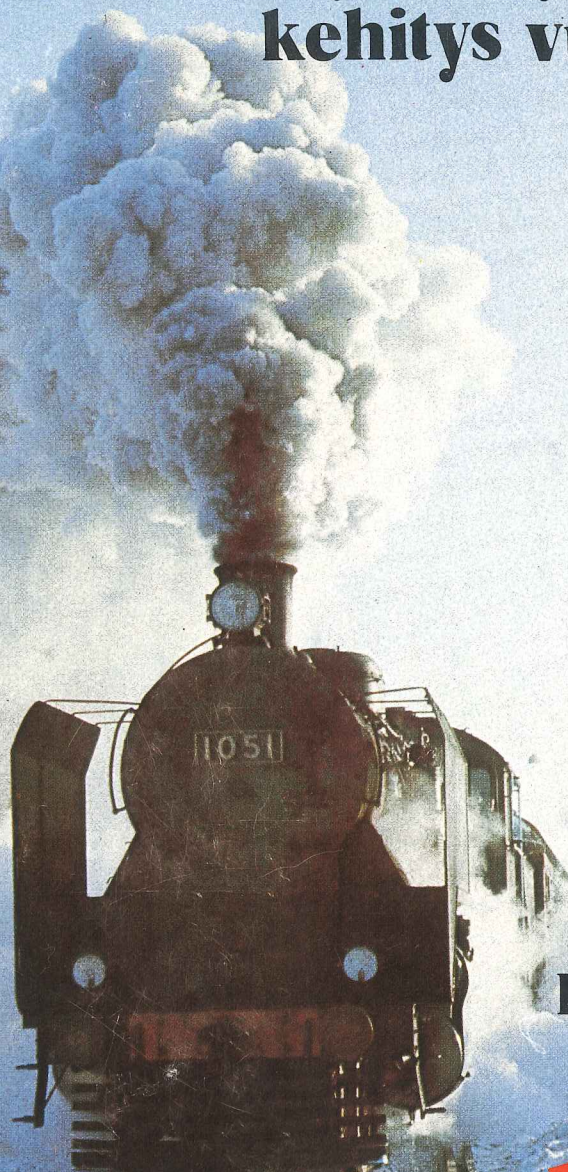


**Veturimiesten  
ammattiyhdistystoiminnan  
kehitys vuoteen 1976**



**Pauli Kettunen**

**ANOEN  
TAISTELLEN  
NEUVOTELLEN**

Pauli Kettunen

ANOEN,  
TAISTELLEN,  
NEUVOTELLEN

Veturimiesten ammattiyhdistys-  
toiminnan kehitys vuoteen 1976

Suomen Veturimiesten Liitto r.y.

## *Korjauksia*

(Tekstin ymmärtämiseen vaikuttavia painovirheitä)

- sivu 84: otsikon numero 6.2. pitää olla 7.2.
- ” 95: otsikon numero 8.3. po. 8.2.
- ” 118, 11. rivi alh.: vuoden 1917 po. vuoden 1916
- ” 168, 7. ” ylh.: vuoden 1920- po. 1920-
- ” 170, 13. ” alh.: totesivat po. totesivat jääneensä
- ” 216, 17. ” alh.: lokakuun po. lokakuussa
- ” 221, 11. ” alh.: saattoi po. saattoi saada
- ” 224, 20. ” alh.: osaston po. osaston kokouksessa
- ” 263, 15. ” alh.: ammattiyhdistysliikkeeseen po.  
ammattiyhdistysliikkeessä
- ” 264, 2. rivi alh.: sekä po. eikä

# SISÄLLYS

Esipuhe .....	9
<b>JÄRJESTÄYTYMISEEN</b>	
1. Rautatielaitoksen syntyminen .....	13
1.1. Yhteiskunnallinen muutos 1800-luvun jälkipuoliskolla .....	13
1.2. Rautatiet .....	14
1.3. Moniportainen hallinto .....	17
2. Rautatieläiset .....	19
3. Veturimiehet vuosisadanvaihteeseen tultaessa.....	22
3.1. Työ .....	22
3.2. Palkat .....	26
3.3. Sosiaaliturva .....	29
3.4. Työaika .....	32
4. Järjestäytyminen .....	35
4.1. Ammattiyhdistysliikkeen synty .....	35
4.2. Veturimiesten järjestäytymisen edellytykset .....	37
4.3. Ennen veturimiesjärjestöä .....	39
<i>Rautatievirkamiesten yhdistys 1873</i> .....	39
<i>Veturinkuljettajien kokous 1876</i> .....	40
<i>Rautatien Henkilökunnan Yhdistys 1889</i> .....	42
4.4. Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys 1898 .....	45
<b>ERISTÄYTYVÄN TOIMINNAN AIKA (1899–1914)</b>	
1. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen järjestö rakenne .....	49
1.1. Kiinteä organisaatio .....	49
1.2. Oma lehti .....	54
1.3. Korkea järjestäytyminen .....	58
2. Ristiriitojen yhteiskunta järjestötoiminnan taustana .....	59
3. Esivalta ja veturimiesten järjestötoiminta .....	60
3.1. Yhdistystoiminnan puitteet .....	60
3.2. Vaikutuskanavat .....	62
3.3. Veturimiesten etu ja ”yleinen etu” .....	64
4. Veturimiehet ja työväenliike .....	66
4.1. Suurlakko murroskohtana .....	66
4.2. Työväenliikkeen liepeille .....	71
4.3. Sisäisiä ristiriitoja .....	74
4.4. Ei mullistusta toimintalinjassa .....	75
5. Suhde muihin rautatieläisjärjestöihin .....	76
6. Kielikysymys .....	81
7. ”Ammatillisen ja siveellisen tason kohottaminen” .....	83
7.1. Pyrkimys korkeampaan arvostukseen .....	83
7.2. Pätevyysvaatimukset ja ylennysjärjestelmä .....	84
7.3. Velvollisuudentunto ja nuhteeton käytös .....	87
8. Palkkapoliittinen suhteellisuusperiaate .....	90
8.1. Linjan vakiintuminen.....	90
8.2. Tyytymättömyys kohoaa uudestaan .....	95
9. Sosiaali- ja oikeusturvan parantaminen .....	97
9.1. Eläkkeet .....	97
9.2. Työolosuhteet ja terveys .....	101
9.3. Oma-aputoiminta .....	104
10. Työaikavaatimusten selkiytyminen .....	107
10.1. Veturimiehet ja vuoden 1903 työaikamääräykset .....	107
10.2. Kahdeksan tunnin työaikatavoitteen hahmottuminen .....	109
10.3. Vapaa-ajan ja loma-oikeuden laajentaminen .....	114

