaammalta ja oli yhteisesti sovittu, että ne vähenevät iän karttuessa. Muutenkin parhaat junat pyrkivät kasaantumaan vanhimpien miesten vuoroon.

Jaska oli vielä alimmassa vuorossa, mutta toisten saman vuoron miesten kanssa oli ollut puhetta, että heidän vuorostaan ei enää saa tehdä mitään kaatopaikkaa, johon kumotaan kaikki huonoimmat ja raskaimmat junat. Pyhätöitäkin pitäisi saada enemmän kuin aiemmin, koska nuorethan sitä rahaa tarvitsivat. Oli perheen ja kodin perustamiset ja muutenkin nuorilla oli enempi rahanmenoja kuin vanhoilla, joilla kaikki oli, tai olisi ainakin pitänyt olla, kunnossa kun eläkeikä läheni. Kuppi pitäisi kääntää kokonaan nurin, tai ainakin kallistaa aika lailla.

Jaska oli valittu vuoron luottomieheksi, koska hän oli sanavalmis, ei jäänyt ihan heti toiseksi. Jaskan suulaudella oli häittapuolensakin, moni vanhempi mies oli suuttunut Jaskan piikittelyistä. Veturitallilla Jaska voitti shakkipelinsä puhumalla, hän hermostutti pelin totisesti ottavan vastustajansa jatkuvalla nälvimisellä ja kovalla äänellä. Jaskan suosima kommentti oli siirtoja jatkuvasti korjaavalle vastustajalle, että sinä olet varmaan laittanut taas kuminauhut nappuloiden pohjiin. Erään jutun mukaan hän lämmittäjänä ollessaan kysyi kuljettajalta tallille ajettaessa, että kirjoittaako hän korjauskirjaan, että veturi on kova katkomaan junia, kun saman reissun aikana juna oli katkennut kahdesti. Kerran hän laski kätensä kuljettajan olkapäälle, kun tämä laittoi veturin rullaamaan ja sanoi, että ollaanpas ihan hiljaa ja kuunnellaan kun halot tippuvat arinalle. Kuljettaja oli tunnetusti raskaskätinen.

Lähtökohdat saada parempia junia vuoroonsa eivät siis olleet Jaskalle edulliset. Mutta Jaska ei suinkaan ollut myöhästynyt kokouksesta vahingossa, hän tiesi, että pahimmat junat jätettäisiin hänelle. Hän otti paperit, sai tietää vuoronsa junat, tuntimäärät ja yötyömäärät. Vuorojärjestelijä ja luottamusmies eivät olleet niihin puuttuneet, koska arvasivat, että uusiksi menee, niin kuin menikin. Jaska tutki muiden vuorojen ajot ja valitsi sieltä, ei parasta eikä huonointa, vaan siltä väliltä, junan joka hänen mielestään sopi heille. Hän näytti toisille miten paljon vähemmän heidän vuoroonsaan on pyhätöitä ja miten paljon enemmän yötöitä ja lepoja vieraalla paikkakunnalla. Sen jälkeen hän selitti miten pienellä se olisi korjattu, yksi juna kustakin vuorosta hänelle ja vähän huonompi tilalle, se ei vielä huonontaisi toisia vuoroja, mutta tekisi hänen vuorostaan ainakin laillisen työaikojen suhteen.

No, eihän sitä tietysti purematta nieltä, pureskelemista riitti vielä tuntikausiksi, mutta kun joukko istui kokouksen jälkeen sovintokaljalla, niin Jaska taisi olla tyytyväisin mies.

5. VML:N OMAA SOPIMUSTOIMINTAA VIRKAEHTOSOPIMUSKAUDELLA

Palkkauksen rakenne (tämä luku tarkistettava)

Veturimiesten palkkaus on perustunut virkamiespalkkausjärjestelmään, jonka perusosa muodostui varsinaisesta palkkausluokkaan sijoitetusta kuukauspalkasta sekä ikä- ja kalliinpaikanlisistä ja määrävuosikorotuksista. Palkkaukseen, vuosilomiin ja työaikaan liittyvät sopimusasiat oli pääosin sidottu keskusjärjestötasolle 1990 luvulle asti ja vasta 1991 käynnistettiin laitoskohtaisten neuvottelujen malli.

Seuraavassa on lyhyesti pyritty tarkastelemaan eräitä veturimiesten liiton omalla neuvottelutoiminnalla hoidettuja veturimiesten erityiskysymyksiä, sekä muutamia asioita, joita on viety eteenpäin yhteisjärjestö VTY:n kanssa.

Palkkaus

Vuodesta 1971 alkaen tuli käyttöön VES neuvotteluihin liittyvä alakohtainen neuvottelumahdollisuus, jonka avulla oli mahdollisuus liittokohtaisesti kohdentaa pienehköjä palkkauksellisia tarkistuksia. Tästä niin sanotusta kuoppakorotusjärjestelmästä muodostui eräänlainen ikiliikkuja, kun entisiä palkkakuoppia oikaistiin, niin samalla syntyi uusia, joiden oikaisemiseksi syntyi välittömästi paineita seuraava sopimuskierrosta varten.

Veturimiesten liiton hallituksessa oli pitkään kehitelty järjestelmää, joka selkeyttäisi veturimiesten palkkauksen rakennetta ja antaisi mahdollisuuden jakaa prosentuaalisesti pienehköt järjestelyvarat tasapuolisemmin ja pitkäjänteisemmin. Järjestelyvaraerät olivat noin yhden prosentin suuruusluokkaa.

Veturimiesten liitto sai ajettua 1970-luvun alussa veturimiehille ns. muistutusjärjestelmän, jossa tehtäväkohtaisilla palvelusvuosilla hankittiin korotuksia, jotka olivat palkkausluokan suuruisia. Järjestelmä tuli nopeasti käyttöön myös muissa liitoissa.

Vaikka veturimiehillä on vain kaksi ammattinimikettä - veturinlämmittäjät (vel) ja veturinkuljettajat (vek) - niin silti palkkaustaulukoihin sijoittuminen oli jakautunut laajalle alueelle. Järjestelmällä oli monimutkaisuudesta huolimatta se hyvä puoli, että vaikka järjestelyvarapotit olivat pieniä, niin niitä voitiin silti jakaa tasaisemmin ja samalla huomioida palvelusvuosien karttumisesta aiheutuvat korotustarpeet. Palkkaluokkien määrää pyrittiin vähentämään, mutta koko laitoskauden se säilyi veturimiesten kohdalla melko runsaana.

Luettelo vuodelta 1983 kuvaa veturimiesten sijoittumisesta eri palkkaluokkiin:

Veturinlämmittäjät:

palkkaluokka

A4 Vel, (tilapäinen) alle 3 vuotta.

A5 Vel, (tilapäinen) yli 3 vuotta

A6 Vel, alle 3 vuotta

A7 Vel, yli 3 vuotta

Veturinkuljettajat:

palkkaluokka

A12 Vek, alle 3 vuotta

A12 Vek, alle 3 vuotta (ylimääräinen)

A13 Vek, alle 3 vuotta (yksinajo, huoltokuljettaja, tallipäivystäjä)

A13 Vek, yli 3 vuotta

A13 Vek, yli 3 vuotta (ylimääräinen)

A14 Vek, yli 3 vuotta (yksinajo, huoltokuljettaja, tallipäivystäjä)

A14 Vek, yli 3 vuotta (ylimäär.) (yksinajo, huoltokul, tallipäiv.)

A15 Vek, yli 8 vuotta (yksinajo, huoltokuljettaja, tallipäivystäjä)

A15 Vek, yli 8 vuotta (ylimäär.) (yksinajo, huoltokul, tallipäiv.)

Kun palkkataulukoviidakkoon lisätään se, että esimerkiksi veturinlämmittäjä jolla oli kuljettajan tutkinto teki veturinkuljettajan tehtäviä niin hänelle maksettiin palkkausluokkien välinen erotus ns. välirahoilla.

Tarkastelukauden alkuvuosien ehkä keskeisin saavutus oli tuntipalkan laskentaperusteen muutos. Vuonna 1974 hyväksytyllä sopimuksella saatiin korjattua veturimiesten tuntipalkan laskennallinen vääristymä.

Lisäpalkkiot

Merkittävän osan veturimiesten palkkauksesta muodostavat suoritusperusteiset lisäpalkkiot ja työaikaan liittyvät haittatyökorvaukset. Poikkeavaan työaikaan on sidottu erilaisia lisiä, kuten iltatyölisä, yötyölisä, lauantaityökorvaus ja sunnuntaityökorvaus. Päivärahan sijasta maksetaan veturimiehelle junavirantointituksessa matka-ajalta tuntipohjaista matkarahaa, jonka määrä oli 1/24 osa kokopäivärahasta. **Kun päivärahan markkamäärät ovat laskeneet vuodesta 199?, niin matkatuntirahan arvo jäädytettiin? markaksi, joka vastaa 1/24 osaa vuoden 199? päivärahasta.**

Erilaisista lisistä käytetään yhteisnimeä virantointusrahat. Merkittävin näistä lisistä on veturiraha, sen suoritusperusteen muodostavat ajetun matkan pituus, junan paino ja työskentelyolosuhteet, esimerkiksi yksinajo. Paikallisissa vuoroissa maksetaan ratapihoilla päivystysrahaa ja varikoilla työskenteleville tallipäivystysrahaa. Lisien osuus kokonaispalkkauksesta on noin 30 prosenttia.

Virantekorahoista sopiminen on kuulunut aina liiton omaan neuvottelutoiminnan piiriin, siihen käytetyt rahat on saatu joko järjestelyvaroista tai erikseen sovitusta rationalisointihyödyistä.

Esimerkiksi vuonna 1979 saatiin sovittua veturirahojen maksuperusteisiin ns. hitaiden, 35 km/h tai sen alle kulkevien tavarajunien kilometrirahan määritelmä. Samana vuonna saatiin sovittua myös veturimiesten esimiespalkkion laajenuksesta. Tähän oli käytetty myös ns. liiton omaa järjestelyvararahaa.

Veturimiesten opettajina tyyppikoulutuksessa toimivat opetuskuljettajat, myös heille maksetun lisäpalkkion maksamiseen liittyvistä asioista liitto on käynyt suorita neuvotteluja työnantajan kanssa.

Vuonna 1981 sovittiin junapainojen ja -nopeuksien nostamisesta, jolloin sovittiin myös veturimiesten veturirahojen sitomisesta veturinkuljettajan alimpaan peruspalkkaluokkaan. Sopimus osoittautui hyväksi, kinaaminen lisien arvosta verrattuna peruspalkkaan päättyi ja lisien korotukset seurasivat automaattisesti yleiskorotuksia.

Seuraavan kerran liitto kävi suurempia palkkaukseen liittyviä neuvotteluja työnantajan kanssa vuonna 1983, silloin sovittiin ratapihojen yksinajosopimukseen sisältyvästä rationalisointihyödyistä.

Vuonna 1987 oli liitolla uudestaan edessä neuvottelut rationalisoinnista, kyseessä oli junapainojen nostaminen 4800 tonniin. Neuvottelut päättyivät sopimukseen rationalisointihyödyn kohdentamisesta veturirahoihin.

Vuonna 1990 VR toimi uusimuotoisena liikelaitoksena, sille annettiin neuvottelu- ja sopimusvaltuudet tarkentavien sopimusten tekemistä varten 1.12.1990 lukien. Näin myös VML:lle tuli mahdollisuus suoriin sopimusneuvotteluihin työnantajan kanssa, tosin tämä koski vain tarkentavia virkaehtosopimuksia.

Vuonna 1991 liitto kävi tarkentavat neuvottelut laitostasolla. Neuvotteluissa sovittiin järjestelyvaran jakamisesta, esimiesten palkkioiden korotuksista ja luottamusmiespalkkioiden erillisistä kuukausipohjaisista tarkistuksista.

Uusi neuvottelujärjestelmän sisäänajo todettiin onnistuneen kohtuullisen hyvin. Samalla se antoi mahdollisuuden neuvotella suoraan veturimiesten asioista.

Vuonna 1991 alkoi lama ja tulopoliittista sopimusta jatkettiin nollaratkaisuna 31.10.1993 saakka eikä palkkauksellisia neuvotteluja ollut mahdollista käydä. Vastaavasti työnantaja otti esille monia säästötoimenpiteitä, jotka aiheuttivat neu-

votteluja VR-työnantajan kanssa. Esimerkkinä olkoon lomarahen vaihtosopimus. Vuoden 1992 lomarahen saattoi valtiolla vaihtaa palkalliseksi vapaa-ajaksi. Asiasta käytiin laitoskohtaiset neuvottelut ja uusi sopimusmalli antoi mahdollisuuden liittokohtaiseen sopimiseen. Veturimiesten liiton hallitus hyväksyi tarkentavan virkaehtosopimuksen lomarahojen vapaaehtoisesta vaihtamisesta Valtionrautateilla. VML antoi sopimuksella jäsenistölle mahdollisuuden itse päättää vaihtomahdollisuudesta.

Sairasajan palkkaus

1970-luvun alkuvuosina oli voimassa sopimus, jossa veturimiehen palkkaus aleni, kun sairaus ylitti kuukauden ja lisäksi ns.. Veturimiehet kokivat sairausajan palkkauksen ongelmana ja vuoden 1973 liittokokous teki päätöksen, jossa se asetti neuvottelutavoitteen, jossa sairausloman palkka saataisiin saman ansaintaperiaatteen mukaiseksi kuin vuosiloman ajalta.

Liitto toimi asiassa VTY:n välityksellä ja vuoden 1980 alusta lukien saatiin virkaehtosopimus muutettua siten, että sairausloma-ajan täysi palkkaus maksetaan 60 päivältä. Työtapaturman osalta on erilliset sopimukset.

Vuosiloman ajalta maksetaan kiinteä palkkaus ja lisäksi lomapäiviltä suoritetaan lomarahaa, jonka suuruus on 50 prosenttia vuosiloman jokaisen lomapäivän varsinaisesta palkkauksesta.

Ylityökorvausta on maksettu kolmen viikon pituisen työjakson 18 ensimmäiseltä ylityötunnilta 50 prosentilla korotettu tuntipalkka ja seuraavilta ylityötunneilta 100 prosentilla korotettu tuntipalkka.

Työaika (Tämä asia on myös toisaalla)

Veturimiesten työajan laskennassa on kaksi osa-aluetta - kokonaistyöaika ja yötyö. 1970-luvun pitkänajan tavoitteissa oli saada yötyöaikaohjelmasta korotettua. Eräät ammattiliitot olivat luponeet yötyön aikahyvytyksestä kokonaan ja siirtyneet rahallisen korvaukseen. Vuoden 1977 Liinamaan sopimuksessa saatiin yötyön aikahyvytyksistä korotettua 12 minuutista 20 minuuttia tunnilta. Korotus tuli voimaan vuonna 1979. Aikahyvytyksen rinnalle neuvoteltiin erillinen rahakorvaus vuoden 1980 VES kierroksen yhteydessä.

Työajan lyhentämisessä VML ajanut mallia, jossa työajan lyhennys on kohdistunut kolmiviikkoisen työjakson kokonaistyöajan lyhentämiseen.

Taistelu tuntipalkan täydennysosasta

Uusien veturimiesten koulutus keskeytettiin vuosiksi 1967 - 1971, se johti jo muutaman vuoden kuluttua siihen, että veturimiehet joutuivat tekemään miespulan vuoksi runsaasti ylityötä.

Veturimiehet kyllästyi pitkään jatkuneeseen ylityöiden tekemiseen, he olivat tyytymättömiä myös ylityöistä maksettavaan korvaukseen. Ylityökorvauksen perusteena oleva tuntipalkka laskettiin erityisen jakajan avulla kuukausipalkasta, siinä ei kuitenkaan huomioitu virantoimitusrahoja.

Vuoden 1974 syyskesällä oli Turun Päivälehdessä VR:n ylijohtaja Mäkisen lausunto, jossa mainittiin veturimiesten tekemän kilvalla ylityötä. Turun veturimiehet kokivat kirjoituksen härskiksi ja osaston puheenjohtaja Paavo Kulmala kutsui osaston kokouksen koolle, tarkoituksena päätös kieltäytyä ylityöistä.

Osaston kokouksessa päätettiin kutsua Turkuun 3. liikennepiirin alueen VML:n osastojen edustajat yhteiseen palaveriin. Kutsu esitettiin myös Helsingin osastolle, sekä liitolle. Kutsua noudattivat kaikki osastot. Liitosta oli paikalla varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen.

Kokous suositti kieltäytymistä ylityöistä, kunnes tuntipalkan laskennan perusteisiin saataisiin mukaan myös virantekoraht. Paimenkirje lähetettiin tiedoksi kaikille liiton osastoille. Muutamissa osastoissa kirje sai aikaan myös arvostelua. Turun kokouksessa oli huomioitu myös tämä mahdollisuus ja laskettu, että jos kaikki etelän varikot saadaan mukaan, niin toiminnalla saadaan aikaan riittävä näyttö.

Turun kokouksen päätös lisäsi myös liiton hallituksen paineita hoitaa pitkään hiertänyt asia kuntoon. Ylityökorvauksen korjaamisesta muodostuikin VML:n päävaatimus, kun syksyllä vuonna 1974 neuvoteltiin virkaehtoratkaisusta. Myöhemmin Veturimiesten Liitto irtautui mm. VTY:n allekirjoittamasta virkaehtosopimuksesta, koska siinä ei huomioitu VML:n vaatimaa tuntipalkan laskentaperusteen muutosta.

Syyskuussa vuonna 1974 liiton hallitus kehotti jäsenistöä kieltäytymään ylityöistä. Työnantajalle ja palkkaministeri Esko Niskaselle jätettiin uhkavaatimus, jossa ilmoitettiin, että pyhäinpäivän menoliikenne pysäytetään vuorokauden ajaksi. Neuvottelut valtion työmarkkinalaitoksen kanssa alkoivat, Veturimiesten liittoa edustivat puheenjohtaja Pekka Oivio, varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen, hallituksenjäsen Esko Kangas ja pääsihteeri Ilkka Erich. Neuvotteluissa oli mukana myös VTY:n edustajat.

Rautatiehallituksen edustajien kanssa VML neuvotteli lakko-ohjeiden tekemisestä mahdollista työtaistelua varten.

Liittovaltuusto kokoontui lokakuun 29. päivänä. Liiton hallitus antoi sille selvityksen käydyistä neuvotteluista ja suosittelee saadun neuvottelutuloksen hylkäämistä. Valtuusto päätyi työtaisteluvaroituksen kannalle, mutta velvoitti liiton jatkamaan neuvotteluja. Niitä jatkettiin viime hetkiin saakka, mutta lakko näytti todennäköiseltä. Suurin osa liikenteestä oli jo pysähtynyt, kun muutamaa minuuttia ennen H-hetkeä lokakuun 31. päivänä klo 18.00 ilmoitettiin radion uutisissa, että lakko on peruuntunut.

Lakon lopettamissopimuksessa sovittiin tuntipalkan laskentaperusteen muutoksesta. Jatkoneuvotteluissa työmarkkina-laitoksen kanssa päädyttiin siihen, että korvaus tulee täydennysosaperiaatteen mukaisesti. Täydennysosan määrä tarkis-tetaan kalenterivuositain huomioiden edellisenä kalenterivuonna kaikille veturimiehille maksetut, veturirahat, talli-päivystysrahat, koeajopalkkiot, esimiespalkkiot ja opetuspalkkiot, jakajana kuljettajien lukumäärä. Koneapulaisille on oma vastaava laskelma.

Tuntipalkan täydennysosan tarkistus vaikuttaa kaikkiin korotetulla tuntipalkalla korvattaviin haittatyöolisiin, kuten yli-työkorvaukseen, iltatyölisään, sunnuntaityökorvaukseen, lauantaityökorvaukseen ja aattopäivänlisiin. Veturimiehet olivat tyytyväisiä vuonna 1974 saavutettuun neuvottelutulokseen, vaikka tavoitteena ollut palkkojen jälkeenjääneisyy-den korjaaminen ei täysin toteutunutkaan.

Tuntipalkan täydennysosan laskentaperiaatteet ovat säilyneet nykypäiviin asti lähes alkuperäisessä muodossaan. Täy-dennysosan on katsottu toimivan eräänlaisena tulospalkkiona tehdystä työstä.

Esimerkkejä veturimiesten tuntipalkan kehityksestä ja täydennysosan vaikutuksesta siihen:

1976	19,07 mk/tunti	siitä täydennysosa	1,83 mk
1980	27,87 "		2,51 "
1985	43,41 "		3,31 "
1991	73,14 "		6,43 "

Uralla eteneminen pysähtyy, 20 pisteen sopimus

Veturimiesoppilaiden koulutuksen keskeyttäminen vuosiksi 1967-71 vaikeutti myöhemmin myös veturimiesten uralla etenemistä. Veturinlämmittäjät, vaikka heillä oli veturinkuljettajan koulutus, joutuivat olemaan pitkään lämmittäjän tehtävissä. Myös tilapäisiä kuljettajia voitiin käyttää muutamana päivänä kuukaudessa lämmittäjän tai koneapulaisen tehtävissä. Veturimiesten eteneminen urallaan pysähtyi useaksi vuodeksi ja myös ns. heittovuoroaika, jossa työvuoroja eikä vapaita tiedä etukäteen, piteni useilla vuosilla. Samanaikaisesti jouduttiin varikoilla teettämään ylitöitä. Useilla varikoilla kuljettajaksi päästiin vasta neljänkymmenen ikävuoden jälkeen.

Liiton johto vaati neuvottelujen käynnistämistä vanhimpien kuljettajatutkinnon suorittaneiden lämmittäjien palkkauk-sesta ja uralla etenemisestä.

Neuvottelut käynnistyivät helmikuussa 1974. Rautatiehallitus oli ymmärtänyt asian vakavuuden, siitä oli todistuksena neuvottelijoiden virka-asetat, vs.pääjohtaja R. Mäkinen toimi puheenjohtajana ja lisäksi neuvotteluihin osallistuivat hallinto-osaston johtaja E. Jaakkola, vs. ylijohtaja H. Römer, yli-insinööri J. Toivanen ja koneinsinööri A. Virkki. Liiton edustajina olivat puheenjohtaja Pekka Oivio, varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen ja pääsihteeri Ilkka Erich.

Veturimiesten liiton neuvottelijat esittivät huolestuneisuutensa veturimiesten ylityöllisyydestä ja totesivat, että haluk-kuus ylitöiden tekemiseen on vähentynyt. Eräillä varikoilla veturinlämmittäjien pääsy veturinkuljettajien tehtäviin oli pysähtynyt tyystin, koska uusia veturinlämmittäjiä ei saatu varikoille. Aikaisemmin (v.1973) oli liiton vaatimuksesta eräissä liikennepiireissä käynnistetty veturimieskursseja, joilla pyrittiin helpottamaan veturimiespulaa.

Liiton edustajat esittivät, että ylitöitä haluttaisiin tehdä ehkä paremmin, jos veturinlämmittäjille, joilla oli pisteitä 20 tai sen yli ja jotka ovat suorittaneet veturinkuljettajan tutkinnon, maksettaisiin veturinkuljettajan palkkaa.

Neuvottelut johtivatkin myönteisiin tuloksiin. Lämmittäjät, jotka tekivät kuljettajan tehtäviä virkaa tekevinä tai viran sijaisina, pysyivät näissä viroissa, tilapäiselle kuljettajalle alettiin maksaa ns. välirahaa myös sairas- ja vuosiloman ajal-ta. Jatkuvasti tilapäisenä kuljettajana toiminutta ei saanut enää pudottaa lämmittäjän tehtäviin. Avoimet veturinkuljetta-jan virat ja ylimääräiset toimet tuli täyttää siten, että niihin määrättiin veturinlämmittäjät, jotka olivat suorittaneet vetu-rinkuljettajan tutkinnon ja joilla 1.2.74 alkaen oli pisteitä 20 tai enemmän. Ne veturinkuljettajan virat, jotka olivat piiri-en käytössä 31.1.74 oli pyrittävä täyttämään viivytyksettä.

Jatkosta päätettiin sopia koevuoden kokemusten perusteella. Vuoden jälkeen sopimusta jatkettiin siten, että se oli voi-massa aina vuoden kerrallaan.

Veturimiehille sopimus oli hyvä. Sopimusta tulkittiin käytännössä siten, että veturinkuljettajan palkka maksettiin kaikil-le kuljettajakurssin käyneille veturinlämmittäjille, vaikka he toimivat veturinlämmittäjän tehtävissä, jos heillä oli yli 20 pistettä.

Kun veturimiesten ajopisterajat 1980 luvun lopulla laskivat alle 15 pisteen, niin sopimuksen merkitys laski. Toisaalta vaadittiin pisterajan alentamista viiteentoista vuoteen. Samaan aikaan tuli työnantajan taholta paineita romuttaa koko veturimiesten pistelaskujärjestelmä.

Ehkä parantunut ylityökorvaus innosti joitakin eläkkeen laskentavuosilla olevia liikaakin, sillä 1980 luvun alkuvuosina Veturimies-lehden mielipidesivuilla käytiin keskustelua ylitöiden tekemisen mielekkyydestä. Nuoremmat katsoivat, että tilanne antaisi työnantajalle aseita vaatia eläkeiän korottamista, koska osa eläkkeelle juuri lähtevistä jaksoi nurku-matta tehdä runsaasti ylityöllisiä jaksoja. Tilanne haittasi osaltaan myös nuorempien etenemistä urallaan.

Pistelaskujärjestelmä estää mielivallan

Rautateillä, kuten työelämässä yleensä, vallitsi vuosisadan alussa ja varsinkin kansalaissodan jälkeen sanelupolitiikka, johon veturimiehet eivät tahtoneet alistua. Uralla etenemiseen vaikutti suuresti suhde esimieheen. Nöyrä selkä ja liukas kieli turvasivat eteenpäinmenon työelämässä. Veturimiesten liiton ja veturimiesten tavoitteena oli liiton alkuvuosista lähtien luoda järjestelmä, jolla turvattaisiin veturimiesten tasapuolinen kohtelu. Tavoitteen saavuttamiseksi kehitettiin pistelaskujärjestelmä, se otettiin käyttöön 1910-luvun puolivälissä. Työnantaja ei sitä virallistanut, mutta se toimi. Maailmansotien välisenä aikana työnantaja pyrki murentamaan pistelaskujärjestelmän monin keinoin. Pyrkinessään töihin veturimiehen oli esitettävä luotettavuustodistus suojeluskunnalta tai siihen kuuluvalta henkilöltä. Koska pisteet vaikuttivat miehen etenemiseen urallaan, niin samalla ne tietysti vaikuttivat myös palkkaukseen eikä riidoitakaan voitu välttyä. Sodan jälkeen, kun veturimiehet palasivat rintamalta työelämään, syntyi ongelmia miten rintamavuodet rinnastetaan veturimiespalvelukseen. Vielä vuonna 1965 jouduttiin asiasta antamaan erillinen kirjelmä, jossa selkeytettiin pisteiden laskentaa niiden 1924-1926 syntyneiden veturimiesten kohdalla, jotka olivat olleet suorittamassa asevelvollisuuttaan sota-aikana.

Järjestelmän mukaan veturimiehelle laskettiin pisteitä palvelusvuosista, konepajakoulusta, konepaja-ajasta, nimityksestä, koulutuksesta ja asevelvollisuusajasta. Lisäpisteitä sai mm. veturinkuljettajatutkinnosta, teknillisestä koulusta tai teknillisen opiston suorittamisesta. Keskikoulun suorittamisesta sai pistehyvitystä vuoteen 1971 saakka. Vastaavasti rangaistukset aiheuttivat pistevähennyksiä

Pistelaskujärjestelmän mukainen luettelo on yleensä veturitallin ilmoitustaululla yleisesti nähtävänä. Pisteet on laskettu päivän tarkkuudella.

Varikkokohtaisesti sovittiin, että esimerkiksi ajovuorojen vaihtuessa, kerran vuodessa on kaikilla veturimiehillä mahdollisuus valita paikkansa ajovuoroissa henkilökohtaisten pisteiden mukaisessa järjestyksessä. Jos pisteet olivat päivälleen samat, niin silloin vanhemmuuden ratkaisi viimeisen todistuksen keskiarvo.

Tekniset muutokset ja uusien veturimiesten koulutustason nousu vaikuttivat niin, että pistelaskujärjestelmä uudistettiin vuonna 1969. "Veturimiesten ansioiden vertailun helpottamiseksi" tarkoitettu pistelaskujärjestelmä tuli voimaan vuonna 1971. Järjestelmästä neuvoteltiin rautatiehallituksen kanssa ja näin myös työnantaja virallisti pistelaskujärjestelmän.

Saatekirjeessä todettiin, että sitä noudatetaan varikoittain järjestettäessä veturimiesten työvuoroja.

Vähintään yhtäsuuri merkitys, kuin vuoroihin sijoittumisella, pistelaskujärjestelmällä on ollut, kun veturimiehiä nimitettiin virkoihin ja toimiin. Yleiset ylenemisperusteet hallitusmuodossa ovat taito, kyky ja koeteltu kansalauskunto. Ihmisten arviointi näillä perusteilla voisi veturimiesten mielestä johtaa mielivaltaan.

Joskus pistelaskujärjestelmää on pyritty murentamaan myös veturimiesten omalta taholta. Esimerkiksi vuonna 1973 joensuulainen veturinlämmittäjän teki apulaisoikeuskanslerille valituksen ajovuoroihin sijoittumisen perusteista.

Vastineessaan Veturimiesten liitto perusteli järjestelmän oikeellisuutta, tasapuolisuutta ja sen hallinto-oikeudellista objektiivisuutta. Myös rautatiehallituksen yleisen toimiston vastine oikeuskanslerille lähti siitä, että valituksen kohteena olevassa tapauksessa on menetelty sopimusten mukaisesti.

Oikeuskanslerin virasto antoi saman kevään aikana päätöksen, jossa todettiin mm. että veturinlämmittäjän oikeuskanslerille tekemä kantelu veturimiesten nimittämisessä noudatettavia perusteita koskevassa asiassa ei ole antanut aihetta toimenpiteisiin.

Viimeksi pistelaskujärjestelmää uudistettiin vuoden 1996 lopulla. Järjestelmää yksinkertaistettiin ja kehitettiin tehtäviin sijoittumisen ja ansioiden vertailun helpottamiseksi. Nimitystilanteissa aiemmin esimiehellä ollut kahden pisteen vaikutusmahdollisuus poistui, samoin rangaistusten seurauksena ollut pistemenetykset. Uudentyyppiset vuorojärjestelyt ovat vähentäneet pistelaskujärjestelmän merkitystä, joskin se taas on korostunut erilaisiin veturimiestehtäviin sijoittumisessa. Tässä suhteessa työnantaja tunnustaa pistelaskujärjestelmän vain yhtenä valintakriteerinä, mutta säilyttää päätösvallan itsellään. Järjestelmä on koettu yhdeksi ammattikunnan kulmakiveksi, se on taannut veturimiehille tasapuolisen ja oikeudenmukaisen kohtelun.

Nuoret vastaan vanhat

Veturimiesten urakierto on perustunut paitsi nousemiseen lämmittäjästä kuljettajaksi myös etenemiseen vuorokiertojärjestelmässä. Vuorojen eriarvoisuus on perustunut virantoimitusrahojen muodostumiseen ja työvuorojen raskauteen. Vuoroihin on siirrytty pistelaskujärjestelmän mukaisesti. Nuorimmat ovat olleet perinteisesti "heitossa", jossa työvuorojaan ei etukäteen tiedä, ainoastaan viikkovapaat.

Ratapihojen yksinajosopimus vapautti lämmittäjiä eikä uusia veturimiehiä ole otettu siten vuoden 1982. Tästä on johtunut, että perinteinen urakehitys, nousu kuljettajaksi ja vuorokierto, on hidastunut, lähes pysähtynyt. Nuorimmat veturimiehet olivat jäämässä heittovuoroon kohtuuttoman pitkäksi ajaksi.

Tampereen varikolla tilannetta helpotettiin 1990-luvun alussa niin, että alempiin vuoroihin alettiin sijoittaa ns. käyttöpäiviä, jotka käytännössä vastasivat "heittoa". Tämä järjestely lisäsi vakinaisiin vuoroihin sijoittuneiden määrää. Siirtyminen tapahtui hallitusti. Vanhimpien veturimiesten, jotka 1960-luvulla olivat jo pitkään olleet heittovuorossa, ei tarvinnut tähän järjestelmään osallistua, oli sovittu ns. solidaarisuusrajasta.

Järjestelmä alkoi levitä kulovalkean tavoin eikä kaikilla varikoilla edetty ristiriidoitta. Iisalmen varikolla vuorotauluun sijoitettiin heittoa kokonainen kolmiviikkoisjakso. Tämän seurauksena 14 veturinkuljettajaa ilmoitti kirjallisesti eroa-

vansa ammattiosastostaan ja samalla Veturimiesten liitosta mikäli heidän mielestään työaikasopimuksen ja pistelaskujärjestelmän vastainen päätös jää voimaan. Iisalmen osaston puheenjohtaja pyysi liitolta selvitystä oliko päätös sopimuksien mukainen.