## SUURSODAN SYTTYMISESTÄ VALLANKUMOUKSEN PYÖRTEISIIN (1914–1918)

1. Ensimmäisen maailmansodan vaikutus veturimiesten asemaan .....	117
1.1. Kuljetusten kasvu .....	117
1.2. Veturimieskunnan rakenteen muutos .....	118
1.3. Sosiaalisen aseman heikkeneminen .....	118
2. Ajautuminen työväenliikkeeseen .....	120
2.1. Jäsenistön kasvu ja rakenteen muutos .....	120
2.2. Suomen Ammattijärjestöön huhtikuussa 1917 .....	121
2.3. Vasemmistolaistuminen .....	125
3. Kansalaissotaan. Veturimiesten liiton hajaannus ja tuho .....	127
3.1. Marraskuun yleislakko .....	128
3.2. Veturimieskunnan hajaannus .....	131
3.3. Veturimiehet kansalaissodassa .....	133
<i>Liitto ja punaisen Suomen hallinto</i> .....	133
<i>Vaikeuksia</i> .....	136
<i>Vallankumouksen tappio ja liiton tuho</i> .....	140

## UUSI NOUSU (1918–1929)

1. Ahtaat edellytykset uudelleenrakennukselle .....	145
1.1. Ammattiyhdistysliikkeen asema valkoisessa Suomessa .....	145
1.2. Valkoinen rautatielaitos .....	146
2. Hajanainen alku .....	148
2.1. Valkoisten veturinkuljettajien järjestäytyminen .....	148
2.2. Ruotsinkielisten veturimiesten yhdistys .....	149
2.3. Suomen Veturimiesyhdistys .....	150
<i>Vaivalloinen synty</i> .....	150
<i>Organisaatio</i> .....	152
3. Taistelu tunnustamisesta .....	156
4. Toimintalinjan peruslähtökohdat .....	161
4.1. Muuttuneet vaikutuskanavat .....	161
4.2. Veturimiesyhdistys ja työväenliike 1920-luvulla .....	162
4.3. Yhteistoimintaongelma .....	165
5. Veturimiehet 1920-luvun palkkaliikhehdinnässä .....	168
5.1. Ammattikuntainen palkkapolitiikka puristuksessa .....	168
5.2. Veturimiesten yhteinen palkkakomitea .....	170
5.3. Vuoden 1929 virkamieskriisi .....	173
<i>Virkamiespalkkaus ja "luja hallitusvalta"</i> .....	173
<i>Virkamiesrintaman hajoaminen ja veturimiehet</i> .....	175
6. Kamppailu kahdeksan tunnin työajasta .....	178
7. Eläkeuudistukset .....	180
8. Hajaannuksen päätyminen .....	183

## PULAVUOSISTA TALVISOTAAN (1930–1939)

1. Pula- ja lapualaisvuodet .....	189
1.1. Lama ja työväestö .....	189
1.2. Veturimiehet pulavuosina .....	190
1.3. Poliittisen järjestelmän muutos .....	192
1.4. Veturimiesyhdistys ja äärioikeisto .....	194
2. Muutospaineita .....	196
2.1. Palkkatyytymättömyys ja jäsenistön aktivoituminen .....	196
2.2. Oppositio .....	199
2.3. Vaatimus neuvotteluoikeudesta .....	204
2.4. Rohkeat työaikatavoitteet .....	206
2.5. Padot muutosten tiellä .....	208

## SOTAVUODET MURROSKOHTANA (1939–1944)

1. Veturimiehet sodassa .....	211
1.1. Talvisota .....	211
1.2. Väli rauhasta jatkosotaan .....	213
1.3. Säännöstelytalous .....	216
2. Veturimiesyhdistys ja sota .....	217
2.1. Talvisodan yksimielisyys .....	217
2.2. Velvollisuudentunnon vartijana jatkosodan aikana .....	218
3. Paine alkaa purkautua .....	221
3.1. Virkaatekevien kuljettajien lakko syksyllä 1940 .....	221
3.2. ”Osasto Piikki” .....	223
3.3. Työtaistelun partaalle .....	226
3.4. SAK:n ammattiliitoksi .....	228

## AMMATTIYHDISTYSLIIKKEEN OSANA MUUTTUNEESSA YHTEISKUNNASSA (1945–1950)

1. Ammattiyhdistysliike sodanjälkeisessä Suomessa .....	235
2. Veturimiesten ammattiliitto .....	236
2.1. Uudet ongelmat ja uudet vaikutuskanavat .....	236
2.2. Veturimiehet rautatieläisten järjestökentässä .....	238
2.3. Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön jäsen .....	240
2.4. Suhteet kansainväliseen ammattiyhdistysliikkeeseen .....	241
2.5. Organisaatiouudistus .....	243
3. Uudelta pohjalta taisteluun palkoista .....	245
3.1. ”Vertailutyöttömyys” .....	245
3.2. Vuosien 1945–1946 palkkaliike .....	246
<i>Työtaistelu-uhkaan</i> .....	246
<i>Yksin hallitusta ja SAK:ta vastaan</i> .....	247
<i>Rauhanomainen ratkaisu uuden lakkouhan jälkeen</i> .....	250
3.3. Suhteiden normalisointi .....	253
<i>Ensimmäiseen yleislakkouhkaukseen</i> .....	253
<i>VY:n rintamassa</i> .....	254
4. Kiista työaikalain soveltamisesta .....	255
4.1. Vuoden 1946 työaikalaki .....	255
4.2. Sunnuntailakko lokakuussa 1947 .....	256
5. Ristiriitojen aika 1948–1950 .....	258
5.1. Ammattiyhdistysliikkeen sisäinen taistelu ja työmarkkinakehitys .....	258
5.2. Kertausharjoituksiin eläkkeiden vuoksi .....	260

## VAKAUTTAMISEN JA EPÄVARMUUDEN AIKA (1951–1955)

1. Yksin vai yhteisessä rintamassa .....	267
1.1. Vakauttamisen synty .....	267
1.2. Palkkaluokkatarkistukset ja vakauttaminen: ensimmäinen vaihe .....	268
<i>Virkamiehet heikkona renkaana</i> .....	268
<i>Jälleen irti SAK:n tavoitteista</i> .....	268
<i>Tappio</i> .....	270
1.3. Puolustuskannalle .....	273
<i>Kustannuskriisi</i> .....	273
<i>Työttömyys veturimiesten uhkana</i> .....	274
2. Rautateiden murros ja turvattomuuden kasvu .....	275
2.1. Rautatiet kilpailutilanteessa .....	275
2.2. Osakeyhtiöksi? .....	277
2.3. Rautatiehallituksen ja veturimiesten ristiriita: samettilakko .....	278
2.4. Alkava motorisointi .....	279
2.5. Jupakka lättähattujen miehityksestä .....	281

3. Kasvava tyytymättömyys vakauttamiseen .....	283
3.1. Puolustuksesta hyökkäykseen .....	283
3.2. Palkkaluokkatarkistukset uudelleen .....	285
<i>Tuttu asetelma</i> .....	285
<i>Veturimiehet ja VYn lakko 1955</i> .....	286
<i>Riidellen ratkaisuun</i> .....	288
YLEISLAKOSTA AMMATIYHDISTYSLIIKKEEN HAJAANNUKSEEN (1956–1963)	
1. Yleislakko 1956 .....	293
1.1. Vakauttamisen loppu .....	293
1.2. ”Hallitseeko SAK maata vai ei?” .....	294
1.3. Yhtenäinen taistelu .....	294
1.4. Veturit pysähdyksissä .....	295
<i>2400 markkaa</i> .....	295
<i>Operaatio Iltatähti</i> .....	296
1.5. Näennäinen voitto .....	298
2. Ammattiyhdistysliikkeen hajoaminen .....	299
2.1. ”Kun puolue räjähti” .....	299
2.2. Kaksi ammatillista keskusjärjestöä .....	301
3. Veturimiehet kahden tulen välissä .....	302
3.1. Ristiriidat 1957–1960 .....	302
<i>Esmakua: riita KAF:stä</i> .....	302
<i>Riitaisa liittokokous 1957</i> .....	304
<i>Kolmannelle linjalle</i> .....	307
3.2. Ero SAK:sta 1960 .....	309
<i>Jäsenäänestys</i> .....	309
<i>Liittokokouksen eropäätös</i> .....	310
3.3. Uusi VY .....	311
3.4. Veturimiehet muuttuneessa työmarkkinajärjestelmässä .....	314
<i>Hajaannuksen ajan työmarkkinajärjestelmä</i> .....	314
<i>Virkamiesten järjestötoiminnan uusi asetelma</i> .....	316
<i>Vuoden 1963 lakko</i> .....	317
<i>Lakon jälkiselvittelyt Veturimiesten liitossa</i> .....	323
EHEYTYKSEN JA KESKITETYN TYÖMARKKINAPOLITIIKAN AIKA (1964–1976)	
1. Ammattiyhdistysliikkeen eheytyminen .....	325
1.1. Yhteiskunnan rakennemuutos ja työväenliikkeen uudelleenarvioinnit .....	325
1.2. Eheytyksen järjestöllinen toteuttaminen .....	326
1.3. Veturimiesten liitto ja työväenliikkeen murros .....	328
<i>Eristäytymisen mahdottomuus</i> .....	328
<i>Veturimiesten ongelmien yhteiskunnallisuus. Eläkkeet ja työaika</i> .....	329
<i>Sovinnonrakentajaksi</i> .....	334
<i>Rautatieläisten järjestötoiminnan eheytyminen ja VTY:n synty</i> .....	336
2. Veturimiehet ja tulopoliittika .....	339
2.1. Tulopoliittikan synty .....	339
2.2. Toimintakanavien muuttuminen .....	340
<i>Virkaehtosopimukset</i> .....	340
<i>Luottamusmiesjärjestelmä</i> .....	343
<i>Työsuojelun järjestäminen</i> .....	345
2.3. Tyytymättömyys keskitettyihin ratkaisuihin .....	347
<i>”Jälkeenjääneisyys”</i> .....	347
<i>Työmäärän kasvu ja miehistöpula</i> .....	349
<i>Veturimiesten erillistoiminta syksyllä 1974</i> .....	352
2.4. Uusien haasteiden edessä .....	354
Lähdeviitteissä käytettyjä lyhenteitä .....	357
Lähdeluettelo .....	358
Liitteet .....	369
Henkilöhakemisto .....	379

## Esipuhe

Marraskuun 28. päivänä 1876 kokoontui yksitoista veturimiestä Helsinkiin ensimmäiseen maanlaajuiseen yhteistoimintakokoukseensa. Varsinaista ammattiyhdistysliikettä ei Suomessa vielä sinä aikana ollut eikä myöskään veturimiesten varhainen yhteistyöhanke johtanut ammatilliseen järjestäytymiseen. Veturimiesten oma järjestö syntyi parikymmentä vuotta tuon ensimmäisen kokouksen jälkeen, vuonna 1898. Ne kysymykset, joita veturimiehet vuonna 1876 pohtivat, olivat kuitenkin perimmiltään hyvin samankaltaisia kuin ne, jotka ovat Veturimiesten liiton toimintakohteina sata vuotta myöhemmin. Toiminta paremman palkan, säännellymmän työajan, tehokkaamman sosiaaliturvan ja turvallisempien työolojen puolesta on aina muodostanut veturimiesten ammatillisen yhteistoiminnan perustan.

Suomalainen yhteiskunta on kuitenkin 1970-luvulla valtavasti toisenlainen kuin 1800-luvun jälkipuoliskolla. Muuttuneet ovat myös rautatiet, veturit ja veturimiehet itse. On ollut pitkä matka Ilmarisesta sähköveturiin, ensimmäisistä semaforeista automaattisiin kulunvalvontalaitteisiin. Ja nöyrien anomusten tekijöistä on tullut virkaehtoneuvottelujen osapuolia. Yhteiskunnalliset ja veturimiesten asemaa koskeneet muutokset eivät ole voineet olla vaikuttamatta veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan sisältöön. Kanavat ja mahdollisuudet vaikuttaa elinehtoihin ovat vuosikymmenten aikana olennaisesti muuttuneet. Keskeisenä kehityspiirteenä on ollut veturimiesten elinkysymysten kytkeytyminen yhä laajemmin koko palkkatyöväestön taloudellisiin ja sosiaalisiin ongelmiin.

Kuitenkin veturimiesten ammattiyhdistystoiminnalle on ollut leimallista vahva jatkuvuus. Veturimiesten järjestäytyminen on alusta lähtien ollut poikkeuksellisen tiivistä. He ovat myös viime vuosisadanvaihteesta lähtien aina järjestäytyneet omaan järjestöönsä, muista rautatieläisistä erilleen. Heidän ammatillisen toimintansa peruspiirteitä voidaan kuvata käsitteillä ammattikuntahenki, itsetietoisuus, voimantunto.

Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan erikoislaatuisuus on tehnyt heidän liitonnsa historian kirjoittamisesta mielenkiintoisen, mutta samalla vaativan tehtävän. Jotta tätä erikoislaatuisuutta voitaisiin tehdä ymmärrettäväksi, pitää tarkastella veturimiesten yhteiskunnallisen aseman ja heidän ammatillisen järjestäytymisensä välistä yhteyttä. On myös sijoitettava veturimiesten ammattiyhdistystoiminta koko ammattiyhdistysliikkeen osaksi. Nämä ovat käsillä olevan teoksen keskeiset lähtökohdat. Samalla kun teos on ammattiliittohistoria, se on myös tutkimus veturimiesten ammatillisen järjestäytymisen kehityksestä ja siihen vaikuttaneista tekijöistä.



Sain Veturimiesten liiton historian kirjoitettavakseni alkukesällä 1974. Kuten vastaavien järjestöhistorioiden tekijöillä yleensä, suurimpana vaikeutenani on ollut tutkimuksen monien lankojen pitäminen käsissä. Työ on ollut jatkuvaa valintojen tekemistä. Tekijä on joutunut ratkaisemaan, mitkä kysymykset ja tapahtumat ovat sellaisia, joiden käsitteleminen on välttämätöntä yhtenäisen kehityskuvan luomiseksi veturimiesten järjestötoiminnasta, ja millainen paino eri kysymyksille pitää antaa. Lähdeaineisto on ollut laaja ja sen rajaaminen vaikeata. On varmaa, että monien liiton toiminnassa mukana olleiden mielestä jotkut kysymykset ovat jääneet liian vähälle huomiolle, joillekin taas on annettu liian suuri paino. Valinnat ovat pohjautuneet edellä esitettyihin lähtökohtiin, toisaalta veturimiesten yhteiskunnallisen aseman ja heidän ammattiyhdistystoimintansa välisen suhteen tarkasteluun, toisaalta veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan käsittelyyn osana koko ammattiyhdistysliikettä.

Työni kannalta on ollut suuriarvoista se, että olen voinut sen aikana läheisesti seurata Veturimiesten liiton käytännön toimintaa. Liitto järjesti historiankirjoittajalle työskentelytilan toimistohuoneistostaan, ja olen tuntenut kuuluvani liiton väkeen. Minulle on tarjoutunut tilaisuus tutustua useisiin veturimiehiin ja keskustella heidän kanssaan. Nämä keskustelut ovat monesti antaneet uusia näkökulmia tutkimustyöhön.

Eryteisesti haluan kiittää liiton historiatoimikuntaa, johon ovat kuuluneet puheenjohtajana SVMLn liittovaltuuston puheenjohtaja, veturinkuljettaja Eino Häikiö sekä muina jäseninä veturinkuljettaja Erkki Tervio ja pääsihteeri Ilkka M. Erich. Historia-toimikunta on seurannut työn etenemistä aktiivisesti, muttei rajoittavalla tavalla hohoten. Toimikunnan kokoukset sekä lukuisat yksityiset keskustelut sen jäsenten kanssa ovat herättäneet uusia ajatuksia, samalla kun toimikunnan jäsenten asiantuntemus on auttanut historiankirjoittajaa kontrolloimaan käsityksiään.

Historiatoimikunnan lisäksi ovat liiton hallituksen jäsenet osoittaneet kannustavaa mielenkiintoa tutkimusta kohtaan. Puheenjohtaja Lasse Syrjänen, varapuheenjohtaja Esko Kangas sekä hallituksen jäsenet Lasse Aalto ja Pentti Vahtera ovat nähneet vai-vaa jopa niin paljon, että ovat lukeneet historian käsikirjoituksen ja tehneet siihen var-teenotettavia huomautuksia. Kiitollisuudenvelassa olen myös järjestösihteeri Raimo Pölöselle, jonka kanssa saatoin työn kestäessä monesti keskustella veturimiesten am-mattiyhdistystoimintaan ja sen historiaan liittyvistä kysymyksistä ja joka myös uhrasi aikaansa käsikirjoituksen lukemiseen. Hän on lisäksi monin tavoin avustanut kuvituk-sen laatimisessa ja kirjan muissa viimeistelytehtävissä.

Miellyttävästä työympäristöstä minun on kiittäminen ennen kaikkea liiton toimisto-henkilökuntaa, puheenjohtaja Syrjäsen, nyt jo liiton palveluksesta eronneen varatuo-mari Erichin ja järjestösihteeri Pölösen lisäksi entistä puheenjohtajaa Pekka Oiviota, entistä taloudenhoitajaa Marja Grönmarkia, nykyistä taloudenhoitajaa Anna-Liisa Niemistä, toimistovirkailijoita Irma Flycktiä ja Marja-Riitta Nivaojaa sekä työn viime vaiheen osalta myös uutta pääsihteeriä Tuomo Tirkkosta.

Työni toisena valvojana, SVMLn historiatoimikunnan lisäksi, on ollut Työväen Si-vistysliiton piirissä toimiva Työväenliikkeen historian tutkimusryhmä. Monet tulkin-nat nimenomaan veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan niveltämisestä yleiseen yh-teiskunnalliseen kehitykseen ovat kypsyneet tämän tutkimusryhmän piirissä käydyissä keskusteluissa. Varsinkin se työ, jota on tehty tutkimusryhmän laatiman ”Suomen

työväenliikkeen historia” -teoksen yhteydessä, on tarjonnut yleisiä lähtökohtia omalle tutkimukselleni.

Tutkimusryhmän jäsenistä erityisesti maisteri Jussi Turtolan kanssa käydyt keskustelut ovat auttaneet työn kestäessä esiin tulleiden ongelmien ratkaisemista. Dosentti Jorma Kalela esitti hyödyllisiä huomautuksia ja neuvoja varsinkin tutkimussuunnitelman tekovaiheessa. Hän antoi myös liiton historiatoimikunnalle lausuntonsa tutkimussuunnitelmasta ja käsikirjoituksen alustavasta versiosta. Varteenotettavaa kritiikkiä ovat käsikirjoituksesta esittäneet maisterit Eino Ketola ja Tero Tuomisto sekä valt.yo. Risto Kolanen. Maisteri Ilkka Seppisen, Mielenterveys- ja kehitysvamma-alan liiton historian kirjoittajan, asiantuntemusta olen myös voinut käyttää hyväkseni.