Päsihteerin laatimassa vastauksessa, jonka liiton hallitus hyväksyi, todettiin tehty menettely mahdolliseksi. Edellytyksenä oli, ettei käyttöpäivien lukumäärä saanut ylittää työsuojeluhallituksen antamaa poikkeuslupaa heittovuoron sijoitettujen lukumäärästä.

Tulkinnan perusteella monilla varikoilla nuoremmat veturimiehet muuttivat äänestyspäätöksillä vuorot mieleisikseen. Pisimmälle mentiin kehityksen alkuun panneella Tampereen varikolla, jossa perinteinen vuorojärjestys kumottiin lähes kokonaan. Kehitys synnytti paljon pahaa mieltä vanhemmissa, eläkeikää lähestyvissä veturimiehissä, jotka katsoivat oikeuksiaan loukatun. Liitosta eroamispäätökset kuitenkin peruttiin.

Liitto asetti työryhmän selvittämään tilannetta ja se saikin aikaan erilaisia vuoro-suosituksia, joita olisi voitu käyttää apuna vuoroja laadittaessa.

Palkkatutkimus ja palkkapolitiittinen ohjelma

Vuoden 1973 liittokokouksen edellä osastoissa voimistui keskustelu liittokohtaisista neuvotteluoikeuksista ja veturimiesten palkkauksen jälkeenjääneisyyden korjaamisesta. Porin osasto teki liittokokoukselle esitykset molemmista asioista. Palkkauksesta porilaiset olivat laatineet tutkimuksiin ja vertailutietoihin perustuvan selvityksen, jonka avulla he pyrkivät todistamaan veturimiesten palkkauksen jälkeenjääneisyyden vuosien 1964 - 1972 välisenä aikana.

Liiton hallitus totesi esitykseen liittyvässä lausunnossaan, että selvitykseen sisältyi harhaanjohtavia aineksia eikä liiton hallitus voinut ryhtyä rakentamaan palkkapolitiittista ohjelmaansa tämän esityksen varaan. Hallituksella ei kuitenkaan ollut omaa palkkaselvitystä eikä myöskään muihin ammattiryhmiin kohdistuvaa vertailua.

Liittokokouksen päätöksessä vaadittiin, että veturimiesten peruspalkkaus on saatava koulutuksen, ammattipätevyyden ja työn vastuullisuuden edellyttämälle tasolle.

Liittokokoukselle tehtiin myös useita esityksiä, joissa vaadittiin toimenpiteitä sairausloma-ajan palkkauksen tarkistamiseksi. Perusteluissa mainittiin, että pitkissä sairastapauksissa veturimies saattaa joutua taloudellisiin vaikeuksiin, kun peruspalkka pienenee kuukauden jälkeen ja lisäksi virantekorahat jäävät pois koko sairausajalta. Lähtökohtana esityksissä oli, että sairausajan palkka pitäisi maksaa saman ansaintaperiaatteen mukaan kuin vuosilomankin ajalta.

Kokous päätti, että liiton hallituksen on vietävä sairausajan palkkauksen kehittämistä eteenpäin saman periaatteen mukaan kuin vuosiloman palkkaus virantekorahojen osalta.

Painostus tuotti tulosta, joskin viiveellä sillä vasta vuoden 1979 valtion virkaehtosopimuksessa sovittiin, että sairausajan täyttä palkkaa maksetaan 60 päivältä aiemman 30 päivän sijaan.

Vuoden 1973 liittokokouksen jälkeen keskustelu palkkatutkimuksen tarpeellisuudesta jatkui. Vuonna 1975 liiton hallitus palkkasi valtiotiedettä opiskelevan Pentti Siivosen tutkimaan veturimiesten palkkauksen kehitystä. Ensimmäisiksi vertailuryhmiksi valittiin veturinkuljettajalle järjestelymestari ja veturinlämmittäjälle nuorempi konduktööri, näistä ryhmistä ei kuitenkaan saatu luotettavia palkkaselvityksiä ja vertailuryhmiksi valittiin teollisuuden piiristä veturinkuljettajalle voimalaitostyönjohtajien B-ryhmä ja veturinlämmittäjille E-ryhmä. Tutkijan avuksi hallitus asetti työryhmän, joka laati rautatiehallituksen tietokonetoimiston kanssa tietokoneohjelman veturimiesten palkkauksen kehityksestä varikoittain sekä ryhmittäin virantekorahojen osalta.

Siivosen tutkimus tarkistettiin Työväen Taloudellisessa Tutkimuslaitoksessa, joka esitti siihen eräitä tarkennuksia ja korjauksia. Lopullisessa muodossaan se esiteltiin vuoden 1976 liittovaltuuston kokoukselle.

Pelkkä palkkauksen tutkiminen ei jäsenistön mielestä riittänyt, koska yleinen käsitys oli, että virkapalkat olivat jääneet tuntuvasti jälkeen yksityisen sektorin palkoista. Jälkeenjääneisyyden korjaaminen oli kuuluvasti esillä vuoden 1977 liittokokouksessa. Asiaan oli puututtu kokoukselle tehdyissä esityksissä ja kokouksessa käytettiin varsin kärkeviä puheenvuoroja. Puheenvuoroissa toki myönnettiin, että osasyynä huonoon tilanteeseen oli korkea inflaatio ja kokonaisve-rotuksen kasvu.

Tulopoliittisen kokonaisratkaisun yhteydessä oli helmikuussa 1976 annettu laki hyödykkeiden hintojen sekä huoneen-vookrien valvonnasta ja säännöstelystä. Samalla oli sovittu viiden kuukauden pituisesta hintasulusta, joka ei koskenut kuitenkaan maataloustuotteita. Hintasulun piirissä oli 42 prosenttia kuluttajahintaindeksin hyödykevalikoimasta. Vuoden 1976 aikana kuluttajahintaindeksi nousi 14,5 prosenttia. Vastaavasti palkkakehitys oli julkisella sektorilla keskimäärin (1975-1976) 15,3 prosenttia. Vuonna 1977 palkansaajien nimellisansioiden arvioitiin nousevan noin 8,5 prosenttia. Kun hintaindeksin arvioitiin nousevan samana aikana 12,5 prosenttia jäi reaaliansioiden laskuksi runsaat 3,5 prosenttia.

Liittokokous totesi huonosta palkkakehityksestä ja reaaliansioiden laskusta, että näin ei voi jatkua, vaan valtion on korvattava virkapalkkojen jälkeenjääneisyys ja maan suurimpana työnantajana sen on pidettävä huoli työntekijöidensä ostovoiman kasvusta sekä kilpailukyvästä työnantajana yksityiseen sektoriin verrattuna. Veturimiesten ansioiden parantamisessa oli ensisijassa kiinnitettävä huomio peruspalkkaukseen.

Liittokokouksen palkkausasianvaliokunta esitti, että liiton hallitus asettaa työryhmän, joka seuraa yleistä palkkakehitystä ja laatii selvittelyjensä pohjalta esityksensä liiton palkkapolitiittiseksi ohjelmaksi. Valiokunnan esitys hyväksyttiin ja sen avulla uskottiin saatavan aikaan selkeä ja realistinen palkkauksellinen ohjelma.

Tulomuodostusta seurattiin tarkasta, vuoden 1983 valtuuston palkkausvaliokunta korosti lausumassaan, että kulumassa olevana sopimusvuonna on erityisen tarkasti seurattava maatalouden tulojen kasvua, koska on nähtävissä, että tämän ryhmän tulojen lisäys nousee kaksinkertaiseksi ns. yleisen linjan palkansaajien ansioiden nousuun verraten.

Palkkapolitiittinen ohjelma uusittiin liittokokouskaussittain ja mm. vuoden 1985 liittokokouksen vahvistamassa ohjelmassa puututtiin jälleen epämukavan työajan haittakorvauksiin. Ohjelman mukaan niitä tuli kehittää niin, että epämukavaa ja hankalaa työaikaa tekeville korvataan riittävästi vapaa- ja lepoajan epäsäännöllisyys sekä perhe-elämän ja harrastuksien vaikeutuminen. Tavoitteeksi asetettiin jälleen sunnuntai- ja lauantaityökorvausten muuttaminen viikonloppukorvaukseksi, jonka maksaminen alkaisi perjantaina kello 18.00 ja jatkuisi maanantai-aamuun kello 6.00:n.

Vuoden 1989 liittokokouksessa palkkauspolitiittisen ohjelman nimi muutettiin edunvalvontaohjelmaksi. Ohjelman sisältöä laajennettiin ja siinä puututtiin paitsi palkkaukseen myös tekniikan kehittämiseen, veturimiestehtävien yhä suurempaan vaatavuuteen, tiukentuneeseen työtahtiin, laajenevaan yksinajoon ja kasvaviin nopeuksiin.

Samaiseen kokoukseen oli tehty palkkausasioista 29 esitystä. Niissä esitettiin muutoksia veturimiesten määrävuotiskorotuksien laskentaan, heittovuoronlisiin, työvuoron jatkumiskorvaukseen. Jatkuvasti esillä olevasta viikonloppukorvauksesta oli tehty useita esityksiä. Esillä oli myös uusi asia, esitettiin mahdollisuutta saada sairaan lapsen hoitovapaata. Edunvalvontaohjelmassa todettiin lisäksi, että asettaessa palkkapolitiittisia tavoitteita on tiedostettava käytännön realiteetit niiden saavuttamiseksi. ”Tulopoliittinen koneisto ja VES- järjestelmä ovat nykyään kehittyneet sellaisiksi, että liitto ei voi pelkillä toivomusaloitteilla saavuttaa olennaisesti muiden järjestöjen tavoitteista poikkeavia tuloksia”.

Siivonen teki palkkatutkimuksia liitolle vuosittain. Vuoden 1981 liittokokouksessa hän totesi palkkatutkimuksensa esittelyssä, että oli tultu tietynlaiseen taitekohtaan, jossa liittokokouksen oli päätettävä kuinka tutkimusta jatketaan. Vertailuryhmien tilastointinimikkeet olivat muuttuneet ja vertailuryhmät pudonneet pois. Siivonen edellytti, että kokous tekee päätöksen tutkimuksen jatkamisen suuntaviivoista.

Asiasta käytiin pitkä- ja periaatteellinen keskustelu. Keskustelussa tuli esille myös tutkimuksen luotettavuus, eräissä puheenvuoroissa epäiltiin, että onko vertailuryhmistä sittenkään saatu todellista tietoa. Uusien vertailuryhmien valinta jäi liiton hallituksen ja Siivosen yhteiseen harkintaan.

Uusiksi vertailuryhmiksi valittiin veturinkuljettajalle käytön valvontatyö ja veturinlämmittäjille avustava työnjohtotyö. Pentti Siivonen jatkoi veturimiesten palkkatutkimuksen tekoa vuoteen 1988. Siivosen jälkeen palkkatutkimuksen tekijäksi palkattiin VTY:n tutkimussihteeri Tarja Majamäki. Hän teki myös tilastollisen selvityksen vuosilta 1980-1990. Siinä todettiin mm., että veturinkuljettajien säännöllisen työajan ansiot olivat 2,4-kertaistuneet ansiotasoindeksillä mitattuna. Veturinlämmittäjien ansiot olivat nousseet 2,6-kertaisiksi vuoden 1980 tasoon verrattuna. Veturinkuljettajien vertailuryhmässä ansiot olivat vastaavana ajanjaksona kasvaneet 2,1 ja veturinlämmittäjien vertailuryhmässä 2,3-kertaiseksi. Vaikka nimellisansiot olivat nousseet 1980-luvulla nopeahkosti eivät käteen jäävät tulot kasvaneet vastaavasti. Tähän vaikutti osaltaan progressiivinen verotus.

Kevään 1993 liittokokoukselle esiteltiin palkkatutkimuksen sen hetkinen tilanne ja Majamäen esitys muutostarpeista, jossa esitettiin tilastollinen ajanmukaistaminen, vertailuryhmistä luopuminen ja sen tilalla olisi lyhyt katsaus muiden alojen keskiansioihin. Verotuksessa tarkastelu tapahtuisi esimerkkitapausten pohjalta.

(Palkkausjärjestelmän muutos, VR:n yhtiöittäminen, tilastointijärjestelmien seuranta aiheuttaneet muutoksia palkkausseurantaan, lyhyt kuvaus)

MUUT PALVELUSSUHTEEN EHDOT

IKUISUUSASIOITA RATKAISUUN

Työaika

Käsitteitä ja korvauksia

VR:n virasto- ja liikelaitoskaudella veturimiehet kuuluivat valtion virkaehtosopimuksen työaikalain kuudennen pykälän alaiseen ryhmään, nykyinen työehtosopimus noudattelee virkaehtosopimusta.

Säännöllinen työaika lasketaan kolmen viikon jaksossa, 1950 -luvulla se oli 141 tuntia, vuonna 1970 siirryttiin 120 tunnin jaksoihin ja vuodesta 1990 se on ollut 114 tuntia 45 minuuttia.

Ylityökorvaus on maksettu ja maksetaan kolmen viikon jakson säännöllisen työajan ylittäviltä 18 ensimmäiseltä työtunnilta 50 prosentilla ja seuraavilta työtunneilta 100 prosentilla korotettuna.

Iltatyölisänä maksetaan kello 18.00-21.00 väliseltä ajalta 15 prosentilla korotettu yksinkertainen tuntipalkka.

Yötyölisänä maksetaan rahakorvaus 175 penniä (v.1992) tunnilta, lisäksi yötyön aikahyvitys on 20 minuuttia yötyötunnilta. Lauantaityökorvaus on 25 prosentilla korotettu yksinkertainen tuntipalkka työstä, joka on tehty arkilauantaina klo 06.00-18.00.

Sunnuntaityökorvaus on yksinkertainen tuntipalkka työstä, joka on tehty sunnuntaina tai sitä edeltävänä päivänä kello 18.00-24.00.

Työaika

Työvuorojen pituus alkoi hiertää veturimiesten mieliä 1950 -luvun alkupuolella. Samoin kolmiviikkoisjakson työaika, 141 tuntia, oli veturimiesten mielestä kohtuuttoman pitkä. Lisärasituksena oli veturimiesten erityisongelma, runsaat yötyöt ja niistä maksettavat olemattomat korvaukset. Myös tekniikan kehittyminen toi veturimiehille uusia paineita, sillä motorisoinnin myötä myös ajonopeudet kasvoivat, tehokkuus lisääntyi samoin kuin työn psyykinen rasittavuus. Veturimiesten liitto keskitti työajan lyhentämistavoitteensa ay-liikkeen yleisiin lyhentämistavoitteisiin.

Komitea, joka oli perustettu selvittämään rautatieläisten työaikajärjestelyjä, sai työnsä valmiiksi 1960. Komitean veturimiesjäsenet saivat komitean mietintöön ehdotuksen yötyön aikahyvityksestä. Se ei kuitenkaan johtanut heti tulokseen, mutta kesällä 1962 maan hallitus antoi yötyön aikahyvityksen täytäntöönpano-ohjeet. Sitä ennen liitto oli kuitenkin joutunut jättämään asiasta hallitukselle uhkavaatimuksen.

Yksityisellä sektorilla saatiin sovittua siirtymäaikataulu 40-tuntiseen ja viisipäiväiseen työviikkoon siirtymisestä vuonna 1965. Työajan lyhentäminen ei toteutunut valtiolla, vaan edellytyksenä oli, että yötyön aikahyvitys poistetaan. Veturimiesten liitto toimi päättäväisesti puolustaessaan aikahyvityksen säilyttämistä ja sai puolelleen myös muut rautatieläisjärjestöt.

Tammikuussa 1968 VTY:läiset liitot järjestivät yhden päivän pituisen työtaistelun, keskimäärin 40-tuntisen työviikon puolesta. Työtaisteluun osallistuneet liitot perustivat yhteisen työtaistelutoimikunnan, jonka puheenjohtajana oli VML:n puheenjohtaja Oivio. Vaikka valtiovalta myöntyi lakossa olleiden järjestöjen vaatimuksiin, niin vasta vuonna 1970 rautateillä siirryttiin 40-tuntiseen työviikkoon ja samalla 120-tuntisiin kolmen viikon työkaksoihin. Samassa ratkaisussa saatiin varmistettua myös yötyön aikahyvityksen säilyminen.

Työaika-asiat eivät silti olleet kunnossa, vaikka siirryttiinkin 120 -tuntiseen kolmiviikkoisjaksoon. Osastot olivat tehneet vuoden 1973 liittokokoukselle 20 esitystä työaikaan liittyvistä asioista. Osa esityksistä oli ollut esillä jo aiemmin valtuuston kokouksissa ja vaikka niiden kiireellisyys todettiin, niin suuri osa jäi nytkin toteutumatta useiksi vuosiksi. Keskeisiä asioita olivat viikkolevon järjestelyt, sunnuntai- ja ylityökorvausten maksuperusteiden muutos, viikonloppukorvaus, vieraalla paikkakunnalla vietetyn ajan korvaaminen, yötyön laskenta, yötyön aikahyvitys ja heittovuoron viikottainen tuntimäärä ja sen korvaaminen. Esimerkiksi vieraalla paikkakunnalla vietettyjen lepoaikojen pituudet olivat kasvaneet kohtuuttomiksi, eikä siitä saatu ajallista eikä rahallista korvausta, se oli vain poissa veturimiehen vapaa-ajasta.

Liittokokouksen asettama tavoite, että vieraalla paikalla vietetystä ajasta olisi saatava rahallinen korvaus, toteutui ns. Mieltusen palkkaratkaisussa vuonna 1976. Siinä sovittiin, että vieraalla paikkakunnalla vietetystä ajasta maksetaan tuntikorvauksena 1/24 päivärahaa.

Samaisessa vuoden 1973 liittokokouksessa käsiteltiin myös yötyöongelmaa. Kouvolan osasto oli jättänyt esityksen, että veturipalvelusta suorittavien työaikalaisten virkamiesten työaika määräyksiä muutettaisiin siten, että kahden perättäisen yövuoron jälkeen seuraavan yön tulisi olla vapaa. Iisalmen osaston esityksen keskeisin asia taas oli, että vuoro-työtä tekevien työaika lyhenee ja että yötyöstä suoritettaisiin aikakorvauksena 30 minuuttia tunnilta.

Liiton hallitus oli lausunnossaan samaa mieltä ja liiton vaatimukseksi tuli yötyön rajoittaminen 40 tuntiin kolmiviikkoisjaksossa. Kokous lisäsi vielä lausuntoon, että yötyön rasitus on sekä valtakunnallisesti että paikallisesti pyrittävä jakamaan tasaisesti kaikkien kesken, sekä viimeistään kello 4.00 aloitettu työ, joka jatkuu 6.00 jälkeen yli kello 12, on saatava yötyön aikahyvityksen alaiseksi.

Aika vastaan raha

Liittokokousten välisenä neljänä vuotena VML ei saanut yötyön suhteen mitään näkyvää aikaan, vaan vuoden 1977 liittokokouksessa samat asiat olivat edessä. Yötyön enimmäisraja kolmen viikon jaksossa oli edelleen 50 tuntia. Yötyön aikahyvityksen nostamisesta oli keskusteltu, mutta vuoden 1976 virkaehtosopimusneuvottelujen yhteydessä työnantaja oli ilmoittanut, että yötyön aikahyvitystä ei voida enää nostaa, vaan rinnalle pitäisi kehittää rahakorvaus.

Liiton hallitus olikin vuonna 1976 tehnyt päätöksen kompensaaation saamisesta, koska yksityisellä sektorilla oli markkamääräinen vuorotyölisä, johon oli tullut tarkennuksia.

Yötyön rajaamisesta 40 tuntiin, yötyön aikahyvityksestä sekä rinnalle mahdollisesti tulevasta rahakorvauksesta syntyi vilkas keskustelu. Porin Aimo Aitamaa esitti, että yötyön määräksi on tavoitteissa kirjattava 36 tuntia ja yötyön aikahyvitystä on vielä pyrittävä nostamaan kahdestakymmenestä minuutista. Karjaan Valto Tonteri taas totesi, että kokouksen on päätettävä, ettei minkäänlaiseen rahakorvaukseen aikahyvityksen kustannuksella suostuta.

Useiden puheenvuorojen jälkeen puheenjohtaja Syrjänen käytti selventävän puheenvuoron ja esitti, että jos lisäkorvauksista keskustellaan, niin silloin tulee keskustella myös rahasta eikä hallituksen käsiä pitäisi enakkoon sitoa.

Päätökseksi tuli, että yötyön aikahyvitys on säilytettävä ja että yötyön aikahyvitykseen oikeuttavia vuorokautisia aikarajoja pyritään laajentamaan. Lisäksi liittokokous vaati, että yötyön enimmäismäärä on rajattava 40 tuntiin kolmen viikon jaksossa, lisäksi epämukavan työajan korvausta tulisi laajentaa niin, että korvaukseen oikeuttava aika alkaisi perjan-

taina kello 18.00 ja jatkuisi maanantaihin kello 6.00. Laajennus olisi otettava esille seuraavissa virkaehtosopimusneuvotteluissa. Tämä päätös asetti liiton neuvottelijoille pitkäksi aikaa tavoitteita.

Liiton hallitus selvitti vuonna 1979 osastojen kannan yötyön aikahyvityksen rinnalle mahdollisesti neuvoteltavasta rahakorvauksesta. Myönteisen lausunnon antoi 19 osastoa, kielteisen seitsemän, kolme osastoa jätti vastaamatta. Liiton hallitus katsoi, että sillä oli valtuudet neuvotella asiasta vuoden 1980 VES-kierroksen yhteydessä.

Näissä neuvotteluissa toteutui yötyön aikahyvityksen lisäksi maksettava 45 pennin suuruinen yötyölisiä, joka sovittiin maksettavaksi aikahyvitykseen oikeuttavilta tunneilta.

Laitoskohtaisella sopimuksella jaksottaista yötyötöiden enimmäismäärää saatiin alennettu siten, että se oli vuonna 1988 44 tuntia, vuonna 1989 43 tuntia ja vuodesta 1990 alkaen 42 tuntia (ilman yötyön aikahyvitystä). Pitkään VML:n tavoitteena ollut yötyörajan alentaminen saatiin osaksi toteutettua. Yötyön aikahyvitys oli edelleen yötyötunnilta 20 minuuttia.

Vuoden 1980 VES-kierroksella sovittiin, että valtionvarainministeriö asettaa työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää työajan lyhentämistä 114 tuntiin kolmiviikkoisjaksossa.

Veturimiesten liiton valtuusto kokoontui helmikuussa 1981 käsittelemään tulopoliittisen selvitysmiehen Matti Pekkasen esitystä kokonaisratkaisuksi, sekä virkaehtosopimustilannetta. Valtuusto hyväksyi äänestyksen jälkeen tulopoliittisen selvityksen virkaehtosopimusneuvottelujen pohjaksi. Ehdoksi valtuusto asetti työaikakysymyksen selvittämisen. Vaade oli, että työaikalain 6 § alaisten säännölliseen kolmivuorotyöhön rinnastettavaa periodityötä tekevien virkamiesten työaika on lyhennettävä. Samalla valtuusto päätti ennakoivasta lakkouhasta, se oikeutti liiton hallituksen ryhtymään kaikkiin järjestöllisiin toimenpiteisiin, jotta työajan lyhentäminen saataisiin ratkaistua veturimiehiä tyydyttävällä tavalla. Samana päivänä kokoontui myös VTY:n ylimääräinen valtuusto. Jäsenliittojen kannanottoihin perustuen se ilmoitti järjestön olevan valmis tietyin edellytyksin jatkamaan neuvotteluja kokonaisratkaisusta. Neuvottelut osoittautuivat vaikeiksi ja vasta 28.2.1981 sopimuksen teon ollessa jo ajallisesti umpeutumassa neuvottelijat saivat aikaan sopimuksen kokonaisratkaisusta, jossa myös työajan lyhentäminen tuli kirjattua.

Osapuolten kesken sovittiin 3-vuorotyön ja siihen rinnastettavan periodityön keskimääräisen työajan lyhentämisestä 114 tuntiin jaksossa. Säännöllinen työaika säilyi entisellään ja työajan lyhennys toteutettiin ansaittavalla vapaa-aikahyvityksellä, johon vaikuttivat työjakson tunnit ja yötyön määrä.

Työajan lyhentämisen toteuttamistapa ei täysin tyydyttänyt Veturimiesten liittoa ja se sai jatkoneuvotteluissa nimettyä veturimiesten pääluottamusmiehen Heikki Nurmen julkisten alojen (JTA:n) edustajana järjestöjen ja Valtion työmarkkinalaitoksen väliseen työryhmään, jonka tehtäväksi tuli seurata työajan lyhentämistä ja tehdä tarvittavat muutosesitykset. Työryhmä ei kuitenkaan pystynyt vuoden 1982 aikana tekemään yksimielistä esitystä työajan lyhentämiseksi.

Veturimiesten liitto asetti työajan lyhentämisen tavoitteekseen myös vuoden 1986 sopimuskierrökselle. Sen tavoitteen oli tehdä tyhjäksi yllätys, että STK teki STTK:n ja TVK:n kanssa kaksivuotisen raamisopimuksen. Sopimukseen kuuluva työajan lyhennys oli kumpanakin sopimusvuonna 8 tuntia ja se koski samaa joukkoa kuin Pekkassopimuksen lyhennys. Mukana oli lisäksi työajan joustot ja neljän kuukauden tasoitusjaksot.

VTY ei hyväksynyt tynkätupoa eikä osallistunut sen pohjalta käytyihin virkaehtosopimusneuvotteluihin. Virkamiesliitto sanoutui myös irti tynkäratkaisusta, mutta osallistui sen pohjalta käytyihin jatkoneuvotteluihin.

Veturimiesten liiton valtuusto yhtyi 3.3.1986 pidetyssä kokouksessa SAK:n yhteislakkotoimenpiteisiin. Työaika-asioista valtuusto totesi, että se ei hyväksy sellaisia työaikajoustoja, joilla pyritään murtamaan työaika-suojelua, sekä loukkaamaan sovittuja työaikamääräyksiä, koska kysymys on ammattiyhdistysliikkeen vuosikymmenien aikana taistelun saavuttamien etujen yksipuolisesta muuttamisesta.

Valtion työmarkkinalaitoksessa työajan lyhentäminen toteutettiinkin SAK - STK -sopimuksen mukaisesti, ansiotasoa alentamatta, ilman joustoja, mutta virkapuolella saatiin sovittua lisäksi tuntipalkanjakajan ja ylityökynnyksen laskemisesta.

Työmarkkinalaitoksen työryhmä sai jatkotyötä ja sen tehtäväksi tuli selvittää tehtyyn sopimukseen liittyvät soveltamisohjeet. Keskeisempiä asioita oli vuosilomaleikkurin poistaminen ja suoran työajan lyhentämisen mallin toteuttaminen.

Jatkotyöskentelyssä ongelmia aiheutti työnantajien edustajien yritykset muuttaa sopimusta.

Neuvotteluissa ei päästy yksimielisyyteen ja valtion sektorilla jouduttiin vielä vuonna 1987 jatkamaan työajan lyhentämistä vanhan Pekkassopimuksen pohjalta. Sopimukseen liittyi ansaintaperiaate, jossa lyhennys kertyi kalenterivuoden puolikkaan aikana.

Valtion työmarkkinalaitoksen työaikaryhmään, jossa oli VTY:n edustajana VML:n puheenjohtaja Nurmi, työnantaja toi yllättäen vuoden 1987 neuvottelujen aikana esityksen, että työajan lyhentämisestä ei neuvoteltaisi saati toteutettaisi ennen vuotta 1991. Veturimiesten liitto oli tehnyt päätöksen, että suoraan työajan lyhentämiseen on siirryttävä vuoden 1986 sopimusten mukaisesti. Myös muut järjestöt olivat yksimielisiä asiasta ja työnantajan edustajat joutuivat perääntymään. Lopulta työmarkkinalaitoksen työaikaryhmässä päästiin yksimielisyyteen työajan lyhentämisen mallista siten, että vuonna 1988 työaika oli työjaksossa 117 tuntia, seuraavana vuonna 116 tuntia ja vuonna 1990 työaika lyheni 114 tuntiin 45 minuuttiin.

Työaikatavoitteita riitti edelleenkin. SAK:n asettama yleistavoite oli, että viikkotyöaika alennettaisiin 35 tuntiin, joka olisi tarkoittanut 105 tuntia kolmen viikon jaksossa. VML kirjasi vielä Kiljavalla pidetyssä liittokokouksessaan 1989,

että vuorotyötä tekevien työn rasittavuudesta johtuen, olisi näiden henkilöiden työaika lyhennettävä yleistä työajan lyhennystä enemmän. Mutta seinä oli tullut vastaan, Suomen talous romahti ja tuli muuta mietittävää. Oman lisämausteensa veturimiesten työaikakysymyksiin ovat tuoneet vuonna 1983 solmittu ratapihojen yksiajosopimus sekä vuonna 1994 solmittu linjaliikenteen yksinajosopimus. Molemmissa yksinajosopimuksissa ovat omat työaikaääräyksensä.

Eläkekamppailu

Vuonna 1967 voimaantullut valtion eläkelaki joutui 80 -luvulla kovan riepotuksen kohteeksi. Yksityisellä sektorilla toteutettiin ns. varhaiseläkejärjestelyt ja vastaavat haluttiin saada voimaan myös valtiolla ja kunnissa. Vuodesta 1985 julkisen sektorin eläkekysymystä selvitettiin komiteassa, jonka puheenjohtajana oli Imarisen toimitusjohtaja Juhani Salminen.

Työnantajapuolen tavoitteena oli, että joustavat eläkejärjestelmät korvaisivat erityiset eläkeiät siten, että kenellekään ei olisi muutoksen jälkeen erityisiä eläkeiä. Veturimiesten liitto vastusti voimakkaasti erityisten eläkeiden poistamista. Työnantajapuolen asenteet muuttuivat komitean työskentelyn aikana siten, että osalle virkamiehistä erityiset eläkeiät olisivat säilyneet siten, että esim. 20 vuotta palvelleilla ne olisivat täydellisinä ja muilla porrastettuina. Veturimiesten liitto vaikutti komitean työskentelyyn monin eri tavoin.

Julkishallinnon eläkeikäkomitea sai työnsä valmiiksi 31.3.1989. Komitea oli esityksessään yksimielinen. Komitea esitti, että julkisella sektorilla otetaan voimaan ns. joustava eläkeikäjärjestelmä. Uudet eläke muodot olivat yksilöllinen varhaiseläke (55 vuotta täyttäneille) sekä varhennettu vanhuuseläke ja osa-aikaeläke (58 vuotta täyttäneille). Yksilöllinen varhaiseläke on uudentyyppinen työkyvyttömyyseläke, sen myöntämisessä pannaan painoa terveyden lisäksi myös työoloihin ja sosiaalisiin seikkoihin. Lisäksi myöntämisessä otetaan huomioon työn vastuullisuus ja vaarallisuus, jolloin mm. VR:n liikenteenhoitotehtävät ovat sellaisia, joille pannaan painoa eläkettä harkittaessa. Kaikki ennen uuden järjestelmän voimaantuloa palvelukseen tulleet säilyttävät saavutettuna etuna erityiseläkeikäoikeutensa. Lain voimaantulon jälkeen julkiseen palveluun tulleet kuuluivat kuitenkin uuden joustavan eläkeikäjärjestelmän piiriin.

Veturimiesten liitolla ei ollut komiteassa edustusta, se vaikutti komitean työhön VTY:n kautta ja osallistui erilaisiin komitean työtä koskeviin seminaareihin ja neuvottelutilaisuuksiin. Puheenjohtaja Heikki Nurmi jätti VTY:n hallituksessa eriävän mielipiteen komitean mietinnön hyväksymiseen. Veturimiesten liitto toimitti myös maan hallitukselle eriävän näkemyksensä komitean esitykseen, jonka kannanoton II valtiovarainministeri Ulla Puolanne otti vastaan. **(Arkistossa kuva)**

Koska Veturimiesten liiton eriävät näkemykset eivät johtaneet muutosesityksiin, niin valtuuston ja hallituksen päätöksin järjestettiin eläkeikäuudistusta koskeva jäsenäänestys. Jäsenistö äänesti esityksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä ja samalla mahdollisen työtaisteluun ryhtymisestä. Äänestys pidettiin osastoissa elokuun 23.-24. päivinä 1988. Äänestykseen osallistui 1973 veturimiestä eli 61,71 prosenttia. Hylkääviä ja samalla työtaistelua kannattavia ääniä oli 1048 eli 54,7 prosenttia. Äänestäneistä 867 (45,2 %) katsoi, että esitys oli sen epätyytyttävyydestä huolimatta hyväksyttävissä eikä sitä pitänyt ryhtyä vastustamaan työtaistelulla. Liiton sääntöjen mukaan työtaisteluun tarvitaan 2/3 enemmistö äänestykseen osallistuneista. Sääntöjen 41 ja 48 §:en perusteella työtaistelutoimenpiteistä luovuttiin ja julkishallinnon eläkeikäkomitean esitys katsottiin hyväksytyksi.

Maan hallitus valmisteli asiaa koskevan lakiesityksen ja antoi sen syksyllä 1988 eduskuntaan. Pääosin joulukuussa 1988 tapahtuneessa lain eduskuntakäsittelyvaiheessa VTY:n ja KTV:n yhteistyönä pyrittiin varmistamaan, että lain voimaantulovaiheessa ei syntyisi ns. väliinpuotoajaryhmiä, vaan myös mm. virkavapaalla olevat säilyttäisivät oikeutensa erityiseläkeikänsä. Näin myös eduskunnan sosiaalivaliokunta totesi lakiesitystä käsitellessään. Kaikki lain voimaantullessa 1.7.1989 palveluksessa olevat, olivatpa he työssä tai virkavapaalla, säilyttävät valtion eläkelain mukaisen erityiseläkeikäoikeutensa.

Valtion eläkkeet eivät saaneet olla kauan rauhassa, eläkekysymykset nousivat uudelleen esiin Eläkekomitea 1990:ssä. Komitea päätyi esittämään, että julkisen sektorin eläketurvassa siirrytään samalle tasolle kuin yksityisen sektorin eläketurva on. Valtiovarainministeriö asetti maaliskuussa 1992 valtion eläkeoimikunnan selvittämään eläkekomitea 1990 tekemien esitysten toteuttamista valtion eläkejärjestelmään. Samanaikaisesti asetettiin myös kunnan eläkeoimikunta. Molemmilla oli sama toimeksianto. Valtion eläkeoimikunnan toimeksiannon mukaan tehtävänä oli valmistella ehdotus siitä:

- miten 1.1.1993 tai sen jälkeen alkavien virka- ja työsuhteiden eläketurva järjestetään komitean esittämien periaatteiden pohjalta.
- miten voimassa olleiden virka- ja työsuhteiden osalta rajataan ne edunsaajat, jotka säilyttävät vuonna 1992 voimassa olleiden säännösten mukaisen eläketurvan
- millainen karttumanopeus ja tavoitetaso sekä eläkeikä tulisi olla muilla jatkuvassa virka- ja työsuhteessa olevilla eläkeajaksi luettavasta palveluksesta 31.12.1992 saakka sekä sen jälkeen, sekä
- selvittää edellä kohdissa 1-3 tarkoitettujen ehdotusten kustannusvaikutukset sekä mahdollisten muiden palvelussuhteen ehtoihin liittyvä järjestelyjen tarve.

Toimikunnan määrääjäksi asetettiin vuoden 1992 loppu. Selvittelytyössä ei syntynyt yksimielisyyttä ja väliraporttiin järjestöt jättivät eriävän mielipiteen. Valtion eläkeoimikunta jätti 31.5.1992 erimielisen mietintönsä ns. uusien, 1.1.1993 valtion palvelukseen tulevien työntekijöiden eläketurvasta.

Koska kevään 1992 aikana eläkeoimikunnassa käydyt neuvottelut eivät edistyneet, päättivät valtion pääsopijajärjestöt yhteisesti kytkeä eläkekysymykset osaksi tulopoliittista ratkaisua ja tältä pohjalta eläkevalmistelua jatkettiin pääsopijajärjestöjen kesken. Tulopoliittisissa neuvotteluissa periaatteelliseen ratkaisuun päästiin marraskuussa 1992 ja lopullisesti valtion eläkejärjestelmän kehittämistä sovittiin 29.11.1992.

Lopullinen lainvalmistelu tapahtui valtion eläkeasiain neuvottelukunnan toimesta. Vanhoja työntekijöitä koskevat lait tulivat voimaan 1.1.1995 ja uusia palvelussuhteita koskevat lait 1.1.1993.

Uusien 1.1.1993 alkaneiden palvelussuhteiden eläketurva järjestettiin siten, että niissä ryhdyttiin soveltamaan yksityisen sektorin työeläkejärjestelmää. Eläkeikä on 65 vuotta, eläkettä karttuu samoin kuin TEL-järjestelmässä 1.5 % vuodessa ja täysi 60 prosentin tasoinen eläke saadaan 40 vuoden työssäoloajalta.

Vanhoja työntekijöitä olivat ratkaisun mukaan kaikki ne henkilöt, jotka olivat valtion palveluksessa 31.12.1992. Vanhoja työntekijöitä koskevat lakimuutokset tulivat voimaan 1.1.1995. Vanhoja työntekijöitä koskeva eläkkeeseen oikeuttava palvelusaika laskettiin valtion palveluksessa siihen hetkeen, jolloin lait tulevat voimaan eli 1.1.1995. Myös vanha palvelus vapaakirjautettiin 1.1.1995 mennessä 2.2 % tasoisena. Tämän jälkeen eläkettä karttuu 1.5 prosenttia vuodessa, johon on mahdollista saada lisäkattuma 0.5 prosenttia 55 ikävuoden jälkeen, mikä ei nosta eläkkeen tavoitetasoa.

Uudessa järjestelmässä eläkeikä ja eläkkeen tavoitetaso riippuvat palvelusajasta. Eläkeikä vaihtelee 63-65 vuoden välillä ja eläkkeen tavoitetaso 60 ja 66 prosentin välillä. Tämä koski ns. yleisen, 63 vuoden eläkeiän piirissä olleita.

Erityisen eläkeiän piirissä olevat säilyttivät valintaoikeutensa. Veturimiehet, joilla oli 55 vuoden erityinen eläkeikä, saavat tehdä eläkeikää koskevan valinnan 30.6.1999 saakka. Valinta koskee ainoastaan eläkeikää.

Ne, jotka täyttivät 55 vuotta 31.12.1994 mennessä tai sitä ennen säilyttivät valtion eläkejärjestelmässä entiset eläkeetuutensa (eläketaso 66 %, jos muut VEL:n edellytykset täytyvät).

Myös ne, jotka 40 vuotta täytettyään olivat olleet erityisen eläkeiän tehtävissä 12 vuotta, säilyttivät oikeutensa erityiseen eläkeikäään. Heitä eivät koske myöskään erityisen eläkeiän loppukarenssit.

Muiden valintaoikeuden piirissä olevien osalta 30 vuoden eläkkeeseen oikeuttava palvelus oli vastaavasti pitänyt kertyä 1.1.1995 mennessä, jotta oikeus 66 prosentin eläketasoon säilyy.

Jos erityisen eläkeiän piirissä olevaan eläkkeeseen oikeuttavaa palvelusta oli kertynyt ennen 1.1.1995 oheisen taulukon mukaisesti, oli sen vaikutus eläketasoon oli seuraava:

palvelusaika	tavoitetaso
30 v.-	66 %
25 v.-	65 %
20 v.-	64 %
15 v.-	63 %
10 v.-	62 %
5 v.-	61 %
muiden (1.1.1960 jälk.synt.)	60 %

Valtion uusien osakeyhtiöiden eläkkeet

Uusittu ja jälleen kerran heikennetty valtion eläkejärjestelmä ei sellaisenaan ulottunut uusiin valtion osakeyhtiöihin.

Valtion uusien osakeyhtiöiden, kuten Kulinaarin, Valtion tietokonekeskuksen, Painatuskeskuksen ja Rahapajan henkilöstö siirtyi osakeyhtiöittämissä jälkeen eläketurvan osalta TEL-järjestelmään. Siirtyvän henkilöstön eläkeikä nousi 65 vuoteen ja eläkkeen tavoitetasoksi tuli 60 %. Täyden tavoitetasoinen eläke kertyy 40 vuoden aikana 1,5 % vuotuisella karttumalla. Valtiolla hankittu eläkeoikeus vapaakirjautettiin perusturvan 2,0 % tasoisena. Eläketapahtumassa aiemmin valtiolta hankittu eläke ja uusi TEL-eläke yhteensovitetaan. Eläketurva määräytyy ansaituista yhteensovitetuista eläkkeistä.

Valtionrautateiden osakeyhtiöittämisessä eläkekysymys oli keskeisesti esillä ja se oli luonnollisesti myös tärkeä kysymys veturimiehille ja Veturimiesten liitolle. VR:n 1.7.1995 voimaantulleessa yhtiöittämissä ratkaisussa ei noudatettu muiden valtion osakeyhtiöiden linjaa, vaan saatiin aikaan myös henkilöstöjärjestöjä tyydyttävä sopimus. Kaikkien palveluksessa olleiden veturimiesten eläkeikä säilyi 55 vuotena. VR -ydinkonserniin perustettiin VR Eläkesäätiö. **Eläkesäätiön sääntöjen mukaisesti veturimiesten eläketurva määräytyy seuraavasti: ???**

Vapaalippujärjestelmä

Vapaalippusäännökset pysyivät vuoden 1951 samettilakon jälkeen pitkään vakaina. Vapaalippuettuuksien uhkana olivat tosin muutamilla paikkakunnilla verottajien pyrkimykset saattaa ne verotuksen piiriin. Vapaalippukysymykset tulivat neuvottelujen kohteeksi vuonna 1975, kun hallinto-osaston johtaja totesi kirjeessään, että vapaalippujen sitominen

määrättyyn palkkausluokkaan tai markkamääräiseen kuukausipalkkaan ei ole enää rautatiehallituksen mielestä tarkoituksenmukaista. Heidän mielestään oikeammalta näyttäisi vaunuluokan kytkeminen esimerkiksi virkanimikkeisiin. Neuvottelujen jälkeen sovittiin, että veturinkuljettaja saa 25 palveluvuoden jälkeen vapaalippunsa 1. luokkaan.

Vapaalippuongelmat nousivat pintaan mm. valtuusto- ja liittokokousesityksissä. Näiden ja muiden yhteydenottojen jälkeen perustettiin järjestöjen ja rautatiehallituksen vapaalipputyöryhmä vuonna 1977. Rautatieläisjärjestöjen yhteispuolaverin pohjalta jätettiin rautatiehallitukselle korjausesitykset, vaikka näyttikin, ettei kovin merkittäviin parannuksiin päästäisi.

Hieman korjailut vapaalippusäännökset tulivat voimaan vuoden 1979 alusta. Uudistuneen asetuksen mukaan oikeus vapaalippuihin tuli alkuvuodesta VR:n palvelukseen tulleelle jo kalenterivuoden puolivälistä lähtien ja mieslesketkin alkoivat saada vapaalippuja.

Vapaalippusäännösten parannusesityksiä rautatieläisjärjestöt esittivät rautatiehallitukselle taas vuonna 1982. Järjestöjen mielestä määräykset ja käytäntö olivat monimutkaisia.

Rautatiehallituksen edustajat suhtautuivat täysin kielteisesti nippelikysymyksiksi luonnehtimiinsa muutoskorjauksiin. Halukkuutta ilmaistiin sen sijaan kokonaisuudistukseen ja järjestöjä pyydettiin nimeämään edustajat vapaalippumääräyksiä uudistavaan työryhmään.

Työskentelyn päätös jäi vuoteen 1984. Uhkakuvaksi noussut henkilökuntalippujen veronalaisuuskeskustelu loppui, kun tulo- ja varallisuusverolain uudistuksessa, sen 22a pykälässä, veronalaiseksi tuloksi ei katsota etua, jonka liikenteenharjoittajan tai tämän palveluksesta eläkkeellä oleva verovelvollinen saa toimialalla tavanomaisena vapaa- tai alennuslippuna.

Vuoden 1988 lopussa rautatiehallitus asetti taas työryhmän, jonka tehtävänä oli Valtionrautateiden vapaalippusäännöksen uusiminen vuoden 1990 alusta siten, että se mahdollisimman hyvin soveltuisi liikelaitokseksi muuttuvan VR:n toimintaperiaatteisiin. Veturimiesten liittoa työryhmässä edusti Raimo Pölönen eläkkeelle jäämiseensä vuoteen 1992 asti ja hänen jälkeensä erityisvaltuutettu Veikko Savolainen.

Työryhmän pahimmaksi ongelmaksi nousi perheenjäsenten vapaalippujen korvaaminen alennuskortilla. Syynä oli Uudenmaanläänin veroviraston kanta, jonka mukaan vain liikenteenharjoittajan palveluksessa olevalla on oikeus maksuttomaan matkustamiseen. Mikäli perheenjäsenillä säilyisi maksuton matkustusosoikeus, katsottaisiin se veronalaiseksi tuloksi.

Alennusprosentin osalta työryhmä jäi erimieliseksi. Säännöstö tuli voimaan 1.1.1990. Henkilökuntalippu korvattiin näyttölipulla. Perheenjäsenille tuli alennuskortti. Kertalipun alennuksen suuruudeksi määriteltiin sekä aikuisille että yksin matkustavalle lapselle 85 prosenttia.

Lesken oikeus alennuslippuihin määrättiin päättyväksi sen vuoden loppuun, jona hän jää leskeksi. Aikaisemmin vapaa matkustaminen oli säilynyt lopun ikää. Vaunuluokka säilyi palveluksessa olevilla entisenä eli veturinkuljettaja sai 1. luokan lipun 25 palvelusvuoden jälkeen. Aviopuolison luokka muuttui toiseen luokkaan. Tulevilla veturinkuljettajilla on toisen luokan lippu.

Uudistuksessa aiheutti suurinta kritiikkiä alennuslipun käyttöönoton eli matkustamisen tuleminen maksulliseksi sekä lesken aseman heikkeneminen.

Intercity -junien lisääntyminen ja siinä vapaalipulla matkustamisen kiellosta johtuen perustettiin nopeasti jatkotyöryhmä, jonka tehtävänä oli selvittää IC -junien matkustusosoikeus. Työryhmään nimettiin VML:n edustajaksi Harry Wallin. Lippusääntöä muutettiin siten, että IC -juniin tuli matkustusosoikeus henkilöstölipulla ja alennuskortilla.

Syksyllä 1994 asetettiin jälleen vapaalipputyöryhmä, jonka tehtävänä oli tehdä ehdotus henkilöstölippusäännön tarkistamiseksi ja ajanmukaistamiseksi VR:n muuttuessa osakeyhtiöksi. Työryhmän tuli ensimmäisenä selvittää ja tehdä esitys siitä, miten arvonlisäveron perintä järjestettiin 1.1.1995 alkaen vapaalipuista.

Työryhmä esitti, että palveluksessa olevien arvonlisäveron osuuden maksaa VR ja muiden osalta se peritään käyttäjiltä. Päädyttiin siihen, että eläkkeellä olevat ja perheenjäsenet maksavat kertasuorituksena arvonlisäveron aiheuttamat kustannukset, joka vuoden 1995 osalta oli 10 markkaa henkilö.

Henkilöstölippusäännöksen uudistamisessa edettiin nopeasti. Toiminta-ajatuksena oli luopua turhiksi käyneistä rajoituksista ja antaa enemmän vastuuta käyttäjille. Tämän vuoksi säännösten nimeksikin muutettiin Henkilökunnan matkustaminen junassa. Matkustusrajoitukset IC- ja EP-junissa poistettiin, makuupaikka- ja autolippujen rajoituksia yksinkertaistettiin sekä avioerotilanteessa lapsen asemaa vahvistettiin.

Pahin kiista syntyi uuden nopean Pendolino-junan matkustusosoikeudesta. Henkilöliikenneosaston kantana oli, ettei henkilökunnalla ole mitään asiaa kyseiseen junaan. Työryhmä ei kuitenkaan yhtynyt tähän mielipiteeseen, vaan henkilöstöjärjestöt edellyttivät käyttöoikeutta. Asiassa ei päästy yksimielisyyteen, jolloin se siirtyi VR:n yhteistoimintakokouksen päätettäväksi. Koeliikenteen päätyttyä vuonna 1997 asiasta alkoivat uudet neuvottelut.

Virastodemokratiasta yt-toimintaan

Viime sotien jälkeen alkanut työelämän ilmapiirin muuttuminen myönteisempään suuntaan heijastui myös VR:lle. Ay-liikkeen toimintamahdollisuudet ja oikeudet paranivat. Henkilöstön yhteistoiminnan edistämiseen kehitettiin uusia järjestelmiä ja vuonna 1949 käynnistettiin VR:n konepajoilla tuotantokomitealain mukaiset tuotantokomiteat. Myös

muilla VR:n sektoreilla kehitettiin osallistumisjärjestelmiä, mutta vasta vuoden 1965 alusta saatiin rautatiehallituksen ja henkilöstöjärjestöjen välillä sopimus käyttökomiteoiden asettamisesta liikennepiirien toiminta-alueille. Uudelle järjestelmälle tuli nimeksi piirinkäyttökomitea.

Uuteen toimintamuotoon myös veturimiesten paikallisten osastojen valitsevat edustajat ottivat innokkaasti osaa. Uskottiin, että komiteassa henkilökunnan ääni saataisiin kuuluville, kun VR:n henkilöstöpolitiikkaa ja laitoksen yleistä toimintaa uudistettiin. Alkuinnostuksen jälkeen myös veturimiehet joutuivat toteamaan, että piirinkäyttökomiteoissa ei pystytä riittävästi vaikuttamaan työelämässä tapahtuviin muutoksiin

Seuraava laajempi yritys työelämän kehittämässä oli, kun yritysdemokratiakomitea julkaisi mietintönsä 1970, jossa esitettiin malli yritysdemokratian toteuttamisesta suurissa ja keskisuurissa teollisuusyrityksissä. Malli perustui henkilökuntaneuvostoihin ja yhteistyökomiteoihin. Komitea totesi, että demokratian ja tehokkuuden ongelmat koskevat myös valtion laitoksia, virastoja ja järjestöjä.

Valtion piirissä henkilöstön osallistumisen periaatteet selvitti virastodemokratiatoimikunta mietinnössään 1973.

Valtioneuvoston seuraavana vuonna tekemän päätöksen mukaisesti VR:lle asetettiin virastodemokratian suunnitteluryhmä lokakuussa 1974. Suunnitteluryhmässä olivat mukana myös henkilöstöjärjestöjen edustajat. VML:n edustajana suunnitteluryhmässä oli tamperelainen veturinkuljettaja Rauni Kairamo. Ohjesääntöluonnos juuttui kuitenkin neuvottelukuntaan.

Oikeuskansleri antoi vuonna 1976 kannanoton, jonka mukaan vain lailla voitaisiin antaa erityistä ratkaisuvaltaa virastodemokratiaelimille. Tästä alkoi kehitys, joka johti osallistumisjärjestelmien lakisääteistämiseen myös valtionhallinnossa. Valtioneuvoston 1981 asettama virastodemokratiakomitea esitti mietinnössään virastodemokratialain säätämistä. Hanke ei kuitenkaan edennyt, koska valtion henkilöstöjärjestöt vaativat, että valtion virastodemokratia tulee toteuttaa samalta pohjalta kuin yksityisiä yrityksiä koskeva, vuoden 1978 yritysten yhteistoimintalaki. Tällä kannalla oli myös Veturimiesten liitto.

Helmikuussa 1981 Valtioneuvosto otti myös myönteisen kannanoton luottamusmiespohjaisiin VD -ohjesääntöihin.

VR:n VD-ohjesääntö hyväksyttiin valtion henkilöstöpolitiikan neuvottelukunnassa huhtikuussa 1981. Sen voimaan tulo ja samalla kahden vuoden kokeilukausi päätettiin alkavaksi vuoden 1982 alusta. Vuoden 1982 lopulla toteutettiin vd-toiminnan seurantaselvitys. Selvityksessä tulivat esille ne epäkohdat, joita myös VML:ssa oli jo ennakkoon epäilty: virastodemokratia supistui pelkkään työnantajan tiedottamiseen. Suunnittelussa ja päätöksenteossa oltiin edelleen ilman vaikutusvaltaa.

Koeajan loppupuolella vd-toiminnassa oli nähtävissä yleisiä turhautumisen merkkejä. Eräs piiritasolla vd-toiminnassa mukana ollut veturimies totesi omassa arvioinnissaan: "kokouksissa käydään ja siellä keskustellaan vilkkaasti, mutta niillä ei ole mitään vaikutusta käytännön työelämään". Rautatiehallitus päätti, että koeajan jälkeen vd-toimintaa jatketaan entisillä ohjesäännöillä ja soveltamisohjeilla 1.1.1984 lukien toistaiseksi. Keväällä 1984 henkilöstöjärjestöt kävivät VR:n johdon kanssa keskusteluja, joissa järjestöjen edustajat toivat yhteisenä huolenaan esille vd-toiminnan lamaantumisen uhan. Henkilöstöjärjestöjen yhteisellä esiintymisellä oli se vaikutus, että syksyllä 1984 rautatiehallitus asetti työryhmän laatimaan VR:lle yhteistoimintasäännöstöä, jonka tuli perustua olemassa oleviin osallistumis- ja yhteistoimintaorganisaatioihin.

Työryhmässä oli edustettuna keskeiset henkilöstöjärjestöt VR:lta. VML:n edustajana työryhmässä oli pääluottamusmies Heikki Nurmi. Työryhmä päätyi yksimieliseen lopputulokseen ja se luovutti marraskuussa 1985 rautatiehallitukselle ehdotuksen VR:n yhteistoimintasäännöstöksi. Ehdotusta laatiessaan työryhmä oli kirjannut vd-järjestelmän kokeiluvaiheesta saadut heikkoudet, hyväksi koetut asiat se pyrki säilyttämään uudessa ehdotuksessa. Yhteistoiminnan eräiksi tavoitteiksi asetettiin VR:n toiminnan tuloksellisuuden ja palveluhenkisyuden kehittäminen, johon sisältyi myös henkilöstön työolojen ja työehtojen kehittäminen. Ehdotuksessa korostettiin myös välittömän osallistumisen tärkeyttä. Yhteistoimintasäännöstö tuli voimaan keväällä 1986.

Piiritasolla käytössä ollut kolmiportainen malli: henkilöstöneuvosto, yhteistyökomitea ja yhteistyöryhmä korvattiin rautatiepiirin yhteistoimintakokouksella. VML:n osastoissa pyrittiin vaikuttamaan päätöksentekoon myös suoraan piiri-toimikuntien valitsemien piirien yhdysmiesten välityksellä.

Virastodemokratiajärjestelmältä puuttui kuitenkin vankka tausta, laki. Valtion henkilöstöjärjestöjen vaatimus yritysten yhteistoimintalain kaltaisen lain ulottamisesta myös valtionhallintoon eteni ja eduskunta säätöi vuonna 1987 valtion yhteistoimintalain. Laki vastasi ammattiliittojen tavoitteita ja se vastasi sisällöltään pitkälti yritysten yhteistoimintalakia. Siinä määriteltiin selkeästi yhteistoimintaan kuuluvat asiat ja mahdollistettiin yhteistoiminnan edelleen kehittäminen sopimustietä. Laki perustuu ay-liikkeen ja ns. luottamusmiesten edustavuuteen. Luottamusmiehet ja työsuojeluvalluuteutut ovat parhaita käytännön työpaikan asiantuntijoita.

Valtion yhteistoimintalaki astui voimaan 1.10.1988. Lain perusteella neuvoteltiin keskusjärjestötasolla keskitetty yt-sopimus, joka tuli voimaan 1.11.1988. Laki säätää työnantajalle velvoitteen neuvotella yt-lain ja yt-sopimuksen mukaisista asioista ennen päätöksentekoa. Keskitetyssä sopimuksessa lain mukaista asiapiiriä laajennettiin, menettelytapoja täsmennettiin sekä sovittiin myös erilaisista rationalisointia koskevista määräyksistä. Laki ja sopimus mahdollistivat myös virasto- ja laitospohjaisen sopimuksenteon.

Rautatiehallitus asetti lokakuussa 1988 työryhmän, jonka tehtävänä oli neuvotella VR:tä koskevasta yt -sopimuksesta. Työryhmässä liittoa edusti Timo Tanner. Työryhmä sai valmiiksi esityksensä VR:n yt-sopimukseksi keväällä 1989 ja sopimus allekirjoitettiin RH:n ja henkilöstöjärjestöjen kanssa toukokuussa 1989. Sopimus perustui valtion keskitettyyn

yt-sopimukseen, mutta siinä oli huomioitu eräitä VR:n erityispiirteitä. Asialuetteloon oli mm. lisätty VML:n tärkeänä pitämä velvoite neuvotella virkojen täyttämistä. Yt -menettelyä sovittiin noudatettavaksi VR:n organisaation kaikilla tasoilla. Paikallisella tasolla neuvottelijoina toimivat luottamusmiehet, aluetasolla veturimiesten yhdysmiehet ja pääkonttoritasolla VML:n puheenjohtaja, pääluottamusmies, erityisvaltuutettu ja muut VML:n nimeämät edustajat. VR:n yt- kokous koostuu pääjohtajasta, hänen nimeämistään johtajista ja liittojen puheenjohtajista. Yt -menettely on joustavaa ja neuvotteluelimiä voidaan asettaa yhteisestä sopimuksesta.

Vuoden 1989 yt-sopimus on pitänyt pintansa myös liikelaitos- ja yhtiöittämismylläköissä. Sopimukseen tehtiin 90 -luvulla yt -lainsäädännön vaatimat muutokset, joita olivat mm. vuonna 1993 voimaantulleet määräykset VR -liikelaitoskonsernia koskevasta konsernitason yt-menettelystä. VR:n liittyttyä Liikelaitosten työnantajayhdistykseen VR:n yt-sopimus uusittiin olemaan voimassa sellaisenaan. Osakeyhtiöittämisen yhteydessä VR siirtyi yritysten yhteistoimintalain alaisuuteen. Tässä yhteydessä tehtiin työsuhteistamisen ja yhtiöittämisen vaatimat muutokset yt-sopimukseen, mutta pääasialliselta sisällöltään VR-Yhtiöitä koskeva yt-sopimus vastaa vuoden 1989 sopimusta.

(Yt-sopimuksen tarkennukset yhtiössä, käyttöosaston yt)

Henkilöstöpoliittisen ohjelman valmistelu

Valtion hallinnossa vallitsi 1970-luvulla virtaukset, joissa valtionvarainministeriö pyrki kehittämään ja samalla myös ohjaamaan keskitetysti virastojen harjoittamaa henkilöstöpolitiikkaa. Eräänä esimerkkinä on annetut ohjeet virastodemokratiakokeilujen käynnistämisestä valtion laitoksissa.

Valtioneuvoston antaman päätöksen mukaisesti rautatiehallitus asetti helmikuussa 1980 kaksi työryhmää valmistelemaan uutta henkilöstöpoliittista periaateohjelmaa (HEPO).

Ohjausryhmän tehtäväksi tuli ratkaista ns. vaikeat periaatekysymykset ja hyväksyä omalta kohdaltaan varsinainen ohjelma, jonka laatiminen annettiin henkilöstöpolitiikkaryhmän tehtäväksi. Ohjausryhmässä oli VML:n edustajana puheenjohtaja Lasse Syrjänen ja henkilöstöpolitiikkaryhmässä Raimo Pölönen.

Vuoden 1982 lopulla oltiin jo niin pitkällä, että HEPO -ohjausryhmä päätyi yksimieliseen esitykseensä. Rautatiehallitus hyväksyi esityksen ja toimitti sen valtionvarainministeriöön lausunnon. Siihen liittyi myös Rh:n saatekirje johon oli kirjattu mm: "luonnos on yksimielisesti hyväksytty, mutta järjestöjen edustajat pitävät tärkeänä, että VR selvittää vielä ulkopuolisen työvoiman ja osa-aikatyön käyttöön liittyvät asiat".

Pohjana vaatimukselle oli valtion vuoden 1982 budjettiin oli kirjattu VR:tä koskeva 500 miljoonan markan säästöavoite. Sen johdosta VML:n edustajat olivat olleet yhteydessä poliittisiin ryhmiin ja yrittäneet vaikuttaa siten, että säästöavoite poistettaisiin tai sitä lievennettäisiin. Rautatiehallitus oli kuitenkin käynnistänyt säästöohjelman, jonka avulla budjetin tavoitteet tuli saavuttaa VR:n toimintoja tehostamalla ja henkilöstömenoja vähentämällä.

Valtionvarainministeriö hyväksyi VR:n henkilöstöpoliittisen ohjelman ja se tuli voimaan huhtikuussa 1984. Ohjelman lähtökohtana oli henkilöstön aseman korostaminen ja siinä todettiin mm., että henkilöstö on tärkein voimavara kuljetuspalvelujen tuottamisessa". Käytännössä ohjelman merkitys jäi vähäiseksi, se jäi henkilöstöhallinnon ja organisaatiomuutosten jalkoihin ja sen periaatteet jäivät pelkiksi kirjauksiksi.

Virastodemokratiakokeiluun, yhteistoimintajärjestelmään ja henkilöstöpoliittiseen ohjelmaan sekä niiden valmisteluun käytettiin suuri työpanos, joka ajoittain tuntui hukkaan heitetyltä työltä. Saadulla kokemuksella oli kuitenkin ilmeinen merkitys VR:n liikelaitos- ja yhtiöittämismuutoksissa ja niistä seuranneissa henkilöstön järjestelyihin liittyvissä muutoksissa.

VETURIMIESTEN EDUNVALVONNAN ERITYISKYSYMYKSET

KOULUTUS

pitkä, kaukaa

Lähes koko 1950-luku oli tyyppillistä höyryveturikautta, jolloin dieselvetokalustoa vasta kekeiltiin. Vasta 1960-luvulla dieselveturit saavuttivat valta-aseman. Höyryveturien käyttö kaupallisessa liikenteessä lopetettiin 1975.

Sähköjunat otettiin käyttöön 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alkupuolella sähköveturit, niiden merkitys kasvoi nopeasti ja dieselvetureiden osuus vastaavasti vähentyi.

Kaluston uudistuminen aiheutti suuria muutoksia veturimiesten koulutukseen ja työnkuvaan. Höyryveturikauden miehiltä vaadittiin sopeutumista uuteen kalustoon ja se ei aina sujunut kitkatta. Ei ollut helppoa siirtyä vanhasta tutusta ja turvallisuudesta höyryveturista monimutkaiselta tuntuvaan dieselveturiin ja myöhemmin vielä sähköön. Monelle vanhalle höyryveturimiehelle riitti iloa pitkään, kun höyryveturi joskus hinasi epäkuuntoon joutunutta dieselveturia.

Veturinlämmittäjäoppilaita koulutettiin 1950-luvulla Kuopion, Oulun, Helsingin, Turun, Vaasan ja Hyvinkään konepajakouluissa. Hyvinkään konepajakoulussa koulutettiin pisimpään eli vuoteen 1983 saakka. Koulutus perustui konemestarien pätevyyskirjoista vuonna 1949 annettuun asetukseen. Asetuksen mukaan vaadittava työkokemus oli 48 kuukautta, josta oli suoritettava vähintään 12 kuukautta lämmittäjänä höyryvetureissa ja 36 kuukautta rautatiehallituksen koneosaston hyväksymässä konepajassa. Konepaja-ajasta tuli olla vähintään 18 kuukautta höyrykattilan rakennus-, korjaus- tai asennustöissä.

Veturinlämmittäjäkoulutus oli oppisopimuskoulutusta ja sitä valvoi ammattikasvatushallituksen alainen ammattioppilaslautakunta. Viimeinen oppisopimuksen tehnyt kurssi, veturimieskurssi numero 35, alkoi 21.8.1964. Sen jälkeen oppilaiden kanssa on tehty koulutusoppimukset.

Koulutus päättyi veturinlämmittäjän tutkintoon. Ennen kuin veturimiesoppilas sai toimia itsenäisenä höyryveturin lämmittäjänä, oli hänen suoritettava työnäyte veturimestarille tai matkaneuvojalle.

Vuoden 1965 alusta tuli voimaan asetus maalaistosten paineastiain valvojen pätevyyskirjoista, joka kumosi 8.12.1949 annetun asetuksen koneistarien pätevyyskirjoista. Uudessa asetuksessa ei enää mainittu veturimiesten pätevyyskirjoja, joten pätevyyskirjojen antaminen lopetettiin vuoden 1964 lopussa.

Konepajakoulujen veturinlämmittäjälinja muuttui vuonna 1965 annetulla määräyksellä veturimieskurssiksi. Aluksi veturimieskurseja järjesti ainoastaan Hyvinkään konepaja. Kurssit kestivät 3 vuotta. Koulutusaika jakaantui konepajakouluun ja konepajaharjoitteluun sekä varikkoharjoitteluun. Lopuksi vuosi lämmittäjän tai koneapulaisen tehtävissä. Teoriakoulutus sisälsi entistä enemmän moottori- ja sähkökoulutusta.

Ennen kuin veturimiesoppilas sai toimia koneapulaisena moottorikalustossa, hänen oli oltava varikolla moottorikaluston huollossa vähintään 130 tuntia. Lisäksi oppilaan tuli olla ratapiha- ja linjaharjoittelussa. Työnäyte suoritettiin höyryveturilla tai moottoriveturilla.

Hallinto-osaston päällikkö asetti vuoden 1971 alkupuolella työryhmän tutkimaan veturimiesten yksinajo- ja koulutuskysymystä. Työryhmä teki saman vuoden heinäkuussa esityksen veturilämmittäjien ja koneapulaisten koulutuksesta. Rautatieopisto hyväksyi esityksen ja koulutusohjelmaa alettiin käyttää syksystä 1971 alkaen. Veturimiesoppilaan oppiajaksi määriteltiin 28 kuukautta.

Syksystä 1972 alettiin veturimieskurseja järjestää Kuopion ja Turun konepajoilla. Lisäksi Veturimiesten liitto ja rautatiehallitus sopivat, että veturimieskurseja voidaan käynnistää myös liikennepiireissä. Kurssijärjestelyt tarkoitettiin tilapäisiksi.

Kurssit alkoivat vuoden 1973 aikana Helsingin, Kouvolan, Oulun ja Pieksämäen varikoilla. Seuraavana vuonna Tampereen ja Seinäjoen varikolla. Hyvinkäällä, Kuopiossa ja Turussa koulutus oli jatkunut entiseen tapaan. Vuonna 1982 mitta tuli täyteen eikä veturimiesoppilaita ole otettu koulutukseen vuoden 1982 syksyn jälkeen.