Työn loppuvaiheessa olivat erityisen arvokkaita professori Hannu Soikkasen tekemät huomautukset. Hän esitti lisäksi liiton historiatoimikunnan pyynnöstä liitolle asiantuntijalausannon historiateoksen käsikirjoituksesta.

Teoksen kuvituksen kokoamisessa antoivat suurta apua Rautatiemuseon johtaja Mikko Ahvenlampi ja tutkija Mikko Lumio.

Lopuksi haluan vielä kiittää kaikkia niitä virassa toimivia tai eläkkeellä olevia veturimiehiä, jotka ovat tavalla tai toisella edesauttaneet käsillä olevan teoksen valmistamista. On ollut yllättävää ja samalla kannustavaa havaita se suuri kiinnostus, jota veturimiehet ovat osoittaneet järjestötoimintansa historiaa kohtaan.

Helsingissä 25. päivänä elokuuta 1976

Pauli Kettunen



# Järjestäytymiseen

## 1. Rautatielaitoksen syntyminen

### 1.1. Yhteiskunnallinen muutos 1800-luvun jälkipuoliskolla

Kun Ilmarinen, Lemminkäinen, Alutar ja Suomi alkoivat vetää junia ensimmäisellä rautatiellä, suomalainen yhteiskunta oli syvän muutoksen alkuvaiheessa. Tämä murros muovasi ne yhteiskunnalliset olosuhteet, joissa vetureita ajaneet miehet ryhtyivät yhteistyöhön elinehtojensa puolesta.

Ennen 1800-luvun puoliväliä kehitys oli kulkenut vakiintunutta verkkaista tahtiaan. Valtaosa väestöstä, melkein 90 prosenttia, sai elantonsa maataloudesta. Maaseudulla elettiin likimain luontoistaloudessa. Maaseutuväestön laajat joukot muodostivat jähmeän yhteiskuntapyramidin perustan. Sen keskikerrosta edustivat kaupunkien porvaristo ja käsityöläiset. Ylinnä olivat aatelisto ja papisto, joiden piiristä koostui myös korkein virkamiehistö. Sosiaalisen nousun mahdollisuudet olivat vähäiset. Lainsäädäntö sekä kirkon hallitsema henkinen ilmapiiri vahvistivat yhteiskunnan selvärajaisen jakautumisen. Jokaiselle osoitettiin oma paikkansa, ja kohtaloon tyytyminen oli ensimmäinen hyve – nälkävuosinakin. Yhteiskunta muodostui holhoajista ja holhottavista. Poliittinen valta kuului ohuille ylimmille yhteiskuntakerrostumille ja viime kädessä Suomen suuriruhtinaalle, Venäjän tsaarille.

Vuosisadan puolivälin jälkeen muutospaineet alkoivat kuitenkin uhata yhteiskunnan pysähtyneisyyttä. Teollinen tuotanto alkoi vähitellen syrjäyttää käsityötä ja manufaktuureja.<sup>1</sup> Sen läpimurto tosin tapahtui Suomessa myöhemmin kuin useimmissa läntisen Euroopan ja Skandinavian maissa. Kapitalistisen tuotantotavan nousua kahlitsivat vielä 1800-luvun puolivälissä myös monet lainsäädännölliset esteet, jotka olivat perua ns. merkantilistisesta, valtion holhoojanaseman turvanneesta talouspolitiikasta. Liberalismi, talouden vapaata kehitystä korostanut oppi, sai kuitenkin laajenevaa jalansijaa. Taloudellisten rajoitusten purkaminen aloitettiin 1850-luvun loppupuolella. Höyrysahojen perustamiskielto kumottiin 1857, ja vuonna 1861 tuli sahateollisuuden harjoittaminen täysin vapaaksi. Ammattikuntalaitos, joka oli 1600-luvulta lähtien säännellyt kaupunkien käsityön harjoittamista, lakkautettiin 1868. Viimeiset elinkeinovapautta rajoittaneet määräykset kumottiin vuonna 1879. Työvoiman liikkuvuuden mahdollisti ns. palveluspakon ja laillisen suojelun järjestelmän lakkauttaminen 1865. Näin olivat poistuneet keskeiset kapitalismin leviämistä jarruttaneet lainsäädännölliset esteet. Edellytyksiä uuden taloudellisen järjestelmän läpimurrolle loi myös

<sup>1</sup> Teollistumista koskevat tiedot perustuvat seuraavassa pääasiassa *Alhon* tutkimukseen Suomen uudenaikaisen teollisuuden synnystä ja kehityksestä vuosina 1860–1914.

se, että maan valuuttaolot järjestettiin uudelleen ja pankkitoiminta pääsi käyntiin 1860-luvun aikana.

Puuhun perustuva teollisuus laajeni 1860-luvulta lähtien ja kasvoi vuosisadan lopulla ylivoimaisesti johtavaksi teollisuudenalaksi. 1870-luku oli sahateollisuuden alkavan nousun aikaa. Sitä seurasi 1880- ja varsinkin 1890-luvuilla selluloosa- ja paperiteollisuuden kehittyminen. Juuri 1890-luku oli teollisen tuotannon suurta laajenemisvaihetta.

Taloudellisen muutoksen sosiaaliset seuraukset kävivät yhä selvemmiksi, vaikka vanhat rakenteet ja vanhat normijärjestelmät muuttuivatkin hitaasti. Palkkatyötä tekevän teollisuustyöväestön lukumäärä kasvoi. Tehdasteollisuudessa oli työntekijöitä vuonna 1860 noin 6000, vuonna 1890 noin 40 000 ja vuonna 1900 noin 77 000. Tuotantoyksiköiden suuressa työväestöä kerääntyi entistä enemmän yhteen ja sen asema samankaltaistui. Kaupunkeihin kasvoivat selvärajaiset työläiskaupunginosat, joissa köyhyys, ahtautek ja sairaus elivät<sup>1</sup>.

Myös maaseutu muuttui. Metsien arvo nousi jyrkästi ja se toi rahan maaseudullekin. Talolliset vaurastuivat. Samalla nopeasti lisääntyneen maataomistamattoman väestön asema kävi epävarmemmaksi. Isännät rajoittivat torpparien metsänkäyttöoikeutta. Maataloustuotteiden kaupan laajentuminen sekä rahapalkan leviäminen puolestaan muodostivat isännän ja rengin välille uudenlaisen etuvastakohdan. Yhteiskunnalliset ristiriidat vahvistuivat siten maaseudullakin.