Vuonna 1973 teoriaopetuksen tuntimääräksi tuli 750. Opetuskuljettajat nimettiin ryhmäopetuksen ohjaajiksi jokaiseen koulutuspiireeseen. Veturiharjoittelu piteni 12 kuukauteen, muuten ohjelma pysyi ennallaan.

Vuonna 1978 asetettiin jälleen työryhmä, jonka tehtävänä oli kartoittaa veturimiesten koulutuksen puutteet ja epäkohdat sekä valmistella ehdotus veturimiesten peruskoulutuksen järjestämisestä uudelleen sekä kuljettajakurssin uudistamisesta.

Työnantajien edustajien tavoitteena oli keventää veturimiesten koulutusta. Työryhmässä ei päästy yksimielisyyteen teorian ja käytännön oikeasta suhteesta. Kuljettajien koulutuksessa teoriaosuuden vähentäminen ja siten kurssin lyhentäminen ei tyydyttänyt veturimiehiä.

Sen sijaan päästiin Veturimiesten liiton ja rautatiehallituksen kanssa sopimukseen veturimieskoulutuksen valintaperusteista.

Perusteiden mukaan veturimieskoulutukseen valittavan oli oltava:

1. yleisen ammattikoulun metallityö-, koneenkorjaus-, auto- tai sähköosaston, keskkoulun tai peruskoulun oppimäärän suorittanut tai vastaavat tiedot omaava
2. vähintään 17- ja enintään 25 -vuotias
3. yleisen terveydentilan, näkö- ja kuuloaistin suhteen asetettavat vaatimukset määritellään ohjesäännössä terveydentilavaatimuksista ja ohjesäännössä terveydentilan seurannasta
4. soveltuvuuskokeen perusteella ammattiin sopiva

Lopulta myös muissa erimielisyysasioissa päästiin liittoa tyydyttäviin ratkaisuihin. Vuonna 1975 koulustoitimikunta teki päätöksen, että höyryveturikoulutus lopetetaan.

Veturinkuljettajien koulutus

Kuljettajakursseille on eri varikkopaikkakunnilla järjestetty sisäänpääsy-tutkinto. Kurssin pituus oli vuonna 1956 voimaan tulleen ohjesäännön mukaan 15 viikkoa ja opetustunteja 550. Lisäksi kurssin jälkeen varikolla oli suoritettava ajonäyte höyryveturilla. Kuljettajan pätevyyden suorittaminen vei aikaa noin seitsemän kuukautta.

Uusi kalusto vaikutti voimakkaasti koulutukseen, mutta myös työnantajan muutospyrkimykset. Rärkeimpänä esimerkkinä oli vuoden 1965 lopulla annettu määräys, jossa veturinkuljettajakurssin teoreettisen osan pituudeksi määrättiin 10 viikkoa. Veturimiesten liitto vastusti jyrkästi esitystä eikä tällaisia kurseja järjestetty, mutta vuoden 1972 syksyllä ja vuonna 1973 järjestettiin kurssit, joiden teoriaosuus oli vain 14 viikkoa.

Veturinkuljettajakurssien pituudeksi vahvistettiin vuoden 1973 ohjesäännössä 18 viikkoa. Päätös höyryveturikoulutuksen lopettamisesta kuljettajakurssilla tuli voimaan vuoden 1976 alusta. Sähkövetokaluston opetusta on kuljettajakursseilla ollut syksystä 1968 lähtien.

Kesäkuussa 1983 tehtyyn ratapihapäivystyksen yhdenmiehenajopöytäkirjaan sisällytettiin myös työryhmän asettaminen selvittämään muutostarpeita veturimiesten koulutuksessa ja suunnittelemaan uutta koulutusjärjestelmää. Työryhmä aloitti työskentelynsä toukokuussa 1984. Liiton edustajina työryhmässä olivat: Urpo Kinanen, Arto Varho ja Raimo Pölönen. Työryhmän puheenjohtajana oli varikonpäällikkö Pentti Haapala.

Työryhmä pyrki rakentamaan aivan uudentyyppisen koulutusohjelman. Veturimiesten mielipiteitä kuultiin useaan kertaan. Esimerkiksi Tampereella järjestettiin neuvottelupäivät, joille osallistui parikymmentä VML:n osastojen valitsemaa edustajaa käsittelemään asiaa.

Työryhmä luovutti raporttinsa kesäkuussa 1985 ylijohtaja Panu Haapalalle. Esitykseen sisältyi mm., että kuljettajan koulutus käynnistyisi jo peruskoulutuksesta ja sen kokonaispituus olisi noin kolmisen vuotta. Jatkopäätöksiä työryhmän esittämältä pohjalta ei kuitenkaan tehty.

Uusi veturinkuljettajakoulutustyöryhmä aloitti työnsä syyskuussa 1986. Työryhmän tehtävänä oli selvittää veturinkuljettajatutkintoon valmentavan koulutusohjelman tarpeita. VML:n edustajina työryhmässä olivat Arto Varho ja Kari Lahikainen. Työryhmä ei saanut työtään valmiiksi yksimielisenä, vaan VML jätti eriävän mielipiteen.

Työryhmän työtä päätettiin jatkaa ja siihen nimettiin Veturimiesten liitosta Kari Lahikainen Helsingistä, Reino Lappalainen Seinäjoelta ja Simo Koskinen Porista. Ryhmän työn ensimmäisenä lähtökohtana oli seurata kuljettajakurssin opetusohjelmaa ja sen toimivuutta. Syksyn 1987 kuljettajakurssin oppilaista nimettiin ryhmään edustajat. Seurantaryhmä kuunteli oppilaiden kommentteja kurssin aikana ja teki niistä johtopäätökset, joiden mukaan kuljettajakurssin tuntijakoa tarkennettiin. Kevään 1988 kuljettajakurssi noudatti jo uutta koulutusohjelmaa.

Veturinkuljettajien teoreettinen koulutus on hoidettu keskitetysti Helsingissä, mutta viimeinen lämmittäjistä kuljettajia kouluttava kurssi järjestettiin vuonna 1998 Kouvolassa, koska kaikki hyväksyttävästi pääsykokeen suorittaneet koneapulaiset olivat sieltä.

Veturinkuljettajan koulutusohjelma uusia veturimiehiä varten rakennettiin vuonna 1995. Työryhmässä olivat veturimiesten edustajina Kari Lahikainen Helsingistä, Jari Koskinen Kouvolasta ja pääluottamusmies Matti Korpihalla. Ohjelmassa määritellään veturinkuljettajan työtehtävä, pätevyysalueet, tavoitteet ja opittavat asiakokonaisuudet. Päätehtävä ei tietenkään ole muuttunut, vaan se on junan kuljettaminen turvallisesti ja aikataulunmukaisesti sekä taloudellisesti. Uuden koulutusohjelman mukaan koulutetaan suoraan kuljettajia. Käytännön ajoharjoittelun lisäksi uutena koulutusmuotona mukaan tulevat myös ajosimulaattorit.

Koulutukseen valittavien pohjakoulutuksen tulee olla joko yleinen ammattikoululinja tai ylioppilastutkinto. Valintakokeilla varmistetaan henkilön yleinen tiedollinen taso sekä psykoteknillisellä kokeella testataan henkilön soveltuvuus veturinkuljettajaksi. Lisäksi ovat terveydentilavaatimukset kuten värinäkö.

Uusi koulutusohjelma?

* Mitä Pendolino ja Sr 2 vaatii koulutuksen uudistamiselta ?

RATIONALISOINTI

Rautateiden tekninen kehitys on koko sen historian ajan kohdistunut suurelta osin vetureihin ja siten veturimiesten työhön. Yksi suosittu rationalisointitoimi yleensäkin rautateilla on ollut yksintyöskentelyn laajentaminen vetureissa.

Höyryvetureissa perusmiehityksenä oli kuljettaja ja lämmittäjä, se oli pakon sanelema. Dieselvetureiden myötä myös Suomessa 1950 luvulla alkoi esiintyä vaateita siirtymisestä yksintyöskentelyyn. Veturimiesten liiton kanta oli jyrkän kielteinen, liitto katsoi, että työturvallisuus ja työskentelyolosuhteet eivät antaneet tähän mahdollisuutta. Veturinlämmittäjän työn luonne kuitenkin muuttui suuresti motorisoinnin myötä. Ammattinimikkeenä se säilyi, vaikka käytännössä nimikkeeksi muodostui koneapulainen. Veturinlämmittäjän nimikkeen säilyttämisellä liitto halusi turvata lämmittäjille virkaehtosopimuksen mukaiset eläke-edut.

Veturimiesten liitto on aina pitänyt tärkeänä rautateiden kehittämistä, mutta on samalla vaatinut, että muutoksissa on huomioitava myös työntekijöiden näkemykset. Vetureiden tehojen ja nopeuksien kasvu, kuin myös opastin- ja ohjausjärjestelmien kehittyminen ovat osaltaan lisänneet työn tehokkuutta ja niiden muutosten suunnittelussa VML on halunnut olla mukana.

Tärkein veturimiesten työhön vaikuttava rationalisointitoimi on kuitenkin ollut asteittainen yksinajoon siirtyminen. Taitekohtana voidaan pitää "lättähattujen" eli Dm 6-7 paikallisjunien tuloa rautateille 1950 luvun puolivälissä.

Junapainojen ja nopeuksien nostaminen

Rautatiehallitus vaati 1980-luvun alussa neuvotteluja junapainojen ja nopeuksien nostamisesta. Rautatiehallituksen lähtökohtana oli nopeuden nostaminen 120:stä 140 kilometriin tunnissa ja tavarajunien painojen nostaminen yli 1800 tonnin. Voimassa olevan ohjeen mukaan suurimmat junapainot olivat 1500 tonnia ja 25:ä erikseen nimetyllä junalla 1800 tonnia.

Rationalisointipyrkimysten takana olivat rautateilla tapahtuneet tekniset parannukset sekä Neuvostoliiton liikenteen voimakas kasvu. Neuvostoliittolaiset vaunut oli varustettu automaattikytkimillä, joka mahdollisti junapainojen kasvatamisen.

Puheenjohtaja Lasse Syrjäsen johtama neuvotteluryhmä oli käynyt työnantajan kanssa neuvotteluja ja neuvottelutulokin oli saatu aikaan 14.5.1981. Neuvotteluratkaisuuun liittyi muistio asian jatkokäsittelystä ja liiton hallitus päätti viedä asian liittokokouksen käsittelyyn.

Syrjänen antoi liittokokoukselle selvityksen neuvotteluista ja edellytti, että kokouksen on hyväksyttävä koko neuvottelupaketti. Paketissa oli sovittu, että ensimmäisessä vaiheessa, kesäkuun alusta 1981, nostetaan eräiden EP-junien suurin

sallittu nopeus suojastetuilla rataosilla 130 kilometriin tunnissa ja seuraavassa vaiheessa, vuoden 1982 aikana 140 kilometriin edellytyksellä, että vaunuihin ja vetureihin tehdään teknisiä parannuksia. Ennen nopeuden nostoa kullakin rataosalla oli suoritettava katselmusajot, joissa oli huomioitava näkymäalueet ja tehtävä pysähtymismatkakokeet. Junapainojen osalta todettiin, että yleiseksi junapainoksi määritellään 1800 tonnia ja ns. raskaiden junien junapainoksi teknisten edellytysten täytyessä 2700 tonnia.

Asian luottamuksellista käsittelyä pidettiin tärkeänä ja kokoussalissa saivat olla paikalla vain kokouksen viralliset osanottajat. Puheenvuoroissa esitettiin useita muutosesityksiä neuvottelutulokseen. Yleisesti kuitenkin todettiin, että veturimiehet haluavat olla rautateiden kehittämisessä mukana, kunhan samalla huomioidaan myös liiton asettamat tekniset vaateet ja rationalisoinnista veturimiehille kuuluva palkkauksellinen hyöty.

Rationalisoinnista saatavan rahallisen korvauksen jakamisesta käytiin myös kiivaita keskusteluja, sillä pienet osastot pelkäsivät, että rahallinen hyöty menee vain isoille varikoille. Tavoitteeksi tuli, että kaikille veturimiehille on tultava hyötyä sopimuksesta.

Kokous hyväksyi neuvottelutuloksen ja neuvottelijoille annettiin valtuudet jatkoneuvotteluihin.

Junapainoihin perustuvien korotusten ohella tärkeä veturimiehille tuleva rationalisoinninhyöty oli veturirahojen ja tallipäivystyslisan sidonnaisuus veturinkuljettajan perustuntipalkkaan. Tämän sidonnaisuuden todettiin olevan korotusautomaatti, joka heijasti aina kuukausipalkkaan tulevan korotuksen virantekorahoihin. Tällä sidonnaisuussopimuksella saavutettiin eräs pitkään VML:n tavoitteena ollut palkkauksellinen parannus.

Tavarajunissa maksettaviin kilometrirahoihin tuli junapainosta riippuva porrastus. Kun junapaino oli yli 1500 tonnia, mutta enintään 1800 tonnia, oli veturiraha kaksinkertainen ja junapainon ollessa yli 1800 tonnia oli veturiraha kolminkertainen.

Sopimuksella junapainojen ja nopeuksien nostamisesta oli myös kielteisiä vaikutuksia veturimiestyöhön, junat vähenivät ja eri varikoiden ajettavista junista riitti neuvottelemista ajokotoiminnalle.

Syksyn 1982 aikana myös Rautatievirkamiesliitto ja Rautatieläisten Liitto aloittivat neuvottelut sidonnaisuuden saamiseksi omille lisäpalkkioilleen. Nämä järjestöt saivat sidonnaisuuden ratapihahenkilökunnan päivystysrahaan ja ratapiharaahaan (RL) ja junanlähetysohjelmakokoukseen (RVL) sitoutumalla tiettyihin henkilöstöä koskeviin rationalisointitoimenpiteisiin.

Junapainot jatkuvasti esillä, tavoitteena 4800 tonnia

Junapainojen korottamisesta käytiin työnantajan vaatimuksesta vuosien aikana jatkuvasti neuvotteluja. Vaateita aiheutti idän liikenteen voimakas kasvu, mutta myös teknillisten laitteiden kehittyminen. Tärkeimpiä olivat vetokaluston automaattikytkimet, jotka yhteensopivat Neuvostoliiton vaunujen kanssa. ”Ystävyyside”, joka oli korvannut kytkimien erilaisuuden, voitiin jättää pois ja kytkeä veturit suoraan junaan. Vuoden 1987 aikana suoritettiin koeajoja, joiden perusteella todettiin, että junapainojen korottamiselle ei ollut teknisiä esteitä.

VR:n perustelujen mukaan suuremmalla sallitulla junapainolla, 4800 tonnia, VR saisi uusia mahdollisuuksia kilpailla kuljetuksista jatkuvasti kiristyneessä kilpailutilanteessa.

Syksyllä 1987 saatiin junapainon nostosta aikaan neuvottelutulokset, jonka liiton hallitus päätti asettaa liiton valtuuston harkittavaksi. VML:n ylimääräinen valtuusto kutsuttiin koolle 4.11.1987. Pitkän ja perusteellisen keskustelun jälkeen valtuusto hyväksyi junapainojen korottaminen 4800 tonniin.

Kokouksessa kuitenkin käytettiin kärkeviä puheenvuoroja, joissa arvosteltiin mm. rationalisointihäydän jakotapaa.

Tavarajunien hinnoittelusta poistettiin yli 1800 tonnia oleva maksuluokka ja rahaa kohdennettiin kahteen ryhmään: alle 1500 ja yli 1500 tonnia oleviin juniin, sekä lisäksi henkilöjuniin, päivystykseen ja tallipäivystykseen, samoin hitaisiin tavarajuniin tuli yksi maksuluokka.

Liiton hallituksen mielestä veturirahat saatiin näin tasapuolisemmin kohdennettua kaikille veturimiehille. Vuoden kuluksena palkkatilastot näyttivät, että kenenkään veturimiehen ansiotaso ei tämän ratkaisun vuoksi laskenut. Päinvastoin veturirahojen kokonaismäärät nousivat ja erääksi junajaon kriteeriksi olivatkin nousemassa raskaat tavarajunat.

VR tuntui olevan junapainojen nostamisessa kuin muussakin rationalisoinnissa kyltymätön ja suunnitelmat yhä raskeammista junapainoista jatkuivat. Erilaiset työryhmät ovat selvitellet asiaa ja sen tiimoilta on suoritettu lukuisia koeajoja, joissa 4800 tonnin raja on ylitetty huomattavasti.

Kiljavan liittokokouksessa vuonna 1989 kirjattiin liiton edunvalvontaohjelmaan: ”Tekniikan kehittyminen, tehtävän yhä suurempi vaatavuus, tiukentunut työtahti, laajeneva yksinajo, lisääntyneet junasuoritteet ja kasvaneet nopeudet vaativat veturimiehiltä tehostetumpaa työpanosta ja suurempaa vastuuta, tämä on korvattava peruspalkkauksen nostamisella.”

Uusien veturimiesten koulutus oli keskeytetty vuoden 1982 syksyllä ja tästä rationalisointihäydydestä veturimiesten mielestä osa oli tultava myös veturimiesten hyödyksi.

Ammattiryhmien väliset tehtävärajat

VR:n tervehdyttämiseen liittyvät rationalisointitoimet eivät koskettaneet veturimiehiä pelkästään veturissa, vaan myös varikoilla. Lähinnä huoltokuljettajajärjestelmän osalta, joskin siihen liittyy pienillä varikoilla myös tallipäivystysjärjestelmä. Varikkotoimintojen kehittäminen aloitettiin toden teolla 1980 luvun lopulla virkamiestyönä valmistellun VEKE-raportin (**mitä sitten tarkoittaneekin**) pohjalta. Veturimiesten liitto suhtautui raporttiin nihkeästi eikä siihen sitoutunut, koska raportin perimmäisenä tarkoituksena oli siirtää veturimiehet pois vetureiden kunnossapitotehtävistä.

Asetetun työryhmän, jossa oli VML:n edustajana Veikko Savolainen, raportti käsitteli VR:n uusvalmistuksen ja kunnossapidon kustannusrakenteen ja kilpailukyvyyn parantamista. Siinä esitettiin toteutettavaksi kokeilua, jonka aikana työt kokeiluvarikolla tehtäisiin tehokkaalla ja VR:n kannalta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla, ilman tehtävärajojen reuna-ehjoja. Työntekijöitä oli tarkoitus käyttää kaikkiin tehtäviin, joihin heidän ammatitaitonsa tarvittaessa annettavan lisäkoulutuksen avulla riittää. VML:n hallitus hyväksyi raportin ja sopimus Joensuun varikolla suoritettavasta kokeilusta allekirjoitettiin toukokuussa 1992.

Veturiasentajille ja huoltomiehille annettiin lisäkoulutusta ja heidän tehtävänsä yhdistettiin. Lisäksi heille annettiin koulutus vetureiden siirtotehtäviin varikkoalueella. Huoltokuljettajille, jotka olivat tähän asti huolehtineet vetureiden siirroista, annettiin lisäkoulutus asentajan tehtäviin. Lisäksi linjakuljettajat koulutettiin tekemään veturiin tarvittavat täydennykset linjalta palatessa.

Kokeilu eteni eripuraisesti ja syyttävä sormi osoitti usein veturimiesten suuntaan. Vetureiden siirtely oli varikolla työskentelevien toistenkin ammattiryhmien osalta haluttua työtä. Projektiryhmä jätti kuitenkin yksimielisen raportin, jossa esitettiin asentajille ja sähköasentajille siirto-oikeutta ja huoltomiestehtäviä. Edelleen, että huoltomiehet tulisivat huoltokuljettajan työpariksi ja tekisivät tämän kanssa samoja tehtäviä. Veturimiesten liitto ei nähnyt edellytyksiä toiminnan laajentamiseen. Kokeilun aikainen tehtäväjako jäi kuitenkin voimaan Joensuun varikolla.

Veturimiesten liitolle tämänkin siirto-oikeuden antaminen oli kipeä paikka. Huoltokuljettajatyö on veturimiehille erityisen tärkeää siksi, että se on tarjonnut ansioiden laskematta veturimiestyötä myös niille, jotka jostakin syytä ovat linjakiellossa, esimerkiksi värisokeuden tai muun rajoittavan tekijän vuoksi. Työnantajan tarkoituksena taas on, että veturinkuljettaja tekisi vain ns. puhdasta kuljettajan työtä.

Veturinlämmittäjät Tka -kuljettajiksi ja ratatöihin

Kahdeksankymmentäluvun puolivälissä veturimiesten työllisyys oli huono ja työnantaja yritti keksiä keinoja miesten työllistämiseksi. Keksittiin, että lämmittäjistä tulisi ehkä oivia työkoneen, Tka:n kuljettajia, joista oli pulaa. Jonkinlainen sopimus saatiinkin aikaan ja muutamia koneapulaisia sen perusteella tehtävään koulutettiin. Työnantajan vaatimuksena oli, että tehtävään koulutetut koneapulaiset siirrettäisiin ratapuolelle ja he osallistuvat kaikkiin tehtäviin. VML:n suunnitelma taas oli, että he ovat normaalin veturimiesten käytön piirissä ja tekevät vain ajotehtäviä. Liitto ei voinut hyväksyä epämääräistä tehtäväkuvaa ja suunnitelma raukesi.

Vuonna 1988 veturimiesten työllisyys varsinkin kesäaikaan oli kehno ja hallinto-osastolla keksittiin, että koneapulaiset joutaisivat radanpidon kunnostus- ja perusparannustöihin. Liitto suhtautui hankkeeseen viileästi ja vetosi mm. vuoden 1983 ratapihojen yksinajosopimukseen, jossa oli selvä maininta veturimiesten työllistamisestä. Ratatöihin meno jäi vapaaehtoisuuden varaan ja joitakin koneapulaisia kävi kesän ”reippailemassa”.

6. VALTIONRAUTATIE MUUTOKSEN KOURISSA

VR:n organisaatiomuutoksilla pitkät perinteet

Valtionrautateiden keskeinen ongelma 1950-luvulla oli tuotantokoneiston nykyaikaistaminen ja toimintojen mukauttaminen muiden liikennemuotojen kehityksen synnyttämään kilpailuun. Autoistuminen toi tähän selkeät paineet, kun samaan aikaan käynnistettiin tieverkoston voimakas uusiminen. Kuljetusaloilla vuosikymmeniä jatkunut VR:n monopoliasema oli murtumassa. Toimintoja uudistettiin ja rautatiet pystyivät kohtuullisesti vastaamaan kilpailuun. 1960-luvun alussa alkanut talouden alamäki toi kuitenkin uusia vaateita VR:n uudistumiselle.

Valtionrautatiet toimi perinteisesti budjettisidonnaisena valtion liikelaitoksena. 50- ja 60-luvuilla useat valtion asettamat työryhmät ja toimikunnat tekivät ehdotuksia, joissa valtionrautateiden asemaa ja organisaatiota haluttiin muuttaa. Jo vuonna 1949 Törnqvistin toimikunta ehdotti, että VR:stä muodostettaisiin valtion liikeyritys, joka toimisi rahaston tapaan valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolella. Vuonna 1963 valtioneuvosto asetettu jälleen E. Törnqvistin johdolla toimivan komitean, joka piti osakeyhtiömuotoa VR:lle soveliaimpana, mutta päätyi kuitenkin esittämään VR:n kehittämistä virastomuotoisena. VR:n henkilökunta seurasi kiinnostuneena keskusteluja organisaation muutosmalleista, koska niiden eräänä tavoitteena tiedettiin olevan heikentää henkilöstön palvelussuhteen ehtoja. Törnqvistin komitean esitykset eivät johtaneet käytännön toteutukseen. VR:n alijäämä kasvoi ja vuonna 1965 eduskunta kiinnitti huomiota rautatiehallituksen johdon eräisiin menettelyihin. Valtioneuvosto asetti Korkeimman hallinto-oikeuden presidentti Aarne Nuorvala johtaman toimikunnan jonka tehtävänä oli tutkia mitä rautatiehallinnon tilan korjaamiseksi tulisi tehdä. Se päätyi siihen, että VR:n erottaminen valtion budjetista erilliseksi yhtiöksi tai laitokseksi ei ole tarkoituksenmukaista. Organisaatiokeskustelun aikana toteutettiin keskushallinnossa eräitä pienehköjä muutoksia. Keskustelut vaikuttivat lopulta kuitenkin siten, että rautatiehallituksessa toteutettiin vuoden 1967 maaliskuusta alkaen perusteellisia uudistuksia. Rautatiehallituksessa liikkeelle lähtenyt uudistus heijastui myös piirihallintoon. Organisaation ja hallinnon kehittämiseksi oli ominaista tuotanto-organisaatioajattelu. Aluehallinnosta haluttiin muodostaa tehokkaita operatiivisia yksiköitä. Syksyllä 1967 muodostettiin alueellisesti yhtenevät liikenne- rata- ja konepiirit. Rautatiehallitus teki vuoden 1968 huhtikuussa periaatepäätöksen yhtenäisten käyttöpiirien toteuttamisesta. Päätös toteutettiin vuoden 1969 maaliskuussa liikenne- ja konepiirien yhdistämisenä liikennepiireiksi. Piirien määrä väheni kahdeksasta seitsemään.

Liikennealueiden ja varikoiden yhdistäminen

Organisaatiomuutosten vaikutukset ulottuivat myös aluetasolle. Veturimiesten perinteisinä työpaikkayksiköinä olivat varikot. Rautatiehallituksen liikenneosasto halusi muuttaa paikallisten vastuuyksiköiden rakenteita ja asettivat 70-luvun puolivälissä työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää liikennealueiden yhdistämiseen liittyviä asioita. Työryhmä tutustui paikallisiin olosuhteisiin sekä kuuli paikallista päällystystä ja henkilökunnan edustajia. Työryhmässä oli myös henkilökuntajärjestöillä edustus. Työryhmän mielestä eräitä yhdistämisiä voitiin tehdä. Rautatiehallitus teki kuitenkin ratkaisunsa vastoin työryhmän enemmistön kantaa. Tämän johdosta rautatieläisjärjestöt jättivät syyskuussa 1979 rautatiehallitukselle kirjelmän, jossa ne vastustivat rautatatiehallituksen ratkaisua ja tuomitsivat menettelytavan. Syksyllä 1979 työryhmää täydennettiin toisella liiton edustajalla, jolloin työryhmän jäseneksi tuli Juhani Palkio Lahdesta. Jo aikaisemmin työryhmään oli kuulunut VML:n edustajana pääluottamusmies Pentti Koskinen.

Työryhmän työtä jatkettiin ja se esitti lokakuussa 1980 vastuuyksiköiden yhdistämistä. Esitys pantiin lausuntokierrokselle. VML:n hallitus esitti lausunnossaan, että varikoiden yhdistäminen liikennealueisiin haittaa veturimiesten työolosuhteiden kehittämistä, veturimiesten koulutuksen järjestämistä, vetureiden kunnossapitotoiminnan organisointia, kaluston järkevää käyttöä sekä henkilökunnan tarkoituksenmukaista toimintaa ja liikenteen hoidon joustavaa järjestämistä.

Rautatiehallitus teki asiassa kuitenkin päätöksen, joka noudatteli työryhmän esitystä. Yksi vaikeimmista uusittavan organisaation kurimukseen joutuneista veturimiesten työpaikoista oli Haapamäen varikko. Sen toimintoihin olivat jo vaikuttaneet VR:n organisaatiomuutosten lisäksi uusien oikoratojen rakentaminen: Tampere - Parkano - Seinäjoki ja Jämsänkoski - Jyväskylä. Entinen suuri risteusasema oli jäänyt syrjään.

Haapamäen veturimiehet eivät alistuneet muuttamaan kotipaikaltaan, vaan taistelivat työpaikkojensa puolesta. Heidän perusteluinaan oli, että veturimiesten työ on pyörillä ja ajoja oli helposti järjestettävissä myös heille. Liikenneosaston päällikkö oli asettanut jo kesällä 1977 erillisen työryhmän, jonka tehtävänä oli tutkia Jämsänkosken - Jyväskylän oikoradan vaikutusta Haapamäen liikenteeseen ja henkilökuntaan sekä suunnitella vapautuvan henkilökunnan sijoitus. Työryhmään kuuluivat Veturimiesten liitosta puheenjohtaja Lasse Syrjänen sekä Haapamäeltä veturinkuljettaja Keijo Viromäki. Työryhmän alkuasetelmat olivat vaikeat. Työnantaja esitti puolet veturimiehistä siirrettäväksi muille paikkakunnille. Pitkällisten neuvottelujen jälkeen päästiin yksimieliseen esitykseen, jossa mm. veturimiesten vahvuus Haapamäellä sovittiin. Kädenväänöt eivät suinkaan siihen loppuneet, vaan asia nousi aina uudelleen ja uudelleen esille. Sitkeästi haapamäkeläiset veturimiehet puolustivat oikeuttaan kotipaikkaansa ja vaikka väki Haapamäellä väheni ei se kokonaan loppunut.

Eduskunta vaatii alijäämän supistamista

Talouselämän nousua ennakoivat näkemykset vaikuttivat 1970-luvun alussa myös VR:n tulevaisuuden suunnitelmiin. Vuonna 1974 uskottiin uhkaavaan työvoimapulaan. Pulan välttämiseksi VR:lle otettiin runsaasti uutta henkilökuntaa. Myös veturimiesoppilaiden koulutusta lisättiin. Talouslama kuitenkin yllätti ja VR:n kuljetukset vähenivät voimakkaasti. Kiinteitä kustannuksia ei juurikaan voitu vähentää ja päättäjien oli pakko todeta, että henkilökuntaa oli liikaa. VR:n kriisi heijastui määrärahoista päättäviin poliittisiin tahoihin, josta seurasi, että investointivaroja vähennettiin voimakkaasti. Samanaikaisesti vaateet VR:n toiminnallisen tehokkuuden parantamisesta ja hallinnon saneerauksesta voimistui-

vat. VR:n tuotto oli vuonna 1981 kaksi miljardia markkaa. Alijäämä eli valtion budjetista katettava osuus oli kuitenkin noin 610 miljoonaa markkaa. Tämän alijäämän muodostuminen ja luonne oli jatkuvan keskustelun aiheena, mutta olennaista oli se, että valtiovalta (eduskunta ja hallitus) oli päättänyt puuttua asiaan. Hyväksyessään vuoden 1982 tulo- ja menoarvion eduskunta täsmensi taloudellisen tuloksen parantamisvaatimuksensa siten, että VR:n taloudellista alijäämää tulee voimakkaasti supistaa ja laitoksen taloudellista tulosta parantaa. Tämän vaatimuksen mukaisesti alijäämää tuli pienentää 500 miljoonalla markalla vuoteen 1991 mennessä. Päätöstä pidetään perustana VR:n 1980-luvun organisaatiouudistusten käynnistymiselle.

Länsimaiden rautatielaitoksiin heijastui 1970-luvun loppupuolella merkittäviä kuljetusmarkkinoilla tapahtuvia muutoksia. Kuljetuskysyntä laski ja kuljetusalan ylitarjonta kiristi kilpailua. Teollisuus siirtyi suuriin massakuljetuksiin, joissa tuotteiden seisottamisesta varastoissa siirryttiin pyörien päällä tapahtuvaan, liikkuvaan varastointiin. Nämä näkymät heijastuivat myös VR:lle ja asettivat sille jälleen uusia sopeuttamisvaatimuksia.

Tavaraliikenteen kehitys on voimakkaasti sidoksissa talouselämään ja tuotannon tasoon. Lama oli vuonna 1982 nähtävissä myös VR:n kuljetuksissa. Vuonna 1982 kuljetettiin 3,7 prosenttia vähemmän tonneja kuin vuonna 1981.

Ulkoiset paineet koettiin VR:llä siten, että kustannuksiin oli käytävä nopeasti ja voimakkaasti käsiksi ja erääksi kohteeksi VR:n johto otti henkilökunnan vähentämisen. Myös toimintojen rationalisointiin sekä sisäisen organisaation kehittämiseen tulosvastuulliseksi haettiin suuntaviivoja.

Liikenneministeriö asetti vuoden 1982 helmikuussa työryhmän selvittämään VR:n johto- ja hallinto-organisaation kehittämistä tavoitteena talouden tehostaminen. VML:n edustajana työryhmän johtoryhmässä toimi Timo Tanner. Työryhmä esitti, että erilliset liikenne- ja ratapiirit yhdistetään seitsemäksi rautatiepiiriksi. Maaliskuussa 1983 liikenneministeriö antoi rautatiehallitukselle tehtäväksi ryhtyä toimenpiteisiin organisaatiouudistuksen toteuttamiseksi.

Toukokuussa muodostettiin VR:n organisaatiotyöryhmä, johon VML:n edustajaksi nimettiin pääsihteeri Timo Tanner. Päällimmäisenä kysymyksenä oli VR:tä koskevan hallintoasetuksen ja työjärjestyksen uusiminen ja rautatiepiiriorganisaation muodostaminen. Uudistusprosessissa merkityksellistä oli se, että henkilöstöjärjestöille annettiin osallistumismahdollisuus päätöksenteon suunnitteluun.

Huhtikuussa 1984 pidetty VML:n valtuusto otti kantaa organisaatiouudistukseen ja antoi täyden tukensa VML:n hallituksen tavoitteille varikoiden aseman säilyttämisestä ennallaan. Olennaisin muutos rautatiepiireissä aikaisempaan organisaation verrattuna oli se, että niistä tahdottiin tehdä tulosvastuullisia.

Liikelaitoslakia valmistellaan

Valtion harjoittamien liiketoimintojen organisatorista muotoa haluttiin kehittää itsenäisempään suuntaan. Tätä työtä valmistelemaan asetettiin liikelaitoskomitea. Se istui pari vuotta ja mietintö valmistui vuoden 1985 alkupuolella. Komitean mietintöön kirjattiin neljä eriävää mielipidettä, yksi niistä oli VTY:n. VTY:n liikelaitoskomitean seurantaryhmä valmisteli eriävän mielipiteen. Seurantaryhmässä oli VML:n edustajana pääsihteeri Timo Tanner. VML:ssä seurattiin tarkoin liikelaitoskomitean työskentelyä ja VML:n näkemykset ja evästyksiset välittyivät seurantaryhmään ja VTY:n asiasta tekemiin päätöksiin. VTY:n eriävässä mielipiteessä kiinnitettiin huomiota liikelaitosten palvelukykyyn ja toimintaedellytysten turvaamiseen, henkilöstön asemaan, organisointivaihtoehtoihin ja liikelaitoksia koskevaan säädösmiseen.

Veturimiesten liiton mielestä selkeyttä VR:n vaikeaan tilanteeseen toisi mm. se, että valtiovalta ottaisi täyden vastuun rataväylien rakentamisesta ja kunnostamisesta tieliikenteen mallia soveltaen. Liitto kantoi huolta ennenkaikkea henkilöstön eduista ja oikeuksista, mutta myös yhteiskunnan kannalta välttämättömistä palveluista, vaikka ne eivät olisikaan liiketaloudellisesti kannattavia. Kannanotto johtui VR:n johdon pyrkimyksistä supistaa kannattamatonta paikallisliikennettä, jonka suhteen VR ei mielestään saanut vapaasti toimia. VR:llä oltiin pahassa ristiriitatilanteessa - asetettuja ankkuria säästötavoitteita ei pystytty olemassa olevalla mallilla mitenkään toteuttamaan.

Valtion liikelaitoksia koskevaa yleislakia ryhdyttiin valmistelemaan erityisessä laitostyöryhmässä. Lakiluonnos valmisteltiin 1986 kevään ja kesän kuluessa. VTY:n seurantaryhmä valmisteli työryhmän esitykseen lausunnon, johon saatiin kirjattua VML:n keskeinen reunaehto liikelaitosuudistuksen toteuttamiselle: "Uudistuksen piiriin kuuluvien valtion liikelaitosten virkasuhteisen henkilöstön palvelussuhteiden ehtojen säilyminen samoina kuin muiden valtion virkamiesten". Hallituksen liikelaitoslakiesityksen perusteluihin sisältyikin nimenomainen maininta palvelussuhteita koskevasta perusturvasta. Hallitus antoi eduskunnalle esityksen laiksi valtion liikelaitoksista ja eduskunta ryhtyi käsittelemään esitystä valiokunnissa vuoden 1986 loppupuolella.

Saman vuoden loppupuolella ryhdyttiin valtionhallinnossa suunnittelemaan myös yksityistämistä. VTY teki SAK:n edustajakokoukselle aloitteen yksityistämisen vaikutuksien selvittämisestä valtionhallinnossa. Yksityistämistä ja sen mahdollisia vaikutuksia käsiteltiin myös VTY:n 40-vuotisjuhlavaltuuston kokouksessa. Veturimiesten liitto teki valtuustolle esityksen yksityistämistä koskevan tutkimusprojektin käynnistämisestä, jonka valtuusto yksimielisesti hyväksyi. Valtuuston päätöksen perusteella ryhdyttiin vielä saman vuoden aikana toimenpiteisiin yksityistämiselvityksen käynnistämiseksi ja tutkijan palkkaamiseksi.

Parlamentaarinen rautatiekomitea

Valtioneuvosto asetti kesäkuussa 1985 parlamentaarisen rautatiekomitean, jonka tehtävänä oli määrittellä valtionrautateiden liikennepoliittiset tehtävät ja niiden edellyttämät toimenpiteet. Selvitystensä perusteella komitean tuli tehdä ehdotukset valtionrautateiden toiminnan painopistealueiksi, investointipolitiikaksi, eri liikennelajien tulostavoitteeksi ja valtiorautateiden ulkoisen ohjauksen kehittämiseksi.

Komitea koostui merkittävämpien puolueiden ja taustajärjestöjen edustajista, puheenjohtajaksi määrättiin kansanedustaja Pentti Hietala. Veturimiesten liitto perusti yhdessä Rautatieläisten Liiton, Rautatievirkamiesliiton sekä VR-teknisten kanssa seurantaryhmän, joka avulla järjestöt pyrkivät yhteisesti vaikuttamaan komitean työhön.

Komitea sai työnsä valmiiksi vuoden 1986 lopussa. Veturimiesten liitto oli komitean työn lopputulokseen tyytyväinen, siinä otettiin kantaa VR:n kilpailutason parantamiseen, VR:n kuljetustoiminnan ja radanpidon taloudelliseen eriyttämiseen, yhteiskunnallisten palvelujen täysimääräiseen korvaamiseen ja tietysti myös VR:n henkilökunnan aseman ja etujen turvaamiseen. Veturimiesten liitto muiden rautatieläisjärjestöjen kanssa oli tuonut samoja teemoja esille jo vuosia. VR:n kehitys ei kuitenkaan kulkenut toivottuun suuntaan, jo seuraavan vuoden loppupuolella Veturimies-lehdessä huuhiltiin ankarasti parlamentaarisen rautatiekomitean ehdotuksien perään, ne oli nimittäin Veturimies-lehden kirjoitusten mukaan unohdettu lähes täydellisesti. Rataosuuksia oltiin käärimässä rullalle ja junavuoroja rajusti supistamassa. VR:lle kaavailtu säästökuuri ja samanaikaiset suunnitelmat rekka-autojen leveyksien ja akselipainojen suurentamiseksi osoittivat, että raskaan tavaraliikenteen painopistettä ei oltu siirtämässä rautateille, vaan keskittämässä edelleen maanteille.

VIRASTOSTA LIIKELAITOKSEKSI JA YHTIÖKSI

Rautatie ja yleinen etu

Rautatieläisten Liitto, Rautatievirkamiesliitto ja Veturimiesten liitto perustivat vuonna 1985 Rautatiepoliittisen Tutkimusyhdistyksen. Tämä yhdistys solmi toukokuussa 1985 tutkimussopimuksen Työväen taloudellisen tutkimuslaitoksen kanssa. Valt.kand. Ralf Sund palkattiin tekemään tieteellinen selvitys rautateiden asemasta liikennejärjestelmässämme kansantaloudelliselta kannalta tarkasteltuna. Veturimiesten liittoa tutkimusyhdistyksessä edustivat Heikki Nurmi ja Timo Tanner. Tutkimus valmistui vuonna 1986 nimellä Rautatie ja yleinen etu. Se julkaistiin Työväen Taloudellisen Tutkimuslaitoksen julkaisuna. Tutkimuksessa paneuduttiin mm. valtionrautateiden asemaan suomalaisessa yhteiskunnassa, yhteiskunnan saamiin etuihin rautateiltä.

Tutkimuksen keskeinen johtopäätös oli, että mikäli rautateiden toimintaa kehitetään pelkästään liiketaloudellisen tuloksen perusteella, niin tämä johtaa yhteiskunnan kannalta epäedulliseen liikennepolitiikkaan. Tutkimuksen mukaan rautateiden tulosta arvioitaessa voitaisiin päästä toisiin johtopäätöksiin, mikäli rautateiden yhteiskuntataloudellisen tulokseen laskettaisiin mukaan liikenteen onnettomuus- ja ympäristökustannukset.

Tutkimuksesta syntyi vilkas keskustelu lehdistössä, radiossa ja televisiossa. Myös rautatiehallitus suhtautui myönteisesti tutkimukseen ja tutkimusyhdistyksen toimintaan ja asiasta keskusteltiin myös rautatiehallituksen ja henkilökuntajärjestöjen yhteisessä seminaarissa. Rautatiehallitus teki myös aloitteen liikenneministeriölle, jossa se tuki tutkimusyhdistyksen aloitetta liikennepoliittisen ja erityisesti rautatiepoliittisen tutkimustoiminnan aloittamisesta.

Uusi pääjohtaja

VR:n pääjohtajaksi tuli vuoden 1988 helmikuun alussa Eino Saarinen. Jo maaliskuussa hän julkisti tervehdyttämis- ja saneerausohjelmansa, minkä ohjelman taustana olivat valtiovallan vaatimukset VR:n toiminnan tehostamiseksi ja valtiotaloudellisten säästöjen aikaansaamiseksi. Samanaikaisesti oli valmistelu myös VR:n muuttamista uusimuotoiseksi valtion liikelaitokseksi.

VR:n toiminnan kehittämisen ohella myös henkilöstön sopeuttaminen ja supistaminen olivat ohjelmassa keskeisesti esillä. Tavoitteena oli henkilöstön vähentäminen useilla tuhansilla. Henkilöstön sopeuttaminen oli tarkoitus kohdistaa kaikkiin henkilöstöryhmiin. Toimenpiteenä oli tiukka henkilöstön ottokielto, sisäiset henkilöstön siirrot ja uudelleen kouluttautumisen mahdollisuus. Varsinaisiin irtisanomisiin ei ohjelman mukaan haluttu turvautua, se edellytti kuitenkin henkilökunnan käyttöä vaikeuttavien ammattiryhmäkohtaisten työrajojen poistamista. Virastoperinteistä oli muutenkin välttämätöntä luopua.

Saarisen johdolla toteutettiin nopeasti myös uusi organisaatiouudistus. VR:n johto ei paljoakaan piitannut tässä asiassa henkilöstön mielipiteistä, vaan asia ajettiin läpi pikaisesti. Eräänä syynä saattoi olla lokakuussa 1988 voimaantullut valtion yhteistoimintalaki, jonka mukaan tällaista asiaa ei tarvinnut valmistella yt -menettelyssä. Syyskuun alusta 1988 lakkautettiin vuonna 1985 perustetut rautatiepiirit ja siirryttiin ns. linjavastuiseen tulosorganisaatioon. Joensuun ja Seinäjoen rautatiepiirit oli lakkautettu jo keväällä 1988. Piiritason uusiksi organisaatioiksi tulivat: varikkoryhmät, tuotantoalueet ja ratapiirit. Paikallisella tasolla perustettiin tuotantoasemat (**selvitä varikkoryhmät, rautatiealue, tuotantoasemat, ajojarikot**)

Veturimiesten liitto ei sinällään hyväksynyt uuden pääjohtajan tervehdyttämisohjelmaa. Veturimiesten määrää oli tarkoitus supistaa 1400 miehellä. Vuoden 1987 lopussa veturimiehiä oli 3 197. Vuonna 1988 Veturimiesten liitto täytti 90 vuotta ja julisti alkavan vuosikymmenen ykköstehtäväksi jäsenistön työpaikkojen turvaamisen. Tervehdyttämisohjelmaa käsiteltiin useissa VR:n yhteistoimintakokouksissa. Tervehdyttämisohjelma liittyi suunnitelmaan muodostaa VR:stä uusimuotoinen valtion liikelaitos. Kaikki henkilöstöjärjestöt edellyttivät, että liikelaitosmalliin siirryttäessä on huomioitava sen hetkisten palvelussuhteiden jatkuminen ja henkilökuntaetujen turvaaminen.

VR-lakityöryhmä ja uusimuotoinen liikelaitos

Liikenneministeriö asetti helmikuussa 1987 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää, kuinka VR:stä muodostettaisiin valtion liikelaitos ja tehdä ehdotus laitospoliteiseksi laiksi. Keskeisiä kysymyksiä työryhmän työssä olivat radanpidon rahoituksen ja ohjauksen järjestäminen uusimuotoisessa VR-liikelaitoksessa. Työryhmän puheenjohtajaksi määrättiin hallitusneuvos Jaakko Pohjola liikenneministeriöstä. Muina jäseninä olivat Liikenneministeriön, Rautatiehallituksen, Valtiovarainministeriön ja rautatieläisjärjestöjen (RL, RVL VML) edustajat. Veturimiesten liiton edustajana oli Timo Tanner.

Ongelmallisia kysymyksiä olivat virkojen perustaminen ja lakkauttaminen, laitoksen hallituksen kokoonpano, yhteistoimintamenettelyn järjestäminen, palvelussuhteisiin liittyvät erilaiset etuudet jne. Laitoksen tulevaisuuden kannalta olennaisin kysymys oli kuitenkin, johtaako liikelaitosmuotoinen toiminta rautateiden uuteen nousuun vai johtaako se suuriin saneerauksiin taloudellisen tilanteen käydessä kestävämmäksi. Monet asiat olivat sellaisia, että työryhmä totesi jo työskentelyn aikana niiden ratkaisun jäävän maan hallituksen ja eduskunnan linjausten varaan.

VR-lakityöryhmä jätti helmikuussa 1988 esityksensä valtionrautateitä koskevaksi laiksi. Lakiesityksen mukaan VR siirtyisi uusimuotoiseksi liikelaitokseksi siten, että liikenteenhoito toimisi oman kassataloutensa puitteissa, mutta radanpito ylläpidettäisiin valtion budjetista osoitettavin määrärahoihin. Liiketaloudellisesti kannattamattomaan, mutta muutoin perusteltuun VR:n toimintaan voisi eduskunta lisäksi osoittaa määrärahoja korvauksina. Henkilöstön aseman turvaisi ns. turvalauseke, jonka mukaan virkojen lakkauttamisen johdosta irtisanotut voisivat saada toistuvaa korvausta, mikäli joutuisivat työttömiksi. Rautatieläisjärjestöt jättivät esitykseen eriyvän mielipiteen, jossa vaadittiin VR:n talouden taakamista erityisellä kehittämismäärärahalta sekä henkilöstön aseman turvaamista.

VR:stä tuli uusimuotoinen liikelaitos vuonna 1990. Jo ensimmäinen vuosi näytti ratkaisun suhteellisen onnistuneeksi, taloudelliset ja toiminnalliset tulokset olivat myönteisiä. Liikelaitosvalmistelun aikana niin poliittisiin kuin virkamiespäättäjiinkin tehdyillä yhteydenotoilla oli saatu myönteisiä tuloksia, veturimiesten asema ei olennaisesti heikentynyt.

Juhlajulkaisu

(Kuva ja kuvateksti)

Veturimiesten liiton 90-juhlavuoden puitteissa vuonna 1988 valmistettiin Veturimiesten liiton moniväriesite, joka sisälsi mm. kannanottoja VR:n ja veturimiesten aseman kehittämiseksi. Esitettä jaettiin laajalti ja sitä toimitettiin mm. ministereille, eduskunnalle, valtionhallinnon johtaville virkamiehille, VR:n johdolle sekä lehdistölle.

Osakeyhtiö

Poliittinen ideologia ohi liikelaitoksen tuloksellisuuden

90-luvulla valtion laitosten ravistelu ja muutosvauhti ei pysähtynyt liikelaitostamiseen, vaan se jatkui yhtiöittämisinä ja jopa yksityistämisinä. Tämän vuoksi VTY:ssä päätettiin perustaa "Yhtiöittämisprojekti" jonka puheenjohtajaksi nimettiin VML:n puheenjohtaja Nurmi ja työryhmään jäseneksi pääsihteeri Tanner. Projektin jäsenet kuuluivat työskentelynsä aikana valtion hallinnon johtavia virkamiehiä ja eräitä pääjohtajia. Projekti valmisti puolitoista sataa sivua sisältävän selvityksen, jossa paneuduttiin mm. yhtiöittämisen antamiin mahdollisuuksiin ja uhkiin. Selvitystä jaettiin myös poliittisille päättäjille. Veturimiesten liiton vuoden 1993 liittokokous ennakoி ohjelmissaan ja kannanotoissaan muutosten jatkuvan ja linjoitti toimintastrategiaansa siten, että osakeyhtiön tuleminen ennakoitiin realistiseksi vaihtoehdoksi. Vaikka VR liikelaitos oli osoittanut toimintakykynsä ja tuloksellisuutensa käynnisti keskustalaisen Esko Ahon hallitus hankkeen VR:n yhtiöittämisiksi kesäkuussa 1993. Hallitusohjelmaan kirjattu yhtiöittämistavoite oli jo koskettanut Valtion viljavarastoa, Tietokonekeskusta sekä Posti - Tele laitosta. VR:ään hanke kohdistui, kun liikenneministeriö asetti 4.6.1993 kaksi työryhmää selvittämään VR:n yhtiöittämistä. Hanke jaettiin yhtiöittämisryhmään, jonka vetäjäksi tuli apulaisosastopäällikkö Marja Heikkinen ja rataverkko työryhmään vetäjänä hallitusneuvos Juhani Tervala, kumpikin liikenneministeriöstä.

Näistä päätöksistä alkoi kaksi vuotta kestänyt VR- henkilöstöjärjestöjen tuskainen taival. Heti alkuun selvisi pelin kovuus, sillä työryhmiin ei kelpuutettu henkilöstöjärjestöjen edustajia, vaan työ tehtiin niin sanottuna virkamiestyönä.

VR:n henkilöstöjärjestöjen rajusta painostuksesta saatiin aikaan seurantaryhmä, johon henkilöstöjärjestötkin kelpuutettiin. Veturimiesten liitosta työhön osallistuivat puheenjohtaja Markku Hannola ja pääsihteeri Timo Tanner.

Liikenneministeriö otti linjakseen aiempien yhtiöitysmallien toteutuksen myös VR:n osalta. Henkilöstöjärjestöt kokoon tuivat jo varhaisessa vaiheessa yhteiseen pöytään miettimään keinoja hallituksen ja liikenneministeriön linjan torjumiseksi.

Liittojen johdon kesken käytiin syksyllä 1993 tiiviitä neuvotteluja, joissa haettiin kaikille henkilöstöjärjestöille sopivat teemat ja tavoitteet, joilla yhtiöittämisshanke torjuttaisiin. Henkilöstöjärjestöt päättivät käynnistää prosessin, jonka keskeisin tavoite oli tuottaa vasta-argumenttejä yhtiöittämiselle. Ajatus kulki niin, että samanaikaisesti, kun viralliset työryhmät jättävät raporttinsa olisi henkilöstöjärjestöillä jättää myös oma raporttinsa yhtiöityksen kielteisistä seurauksista. Liittojen johto katsoi, että omat voimavarat eivät puuhassa riitä ja palkkasivat prosessille konsultiksi Jorma Cantellin, jolla oli kokemusta yhteiskunnallisten prosessien toteutumisesta, viestinnän asiantuntemusta ja lisäksi erinomaiset yhteydet poliittisiin päättäjiin ja heidän avustajiinsa. Veturimiesten liitossa projekti nähtiin tärkeäksi ja liiton hallitus päätti joulukuussa 1993 osallistua täysin panoksin yhtiöityksen vastustamisprojektiin. Tällöin vielä uskottiin, että yhtiöityshanke pystyttäisiin torjumaan asiaperustein jo työryhmävaiheessa tai viimeistään eduskuntakäsittelyssä.

Liikenneministeriön työryhmät kuitenkin jyräsivät eteenpäin eikä työryhmien sisällä syntynyt sellaisia ristiriitoja, jotka olisivat hankkeen pysäyttäneet. Myöskään henkilöstöjärjestöt eivät pystyneet seurantaryhmässä pysäyttämään työryhmien ajamaa yhtiöityshanketta. Henkilöstöjärjestöjen yhteisprojekti tuotti loppuraportin, joka julkistettiin tiedotustilaisuudessa ravintola Savoyssa 3. helmikuuta 1994. Julkisen sanan mielenkiinto henkilöstöjärjestöjen tuottamaan näemykseen oli melkoinen. Savoy'n kabinetti täyttyi tiedotusvälineiden edustajista, mukana myös television ja radion toimittajat.

Samanaikaisesti julkaistiin myös liikenneministeriön asettamien työryhmien loppuraportit ja kuten olettaa saattoi, nämä työryhmät esittivät VR:n toimintojen yhtiöittämistä, lukuunottamatta rataverkon omistusta ja radanpitoa. Perustettava liikenneministeriön alainen virasto Ratahallintokeskus tulisi hoitamaan radanpidon. VR:n historiallisen organisaatiomuutoksen ensimmäinen vaihe oli reilun puolen vuoden vännön jälkeen nytkähtänyt ratkaisevalla tavalla eteenpäin

erityisesti siksi, että ministeriön työryhmät tuottivat myös tarvittavat lakiesitykset maan hallituksen päätöksentekoa varten.

Politiikkojen puheilla

Vaikka henkilöstöjärjestöt saivat lausunto-oikeuden työryhmien loppuraporttiin ja myös antoivat omaan raporttiinsa pohjautuvat lausunnot, ei asia jäänyt tähän. Yhteisissä kokouksissa katsottiin tarpeelliseksi käynnistää poliittisen vaikuttamisen vaihe, joka päätettiin toteuttaa tapaamalla kaikki eduskuntaryhmät ja mahdollisimman moni Ahon hallituksen ministeri, oppositiopuolueiden edustajia unohtamatta. Tässä osoittautui tärkeäksi järjestöjen tuottama oma raportti yhtiöityksestä kuten myös projektivetäjä Jorma Cantellin yhteydet politiikkoihin.

Maaliskuun 1994 aikana järjestöjen delegaatio tapasi hallituspuolueiden eduskuntaryhmät, joissa tapaamisissa tuotiin sekä kirjallisesti että suullisesti esille henkilöstöjärjestöjen kielteinen näkemys VR:n yhtiöitykseen. Lisäksi selvitettiin yhtiöityksen negatiivisia vaikutuksia rautateiden ylläpidolle, kehittämiselle ja asiakaspalvelulle. Varmemmaksi vakuudeksi sama viesti käytiin viemässä pääministeri Esko Aholle, sisäministeri Mauri Pekkariselle, kauppa- ja teollisuusministeri Seppo Kääriäiselle ja ympäristöministeri Sirpa Pietikäiselle. Loppuvaiheessa vedottiin vielä Keskustapuolueen eduskuntaryhmän puheenjohtaja Kalevi Mattilaan. Kaikki tämä järjestöjen kannalta katsoen turhaan. Vaikkakin ministerit ja ryhmäpuheenjohtajat olivat tapaamisissa kovasti ymmärtäväisiä tyyliin :

” - pojat, tämä ei mene läpihuutojuttuna ” (Kääriäinen) tai: ”minä teen kaiken minkä ihminen ja pappi voi ” (Mattila).

Kaiken lopputuloksena oli valtioneuvoston periaatepäätös VR:n yhtiöittämisestä konserniyhtiöksi 1.7.1995 alkaen.

Valtioneuvoston päätös päätti kamppailun toisen vaiheen jälleen henkilöstöjärjestöjen tappioksi ja vallinneen poliittisen ideologian hyväksi.

Henkilöstöjärjestöjen kamppailu jatkui

Ahon hallitus teki 21. huhtikuuta 1994 periaatepäätöksen VR:n osakeyhtiöittämisestä. Nyt henkilöstöjärjestöille tuli kiire saada sopimus henkilöstön asemasta osakeyhtiömuotoisessa VR:ssä. Pääjohtajan kanssa käydyt neuvottelut junnasivat paikallaan pääjohtajan vaatiessa toistuvasti ”alan yleisiä ehtoja” osakeyhtiön palvelussuhteen ehdoiksi. Vain ”hyvin pitkään palvelleille” voitaisiin katsoa parempia ehtoja.

Henkilöstöjärjestöjä tämä asetelma ei tyydyttänyt, vaan järjestöjen johto suunnitteli ja päätti käynnistää voimatoimenpiteet henkilöstön oikeuksista. Työtaistelu päätettiin käynnistää 13. toukokuuta, ellei henkilöstön asemasta ole sitä ennen sovittu. Virallista työtaisteluilmoitusta ei kuitenkaan tehty, mutta suunnitelma tuli VR:n korkeimman johdon tietoon ja sai aikaan liikettä neuvotteluihin. Pääjohtaja esitti tiiviitä neuvotteluja palvelussuhteen ehdoista ja eläkekysymyksen sisällöstä, mutta ei sanallakaan kysynyt järjestöjen työtaistelun perään. Henkilöjärjestöt ottivat neuvottelukutsun vastaan, mutta ilmoittivat samalla, että neuvottelupöydässä pitää olla riittävästi arvovaltaa valtion puolelta. Riittäväksi järjestöt katsoivat liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpelan ja valtiovarainministeriön budjettipäällikkö Raimo Sailaksen.

Toukokuun 9. päivänä 1994 kokoontui Pasilan Transpointin neuvottelu- ja saunatiloihin VR:n johto: pääjohtaja Eino Saarinen, hallintojohtaja Juhani Kopperi avustajanaan eläkematematiikan asiantuntija Olli Pusa, kansliapäällikkö Juhani Korpela, budjettipäällikkö Raimo Sailas ja pöydän toiselle puolelle VR:llä toimivien viiden henkilöstöjärjestöjen edustajat. Veturimiesten liittoa edustivat puheenjohtaja Markku Hannola ja pääsihteeri Timo Tanner. Tästä kello 13.00 alkaen kokouksesta alkoivat henkilöstön kannalta koko yhtiöittämisprosessin ratkaisevimmat ja vaikeimmat päivät.

Työnantajat olivat kaavailleet lyhyitä ja helppoja neuvotteluja, koska neuvottelukabinettiin oli katettu ruhtinaallinen tarjoilupöytä viineineen ja muine juomineen ja olipa saunakin valmiiksi lämmitetty!

Toisin kuitenkin kävi, sillä tästä alkoivat kolmen vuorokauden, lähes yhtämittaiset neuvottelut henkilöstön palvelussuhteen ehdoista ja eläke-etuisuuksista. Transpointin saunalle katettu ruokapöytä juomineen jäi koskemattomaksi, sillä kummallakaan osapuolella ei tässä tilanteessa ollut halua ruveta illastamaan toistensa kanssa, sen verran kuumissa tunteissa ja kaukana toistensa näkemyksistä neuvotteluja käytiin.

Neuvottelulla oli ratkaiseva merkitys erityisesti eläkeratkaisun kannalta. Budjettipäällikkö Sailas ja kansliapäällikkö Korpela takasivat, että mikäli henkilöstöjärjestöjen ja VR johdon välillä päästään neuvottelujen alaisista asioista yksimielisyyteen, niin valtio ottaa vastuulle ennen yhtiöitystä syntyneiden VEL eläke-etuisuuksien ns. valtion vapaakirjojen rahoituksen. Tämä takuupäätös ja sen perusteella myöhemmin kirjoitettu velkakirja valtiolta VR eläkesäätiölle antoivat mahdollisuuden etsiä ratkaisua mm. veturimiesten eläkeiän säilyttämisessä 55 vuodessa.

Nimenomaisesti eläkeikäkysymys muodostui Veturimiesten liiton neuvottelijoille tuskalliseksi, kun työnantaja julkisti heti alkuun tavoitteensa eläke-etuisuuksien leikkaamiseksi. Kolmen vuorokauden aikana ja yön tunteina digitaalilaskinta naputeltiin tiuhaan, pahimmillaan yöllisellä neuvottelutauolla pääkonttorin naisten vessassa! Tällöin haettiin lisäeläkeprosenttien tuottoa 66 prosentin eläke-etuuden täyttämiseksi ja eläkesääntöön saamiseksi. Vastapuolella oli hyvinkin yksinkertainen linja, erityisesti neuvottelujen alkuvaiheessa, sillä pääjohtaja Saarinen tarjosi kirkkain silmin ns. yksityisen puolen mallia, eli 65 vuoden eläkeikää ja 60 % eläketasoa. Ainoastaan yli 25 vuotta palvelleille oli heidän mukaansa mahdollista antaa parempia ehtoja. Samalla tavoin heidän ajatuksensa kulki myös muissa palvelussuhteen ehtoja koskevissa asioissa.

Veturimiesten liiton neuvottelijat pitivät tiukasti kiinni 55 vuoden ja 66 % eläke-etuisuusvaateesta ja siitä, että palvelusuhteen muutkin ehdot tulee säilyttää ennallaan osakeyhtiöön siirryttäessä. Tämä vaade koetteli myös järjestöjen välistä yhteistyötä, sillä vaatimuksen toteutus eläkeratkaisun osalta olisi merkinnyt eläkerahoituspotin valumista valtaosittaan veturimiesten eläke-etuuden hyväksi.

Lähes ympäriryöiden neuvotteluvuorokausien jälkeen saavutettiin henkilöstön asemasta ja osakeyhtiössä noudatettavista palvelussuhteen ehdoista, mukaanlukien eläkeratkaisu, sopimus 11. toukokuuta 1994. Sopimuksella ratkaistiin talossa olevan henkilöstön asema vuosikausiksi eteenpäin, joskin lähtötilanteeseen verrattuna kaikki menettivät jotain. Veturimiesten liitolle suurin menetys oli eläkeprosenttien porrastus kolmeen eriportaaseen (60 %, 63 % ja 66 %) yhtiöittämishetkellä olleen palvelusajan perusteella. Veturimiesten liiton tappioksi on myös luettava se, että tehty eläkeratkaisu ei koske uusia palvelukseen otettavia veturimiehiä, vaan heidän eläkekysymyksensä jää tulevien taistelujen varaan. Voitoksi on laskettava kaikkien palveluksessa olevien veturimiesten eläkeiän säilyminen 55 vuodessa. Sopimus jäi kaivelemaan sen verran kumpaakin osapuolta, että neuvotteluosapuolet eivät edes kätelleet sopimuksen solmimisen jälkeen.

(H u o m !!!)

Pantaisiinko tähän osa sopimuksesta?

Eduskunta päätti yhtiöittää

Eduskunta sai VR:n yhtiöittämiseen tähtäävät hallituksen lakiesitykset syksyn 1994 istuntokaudella ja ne oli määrä käsitellä budjettilakien yhteydessä. Eduskuntakäsittely sujui kitkatta. Asiaa oli varmisteltu monella tavalla. VR:n johto, lähinnä pääjohtaja Saarinen, preppasi eduskuntaryhmiä niin menestyksekkäästi, että erään hallituspuolueen kansanedustaja erehtyi esittelemään ryhmänsä lausuntona pääjohtajan kolmesivuista muistiota: Miksi VR pitää yhtiöittää ja mitä pahaa sitten tapahtuu, jos eduskunta ei tee yhtiöityspäätöstä.

Toki henkilöstöjärjestöilläkin oli mahdollisuus tuoda mielipiteensä julki eduskuntakäsittelyn yhteydessä, liikennevaliokunta kutsui henkilöstöjärjestöt kuultavaksi. Järjestöt vetosivat liikennevaliokuntaan, että eduskunta ei veisi yhtiöitystä eteenpäin. Henkilöstöjärjestöiltä oli kuitenkin tässä vaiheessa jo usko loppunut, semminkin kun muutamaa kuukautta aiemmin oli aikaansaatu sopimus henkilöstön palvelussuhteen ehdoista ja eläke-etuisuuksista osakeyhtiöissä. Liikennevaliokunnalle jätetyssä lausumassa sekä suullisessa käsittelyssä korostettiin sen sijaan ratarahoituksen tason nostamista ja säilyttämistä korkealla tasolla (yli 2 miljardia markkaa / vuosi) ja henkilöliikenteen ostopalvelujen säilyttämisen 251 miljoonan markan tasolla henkilöliikenteen palvelutason varmistamiseksi.

Nämä molemmat asiat eduskunnan liikennevaliokunta kirjasi omaan lausumaansa ja ne ovat myös luettavissa hallituksen antaman lakiesityksen perusteluissa. Sittemmin Paavo Lipposen hallitus lakkasi kunnioittamasta näitä lausumia ja leikkasi surutta mm. henkilöliikenteen ostopalvelurahoitusta.

Eduskunta äänesti VR:n yhtiöittämistä koskevista lakiesityksistä, mutta esitykset läpäisivät selvällä enemmistöllä eduskuntakäsittelyn. VR muuttui valtion liikelaitoksesta liikenneministeriön omistamaksi osakeyhtiökonserniksi 1. heinäkuuta 1995. Hyväksytyt lait pitivät sisällään rataverkon omistuksen ja viranomaistehtävien siirtymisen uudelle liikenneministeriön alaisuuteen perustettavalla Ratahallintokeskukselle, jonka ensimmäiseksi ylivohtajaksi nimitettiin VR:n sähköyksikön päällikkö Ossi Niemimuukko. Myös valtaosa muista ratahallintokeskuksen viroista täytettiin VR liikelaitoksen asiantuntijoilla. VR-ydinkonserni muodostui emoyhtiöksi perustetusta VR Yhtymä Oy:stä ja sen tytäryhtiöistä, liiketoiminnasta vastaavasta VR Osakeyhtiöstä ja ratauraoinnista vastaavasta Oy VR Rata Ab:sta.