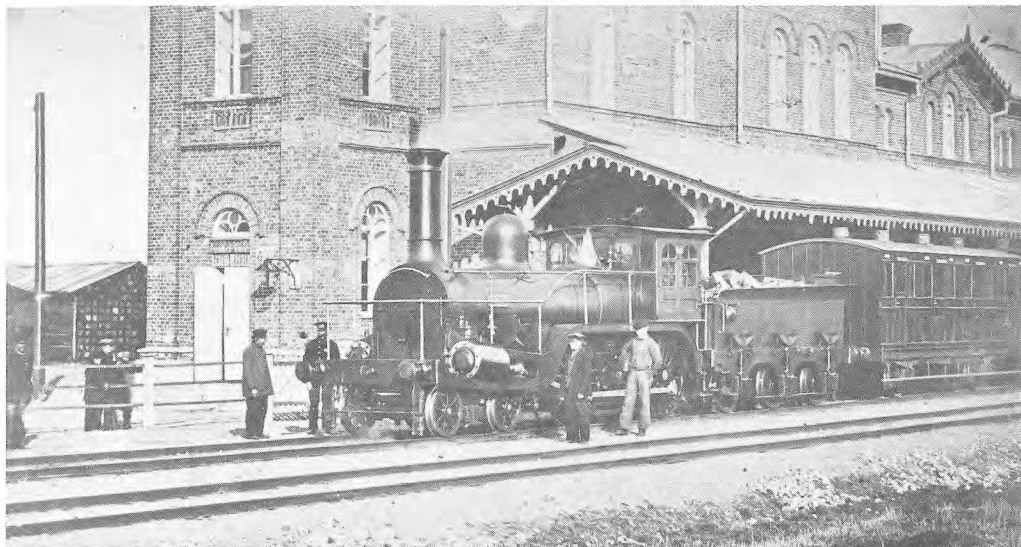
## 1.2. Rautatiet

Teollistumisen tärkeä edellytys oli ollut uusien keksintöjen soveltaminen paitsi voimatalouden myös kuljetusongelmien ratkaisuun. Höyry muutti liikenneolot. Sisävesien puutavarankuljetuksista alkoivat huolehtia höyryn voimalla puksuttavat hinaajat. Ja ennen kaikkea: siihenastisen tekniikan huippusaavutus, rautatie, alkoi Suomesakin voittokulkunsa.

Kuljetuskysymyksen ratkaisemisesta oli 1800-luvun puolivälissä kehkeytynyt Suomen poliittisessa johtoportaan näkyvä kiistanaihe. Mielipiteet olivat jakautuneet kahtia. Oli niitä, joiden mielestä ainoa oikea ratkaisu Suomen oloissa oli kanavalaitoksen kehittäminen. Ajatus rautateiden rakentamisesta oli heidän mielestään tyhjääpäiväistä haihattelua. Käsityskannan edustajista merkittävin oli senaattori L.G. von Haartman. Hänen vastapuolenaan oli ennen kaikkea J.V. Snellman, joka poliittisessa toiminnassaan ja lehtikirjoituksissaan puhui painokkaasti rautatien puolesta. Snellmanin edustama näkemys voitti lisää alaa, samalla kun ulkomailta herui tietoa rautateiden mahdollisuuksista. Suunnitelmat pääsivät niin pitkälle, että vuonna 1858 alkoivat ratatyömiehet rakentaa penkereitä ja siltoja Helsingin ja Hämeenlinnan välille.

Elokuussa 1861 tehtiin veturi Ilmarisella ensimmäinen koematka Helsingistä Pasiilaan. Lemminkäinen puolestaan sai vetääkseen ensimmäisen junan, joka tammikuun

<sup>1</sup> Ks. esim. *Wariksen* tutkimus työläiskaupunginosien syntymisestä Helsinkiin (*Waris* 1973 B). Ks. myös *Voionmaa* s. 503—.



*Suomen ensimmäiset veturit oli valmistettu Englannissa. Vetureita ei aluksi erotettu toisistaan sarjatunnuksella eikä järjestysnumerolla, vaan niille annettiin kansallisromanttiset nimet. Myöhemmin tästä käytännöstä luovuttiin ja ensimmäiset veturit saivat sarjatunnuksen A1. Yläkuvassa "Pohja" Hämeenlinnan asemalla 1860-luvun puolivälissä, ja alla myöhäisempi kuva entisestä "Aluttaresta", veturista n:o 1, miehistöineen. Rautatiemuseo.*

31. päivänä 1862 lähti Helsingistä Hämeenlinnaan mukanaan arvovaltainen matkustajajoukko. Radan varsille oli kerääntynyt uteliaita katselijoita, joiden ”seljälleen avatut silmät ja ammollaan olevat suut osoittivat kyllin selvästi, että tässä töllisteltiin jotain uutta ja ennen näkemätöntä. Suuremman joukon koossa ollessa puhkesi ihastus eläköönhuutoihin, niin innokkaksiin kuin Hämeen rahvaalta saattaa vaatia. Kaikkien ihmisten kasvot loistivat ilosta.” Näin kuvasi tunnelmia Helsingfors Tidningar -lehden reportteri.<sup>1</sup>

Säännöllinen liikenne alkoi maaliskuun 17. päivänä. Liikenteen vilkkaudesta tosin ei voi puhua: aluksi juna kulki joka toinen päivä ”ylös” ja palasi joka toinen päivä ”alas”. Lokakuusta 1862 lähtien alkoi päivittäinen liikenne kumpaankin suuntaan. Matkustajien ja uutta kulkuneuvoa töllistelleen yleisön mielestä vauhti oli miltei käsittämättömän nopeata: juna viipyi kymmenen peninkulman matkallaan vajaan viisi tuntia.