----- tähän varmaan organisaatiokuva ----

Ensimmäiset kahdeksantoista kuukautta VR osakeyhtiön organisaatio noudatti osastojoaltaan vastaavaa liikelaitoskauden organisaatiota, samalla kuitenkin valmistellen osastojaon muutosta. Vuoden 1997 alusta VR osakeyhtiössä toteutettiin merkittävä organisaatiomuutos, aiempi tuotanto-osasto jaettiin tekniseen osastoon ja käyttöosastoon. Samassa yhteydessä ratapihatoiminnot organisoiitiin tavaraliikenneosastoon.

Tällä organisaatiomuutoksella oli suuri merkitys Veturimiesten liiton jäsenten kannalta ja tätä muutosta liitto myös avoimesti tuki. Kaikki veturimiehet sijoituivat saman osaston alaisuuteen, kun aiemmin veturimiehiä oli budjetoitu ja organisoitu useampaan osastoon. Nyt syntyi ns. veturimiesputki käyttöjohtaja Risto Kahrin johtamaan käyttöosastoon, josta niin henkilö- kuin tavaraliikenne ja tekninen osastokin tulivat ostamaan veturimiespalveluita. Käyttöjohtajan ja ajovarikon väliin rakentui Veturimiesten liiton vastustuksesta huolimatta henkilöstö- ja kuljetusyksikkö sekä ajoalue. Veturimiesten liiton mielestä toinen oli liikaa, mutta käyttöjohtaja pystyi perustelemaan yksikön tarpeen osakeyhtiön johdolle ja niin uusi organisaatio astui voimaan 1.1.1997.

----- pistettäisiinkö tähän osakeyhtiön organisaatio ???-----

Vapaa kilpailu

7. YKSINAJO, VETURIMIESTEN KOHTALONKYSYMYS

Veturimiesten yksinajo alkoi, kun Dm 6-7 kiskoautot eli lättähatut tulivat liikenteeseen 1950-luvun alkupuolella. Aikaisemminkin henkilöliikenteessä oli yksinajoa moottorivaunuilla (Dm2, Bm2, Bm3, ym.), mutta näitä vaunuja oli käytössä vain noin parikymmentä kappaletta eikä niillä ollut merkitystä veturimiesten työllisyyteen.

Dm 6-7 moottorivaunuista näytti kuitenkin tulevan uhka koko veturimiesten ammattikunnalle, sillä rautatielaitos asetti tavoitteekseen, että niihin koulutetaan kuljettajat liikenneosaston henkilökunnasta eli asema- ja junamiehistä. Rautatiehallituksen tavoitteena oli laskea kuljettajien palkat mahdollisimman alas ja näin heikentää Veturimiesten liiton vaikutusvaltaa.

Rautatieläisten liitto oli valmis hyväksymään työnantajan tavoitteet ja se aiheutti liittojen välille pitkäaikaisen välirikon. Keväällä 1954 rautatiehallitus alkoi toteuttaa koulutussuunnitelmiaan. Veturimiesten liitto vastusti suunnitelmia jyrkästi ja uhkasi pistää pyörät seisomaan, jos koulutus alkaisi. Rautatiehallitus ei uskaltanut loppujen lopuksi käynnistää koulutusta, vaan asetti toimikunnan selvittämään miehityskysymystä. Tämän selvitystyön aikana veturimiehet jatkoivat kiskoautojen ajamista. Toimikunnan työ kesti toista vuotta ja vuoden 1956 tammikuussa selvitys luovutettiin rautatiehallitukselle.

Toimikunnan ehdotus oli Veturimiesten liiton tavoitteiden mukainen ja kiskoautot jäivät veturinkuljettajien ajettaviksi. Ratkaisu oli veturimiehille tärkeä, sillä kiskoautoista näytti tulevan henkilöliikenteen peruskalusto ja veturimiesten tärkeä työllistäjä höyryveturikauden jälkeiseen kauteen. Saavutettu ratkaisu takasi työllisyyden kymmenille ellei sadoille veturimiehille. Esimerkiksi vuonna 1966 oli käytössä 194 kappaletta Dm 7 vaunuja ja niiden toiminta-alue kattoi koko rataverkon.

Dieselvetureiden tulo lisäsi paineita yksinajon laajentamiselle, mutta liiton kanta oli järkkymätön - miehitystä ei muuteta. Liitossa katsottiin, että Suomen arktiset olot ovat muuhun Eurooppaan nähden poikkeukselliset ja dieselkalusto liian kehittymätöntä yksinajoon. Ainostaan pienveturit ja ns. vetojussit miehitetiin vaihtotöissä yhdellä miehellä. Niitä ajoivat pääasiassa koneapulaiset.

Seuraava kädenvääntö yksinajon tiimoilta käytiin, kun Dm 8 ja Dm 9 -moottorivaunut tulivat liikenteeseen vuonna 1965. Työnantajan tavoitteena oli pistää Dm 9 -vaunut Helsingin lähiliikenteeseen ja yhdenmiehen ajoon. Uusi kalusto ei kuitenkaan soveltunut lähiliikenteeseen, junat siirrettiin pikajunaliikenteeseen ja miehitetiin kahdella miehellä. Sähköjunaliikenne käynnistyi vuoden 1968 loppupuolella. Sähköjunat oli suunniteltu Helsingin lähiliikenteeseen, mutta nopeasti niiden käyttöalue laajeni koko Etelä-Suomeen. Sm -junia ajoi alusta alkaen yksi mies.

Yksinajoon ratapihoilla 1983

Yksinajon laajentaminen säilyi työnantajan tavoitteissa ja se otti asian säännöllisin väliajoin esille. Asia ei kuitenkaan edennyt rautatiehallituksen kaavailujen mukaan ja niinpä se asetti vuonna 1973 työryhmän tutkimaan veturimiesten yksinajon laajentamista ratapihatyössä. Työryhmässä oli edustettuna myös Veturimiesten liitto. Ryhmä kokoontui tiuhaan tahtiin ja kiinnitti huomiota erityisesti teknisiin yksityiskohtiin, ohjesääntöihin ja palkkauskysymyksiin. Se hankki vertailuaineistoa myös ulkomailta. Työryhmän veturimiesjäsenet järjestivät osastoissa tilaisuuksia, joissa samalla selvitettiin suunnitteilla olevan kulunvalvontajärjestelmän vaikutuksia.

Edelleen tutkittiin ja selvitettiin vetokaluston vaatimia teknisiä yksityiskohtia sekä ratapihojen ja turvalaitosten tarvitsemia muutoksia, näkyvyyden parantamista veturista, taseisteysten turvalaitteiden ja raideopastimien sekä valaistuksen parantamista. Työryhmä selvitti myös yksinajon henkilöstö- ja palkkausvaikutuksia.

Rautatiehallitus esitti toistuvasti yhdenmiehenajoon siirtymistä kaikessa ratapihapalveluksessa sekä järjestelyluonteisissa junissa. Yksinajon laskettiin ratapihapalveluksessa vähentävän veturinlämmittäjiä 360 miehellä.

Yksinajon laajentamiskysymys sai uuden käänteen, kun vuoden 1982 joulukuussa julkaistussa valtion tulo- ja menoarviossa vuodelle 1983 oli perusteluosassa teksti, jonka valtiovarainministeriö ilmeisesti yhdessä rautatiehallituksen kanssa oli laatinut, siinä todettiin mm: ”Rautateillä on lähes yleisesti siirrytty junien kuljettamisessa ns. yleiseurooppalaiseen järjestelmään. Tarkoituksena on, että Valtionrautatiet siirtyy ratapihatyöskentelyssä tämän järjestelmän piiriin vuoden 1983 aikana siten, että vetureiden kuljettamisessa siirrytään yksinajoon. Pitkän matkan linjaliikenteessä yksinajoon siirrytään, kun Valtionrautateiden asettamat tekniset edellytykset tähän ovat olemassa. Yksinajoon siirtyneille kuljettajille maksetaan erillinen korvaus.”

Lisäksi perusteluissa todettiin, että edellä lausutun lisäksi mainitut toimenpiteet tulee toteuttaa yhteistoiminnassa valtionrautateiden henkilöstöjärjestöjen kanssa ja siten, että laitoksen sisäiset resurssijärjestelyt toteutetaan harkitusti ja riittävällä aikavälillä.

Tekstin ilmestyminen budjettikirjaan oli veturimiehille yllätys eikä näin ollen ainakaan edesauttanut neuvotteluja. Vuoden 1983 alkupuolella ei syntynyt konkreettisia tuloksia, Veturimiesten liiton mielestä vastapuolen neuvottelijat eivät riittävästi huomioineet VML:n näkemyksiä.

Rautatiehallitus jätti kuitenkin 19.4.1983 liiton edustajille esityksen yhdenmiehenajon laajentamisesta. Sen mukaan yksinajon laajentaminen käynnistettäisiin vaiheittain 1.6.1983 Dr 14 -vetureilla tehtävissä vaihtotöissä ja muu vaihtotyö teknisten edellytysten niin salliessa vuosina 1984-1985 sekä ratapihatyöhön liittyvä jakelu- ja keräilyliikenne samanaikaisesti asianomaisen ratapihan vaihtotyön kanssa. Linjaliikenteen yhdenmiehenajoa laajennettaisiin erikseen määriteltävässä laajuudessa, ajoituksen riippuessa henkilöresurssien poistumasta ja teknisistä edellytyksistä.

Palkkausjärjestelyinä yhdenmiehenajoon siirtyville luvattiin maksaa kahden palkkausluokan suuruinen lisä sekä kaksinkertaiset kilometrirahat.

Esitystä käsiteltiin Veturimiesten liiton hallituksessa, joka kuitenkin totesi, että tarjouksessa ei ole otettu huomioon liiton neuvottelijoiden esittämiä näkemyksiä.

Veturimiesten liiton valtuusto oli kutsuttu sääntömääräiseen kokoukseen 27.-28.4.1983 ja hallitus siirsi esityksen tämän kokouksen käsittelyyn.

Valtuuston kokous tyrmäsi esityksen ja päätti, että tarjous yhdenmiehenajosta maksettavasta korvauksesta ei ole sellainen, joka voitaisiin asettaa liiton edustajakokouksen päätöksen mukaiseen jäsenäänestykseen, koska:

”Korvaus on tasoltaan alhainen, eikä korvauksen kohdistaminen vastaa Veturimiesten liiton asettamia tavoitteita. Työaikakysymykset ovat ratkaisematta ja esitykseen sisältyy myös linja-ajo, johon tällä hetkellä ei ole valmiuksia neuvottelujen eikä toteutuksen osalta. Valtuusto hylkää tehdyn tarjouksen ja velvoittaa liiton hallituksen käymään yhdenmiehenajoneuvotteluja aiemmin asetettujen tavoitteiden pohjalta, huomioiden sen, ettei kohtuuttomia palkkauksellisia eroja veturimiesten keskuudessa yhdenmiehenajoratkaisun yhteydessä synny.” Valtuuston kannanotto toimitettiin välittömästi tiedoksi rautatiehallitukselle.

Neuvottelut eivät tämänkään jälkeen edistyneet. VML:n neuvottelijoille ja liiton hallitukselle olikin suuri yllätys, kun rautatiehallituksen pääjohtaja Herbert Römer ilmoitti 17.5.1983 VML:n edustajille, että valtionrautateilla on tarkoitus ottaa 5.6.1983 alkaen käyttöön kokonaissuunnitelma vetureiden yhdenmiehenajon laajentamisesta. Tämän kokonaissuunnitelman tarkoituksena oli muuttaa oleellisesti vetureiden ja junien ajamisessa noudatettua miehitysjärjestelmää. Pääjohtaja ilmoitti, että yhdenmiehenajon laajennus aloitetaan 5.6.1983 alkaen Kouvolan ratapihalla kahdella päivystysveturilla. Liiton neuvottelijoiden kuultua pääjohtajan ilmoituksen kutsuttiin liiton hallitus välittömästi koolle.

Hallitus kokoontui pikakokoukseen 19.5.83 ja totesi päätöksessään:

”Veturimiesten liiton hallituksen mielestä rautatiehallituksen aikoma toimenpide on luonteeltaan pakkotoimi. Veturimiesten liitto r.y:n 27-29.4.1983 pidetty valtuuston kokous antoi liiton hallitukselle velvoitteen pakkotilanteessa välittömästi käynnistää järjestötoimenpiteet työnantajan yksipuolisten toimenpiteiden torjumiseksi.

Veturimiesten liiton hallitus päätti esittää rautatiehallitukselle, että se luopuisi yksipuolisesta suunnitelmastaan yhdenmiehenajon toteuttamiseksi. Veturimiesten liitto on valmis jatkamaan neuvotteluja kysymyksestä edellyttäen, että liiton esitykset juna- ja liikenneturvallisuudesta, sekä veturimiesten työturvallisuudesta toteutetaan ja että yhdenmiehenajon laajentamiseen liittyvät työaikamääräyksiä ja palkkauksellisia asioita koskevat liiton esitykset huomioidaan. Veturimiesten paikkakunta-kohtainen työllisyys on turvattava siirtymäajan puitteissa ja mahdolliset henkilöstöjärjestelyt on toteutettava ilman pakkotoimia.

Mikäli rautatiehallitus aikoo kuitenkin yksipuolisella pakkomääräyksellä ryhtyä toteuttamaan yhdenmiehenajon laajentamista 5.6.83 alkaen, niin Veturimiesten liiton hallitus päätti, että tätä yhdenmiehenajoa ei ryhdytä suorittamaan ja kaikki junaliikenne pysäytetään valtion rautateilla alkaen maanantaina 6. päivänä kesäkuuta 1983 klo 6.00.”

VML:n hallituksen esitys ei rautatiehallituksessa tuottanut toivottua tulosta, joten liitossa ryhdyttiin valmistelemaan työtaistelutoimia. Uhkavaatimus jätettiin rautatiehallitukselle, Valtion työmarkkinalaitokselle, valtakunnansovittelijalle sekä tiedoksi VTY:lle. Valtakunnansovittelijalle vaatimus jätettiin, koska haluttiin noudattaa työriitojen sovittelulain muotomääräyksiä.

Koska liiton jättämä työtaistelu-uhkavaatimukseen ei muuttanut rautatiehallituksen johdon näkemyksiä, niin tilanteen selvittämiseksi tarvittiin ulkopuolisten apua. Puheenjohtaja kävi asiasta keskusteluja maan hallituksen edustajien kanssa. Valtionvarainministeriön ja liikenneministeriön kanssa pidetyissä tilaisuuksissa selvitettiin maan hallituksen näkemyksiä, vedottiin rautateiden taloudelliseen tilanteeseen sekä ulkomaiseen käytäntöön. Valtion työmarkkinalaitoksen, rautatiehallituksen sekä liiton edustajat kutsuttiin valtakunnansovittelija Kallion luokse, joka totesi olevansa käytettävissä, mikäli hänen apuaan tarvitaan. Hänen käyttämisensä välitysmiehenä olisi kuitenkin edellyttänyt molempien osapuolien suostumusta.

Eduskunnan kyselytunnilla 26.5. SKDL:n Pekka Leppänen kysyi, aikooko hallitus luopua pyrkimyksistä siirtyä Valtionrautateilla yksinajoon?

Tuore sosialidemokraattinen liikenneministeri Matti Puhakka perusteli vastauksessa mm., että rautateilla ajetaan jo nyt 22,5 prosenttia koko liikenteestä yksinajona ja että myös ratapihatyöskentelyssä on yksinajoa. ”Hallitus on osaltaan toteuttamassa eduskunnan sille ja Valtionrautateille asettamaa tavoitetta parantaa rautatieliikenteen kannattavuutta kuitenkin samalla huolehtien tinkimättömästi liikenneturvallisuudesta sekä henkilökuntajärjestöjen kuulemisesta.”

Eduskunnassa jätettiin myös 14 kansanedustajan allekirjoittama kirjallinen kysely asiasta 2. kesäkuuta. Ensimmäisinä allekirjoittajina olivat Sakari Knuutila ja Tarja Halonen SDP:stä. - - - ”Mihin toimenpiteisiin Hallitus aikoo ryhtyä sen varmistamiseksi, että Valtionrautatiet järjestäessään junien kuljettamista ottaa huomioon liikenneturvallisuuksien ja työllisyyden turvaamisen asettamat vaatimukset?

Asiaan otettiin runsaasti kantaa myös päivälehdissä, yleensä kirjoitukset olivat asiallisia ja molempien osapuolien kannanotot pääsivät esiin, mutta mielipidekirjoituksissa oikeistolehdet paljastivat karvansa. Uuden Suomen pääkirjoituksilla 27.5 ihmeteltiin, että veturimiehet uhkaavat jättää junat seisomaan parhaan turistikauden alkajaisiksi. ”Jos lakko alkaisi, sille on turha toivoa yleisöltä samaa myötätuntoa, kuin mitä esimerkiksi sairaanhoitajat omalle lakolleen saivat.” Tampereella ilmestyvän Aamulehden yleisönosastokirjoitus meni pari astetta pitemmälle, pari poimintoa kirjoituksesta, jonka oli allekirjoittanut nimimerkki Työn orja: ”On käsittämätöntä, että veturimiesten ay-mafia vastustaa yhteisesti

omistamamme VR:n toiminnan järjeistämistä.” ”Lämmittäjä vetureissa on tänään suomeksi sanottuna yhteiskunnan loinen.”

Neuvotteluja käytiin päivittäin rautatiehallituksen, Valtion työmarkkinalaitoksen ja Veturimiesten liiton edustajien välillä. Työtaistelun alkaminen näytti väistämättömältä.

Liiton hallitus kutsuttiin koolle sunnuntaiksi 5.6. Veturimiesten liiton osastoille oli lähetetty lakko-ohjeet, joissa osastojen toimikunnat määrättiin perustamaan paikalliset lakkotoimikunnat ja tekemään muut työtaisteluun liittyvät ennakoitoimet. Keskuslakkotoimikunnaksi oli työtaisteluohjeissa määrätty liiton hallitus.

Viimeisen vuorokauden aikana käytiin tiiviitä neuvotteluja VML:n ja rautatiehallituksen neuvottelijoiden kesken.

Työnantajan ryhmässä oli mukana myös Valtion työmarkkinalaitoksen edustajana hallitusneuvos Pentti Virmalainen. Neuvottelut keskeytyivät useita kertoja ja taukojen aikana veturimiesten neuvottelijat kävivät liiton toimistossa informoimassa liiton hallitusta ja samalla voitiin määritellä myös liiton kantaa neuvottelutilanteeseen.

Kun sunnuntaipäivä kääntyi yöksi, työtaistelun alkaminen näytti täysin varmalta. Vuorokauden vaihtuessa osastoille ilmoitettiin, että työtaistelun alkaminen näyttää todennäköiseltä ja osastojen lakkotoimikuntien on meneteltävä työtaisteluohteiden mukaisesti.

Tiivistettynä erityisvaltuutettu Veikko Savolaisen muistiinpanot hallituksen ja toimiston työskentelystä ajalta 6.6.1983: Kello 1.00 työnantajan neuvottelijat ilmoittivat "tyrmäävänsä" liiton vastaesityksen. Kello 2.40 jatkettiin neuvotteluja. 3.25 hallitus sai viimeisen version työnantajan esityksestä ja hyväksyi sen 3.55. Osastoille ilmoitettiin, että työtaistelu on peruuntunut.

Kello 4.40 neuvottelijat palasivat liiton toimistoon allekirjoitettu sopimus mukanaan. Hallitus teki asian vaatimat viralliset päätökset. Hallituksen kokous päättyi 5.01.

Valtuusto kutsuttiin ylimääräiseen kokoukseen 9.6. Se hyväksyi neuvotteluratkaisun ja asetti sen edelleen jäsenäänestykseen. Äänestysajankohdaksi määrättiin kesäkuun 20. ja 21. päivät. Hallitus päätti myös lähettää jokaiselle työssä olevalle veturimiehelle kotiosoitteella kirjeen neuvottelutuloksen sisällöstä sekä äänestyslipun.

Jäsenäänestyksen tulosta hallitus käsitteli kesäkuun 28 päivän kokouksessaan. Neuvottelutuloksen hylkäämisen kannalla oli 54 prosenttia äänestäneistä, hyväksymisen kannalla 45 prosenttia, yksi prosentti äänesti tyhjää tai äänestyslippu hylättiin. VML:n hallitus hyväksyi neuvotteluratkaisun, työtaistelun aloittaminen olisi vaatinut sääntöjen mukaan 2/3 enemmistön.

Neuvotteluratkaisun allekirjoittajina olivat: Rautatiehallituksesta hallintojohtaja P. J. Kopperi, apulaisjohtaja E. Kallionpää, apulaisjohtaja E. Vainioinen, liikennetarkastaja A. Kokkonen, Valtion työmarkkinalaitokselta hallitusneuvos P. Virmalainen.

Veturimiesten liitosta: puheenjohtaja Lasse Syrjänen, pääsihteeri Timo Tanner sekä veturinkuljettajat Pentti Vahtera, Kari Salmela ja Urpo Kinanen.

Neuvotteluratkaisussa sovittiin, että yksinajoon siirtyminen sovitaan työvoiman poistumaan ja että ajo- ja työjärjestelyillä turvataan veturimiestehtäviä kaikille veturimiehille. Veturien yksinajon vaatimat teknilliset edellytykset, kuin myös turvalaiteuudistuksiin sisältyvät vaatteet olivat listalla. Työnantaja korjasikin veturimiehiä ihmetyttävään tahtiin vetureita yksinajokelpoisiksi.

Yksinajon työaika oli paljon pohdintaa aiheuttanut kysymys. Työvuoron enimmäispituudeksi määriteltiin kahdeksan tuntia, siihen lisätyn valmistus- ja lopetusajat. Yövuoroja ei tullut sijoittaa peräkkäisiksi öiksi ja muutenkin yötuntien määrä tuli saada mahdollisimman pieneksi. Lisäksi työvuoroon tuli sijoittaa kohtuulliset lepo- ja elpymisajat.

Yksinajavat veturinkuljettajat saivat palkkaluokan 1.7. lähtien, jolloin yksinajo alkoi sekä lisäksi kaikki veturinkuljettajat lokakuun alusta lähtien. Kaikkien kuljettajien palkkausta tarkistettiin vielä vuonna 1985 ja 1986 kunakin puoli palkkaluokkaa. Lisäksi tässä pöytäkirjassa todettiin, että yksinajavana veturinkuljettajan pidetään myös tallipäivystäjää ja huoltokuljettajaa.

Ratapihojen yhdenmiehenajo ei edennyt siinä vauhdissa kuin se oli sopimukseen kirjattu. Vielä huonommin eteni linjaliikenteen yhdenmiehenajon laajentaminen. Laajentamista selvittämään asetettiin työryhmä, jonka työn tuli olla valmis kesäkuussa 1985. Linja-ajon laajentamisen piti käynnistyä, työnantajan tulkinnan mukaan, teknisten edellytysten myötä kaikilla linjaveturityypeillä vuonna 1986.

Linjaliikenteen yksinajon laajentamisen osuus sopimuksessa aiheutti myöhemmin paljon tulkintaerimielisyyksiä niin työnantajan puolelta kuin veturimiesten omassakin keskuudessa.

Linjaliikenteen yksinajoa selvitettiin perusteellisesti

Liitto järjesti syksyllä 1984 osastoissa kyselyn vetureihin tarvittavista muutoksista linjan yksinajoa silmällä pitäen.

Vaikka osastojen asennoituminen yksinajon laajentamiseen oli kielteinen, vastauksia tuli 25:sta osastosta. Vastausten pohjalta pidettiin tammikuussa 1985 Tampereella neuvottelutilaisuus, johon osallistui osastojen ja työnantajan edustajia sekä liiton toimitsijoita.

Tämä ryhmä teki esityksen muutoksista, joita vetureihin tarvitaan linjaliikenteen yksinajossa. Esitys oli myös neuvotte- luissa runkona, jonka pohjalta yhdenmiehen ajon teknisii edellytyksiä selvittävä työryhmä jätti raporttinsa.

Ratapihojen yksinajoa koskevan sopimuksen perusteella rautatiehallitus asetti työryhmän, jonka tehtäväksi tuli antaa selvitys yhdenmiehenajon laajentamismahdollisuuksista kesäkuun 1. päivään 1985 mennessä. Työryhmä oli varsin laaja, siinä oli edustettuna työnantajan viisi edustajaa sekä Veturimiesten liitosta puheenjohtaja Heikki Nurmi, veturinkuljettajat Hannu Mattila Kouvolasta, Jorma Mäkelä Tampereelta ja Kari Salmela Imatralta.

Työryhmä paneutui tehtävään perusteellisesti ja jätti raporttinsa lokakuussa 1985. Se sisälsi veturimiesten eriävän mielipiteen, josta kävi ilmi, että VML ei voinut hyväksyä työnantajapuolen näkemyksiä yksinajon laajentamisesta linjaliikenteeseen.

Oleellista veturimiesten eriävässä näkemyksessä oli, että VR:llä ei oltu tehty päätöstä kulunvalvontajärjestelmän rakentamisesta, jota VML piti ehdottomana linjaliikenteen yksinajon edellytyksenä.

Kulunvalvontajärjestelmää oli kyllä selvitetty jo vuodesta 1974, hankintapäätös oli tehty 1979, koeajoja oli ajettu loka-kuusta 1982 helmikuuhun 1984, mutta päätöstä kulunvalvonnan rakentamisesta ei tehty ennen kuin vuonna 1989. Lisäksi linjaliikenteen yksinajon esteenä VML:n mielestä olivat vetureiden monikäyttöön liittyvät ongelmat, henkilöstö-resurssit sekä ratkaisemattomat palvelussuhteen ongelmat.

Rautatiehallituksessa asiaa ei jätetty lepäämään, vaan se asetti alkuvuodesta 1986 selvitystyöryhmän käsittelemään edellisen työryhmän jatkotoimia. Veturimiesten liitossa päätettiin mennä työryhmään mukaan siinä pelossa, että muutoin työnantaja tekisi selvityksen virkamiestyönä, jolloin liitto olisi täydellisesti ulkona suunnitelmista. Hallitus edellytti, että edelliseen raporttiin jätetty eriävä kannanotto voisi olla lähtökohta työskentelylle.

Kummankin puolen neuvotteluryhmät koottiin ykkösketjuista. Rautatiehallituksesta hallintojohtaja Kopperi, apulaisjohtaja Salmela, apulaisjohtaja Hassinen ja insinööri Siivonen. Veturimiesten liittoa edustivat puheenjohtaja Nurmi, pääluottamusmies Korpihalla ja hallituksen jäsen Pertti Tuominen. Lisäksi liitto perusti taustaryhmän, johon kuuluivat hallituksesta veturinkuljettajat Markku Hannola ja Kari Lahikainen sekä asiantuntijoina pääsihteeri Timo Tanner ja erityisvaltuutettu Veikko Savolainen.

Työryhmä esitti vuoden 1989 alussa, että työsuojeluhallitukselta pyydetään yhteinen lausunto, jonka tuli käsitellä yksinajoa uusitun työturvallisuuslainsäädännön kannalta. Jo lausuntopyyntö sisälsi Rh:n ja VML:n eriävät mielipiteet.

Työsuojeluhallituksen lausunto oli kovin virkamiesmäinen eikä siitä veturimiesten mielestä löytynyt selkeitä kannanottoja.

Vuoden 1989 liittokokoukseen yksinajosta oli tehty kolme esitystä. Porin osaston esitys päättyi ehdotukseen: "että yhdenmiehenajoa ei laajenneta linjaliikenteessä millään ehdolla". Hallituksen lausuntojen ja selvitysten perusteella liittokokous teki päätöksen, jossa se antoi hallitukselle mahdollisuuden jatkaa neuvotteluja mutta edellytti, että neuvottelujen edistyttyä oli liiton valtuusto kutsuttava koolle ja se jälkeen suoritettava jäsenäänestys.

Työryhmä jatkoi työtään ja esimerkiksi vuoden 1991 aikana se piti kahdeksantoista kokousta. Työryhmän ehdotuksesta VR tilasi Työterveyslaitokselta asiantuntijatutkimuksen yksintyöskentelyyn liittyvistä psyykkisistä ja fyysisistä tekijöistä. Työterveyslaitos luovutti tutkimuksen elokuussa 1992. Tutkimuksen lähtökohta oli "Veturinkuljettajan vireystila ja työaika silmälläpitäen yksintyöskentelyä". Työterveyslaitos oli määrännyt tähän työryhmään ehkä parhaat asiantuntijansa.

Työterveyslaitokselta tilattua tutkimusta ja sen mahdollista jatkotyöskentelyä varten perustettiin seurantar ryhmä. Sen puheenjohtajana toimi insinööri Raimo Siivonen VR:ltä, jäseninä työhygieenikko Paavo Raunu ja ylilääkäri Heikki Hirvonen sekä Veturimiesten liitosta pääluottamusmies Matti Korpihalla ja erityisvaltuutettu Veikko Savolainen. Työterveyslaitosta työryhmässä edusti Mikko Härmä ja Tarja Hakola.

VR ei tehnyt päätöstä Työterveyslaitoksen tutkimuksen pohjalta eivätkä myöskään yksinajotyöryhmässä asiasta käydyt keskustelut johtaneet konkreettisiin jatkoselvityksiin.

Vuoden 1993 liittokokouksen lähestyessä työnantajan neuvottelijat tekivät uusia esityksiä, joista ei kuitenkaan päästy yhteisymmärrykseen. Erimielisyyttä aiheuttivat edelleen mm. palkkaukseen, työaikaan ja veturimiestyön turvaamiseen liittyvät asiat.

Yksinajoon linjaliikenteessä

Yritykset linjaliikenteen yksinajokysymyksen ratkaisemiseksi vuoden 1993 liittokokoukseen mennessä eivät johtaneet tulokseen. Hallituksen antamassa alkuvuotta 1993 koskeneessa selonteossa todettiin neuvotteluosapuolten näkemysten olevan kaukana toisistaan. Hallitus totesi lisäksi, että neuvottelut oli keskeytetty toukokuun ajaksi ja esitti, että liittokokous antaisi uudelle, nyt valittavalle hallitukselle valtuudet jatkaa linjaliikenteen yksinajon sopimusneuvotteluja. Selvityksen perusteella liittokokous hyväksyi hallituksen esityksen ja myönsi neuvotteluvaltuudet.

Välittömästi liittokokouksen jälkeen saatiin osoitus, ettei työnantaja ollut yksinajokysymystä unohtanut. Pääjohtaja Saarinen totesi uuden puheenjohtajan Markku Hannolan ensimmäisessä tapaamisessa kesäkuussa 1993, että he tulevat tavalla tai toisella viemään linjaliikenteen yksinajon ratkaisuun. Saatesanoiksi hän totesi, että Veturimiesten liiton on luovuttava sisäisestä harmoniasta palkkavaatimuksen osalta, tarkoittaen tällä, että maksaa voidaan ainoastaan niille, joiden tehtävä muuttuu yksinajoon siirtymisen myötä vastuullisemmaksi ja vaativammaksi. Edelleen hän teki selväksi, että työnantaja ei hyväksy huoltokuljettajatyötä vain veturimiesten tehtäväksi ja että VR ei voi toimia nykyaikaisilla kuljetusmarkkinoilla, jos sille sälytetään sairauden perusteella veturimiestyöhön kykenemättömien työllistämismahdollisuudet. Näiden lausumien jälkeen puheenjohtaja totesi, että pääjohtajan asettamat ehdot muodostavat totaalisen esteen yksinajokysymyksen pääsemiselle. Seurauksena oli muutaman kuukauden hiljaiselo. Hiljaisuus ei johtunut pelkästään pääjohta-

jan linjausten aiheuttamasta vastareaktiosta vaan myös siitä, että työntajalla ei ollut tarvetta kiirehtiä neuvotteluja hiljaisesta liikenteestä johtuen. Toisaalta Veturimiesten liitolla ei ollut vielä valmiuksia edetä asiassa uuden hallituksen kanssa.

Liitto käytti hiljaiselon hyödyksi ja järjesti hallitukselle seminaarin toimintapolitiikan linjaamiseksi alkaneelle toimintavuodelle. Myöhemmin tarkasteltuna seminaarilla oli suuri merkitys niin linjaliikenteen yksinajosopimuksen sisällön kuin VR:n yhtiöittämisratkaisujen sekä liiton taloutta koskevien päätösten osalta. Hallitus pystyi linjaamaan tavoitteensa pitkälle tulevaisuuteen poimimalla eri osa-alueilta keskeisiä jäsenistön kannalta kovia arvoja, jotka tulisi sopimusteitse varmistaa. Seminaarissa syntyneet tavoitelinjaukset olivat paljolti myös SAK:n kehittämiskeskuksesta vetäjäksi palkatun konsultin Ilkka Tahvanaisen ansiota. Hän ei antanut hallituksen jäädä pyörimään menneeseen, vaan suuntasi tavoitteet tulevaisuuteen myös linjaliikenteen yksinajokysymyksessä.

Kun hallitus lisäksi pääsi yksimielisyyteen linjaliikenteen yksinajon työaikatavoitteista, oli veturimiesten liiton neuvottelijoilla selkeät tavoitteet tulevia neuvotteluja varten. Syksyn 1993 ja kevään 1994 aikana neuvottelut käynnistyivät, mutta eivät juuri edenneet. Veturimiehiä riitti, joskin paine ylitöihin kasvoi. Ei kuitenkaan niin, että se olisi pakottanut työnantajaa liikkumaan asemistaan. Myöskään Veturimiesten liiton omassa toimintakentässä ei ollut vielä sellaisia paineita, jotka olisivat tehneet sopimusmaaperän otolliseksi, vaikkakin lähestyvän resurssipulan nähtiin kohdistuvan huolto- ja tallipäivystyskuljettajien tehtävien rationalisointiin, sekä kuljettajakoulutuksen lakkautukseen.