Rautatien taloudellinen merkitys oli vielä 1860-luvulla vähäinen. Jonkin verran tosin ensimmäinenkin rautatie helpotti Hämeen tehtaiden kuljetuksia. Sen osoittaa kuvaus tiestä, jonka kautta Nokialle perustettu puuhiomo toimitti tuotteensa maailmanmarkkinoille. Tavara ajettiin ensinnä hevosella Pyhäjärven rantaan, kuljetettiin proomuilla Lempoisiin, ajettiin sieltä hevosella yli Lempoisten kannaksen, lastattiin uudelleen proomuihin vedettäväksi Hämeenlinnaan, siirrettiin siellä rautatievaunuihin ja vietiin edelleen junalla Sörnäisten satamaan, jossa se vihdoinkin saatiin laivatuksi ulkomaille vietäväksi.<sup>2</sup>

Rataverkon nopeaan laajentamiseen ei kuitenkaan houkutelut se, että ensimmäisen radan rakennuskustannukset olivat kohonneet odottamattoman suuriksi ja että ensimmäisten vuosien liiketaloudellinen tulos oli laiha. Laajennusta haittasi kaiken lisäksi kansan yllättävän vähäinen halukkuus vuokrata viinanpolttolupia, joiden tuloja oli määrä käyttää uusien rautateiden rahoittamiseen.<sup>3</sup>

Vuonna 1870 saatiin joka tapauksessa valmiiksi Riihimäen–Pietarin rata. Suurten nälkävuosien aikaan tehtynä sen rakennustyö vaati lukuisia ihmishenkiä. Tämä rata tuli myös Venäjän puoleiselta osaltaan Suomen valtion omistukseen.<sup>4</sup>

Rautateiden taloudellinen merkitys alkoi rataverkon laajetessa kasvaa ja samalla vuorostaan laajentamisen tarve lisääntyi. Vuosisadan viimeiset vuosikymmenet olivat kuumeisen rakentamisen aikaa. Vuonna 1900 maassa oli rautateitä jo 2 650 kilometriä.<sup>5</sup> Kasvavan teollisuuden ja kaupan kuljetustarpeet olivat ohjaavina rautateitä suunniteltaessa. Vuosisadan vaihteen tienoilla alkoivat ratojen rakentamista ohjata entistä enemmän myös Venäjän sotilaalliset edut, joiden mukauttaminen Suomen talouden vaatimuksiin ei aina ollut kitkatonta.<sup>6</sup> Kuvassa olivat alituisesti mukana myös moninaiset paikalliset intressit, jotka mutkistivat hankkeita.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Aulis J. Alanen s. 13–14.

<sup>2</sup> Jutikkala 1968 s. 168.

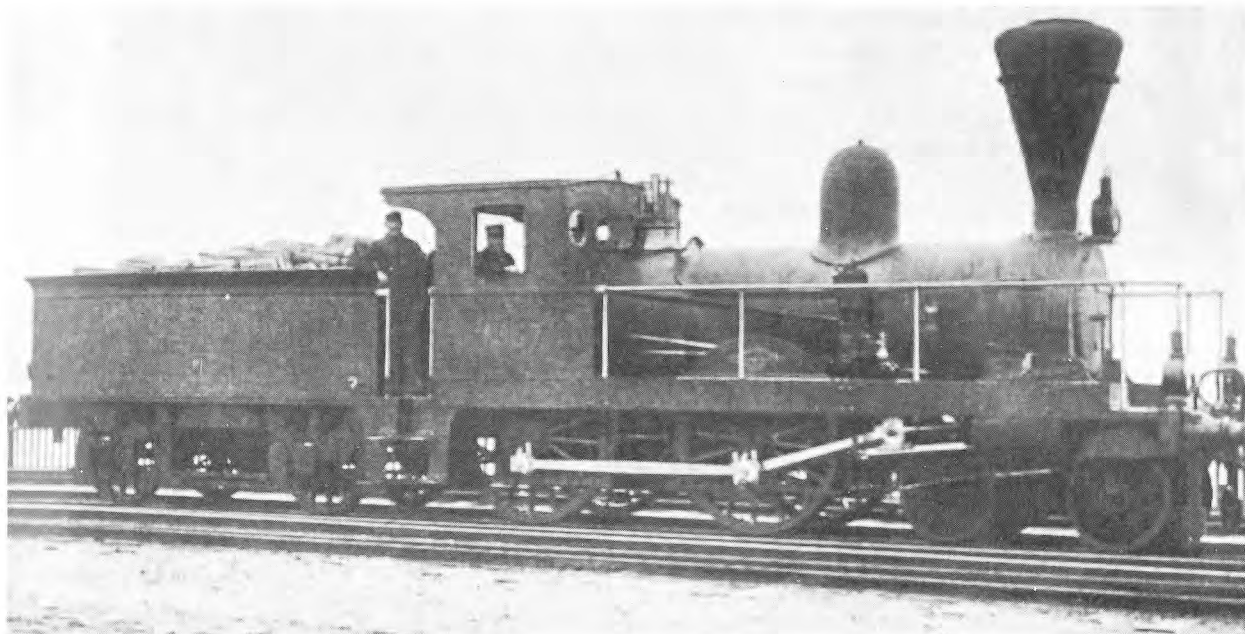
<sup>3</sup> Gripenberg s. 30–32, 49–53.

<sup>4</sup> Ks. esim. Korpisaari s. 12–13 sekä Keskitalo s. 606–608.

<sup>5</sup> Aulis J. Alanen s. 13–32.

<sup>6</sup> Polvinen s. 50–.

<sup>7</sup> Esim. Oulun ja Savon ratojen suunnista käydyistä kiistoista ks. Gripenberg s. 97–118.



*Ensimmäinen suomalainen veturi valmistui valtionrautateiden konepajassa Helsingissä vuonna 1874. Rautatiemuseo.*

### 1.3. Moniportainen hallinto

Rautatiet vaativat niin suuria sijoituksia, ettei yksityisiin rautateihin ollut Suomessa suuressa määrin edellytyksiä. Sitä paitsi yksityiselle pääomalle oli olemassa paljon tuottavampia sijoituskohteita kuin rautatiet. Rautateiden rakentaminen jäi siten Suomessa lähes kokonaan valtion tehtäväksi.<sup>1</sup> Toisin oli laita esimerkiksi Ruotsissa, jossa yksityiset rautatieyhtiöt omistivat vielä vuosisadanvaihteessa kaksi kolmannesta rautateiden yhteispituudesta.<sup>2</sup>

Rautatielaitos sidottiin alusta alkaen kiinteästi valtionhallintoon. Aluksi rautateiden hallinto kuului tie- ja vesikulkulaitosten ylihallitukselle, jonka alaisuudessa rautatiepäällikkö ensi sijassa vastasi rautateistä. Vuonna 1877 keisari vahvisti johtosäännön, jolla rautateitä varten perustettiin oma keskusvirasto, rautatiehallitus. Siihen kuului päättirehtöörin lisäksi neljä jäsentä, toimistotirehtööri, liikennetirehtööri, ratatirehtööri ja konetirehtööri. Kukin heistä johti omaa osastoaan käytännössä samoin kuin aikaisemmankin, vuoden 1863 johtosäännön mukaan. Veturimiehet kuuluivat konetirehtöörin johtaman koneosaston alaisuuteen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Yksityisradoista voidaan mainita vuonna 1873 avattu Hyvinkään–Hangon rata, joka kuitenkin joutui valtiolle jo vuonna 1875, vuonna 1871 avattu Keravan–Porvoon rata, jonka valtio sai haltuunsa vuonna 1917, sekä vuonna 1900 avattu Loviisan–Vesijärven rata, joka säilyi yksityisellä yhtiöllä vuoteen 1956 saakka. Ks. *Gripenberg* s. 68–70, 80–81, 152–153; *Castren A* s. 138; *Hirvisalo* s. 104–105.