Todelliset, sopimukseen tähtäävät neuvottelut alkoivat loppukeväästä 1994. Liikettä neuvotteluihin synnytti molemmille osapuolille kasautuvat paineet, joilla toki oli erilaiset perusteet. Työnantajapuolella painetta nosti lisääntyvästä liikenteestä johtuva veturimiespula, jopa tarve supistaa liikennettä.

Veturimiesten liitolle neuvotteluvauhtia antoi VR:n kasvava yhtiöittämisen uhka. Liiton hallituksessa arvioitiin, että mikäli sopimusneuvottelut jouduttaisiin käymään ja sopimus solmimaan osakeyhtiömuotoisen VR:n kanssa, niin lopputulos olisi huomattavasti raadollisempi. Erityisesti Veturimiesten liiton tavoitteleman työpaikkaturvan nähtiin olevan uhattuna.

Neuvotteluja käytiin tiiviiseen tahtiin ja rimaa hipoen, sillä neuvottelut olivat usein lähellä katketa, kun osapuolet pitivät kiinni omista periaate- ja kynnyskysymyksistään. Viime vaiheessa tiukimmin kättä väännettiin Veturimiesten liiton palkkavaatimuksista, erityisesti ikälisä- ja määrävuosikorotuksista. Rima oli pudota vielä neuvottelutuloksen syntymispäivän iltana, kun kiistaa käytiin kuljettajien määrävuosikorotuksen ansainnan alentamisesta. Vastapuoli piti neuvottelutaukoa toistamiseen ja lopulta Veturimiesten liitto sai tahtonsa läpi. Historiallinen neuvottelutulos ja siihen kiinteästi liittyvät neuvottelumustio ja palkkasopimus linjaliikenteen yksinajon laajennuksesta näkivät päivänvalon 16. syyskuuta 1994 kello 18.40.

Muutos (laatikko)

Suomelan Timolla (nimi muutettu) oli ollut hyvä kaveri, yhteistyö oli pelannut kitkattomasti. Työnjako oli ollut selvä, siitä ei ollut tarvinnut keskustella vuosikausiin. Antti oli pistänyt aina veturin lähtökuntoon, purkanut lämmöiltä, pistänyt moottorit käyntiin ja sähköveturissa nappulat oikeaan asentoon. Yhdessä he olivat lukeneet viikkovaroituksen, merkinneet hiljennykset ja muut poikkeukset. Linjalla toinen oli muistuttanut toistaan edessä olevista poikkeavista tilanteista. Neljä silmää näki enemmän kuin kaksi. Antti oli kykenyt ja purkanut myös veturin ja vaunun välin, sinne ei Timon ollut tarvinnut kumartua. Kahvit oli keittänyt se, joka sattui olemaan huilivuorossa, tavaksi oli nimittäin tullut, että reissut oli ajettu suurin piirtein puoliksi.

Kun Antti oli ollut lomalla tai muuten poissa ja kaveriksi oli tullut joku nuorempi heittomies, olivat reissut olleet raskaita. Oli pitänyt valvoa kaverin tekemisiä eikä ajopuolellekaan oikein ollut uskaltanut laskea. Keskustelukin saattoi jäädä vähälle ja kun keskustelukaveria ei yöllä ollut, alkoi herkemmin nukuttaa.

Timo oli vastustanut yksinajoon siirtymistä, mutta jäänyt vähemmistöön, siksikin siirtyminen oli vastenmielistä. Myöhään syksyllä 1994 se alkoi. Ensin asteittain helpoimmilla junilla, mutta hyvin nopeasti lisääntyen. Vastuu kasvoi, työ määrä lisääntyi ja reissut muuttuivat huomattavasti raskaammiksi. Ei ollut kaveria keneltä vahvistaa mielipidettään epävarmoissa tilanteissa. Timo luki viikkovaroituksen jo tallilla ajan kanssa ja rauhassa. Keskustelut kavereiden kanssa, mitä Timo oli tallilla työhön lähtiessään käynyt, jäivät vieläkin vähemmälle.

Allejäättilanteita Timo pelkäsi. Mieleen muistui tilanne, jossa nuorehko mies käveli täyttä vauhtia kulkevan pikajunan eteen, katsoi suoraan veturiin ja sitten mäjähti. Tuulilasi peittyi punertavaan massa. Vaistomaisesti tehdyn hätäjarrutuksen jälkeen Timo oli tuntenut miten veri pakeni päästä, kädet alkoivat vapista ja ääni värisi, kun hän soitti kauko-ohjaajalle. Tilanteen selvittyä ja matkan jatkuessa oli turvallista keskustella kaverin kanssa tapahtuneesta. Tilanne oli hoitunut hyvin, mutta miten kun on yksin, sitä Timo joskus mietti.

Kaikkeen tottuu, suurin osa veturimiehistä tottui hyvin nopeasti yksinajoon. Myös ansioiden lisääntyminen auttoi asiaa. Työhön tuli taas omat rutiininsa. Timokaan ei enää kaveria kaivannut, päinvastoin hänestä tuntui joskus oikein hyvältä tehdä juuri niin kuin itse halusi, ei tarvinnut ottaa toista huomioon. Pelot haihtuivat ja itsevarmuus kasvoi. Joskus Timo mietti, ettei kannattanut sairastaa etukäteen, varautua eri tilanteisiin kuitenkin voi.

Neuvottelutuloksesta sopimukseksi

Yksinajon laajentaminen linjaliikenteeseen on Veturimiesten liiton historian ehkä merkittävin edunvalvontakysymys. Kaikissa 1980 ja -90 -luvun liitto- ja valtuustokokouksissa asia oli keskeisesti esillä. Kaikki kokoukset antoivat hallitukselle neuvotteluvaltuudet, mutta lopullinen päätös haluttiin antaa jäsenistölle valtuustokäsittelyn ja jäsenäänestyksen kautta.

Tehdyllä neuvottelutuloksella oli siis vielä pitkä tie varsinaiseksi sopimukseksi. Liiton hallitus sai neuvottelutuloksen käsiteltäväkseen syyskuun lopulla. Siihen kuului pääsopimus, neuvottelumuiotio sekä henkilöstön käyttöä ja palkkausta koskevat sopimuspöytäkirjat. Hallitus hyväksyi saavutetun neuvottelutuloksen ja päätti kutsua ylimääräisen valtuuston kokouksen koolle. Hallitus esitti valtuustolle sopimuksen hyväksymistä ja asettamista aiempien päätösten perusteella jäsenäänestykseen. Valtuusto hyväksyi neuvottelutuloksen yksimielisesti 19.10.1994 ja päätti suosittaa jäsenistölle sen hyväksymistä jäsenäänestyksessä. Samalla valtuusto totesi, että neuvottelutuloksen hyväksyminen jäsenäänestyksessä edellyttää yksinkertaista äänten enemmistöä.

Koska neuvottelutulos oli monimutkainen erilaisine sopimuksineen, päätti liiton hallitus järjestää kaikissa liiton osastoissa sopimusta selventävät tiedotustilaisuudet. Lisäksi jokaiselle työssäolevalle jäsenelle postitettiin neuvottelutulos selvittävä jäsentiedote. Näillä toimilla haluttiin varmistaa, että kaikki tietävät äänestyskoppisiin menessään, mistä on kysymys.

Jäsenäänestys käytiin osastoissa 24.- 27.10.1994, se keräsi vaaliurnille 2099 jäsentä. Tulos oli liitossa selvillä 28.10. Tulos oli: 1 378 kyllä, 705 ei, 14 äänesti tyhjää ja kaksi ääntä hylättiin.

Veturimiesten liiton kaksikymmenvuotinen puurtaminen oli päättynyt 66.2 prosentin kyllä -äänimäärällä linjaliikenteen yksinajon laajentamisen puolesta. Liiton hallitus antoi nimenkirjoittajille valtuudet allekirjoittaa neuvottelutulos linjaliikenteen yksinajon laajennussopimukseksi siihen liittyvine pöytäkirjoineen.

Kuvia allekirjoitustilaisuudesta! Pöytäkirjan allekirjoitustilaisuudessa valtionrautateitä edustivat P J Kopperi, A Kokkonen ja K Hassinen ja Veturimiesten liitto r.y:tä M Hannola, T Tanner ja M Korpiahalla.

Otetaan pienennyksenä kokonaan (kuitenkin luettavassa koossa)

Pääsopimus :

PÖYTÄKIRJA, joka tehtiin Valtionrautateiden ja Veturimiesten liitto r.y:n välillä 16.9.1994 käydyissä neuvotteluissa, jotka koskivat yhdenmiehenajon laajennusta linjaliikenteessä sekä tähän liittyviä korvauksia.

Pöytäkirjan allekirjoitustilaisuudessa valtionrautateitä edustivat P. J. Kopperi, A. Kokkonen ja K. Hassinen ja Veturimiesten liitto r.y:tä M. Hannola, T. Tanner ja M. Korpiahalla.

Neuvotteluosapuolet toteavat yhdessä, että yhdenmiehenajon laajentamisen edellytyksinä pidetään asiaa selvittäneen työryhmän raporttia (VR 9/85) ja ko. raportin perusteella yhteistoiminnassa tehtyjä jatkoselvityksiä. Näistä selvityksistä on laadittu Valtionrautateiden ja Veturimiesten liitto r.y:n välillä yhteinen muistio 16.9.1994.

Neuvotteluosapuolet ovat sopineet seuraavista järjestelyistä:

1 § Yhdenmiehenajoon siirtyminen linjaliikenteessä

Neuvottelijat ovat selvittäneet yhdenmiehenajon laajentamismahdollisuuksia eri liikennelajeissa ja todenneet laajentamisen olevan mahdollista kaikissa liikennelajeissa.

Yksinajossa toteutettavaksi liikenteeksi valitaan paikkakunnittain veturimiespoistumaa ja liikennetarvetta vastaava määrä junia siten, että vältetään resurssivajauksesta johtuva ylitöiden syntyminen kolmen vuoden kokeilun aikana. Keväällä, syksyllä ja vuoden vaihteessa suoritettavan tarvemäärittelyn tulee tapahtua yt-menettelyä ja valtakunnallisen ajojakotoiminnan määräyksiä noudattaen ja ajopisterajojen tasaisuutta painottaen.

2 § Henkilöstön käyttö

Luonnollisen poistuman mukaisella etenemisellä, veturimiestyötä siirtämällä ja yhteisesti sovitulla tehtäväjärjestelyillä turvataan veturimiestyötä sijoituspaikkakunnittain tasaisesti kaikille veturimiehille, huomioiden samalla ajojakoon määritellyt kriteerit ja näin vältetään veturimiesten siirrot, lomautukset ja irtisanomiset.

Tämä ratkaisu ei aiheuta muutoksia veturimiesten nykyisiin suorittamiin ratapiha-, huoltokuljettaja- ja tallipäivystystehtäviin, vaan ne säilyvät edelleen ns. veturimiestehtävinä, ellei erikseen yhteisesti toisin todeta.

Veturimiehiä ei myöskään sijoiteta yhdenmiehenajoon siirtymisen johdosta muihin kuin yhteisesti todettuihin tehtäviin. Uusien veturimiesten otto ja koulutus käynnistetään, kun yhteisesti todetaan, että on syntymässä pysyviä ylitöitä jollakin alueella. Uusien veturimiesten tarvemäärittely käynnistetään välittömästi. Koulutusohjelman uudistamiseksi asetetaan välittömästi työryhmä.

Palveluksessa olevien veturinlämmittäjien kouluttaminen kuljettajiksi aloitetaan välittömästi. Pääsykokeet läpäisseitä lämmittäjiä koulutetaan 75-100 henkilön vuosittaisella koulutusohjelmalla.

3 § Työaikamääräykset

Linjaliikenteen yksinajossa noudatetaan Valtionrautateilla voimassa olevan työaikasopimuksen ja sen soveltamisohjeiden lisäksi tai siitä poiketen seuraavia määräyksiä:

1) Ajoaika

Yhdenjaksoinen ajoaika voi olla enintään 3,5 tuntia. Kokonaisajoaika silloin, kun ajoaika on jaettu useampaan osaan ajoaikaelpymistauoilla erotettuna, voi olla enintään 5 tuntia.

Ajoaika lasketaan junien lähtö- ja tuloaikojen mukaan siten, että alle 12 minuutin pituiset pysähtymiset väliasemilla lasketaan mukaan ajoaikaan.

2) Elpymisaika

Ajoaikaelpymistauot sijoitetaan ajoaikaosien väliin ja niitä tulee olla vähintään 10 % ajetusta ajoajasta laskettuna.

Työvuorossa tulee olla vähintään 20 % työvuoron kokonaisajojasta laskettua kokonaiselpymisaikaa, josta ajoaikaelpymistauon ylittävä osa annetaan junien lopetus- ja valmistusaikojen väliseen aikaan (ns. kääntymisaika tai ns. lepoaika vieraalla paikkakunnalla) sijoitettuna.

Elpymisajaksi katsotaan vain sellainen vähintään 12 minuuttia kestävä tauko, johon ei sisälly työtehtäviä. Elpymisaikaa ei lasketa työajaksi silloin, kun se sijoittuu työvuoroon sisältyvään tai sen jälkeiseen vapaa-aikaan.

3) Yötyö

Työvuoro, johon sisältyy yövuoro (vähintään 3 tuntia kello 22.00 ja 06.00 välisenä aikana), saa olla enintään 10 tunnin (ilman yötyön aikahyvitystä) pituinen. Tällaista yksinajotyövuoroa ei saa olla peräkkäisinä öinä toisen yötyövuoron kanssa.

Yhdenjaksoisen ajoajan tavoite yötyössä tulee olla 2,5 tuntia.

Em. määräykset ovat voimassa kolmen vuoden pituisen koeajan, jonka jälkeen annetaan saatuihin kokemuksiin perustuvat yhteisesti sovittavat em. määräykset korvaavat linjaliikenteen yksinajon työaikamääräykset.

4 § Palkkausta koskevat järjestelyt

Linjaliikenteessä yksin ajavalle veturinkuljettajalle maksetaan palkkaus, kuten muuallakin yksinajossa, yhtä palkkausluokkaa korkeampana sekä veturirahat kaksinkertaisina siitä, mitä kaksin työskennellessä noudatetaan.

Aloitettaessa linjaliikenteen yhdenmiehenajon laajennus toteutetaan seuraavan kuukauden alusta veturinlämmittäjiä koskeva palkkausjärjestely, jonka mukaan kuljettajakurssin suorittaneelle kuljettajapätevälle veturinlämmittäjälle maksetaan palkkaus yhtä palkkausluokkaa korkeampana kuin muutoin maksettaisiin.

Yli 18 pistettä omaavana kuljettajapätevinä veturinlämmittäjänä toimiminen ryhdytään lukemaan hyväksi veturinkuljettajan ajoaikaa (määrävuosikorotusaikaa) laskettaessa 1.1.1995 lukien, kuitenkin siten, että takautuvasti ajoaikaa lasketaan 1.1.1993 alkaen.

Seuraavan järjestelyvararatkaisun yhteydessä muutetaan veturirahan laskentapohja nykyisestä R15 palkkausluokan tasosta R18 palkkausluokan tasoon. Muutos toteutetaan linjaliikenteen yksinajon aloittamisjakson alusta.

Nykyisen palkkausjärjestelmän uudistamisen yhteydessä käytetään heittomiesten palkkauksen tarkistamiseen 0,3 % palkkasummasta samalla kun tehtäväkohtainen palkkaus otetaan käyttöön. Toteutusajankohdan tavoite on 1.4.1995.

Veturimiesten määrän vähennyttä 500 henkilöllä sovitaan osapuolten kesken veturimiesten palkkauksen tarkistamisesta (0,95 % palkkasummasta), josta voidaan toteuttaa etenemiseen suhteutettu osa samanaikaisesti, kun uudet yhdenmiehenajon etenemisen mahdollistavat osapuolten sopimat työaikamääräykset otetaan käyttöön.

Veturimiesten määrävuosikorotusjärjestelmä uudistetaan palkkausjärjestelmän kehittämisen yhteydessä siten, että veturinkuljettajien määrä/kokemusvuodet muutetaan 1.4.1995 3 v ja 11 v ja 1.1.1996 3 v ja 8 v. Veturinlämmittäjien määrävuosikorotus siirretään henkilökohtaiseen palkkaukseen 1.12.1994.

Uusien otettavien veturimiesten palkkausjärjestelmä kehitetään vastaamaan asteittain lisääntyvää pätevyyttä, kokemusta ja tehtävien vaatavuutta.

5 § Neuvottelutuloksen hyväksyminen

Sopimus tulee voimaan molempien osapuolten hyväksyessä sen lokakuun 1994 aikana.

Valtionrautatiet
P J Kopperi

Veturimiesten liitto r.y.
Markku Hannola

Sopimuksesta soveltamiseen

Vaikka yksinajosopimus oli saanut jäsenkäsittelyssä lähes 2/3 osan enemmistön, riitti siinä silti sopimista ja soveltamista. Henkinen kynnyks siirtyä veturijunissa yksinajoon oli korkea. Tilannetta helpotti se, että kukin paikkakunta sai itse valita parhaiten yksinajoon soveltuvat junat, kun ne vain täyttivät yksinajon työaikaraamit ja että eteneminen tapahtui todellista tarvetta vastaavasti.

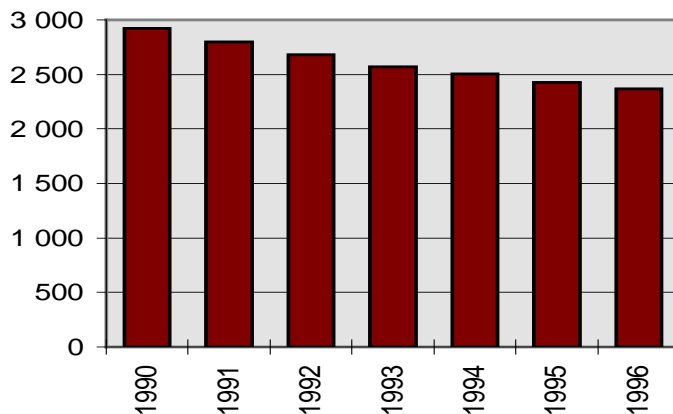
Vielä ennen marraskuun puolivälissä tapahtunutta aloitusta näyteltiin sopijaosapuolten välillä mielenkiintoinen näytelmä, joka koski veturin ja vaunun välin kytkemistä henkilöjunissa. Tavarajunissa tämä tehtävä oli sovittu yksinajavalle kuljettajalle. Neuvotteluvaiheessa liiton neuvottelijoiden ajatus oli kulkenut siihen suuntaan, että henkilöjunien välin kytkisi joko konduktööri tai vaunumies.

Tästä ajatuksesta oli seurauksena, että Rautatieläisten liiton neuvottelijat ilmestyivät hallintojohtajan neuvottelupöytään. Naapuriliiton lähtökohtana oli yksinajosopimuksen varjolla mitata ulos rahallista hyötyä, perusteena välin kytkeminen henkilöjunissa. Ne neuvottelut eivät edenneet, sillä myös Veturimiesten liitto vastusti yksinajosopimuksen ulkopuolisille maksamista.

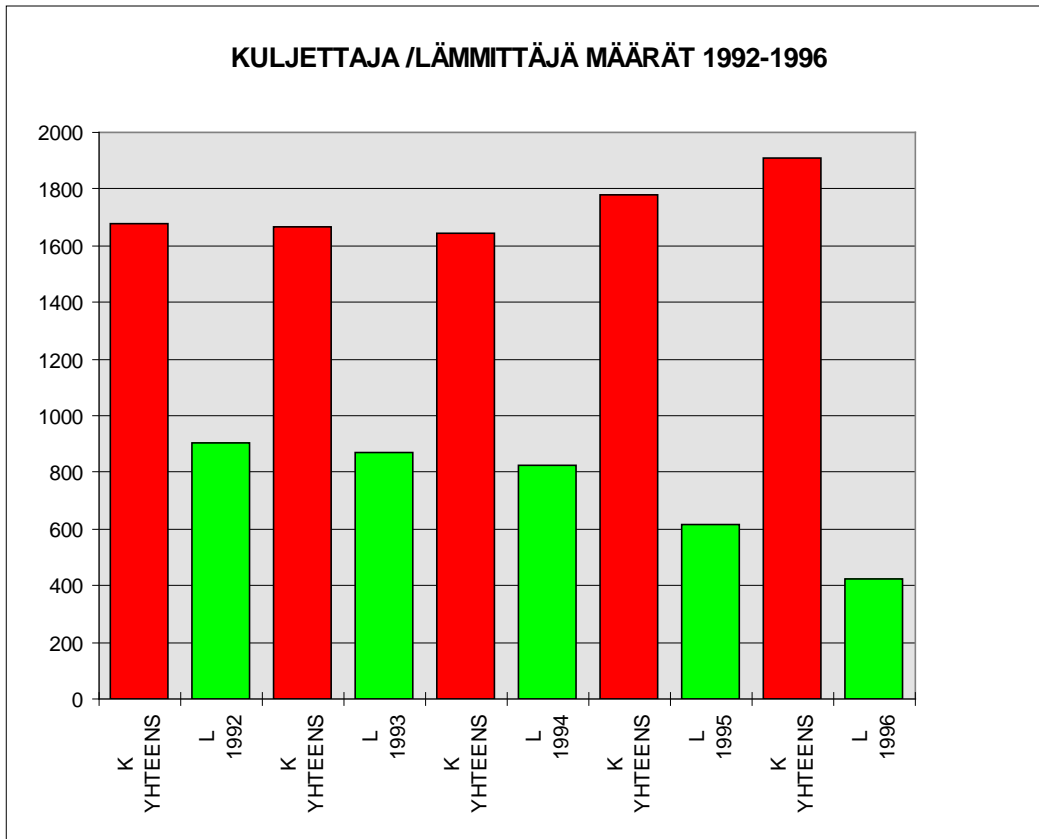
Tilanne ajautui siihen, että välin kytkeminen otettiin yksinajavan kuljettajan tehtäväksi. Ilmalan raiteistoa lukuunottamatta veturin ja vaunun välin kytkee yksinajava kuljettaja. Välin kytkeminen aiheutti myöhemmin vielä päänsärkyä, kun työnantaja lisäsi jakelu- ja keräilyliikennettä ja henkilöjunien vaihtotoita matkaveturilla.

Vaikeuksista huolimatta linjaliikenteen yksinajon laajennus lähti hyvin käyntiin. Lämmittäjien uralla eteneminen sai uutta vauhtia, kuten myös kurssin käymättömien lämmittäjien kouluttaminen kuljettajiksi. Vuoden 1998 kevääseen mennessä kaikki pääsykokeissa hyväksytyt lämmittäjät koulutettiin kuljettajiksi, kuten yksinajosopimuksessa oli sovittu.

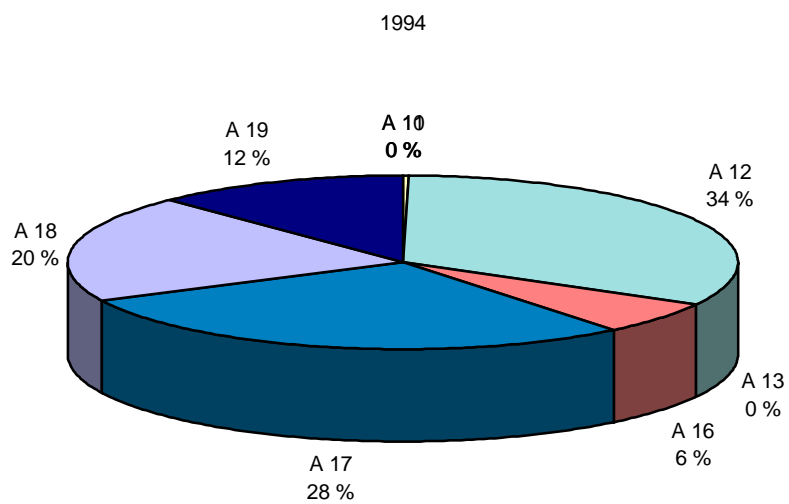
VML JÄSENMÄÄRÄN KEHITYS

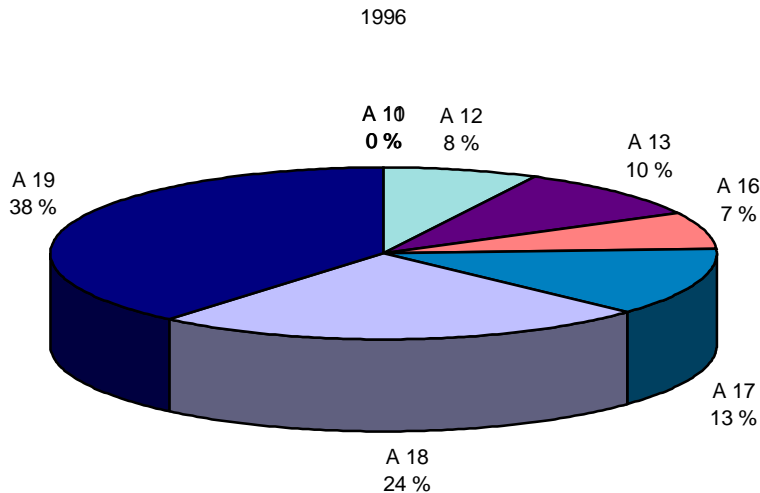


Veturimiesten liiton jäsenmäärä on ollut tasaisesti laskeva jo vuodesta 1975? lähtien. Tilanteeseen ovat vaikuttaneet monet tekijät, pääasiassa kuitenkin junapainojen ja nopeuksien nousu sähköistyksen ansiosta. Uusien kuljettajien koulutus aloitettaneen vuonna 2001 ja jäsenmäärä pysähtyneenä 2 300 paikalle.



Vaikka veturimiesten kokonaismäärä onkin vähentynyt, kääntyi kuljettajien määrän kehitys yksinajosopimuksen myötä kasvuun.





Yksinajosopimuksella oli merkittävä vaikutus veturimiesten palkkaluokkiin sijoittumisessa, veturimiesten alemmista palkkaluokista siirryttiin voimakkaasti ylöspäin.

Yksinajon työaikasopimuksen koeaika

Yksinajoneuvottelujen vaikeimpia asioita olivat yksinajon vaatimat uudet työaikamääräykset. Veturimiehillä ei ollut selkeää kuvaa siitä, millaisilla ajo- ja lepoajoilla pystyttäisiin varmentamaan yksiajavan kuljettajan työ- ja junaturvallisuus. Asia ratkaistiin koeaikasopimuksella ja koeajaksi määriteltiin kolme vuotta. Kokemus osoitti, että koeajan työaikamääräykset olivat kohtuullisesti oikeaan osuneita, koska kritiikkiä ei juurikaan esiintynyt.

Syksyllä 1997 koeaika päättyi ja sitä ennen oli sovittava mahdollisista muutoksista koeajan työaikamääräyksiin. VML valmistautui huolella neuvotteluihin ja osastokeskustelujen lisäksi kutsui liiton toimistoon maan eri puolilta kuljettajia, joilla oli linjaliikenteen yksinajosta kokemuksia jo vuodesta 1994. Maaliskuussa 1997 pidetyssä keskustelutilaisuudessa vahvistui oletamus, että koeajan työaikasopimus oli osunut lähelle oikeaa. Eniten kuljettajat halusivat muuttaa iltayöstä tehtävän niin sanotun helpon yötyön määräyksiä.

Liitto teki myös jäsenistölle suunnatun mielipidekyselyn, jolla haettiin lisätietoa työaikasopimuksen sisältöön. Keskustelutilaisuuden sekä mielipidetiedustelun selkeä tulos oli, että työaikasopimuksen tulee suojata veturimiestä yksintyöskentelyn rasittavuudelta sekä turvata veturimiestä niin, että hän jaksaa eläkeikään psyykkistä ja fyysistä terveyttään menettämättä.

Veturimiesten mielipiteissä oli jo lyhyen yksinajokokemuksen jälkeen tapahtunut asennemuutos. Aiemmin työaikasopimuksen raamit olisi ehkä mitattu rahassa.

Tähän päivitys 98 alussa.

8. SOPIMUSTOIMINNAN MURROS

Kansantalouden romahtamiseen vedoten Ahon hallitus yritti elokuussa 1991 saada aikaan laaja-alaista yhteiskuntasopimusta, jolla olisi alennettu työvoimakustannuksia. Tämä yritys kaatui hallituksen liian nopeaan aikatauluun ja siihen että järjestöt epäilivät hallituksen todellisia aikeita.

Syksyn sitkeiden neuvottelujen jälkeen SAK:n valtuusto hyväksyi tulopoliittisen neuvottelutuloksen 29.11.1991. Vastaavasti valtion VES -neuvotteluissa saavutettiin tulos, joka noudatteli yleistä TUPO -ratkaisua. Uutena asiana sopimukseen kirjattiin palkansaajien työeläkemaksuksi 3 prosenttia vuodesta 1993 alkaen. Veturimiesten ansiot nousivat keskimäärin kahdella sadalla markalla.

Vuoden 1992 syksyn neuvottelut tulopoliittisesta ratkaisusta kärjistyivät palkansaajajärjestöjen yhteiseen yleislakkoukseen. Yleislakko peruuntui SAK:n ja muiden keskusjärjestöjen hyväksyttyä 25.11.1992 Ahon hallituksen ja työmarkkinajärjestöjen välillä syntyneen neuvottelutuloksen valtiiovallan toimenpiteistä ja tulopoliittisen sopimuksen tarkistamisesta vuoden 1993 osalta. Nollaratkaisusta johtuen ei myöskään veturimiesten palkkauksessa tapahtunut vuonna 1992 muutoksia.

Sopimus ja neuvottelutoiminta 1993

Veturimiehiä koskeva virkaehtosopimustoiminta sai uusia käännteitä vuoden 1993 alkupuolella valtion liikelaitosten perustettua oman työnantajajhdistyksensä, Liikelaitosten Työnantajyhdistys LTY:n. Tähän työnantajyhdistykseen

kuuluvat liikelaitoksista VR, Posti, Valtion tietokonekeskus, Autorekisterikeskus ja Valtion tietokonekeskus. Näitä liikelaitoksia koskeva virkaehtosopimusosoikeus annettiin lain muutoksella LTY:lle.

Tämä työnantajapuolen uudelleen järjestäytyminen merkitsi muutosta tietysti myös työntekijäjärjestöille. Keskitetyn virkaehtosopimusjärjestelmän sijaan keskusjärjestötasolle piti rakentaa kaksijakoinen sopimusjärjestelmä. Keskusjärjestö VTY:n vastapelurina budjettivaltion sopimustoiminnassa oli Valtion Työmarkkinalaitos ja liikelaitoksien osalta Liikelaitosten Työnantajajhdistys. Tämän johdosta käynnistettiin neuvottelut LTY:n kanssa neuvottelumenettelysopimuksen sisällöstä ja neuvottelumenettelystä.

Kun virkaehtosopimuslain henki kääntyi enemmän laitos- ja virastokohtaiseen suuntaan, syntyi neuvottelumenettelystä vaikea kysymys keskusjärjestölle kuin myös Veturimiesten liitolle. Pitkällisten neuvottelujen jälkeen saavutettiin VTY:n ja LTY:n välillä neuvottelumenettelysopimus 31. toukokuuta 1993. Sopimuksessa määriteltiin päälinjat sopimustoiminnalle ja sopijaosapuolet. Veturimiesten liiton kannalta sopijaosapuolten määrittely ontui, sillä VML:n edustajalle ei tässä vaiheessa paikkaa VTY:n neuvottelijoiden joukossa löytynyt. Itse neuvottelumenettelysopimuskin jäi epämääräiseksi ja vaillinaiseksi.

Sopimuksessa ei pystytty määrittelemään, miten neuvoteltavat asiat jaetaan VTY:n ja LTY:n ja toisaalta liitto- ja laitostason kesken. Tämä epämääräisyys johti myöhemmin koko VTY:n toimivaltuuksien selvittämiseen ja edelleen VTY:n roolin alasajoon. Neuvottelutaso-ongelmaa selvittämään VTY asetti sopimustoiminnan taustaryhmän kesällä 1993, sen tehtävänä oli syyskuun 1993 loppuun mennessä selvittää sopimusasioiden jako keskusjärjestö- ja liittotason välillä. Tämän taustaryhmän puheenjohtajuus annettiin Veturimiesten liitolle, jolla toimenpiteellä VTY:n johto arvioi hyvittävänsä VML:n pudottamisen keskusjärjestöneuvottelijoiden joukosta. Veturimiesten liitto ei kuitenkaan tyytynyt tähän hyvitykseen. Taustaryhmä aloitti työnsä kesäkuussa 1993 seuraavalla kokoonpanolla:

Markku Hannola puheenjohtaja Veturimiesten liitto, Heikki Sipiläinen sihteeri (VTY), Pentti Kesseli Rautatieläisten liitto, Juhani Heino Postiliitto, Jukka Kannisto

Taustaryhmä kokoontui tiiviisti koko syyskesän 1993, mutta joutui toteamaan mahdottomaksi määritellä sopimustoiminnan osa-alueiden jakamisen kahdelle eri tasolle. Erityisesti Postiliitto, Rautatieläisten liitto ja Veturimiesten liitto vetivät sopimustoiminnan linjaa selkeästi laitos- ja liittotasolle. Keskusjärjestön edustajat pitivät tiukimmin kiinni keskitetystä neuvottelujärjestelmästä. Juupas eipäs -keskustelua käytiin työryhmässä kyllästymiseen asti aina vuoden 1994 puolelle.

Käytyään useampia neuvotteluita myös työnantajakeskusjärjestö LTY:n kanssa VTY joutui toteamaan mahdottomaksi määritellä yksityiskohtaisesti sopimustoiminnan osa-alueiden jakamisen keskustason ja laitos- ja liittotason välillä. Syksyn 1993 sopimusneuvotteluihin mentiin epämääräisessä tilanteessa odottaen että neuvottelut käytännössä osoittaisivat miten sopimustoiminta jakautuu. Tilanne koettiin Veturimiesten liitossa ongelmallisena, koska liitolla ei ollut edustajaa neuvottelupöydässä. Vaarana oli, että muut sopsivat veturimiesten sopimusehdoista.

Kuljetusalan liitot avuksi

Veturimiesten liitossa ei jääty sormi suussa seuraamaan mitä syksyn 1993 neuvotteluista seuraisi, vaan puheenjohtaja Hannola ja pääsihteeri Tanner käynnistivät yhteistyötunnustelut muiden kuljetusalan liittojen kanssa Veturimiesten liiton neuvotteluoikeuksien takaamiseksi.

Saunaseuran nimen saaneissa neuvotteluissa oli kuljetusalan liitoista mukana Auto- ja kuljetusalan liitto AKT, Suomen Merimies Unioni SMU, Ilmailualan Unioni IAU ja Veturimiesten liitto.

Perimmäinen syy kuljetusalan liittojen kulissien takaisin neuvotteluihin ei tietenkään ollut pelkästään Veturimiesten liiton sopimusosoikeuskysymys, vaan ennen muuta syksyn sopimusneuvotteluihin kohdistuvat paineet. Työnantajapuoli oli nimittäin ilmaissut selkeästi pyrkimyksensä heikentää sopimusehtoja kuljetusaloilla. Vapaan kilpailun tulo ja siitä työntekijäjärjestöille aiheutuvien uhkien torjuminen oli myös keskeinen kysymys näissä neljän liiton neuvotteluissa. Veturimiesten liiton yksittäiset sopimusosoikeusongelmat eivät siis olleet pelkästään neuvottelujen liikkeelle paneva voimana, ne vaan ajoittuivat sopivasti yhteen näiden muiden kuljetusalaan kohdistuvien paineiden kanssa.

”Saunaseura” pyrki laajentamaan myös kuljetusalan liittojen yhteistoimintaa (oikea nimi?) KAF:n liittojen piiriin. Syksyllä 1993 solmittuun kuljetusalan liittojen yhteistyösopimukseen tulikin mukaan useita KAF:n jäsenliittoja. Rautatieläisten liitto jättäytyi kuitenkin yhteistyön ulkopuolella. RL:n menettely ihmetytti Veturimiesten liiton hallitusta, kuin myös muita yhteistyösopimuksen allekirjoittaneita liittoja. Muutamien yhteistyösopimuksen allekirjoittaneiden liittojen yhteistyö jäi pinnalliseksi, josta syystä neljä liittoa (AKT, SMU, IAU, VML) jatkoivat kokoontumisia, tähtäimenä yhteistoiminnan syventäminen. Syksyn 1993 sopimustoiminnan kannalta liittojen yhteistyöllä oli ratkaiseva merkitys Veturimiesten liitonkin sopimuksen sisältöön.

Syksyn 1993 kaksivuotinen virkaehtosopimus

Uusi ja uljas Liikelaitosten Työnantajajhdistys käynnisti historiansa ensimmäiset virkaehtosopimusneuvottelut reippaalla työnantajaotteella. Heti ensimmäisessä neuvottelussa LTY löi neuvottelupöytänsä, jossa joidenkin tahojen päinvastaisista tavoitteista huolimatta istui myös VML:n puheenjohtaja, tavoitteensa uudistaa koko virkaehtosopimus. Heidän kielellään uudistaminen tarkoitti yksityistä sektoria parempien virkaehtojen purkamista.

Työntajajyhdistyksen vaatimuslista oli Veturimiesten liiton kannalta karmea. Lista piti sisällään vaatimuksen yötyön aikahyvityksen poistamisesta, vuosilomaoikeuksien leikkauksesta, sairauslomaetuisuuksien karsimisesta ja haittatyökorvauksien leikkauksesta, jossa rajoitettaisiin mm. sunnuntaityö koskemaan vain sunnuntaipäivää 00.-24. Palkkaratkaisuksi työntajajyhdistys esitti palkkojen alentamista tai vähintään nollatasoon tyytymistä.

Kun työntajapuoli esitti myös muille kuljetussektorin liitoille vastaavanlaisia vaatimuksia, sopivat yhteistyössä mukana olevat kuljetusalan liitot, että on aika kokoontua päättämään sopimustavoitteista. Keskeiset kuljetusalan liitot sopivat, että kunkin liiton itsenäisten sopimusoikeuksien lisäksi kuljetusalalla ei suostuta sopimustekstien heikentämiseen eikä palkkojen alentamiseen. Tätä sopimustavoitetta yhteistyöhön sitoutuneet kuljetusalan liitot, mukaan lukien Veturimiesten liitto, päättivät puolustaa tarvittaessa yhteisin voimatoimin.

Tehty yhteistyösopimus antoi vankan selkänöjan Veturimiesten liiton puheenjohtajalle Liikelaitosten Työntajajyhdistyksen käynnistämiin sopimusneuvotteluihin.

Osapuolten neuvottelutavoitteet olivat käsittämättömän kaukana toisistaan. Nähtävissä oli työntajan taktinen halu murtaa aiemmat sopimukset uuden työntajajyhdistyksen avulla. Tämä ilmeni yhdistyksen toimitusjohtajan hermostuneisuutena ja suuttumuksena, kun sopimus ei lainkaan lähtenyt muovautumaan työntajien tavoitteiden suuntaan.

Veturimiesten liiton ja muiden neuvottelupöydässä istuneiden järjestöjen edustajat pitivät tiukasti kiinni vaatimuksesta säilyttää entiset sopimustekstit ja sisällyttää ne uusiin sopimusehtoihin. Työntajajyhdistys joutui tältä osin antamaan lopulta periksi ja sopimustekstit kirjoitettiin pääsääntöisesti 31.10.1993 päättyneen virkaehtosopimuksen mukaisesti. Tämä ratkaisu heijastui sitten palkankorotustasoon, jossa ei työntajien mielestä ollut mitään mahdollisuutta liikkua nollatason yläpuolelle. Alkoi piirileikki prosenteilla ja se tuotti lopulta ehkä virkaehtosopimushistorian monimutkaisimman palkkaratkaisun, jota muun muassa Veturimiesten liiton ja VR-työntajan välillä selviteltiin lähes koko sopimuskauden ajan. Palkankorotuksissa saatiin kuitenkin murrettua työntajien ajama nollalinja, joskin todella matalin prosentein.

Keskustason sopimus oli jo sinällään riittävän monimutkainen aiheuttamaan harmaita hiuksia VML:n neuvottelijoille talokohtaisissa sopimus- ja soveltamisneuvotteluissa, mutta monimutkaisuus vain lisääntyi LTY:n ja VTY:n allekirjoitettaessa marraskuussa 1993 pöytäkirjan jäsenyritysten palveluksessa olevan henkilöstön palvelussuhteen ehtojen tarkistamisesta. Tämän pöytäkirjan mukaan virkamies voitiin sijoittaa uuteen henkilökohtaiseen palkkaustaulukkoon, jolloin hän sai lukea hyväksi sellaisen ikälisän, johon hänellä olisi oikeus vuoden sisällä!

Näistä asetelmista VML lähti vuoden 1993 loppusyksystä talokohtaisiin neuvotteluihin, jotka kestivät koko sopimuskauden ajan milloin mistäkin aihekokonaisuudesta. Toki on muistettava, että linjaliikenteen yksinajosopimusneuvottelut vuoden 1994 syksyllä osuivat yksiin toisen sopimusvuoden tarkistusneuvotteluiden kanssa.

VR:n kanssa käytäviin neuvotteluihin VML otti selvän linjan: ikälisistä ei luovuta, järjestelyvaraprosentti pyritään hinnanomaan yläkanttiin ja tekstiheikennyksiä ei hyväksytä. Ja linja piti, ikälisjärjestelmää ei purettu, se säilyi osana veturimiesten palkkausjärjestelmää, järjestelyvarasopimus ylitti hivenen yleissopimuksen ja sopimustekstit säilytettiin ennallaan.

Sopimus oli merkityksellinen monessa suhteessa, vaikka anti palkankorotuksena oli vaatimaton. Omalla sopimuksellaan Veturimiesten liitto osoitti kulkevansa sopimustoiminnassa omia polkujaan. Muiden rautatieliittojen sopima järjestelyvara jäi alemmalle tasolle ja ikälisät jäädytettiin vuoden odotusarvolla. Syksyllä 1994 voitiin todeta, että VML pystyi turvaamaan jäsenistölleen täydet ikälisät sekä määrävuosikertymien säilymisen. Sopimuksessa ei myöskään sitouduttu suinpäin tapahtuvaan palkkausjärjestelmän uudistukseen, vaan asiaa sovittiin selvitettäväksi. Jäsenistö hyväksyi sopimuksen perusteella, että sen avulla pystyttiin torjumaan sopimustekstien heikennykset ja palkkauksen odotusarvoihin kohdistuvat leikkaukset.

Syksyllä 1994 kävi ilmeiseksi, että linjaliikenteen yksinajoratkaisu on välttämättömyys veturimiesten aseman ja työpaikkojen turvaamiseksi. Nähtävissä oli myös VR:n yhtiöittämisen mahdollisuus järjestöjen vastaan taistelusta huolimatta.

Yksinajon laajennuksesta käytävät neuvottelut etenivätkin merkittävästi. Sen sijaan kaksivuotisen virkaehtosopimuksen toisen vuoden tarkistusneuvottelut takkusivat niin ansiokehitystarkastelun, joka yksissä tuumin päätettiin siirtää vuoden 1995 puolella neuvoteltavaksi, kuin toisen sopimusvuoden yleiskorotuksenkin osalta. Työntaja kytki sopimuskorotuksen suuruuden tiukasti palkkausjärjestelmän uudistuksen laajuuteen ja tasoon.

Työntajan esittämä palkkausjärjestelmän uudistus ei tyydyttäneet Veturimiesten liiton hallitusta erityisesti siitä syystä, että se olisi leikannut palkkauksen odotusarvoja, lähinnä ikälisiä ja määrävuosikorotuksia.

VML:n hallitus päätyi johtopäätökseen, jonka mukaan yleiskorotusprosenttia ei lähdetä ostamaan epämääräisellä palkkausjärjestelmän uudistuksella ja että sopimuskorotukset kytketään yhteen mahdollisen linjaliikenteen yksinajoratkaisun rationalisointihödyn kanssa. Tämä malli kelpasi myös työntajalle, sillä työntaja halusi ratkaisua johon olisi ollut piilotettavissa yksinajosopimuksesta veturimiehille tulevat palkkaukselliset korotukset siten, että niillä ei olisi heijastusvaikutuksia muiden rautatieläisjärjestöjen sopimuksiin.

Syyskuun 16. päivänä 1994 linjaliikenteen yksinajosta saavutettu neuvottelutulos on liiton sopimustoiminnan kannalta merkityksellinen. Yksinajosopimusneuvottelut, mukaanlukien sopimuskorotusneuvottelut, VML kävi itsenäisesti suoraan VR-työntajan kanssa. Mukana ei missään vaiheessa ollut sen enempää työntekijä- kuin työntajapuolen kes-

kusjärjestöjä, kuten aiemmin. Veturimiesten liiton pitkäaikainen tavoite itsenäisestä sopimus- ja neuvottelu-oikeudesta toteutui.

Syksyn 1994 sopimus turvasi ansiokohityksen

Liitto- ja valtuustokokouksien asettama keskeinen tavoite linjaliikenteen yksinajosopimukselle oli, että kaikkien veturimiesten työpaikat turvataan. Sopimus myös toteutti tämän tavoitteen. Lisäksi aikaansaatiin palkkauksellisia parannuksia ja ansiokohityksessä tapahtui käänne positiiviseen suuntaan.

Marraskuun alusta voimaan tulevaksi sovittiin 1,2 % yleiskorotus, toisen sopimusvuoden kaikille kohdistuvana korotuksena eli ulospäin näytettävänä rahallisena antina. Tätä merkittävämpänä ansiokohityksen turvaajana toteutettiin VR:n yleisestä linjasta poiketen ikälisä- ja määrävuosikorotusratkaisut, joilla kaikki veturimiehet siirrettiin kuudennen ikälisän mukaisiin palkkaryhmiin. Määrävuosikorotusjärjestelmä säilytettiin ja sitä parannettiin niin, että kaikki lämmittäjät siirrettiin ylimpään määrävuosikorotusluokkaan ja kuljettajien määrävuosikorotuksien ansaintaa nopeutettiin. Aiemmat määrävuodet 5 ja 14 vuotta alennettiin asteittain vuoden 1996 alusta 3 ja 8 ansaintavuoteen.

Sopimusratkaisussa, jossa mukana oli myös yksinajoratkaisun rationalisointihyöty, VML toteutti omaa palkkapolitiittista linjaansa ja kohdisti korotukseen käytettävästä potista merkittävän osuuden kilometrirahoihin, joita ratkaisu korotti 15 prosentilla. Kilometrirahoihin kohdistetulle korotukselle oli hallituksen asettamissa neuvottelutavoitteissa moniakin perusteita. Kilometrirahat ovat ainoastaan veturimiesten palkkaukseen kuuluva lisä, joten siihen kohdistetut korotukset eivät heijastelisi VR:n muuhun sopimuskenttään. Kilometrirahojen katsottiin muodostavan myös jatkossa sellaisen tuottavuuspalkkiotekijän, joka säilyy jäljelle jäävien jaettavaksi, vaikka yksinajoratkaisu vähentääkin veturimiesten määrää, edellyttäen, että VR suoritteet eivät laske.

Hallituksen tekemä linjaratkaisu osoittautui jo vuosien 1995 - 1996 aikana kohdalleen osuneeksi. Ansiotasotilastot osoittivat veturimiesten palkkasumman kasvaneen poistumasta huolimatta. Asialla oli suuri merkitys myös liiton taloudelle, kun jäsenmaksutulot kasvoivat. Tilanne muuttui oleellisesti siitä, mitä vielä vuoden 1993 liittokokouksessa oli arvioitu.



Veturimiesten keskipalkan kehitys vuosina 1990 - 1996, keskipalkan muodostaa kuljettajien ja lämmittäjien yhteinen keskipalkka.

Vastahakoisesti tupoon

Vuonna 1995 uusi ”sateenkaarihallitus” ja keskusjärjestöt rakentelivat laaja-alaista tulopoliittista sopimusta. Rajusti heikentynyt valtion talous ja jättityöttömyys olivat keskeisiä perusteita Tupoo-hankkeelle.

Veturimiesten liitto suhtautui kriittisesti keskusjärjestöjen voimakkaasti ajamaan Tupoon. Veturimiesten liitto ei ollut arvostelussaan yksin, mukana olivat yhteistyötä tehneet kuljetusalan liitot AKT, IAU ja S-MU, myös Postiliitto oli samoilla linjoilla. Yhteistyössä pyrittiin vaikuttamaan keskusjärjestö SAK:n hallituksen linjaan, eli estämään kaikille yhteismitallisen kokonaisratkaisun syntyä.

Värikkäiden neuvottelujen jälkeen edessä oli tosiasia, että maahan syntyy laaja-alainen tulopoliittinen kokonaisratkaisu, joka tulisi olemaan tiukkaraaminen ja jolta edellyttäisiin laajaa sitovuutta. Kuljetusliittojen yritykset saada liikkumattomia palkkaratkaisuun alakohtaisen ansiokohityksen turvaamiseksi kilpistyivät loppumetreillä. Sopimusta kannattaneiden vaatimus, että kaikkien on tyytyminen yhteismitalliseen työllisyys- ja tulopoliittiseen sopimukseen, voitti. Maassa vallinnut jättityöttömyys, työttömyysturvaan kohdistuneet paineet ja valtava ulkomaan velka olivat perusteita, joilla vastaan hangoitelleet painostettiin keskusjärjestön linjan taakse.

Tupoon kriittisesti suhtautuneet liitot arvostelivat erityisesti sopimukseen sisältyviä työttömyysturvan leikkauksia, joita aiemmin oli vastustettu jopa yleislakkouhkauksin, mutta jotka nyt jouduttiin kiltisti nielemään. Kuljetusliitot toivat esille huolensa myös heikosta reaaliensioiden kehityksestä ja epäilynsä sopimuksen vaikutuksesta työttömyyden alenemiseen tai jopa puolittumiseen, kuten sopimuksen tavoitteeksi oli asetettu. Kaikesta huolimatta tulo-, talous- ja työllisyyspoliittinen sopimus allekirjoitettiin ja edessä olivat alakohtaiset työehtosopimusneuvottelut, joille annettiin aikaa kaksi viikkoa.

Veturimiesten liiton neuvottelut etenivät nihkeästi, sillä liitto yritti hankkia liikkumatilaa palkankorotuksen tasossa, kun taas työnantaja pitäytyi tiukasti keskustason sopimusraamin rajoissa. Työnantajan mielestä pääsopimuksen yli ulottuvat korotukset tuli maksaa sopimustekstejä heikentämällä. Liittokohtaisille sopimusneuvotteluille asetetun takarajan jo ylitettyä Veturimiesten liiton neuvottelijat ja hallitus joutuivat toteamaan, että tupo-sopimuksen ylittäviä palkankorotuksia oli tällä kertaa mahdoton saada.

Yrittämisen puutteesta ei VML:n neuvottelijoita voida syyttää, sillä jopa keskusjärjestön johto esitti neuvotteluaputarjoituksen takarajan ylityttyä. Vaikka loppuvääntö ei tuonutkaan palkankorotusten osalta mitään ylimääräistä, saatiin muiden pitkään avoinna olleiden, nyt neuvottelupöytään nostettujen, asioiden osalta selkeitä sopimuksia. Esimerkiksi ulkopuolisista vähäpätöiseltä tuntuva, mutta veturimiehille erittäin tärkeä juomavesihuolto tuli sopimuksessa ratkaistua. Tärkein sopimus tässä loppuväännössä syntyi niiden veturimiesten hyväksi, jotka sairauden vuoksi eivät pysty jatkamaan varsinaisessa veturimiestyössä. Tehdyn sopimuksen mukaan työnantajan on järjestettävä työtä siinäkin tapauksessa, että veturimies tulee terveydentilavaatimuksien johdosta kykenemättömäksi varsinaiseen veturimiestyöhön. Sopimuksella estettiin veturimiesten liiton jäsenten irtisanominen tai jonkun muun työsopimuksen piiriin siirtäminen sairaus-, vika- tai vammatapauksissa.

Veturimiesten liiton hallitus hyväksyi valtuuston antamin valtuutuksin Veturimiesten liiton työehtosopimuksen ajalle 1.11.1995 - 31.1.1998. Ensimmäinen Veturimiesten liiton työehtosopimus näki päivänvalon, tosin keskusjärjestösopimuksen ahtaita raameja seuraillen.

9. 2000 - LUVUN NÄKYMÄT

LIITTEET

VML:n puheenjohtajia

Veturimiesten liiton 100-vuotisen toiminnan aikana järjestöllä on ollut 15 puheenjohtajaa. Viimeisimmän neljännessä vuosisadan jaksolta löytyy neljä nimeä: Pekka Oivio 1965-1974, Lasse Syrjänen 1974-1985, Heikki Nurmi 1985-1993 sekä Markku Hannola vuodesta 1993 eteenpäin.

Yhteisinä piirteinä VML:n puheenjohtajiksi valituilla on ollut veturimiesammattin hyvä osaaminen niin teoriaopinnoissa kuin käytännössäkin. Ammattiyhdistystoiminnan arki ja luottamustehtävät osatotasolla ovat olleet jokaiselle tuttua ja jo ennen valintaa on hoidossa ollut vaativia liittotason tehtäviä. Jokaisen puheenjohtajakautteen on sisällyntynyt liiton edustuksia liiton yhteistoimintajärjestöissä, osallistumisia työryhmiin, neuvotteluelimiin tms., joita on perustettu eri tarkoituksia varten, eniten työnantajan kanssa.

Pekka Oivio

Puheenjohtaja Gösta Widingin kuoltua vuonna 1965 valittiin hänen seuraajakseen huhtikuussa 1965 Pekka Oivio. Hänestä tuli järjestyksessä kahdestoista puheenjohtaja.

Pekka Oivio syntyi Pälkäneellä 24.11.1918 maanviljelijä-opettaja perheen vanhimmaksi pojaksi. Keskkoulun jälkeen hän hakeutui vuonna 1936 veturimiesoppiin Helsinkiin. Hän sai lämmittäjän nimityksen vuonna 1943, suoritti kuljettajatutkinnon vuonna 1946 ja nimitys kuljettajaksi tuli vuonna 1954.

Oivion veturimiestehtävät keskeytyivät ajoittain 1940-1944 rintamakomennusten vuoksi. Hän toimi mm. jalkaväki- ja konekiväärijoukkueenjohtajana sekä Kannaksella että Ilomantsin suunnalla.

Pekka Oivio toimi Helsingin osaston sihteerinä vuosina 1950-56 ja tammikuussa vuonna 1957 hänet kutsuttiin hoitamaan Veturimiesten liittoon toimitsijan tehtäviä. Veturimiesten liiton puheenjohtajana hän aloitti vuonna 1965 huhtikuussa. Puheenjohtajan tehtäviä alkoi kertyä lisää vuonna 1969, jolloin hänet valittiin VTY:n johtoon. SAK:n valtuuston puheenjohtajuus tuli vuonna 1971 ja SAK:n kolmantena puheenjohtajana hän oli 1972-1974. Ay-hierarkian huipulle Oivio nousi vuonna 1974 tultuaan valituksi SAK:n ensimmäiseksi puheenjohtajaksi. Tällöin hän jätti VML:n päätoimisen puheenjohtajuuden. Eläkepäivien viettoon Pekka Oivio jäi SAK:sta vuonna 1981.

Pekka Oivio sai vuoden 1993 liittokokouksessa VML:n kunniapuheenjohtajan arvon.

Pekka Oiviota arvostettiin ay-tehtävissä yli ammattiliittorajojen ja myös vastapuolella. Neuvottelutilanteissa hän oli asioihin paneutuva ja isoihin asioihin keskittyvä. Hän luotti alaisiinsa; tasapainoisuus ja kiireettömyys olivat hänen tavaramerkkejään. Veturimieskauden mieskuoroharrastus johti hänellä jopa mestaruuteen osallisena VR:n mieskuorujen kvartettikisoissa. Vapaa-aikoihin on aina mieluisan lukemisen ohella tullut ennen muuta kalastus.

Lasse Syrjänen

Lasse Syrjäsen puheenjohtajuus alkoi vuonna 1974 marraskuusta ja päättyi kesäkuussa vuonna 1985.

Lasse Syrjänen syntyi Hauholla 16.11.1926 ja hän kuoli 19.9.1991. Lasse Syrjäsen VR:n kausi käynnistyi Helsingin veturimiesoppilaskoulussa vuonna 1943. Veturinkuljettajatutkinnon hän suoritti vuonna 1955, kuljettajan nimitys tuli vuonna 1962.

Hänen ammattiyhdistystoimintansa osastovaiheet sijoittuivat Riihimäelle, jossa hän hoiti mm. puheenjohtajuutta puolenkymmentä vuotta. Veturimiesten liiton hallintoelimien työhön hän tuli vuonna 1966, jolloin hänet valittiin liiton hallitukseen ja nimettiin myös heti työvaliokuntaan. Näistä asemista hänestä tuli ensimmäinen vaaleilla valittu veturimiesten valtakunnallinen pääluottamusmies 1.6.1972 lukien.

Lasse Syrjänen saavutti pääluottamusmies- ja puheenjohtajakautenaan laajaa arvostusta. Häneen luotettiin, tarkka ja täsmällinen ote näkyi niin työ- kuin vapaa-ajankin piirissä.

Heikki Nurmi

Valtakunnallisen pääluottamusmiehen posti tuli tutuksi neljän ja puolen vuoden aikana Heikki Nurmelle ennen puheenjohtajaksi valintaa vuonna 1985.

Heikki Nurmi on syntynyt Riihimäellä 12.8.1937. Ammattikoulun jälkeen hän aloitti veturimiesoppilaana Hyvinkäällä vuonna 1954. Sijoitusvarikoiksi tulivat Tampere 1958, Rauma 1959-1963, Imatra 1963-1967, viimeisimmäksi paikaksi vakiintui Helsinki. Kuljettajakurssin hän läpäisi vuonna 1965 kunniamaininnoin, ajotehtäviin hän pääsi vuonna 1971 ja kuljettajanimityksen hän sai vuonna 1974.

Heikki Nurmi sai alkutuntumaa ay-tehtäviin jo Raumalla rahastonhoitajana. Imatralla sihteerinä. Helsingissä toimikuntavuodet alkoivat vuonna 1972. Veturimiesten pääluottamusmiehenä hän aloitti vuoden 1980 alussa.

Heikki Nurmen yhteiskunnalliseen toimintaan sisältyy Vantaan kaupungin lautakuntajäsennyksiä vuosina 1972-1980 ja uudestaan eläkevuosien koitettua.

Heikki Nurmi opittiin tuntemaan asioihin perinpohjin perehtyvänä, maltillisena neuvottelijana ja tehtävät tunnollisesti hoitavana ja myös sosiaalisen näkökulman huomioivana henkilönä.

Markku Hannola

Järjestön täyttäessä 100 vuotta sillä on vetäjänään 15. puheenjohtaja. Kouvolalainen Markku Hannola valittiin tehtävään 59. liittokokouksessa, mikä pidettiin Lahdessa toukokuussa vuonna 1993.

Markku Hannola on syntynyt Sippolassa 9. Syyskuuta vuonna 1946. ...

Hannola toi liiton toimintaan ripauksen vanhan ajan räväkkyyttä, linjaliikenteen yksinajoratkaisu, eroaminen VTY:stä ja liittyminen suoraan SAK:n jäseneksi sekä taloudellisesti varsin merkittävä työttömyyskassamuutos tapahtuivat parissa vuodessa heti puheenjohtajaksi valitsemisen jälkeen. Ne olivat liiton kannalta suuria ja merkittäviä ratkaisuja, jotka vaativat myös liiton hallitukselta todellista paneutumista.

VML:n osastojen- ja jäsenten lukumäärä vuosina 1975-1996.

Vuosi	Osastoja	Työssä	Eläkkeellä	Yhteensä
1975	31	3 393	1 843	5 236
1976		3 558	1 935	5 493
1977		3 519	2 016	5 535
1978		3 603	2 047	5 650
1979		3 460	2 112	5 572
1980		3 735	2 193	5 928
1981	29	3 743	2 256	5 999
1982x	29	3 698	2 368	6 066
1983	29	3 612	2 406	6 018
1984	29	3 482	2 424	5 906
1985	29	3 387	2 412	5 799
1986	29	3 304	2 391	5 695
1987	29	3 197	2 405	5 602
1988	29	3 093	2 387	5 480
1989	29	2 984	2 407	5 391
1990xx	28	2 857	2 413	5 270
1991	28	2 738	2 436	5 174

1992xxx	27	2 623	2 460	5 083
1993	27	2 546	2 433	4 979
1994	27	2 473	943	3 416
1995	27	2 403	846	3 249
1996	27	2 342	829	3 171

x) Vuosi 1982 on viimeinen vuosi, jolloin uusia veturimiehiä otettiin koulutukseen.

xx) Vuonna 1990 lakkautettiin Vaasan osasto.

xxx) Vuonna 1992 lakkautettiin Toijalan osasto.

Jäsenmääriin vaikuttaneet VR:n kehittämistoimenpiteet joilla on ollut vaikutusta veturimiesten lukumääriin:

-vuonna 1981- junien suurimpien nopeuksien nosto (120) 140 km/h ja junapainojen ylärajan nosto 2700 tonniin.

-vuonna 1983- tehtiin sopimus siirtymisestä yksinajoon päivystyksessä.

-vuonna 1987 nostettiin tavarajunien suurin junapaino 4700 tonniin.

-vuonna 1995 linjaliikenteen laajentamisesta koskeva sopimus allekirjoitettiin.

Vuosina 1975-1996 VML:n puheenjohtajat, pääsihteerit, toimitsijat, toimiston työntekijät, liiton hallitus, liiton valtuuston puheenjohtajat, liiton tilien tarkastajat:

Puheenjohtajat:

Lasse Syrjänen	1974 -1985
Heikki Nurmi	1985 -1993
Markku Hannola	1993 -

Pääsihteeri:

Ilkka M. Erich	1972-1976
Tuomo Tirkkonen	1976- 1978
Timo Tanner	1978-

Järjestösihteeri/toimitsijat:

Raimo Pölönen	1965-1992
Sergej Andrejev	1970-1972
Risto Holopainen	1992-

Toimistosihteerit:

Anna-Liisa Nieminen	1975-1987
Irma Flykt	1973-1977
Sirkka Koivula	1977-
Marja-Riitta Mehta	1971-

Päälauttamusmiehet:

Lasse Syrjänen	1972-1974
Pentti Koskinen	1974-1981
Heikki Nurmi	1981-1985
Matti Korpihalla	1985-1998

Työsuojelun erityisvaltuutettu:

Veikko Savolainen	1975-1995
Risto Elonen	1996-

Liiton hallituksen jäsenet:

Esko Kangas, Hki	1973-1977
Lasse Aalto, Kv	
Pertti Luoma-aho, Sk	
Arvo Simonen, Jns	
Rauni Kairimo, Tpe	
Veikko Keinänen, Ol	

Hugo Kohvakka, Pm
Paavo Sairanen, Ri
Pentti Vahtera, Tku
Ensio Rossi, Ilm

Urpo Kinanen, Hki 1977-1981
Allan Yläneva, Kv
Valto Tuorila, Sk
Erkki Pohjamo, Jns
Rauni Kairimo, Tpe
Veikko Keinänen, Ol
Hugo Kohvakka, Pm
Paavo Sairanen, Ri
Pentti Vahtera, Tku
Kari Salmela, Imr

Urpo Kinanen, Hki 1981-1985
Hannu Mattila, Kv
Valto Tuorila, Sk
Erkki Pohjamo, Jns
Jorma Mäkelä, Tpe
Veikko Keinänen, Ol
Eino Törrönen, Pm
Eero Saarinen, Ri
Pentti Vahtera, Tku
Kari Salmela, Imr

Urpo Kinanen, Hki 1985-1989
Hannu Mattila, Kv
Valto Tuorila, Sk
Risto Koponen, Jns
Jorma Mäkelä, Tpe
Pertti Parkkila, Ol
Eino Törrönen, Pm
Eero Saarinen, Ri
Pertti Tuominen, Tku
Arto Varho, Pri

Kari Lahikainen, Hki 1989-1993
Markku Hannola, Kv
Harry Wallin, Sk
Risto Koponen, Jns
Taisto Satama, Tpe
Pertti Parkkila, Ol
Markku Vauhkonen, Pm
Matti Hyytiäinen, Ri
Pertti Tuominen, Tku
Arto Varho, Pri,

Kari Lahikainen, Hki 1993-1997
Mikko Mannonen, Kv
Harry Wallin, Sk
Timo Tiainen, Jns
Taisto Satama, Tpe
Jorma Ylikorkala, Ol
Markku Vauhkonen, Pm
Pentti Kala, Ri
Risto Elonen, Tku
Jouni Toppinen, Ilm

Harry Wallin, Sk	1997- 2001
Timo Tiainen, Jns	
Jorma Ylikorkala, Ol	
Markku Vauhkonen, Pm	
Pentti Kala, Ri	
Jukka Vajamaa, Kv	
Yrjö Wilen, Tku	
Timo Koli, Tpe	
Antti Kosonen, Hki	
Seppo Hartikainen, Imr	

Veturimiesten liiton valtuuston puheenjohtajat:

Eino Häikiö, Ol, puheenjohtaja Allan Yläneva, Kv, vara pj	1973-1977
Veikko Porvari, Ol, puheenjohtaja Seppo Juortamo, Tpe, vara pj	1977-1981
Seppo Juortamo, Tpe, puheenjohtaja Pertti Parkkila, Ol, vara pj	1981-1985
Kari Salmela, Imr, puheenjohtaja Eero Kenakkala, Ol, vara pj	1985-1989
Kari Salmela, Imr, puheenjohtaja Risto Holopainen, Tpe, vara pj	1989-1993
Eero Kippola, Yv, puheenjohtaja Ilkka Noranta, Hki, vara pj	1993-1997
Eero Kippola, Yv, puheenjohtaja Jussi Koivukangas, Sk Markku Luomala, Kok	1997-2001