<sup>2</sup> *Kjellvard I* s. 41–42.

<sup>3</sup> *Munck* s. 188, 205–211.



Rautatielaitoksen synty ja kasvu kuului osana yhteiskunnan perusteelliseen rakennemuutokseen, kapitalistisen järjestelmän laajenemiseen. Mutta laitos itse muistutti rakenteeltaan ja sisäiseltä toiminnaltaan esikapitalistisen ajan yhteiskunnallisia suhteita. Tämä koski itse asiassa valtion koko hallintokoneistoa: taloudellinen ja sosiaalinen murros ei aiheuttanut välittömästi suuria mullistuksia sen toiminnassa. Valtiokoneisto säilytti pitkään vanhat piirteensä: jäykän virkavaltaisen hierarkian ja yhteiskunnan ylimpien kerrostumien ehdottoman valta-aseman. Tätä edesauttoi Suomen valtiollinen riippuvuus itsevaltaisesti hallitusta Venäjältä. Rautatielaitos ei voinut välttyä samoilta ominaisuuksiltaan.

Niin vähäinen kuin laitos aluksi olikin, sen hallinto muodostui hidashiikkeiseksi ja moniportaiseksi. Kullekin rautateillä työskentelevälle osoitettiin oma paikkansa, eikä rajojen ylittämistä suvaittu. Toiselta puolen rautatieläinen tiesi asemansa melko turvaksi; valtionrautatiet ainakin periaatteessa piti huolen omistaan. Lisäksi rautateille tulevalle tarjoutui hidäs, mutta kohtalaisen varma tie ylöspäin, tosin tavallisesti vain tarkoin määrätyle tasolle saakka. Kaikki tämä vaikutti ratkaisevasti siihen, mitä muotoja rautatieläisten järjestäytyminen tuli vuosisadan vaihteen tienoilla noudattamaan.



*Hyvinkään—Hangon yksityisradalle hankittiin veturit Amerikasta. Veturit tunnettiin voimakasäänisistä pilleistään, joiden ääni kuului selvästi Hyvinkäältä Riihimäelle. Kansa nimitti näitä vetureita "Riskuksen piiskaajiksi" — venäläisten radanrakentajien näet oli kerrottu olevan juutalaisia. Rautatiemuseo.*

## 2. Rautatieläiset

Rautatieläiskunnasta muodostui pian muusta yhteiskunnasta selvästi erottuva ryhmä. Jyrkästä sisäisestä portaikostaan huolimatta se hahmottui ympäristön mielissä melko yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Aluksi rautatieläisten liikkuva ammatti herätti epäluulojakin. Rautatieläisiä oli vaikeata sijoittaa yhteiskunnan vanhaan selväpiirteiseen rakenteeseen. Nurmijärven kirkonkokous esimerkiksi anoi vuonna 1865 – tosin tuloksetta – senaatilta, ettei Hyvinkään rautatieläisiä tarvitsisi ainakaan suoraapäätä ottaa seurakunnan jäseniksi; arveltiin näet, että rautatieläiset olivat jollain tavoin irtolaisiin verrattavia, kun he eivät olleet kenenkään talollisen palkollisia.<sup>1</sup> Osaltaan epäluulot olivat perua ratatyömiehistä, joiden raisu elämäntapa oli monin paikoin herättänyt pahennusta.<sup>2</sup> Olipa varsinaisissa rautatieläisissäkin syynsä. Kun aivan alkuaikana ei työkään liiemmin rasittanut – henkilökuntaa oli jopa suhteettomasti liikenteen pienuuteen nähden – ja kun monet käyttivät joutoaikaansa hilpeästi,<sup>3</sup> nousi vakaasta, uskonnollisesta maaseutuyhteisöstä paheksuvia ääniä.

Yleisesti ottaen suhtautuminen rautatieläisiin oli kuitenkin alusta alkaen selvästi arvostavaa. Pelonsekainen kunnioitus oli päällimmäisenä Juhani Ahon Rautatien Matilla, kun hän näki pappilan entisen pehtorin työssään Lapinlahden aseman ”tatsuunamiehenä”: ”ei Matti olisi pehtorista luullut tulevan noin mahtavaa miestä.”<sup>4</sup> Varsinkin maaseudulla rautatieläiset kuuluivat aivan alimpia ammattiryhmiä lukuunottamatta paikkakunnan ”parempaan väkeen”. Varsinaiseen työväestöön ei edes alinta palveluskuntaa rinnastettu sen paremmin ympäristön mielissä kuin sen itsensä ajatuksissaan.

Keitä sitten olivat alkuaikojen rautatieläiset? Monet olivat entisiä sotilaita: asemapäällikkö oli ollut upseeri, konduktööri aliupseeri, asemamies ja jarrumies kaartilaisia. Sotilaallinen järjestys antoi oman leimansa rautateiden koko hallintoon, jonka johdossakin olivat upseerit.<sup>5</sup> Tyypillinen veturimies oli puolestaan työskennellyt konepajassa tai höyrylaivalla ennen rautateille tuloaan.<sup>6</sup> Rautateiden laajetessa tuli ylempien rautatieläisryhmien, ”varsinaisen virkamiehistön”, ja alempien, ”palveluskunnan”, sosiaalisten lähtökohtien ero yhä selvemmin näkyviin. Edelliset olivat tavallisesti lähtöisin varakkaista ja sivistyneistä – ja ruotsinkielisistä – säätyläisperheistä. Usein rautatiet tarjosivat virkauran parempien perheiden niille vesoilte, joille opinkäynti ei oikein ottanut luistaakseen.<sup>7</sup> Palvelusmies taas oli monessa tapauksessa tullut alunperin maatalouden piiristä kaupunkiin tai muulle teollisuuspaikkakunnalle tehtaantömieheksi, ja siitä hänet oli vetänyt rautateille valtion tarjoama turvatumpi toimeentulo. Vuosisadan vaihteeseen tultaessa oli jo näkyvillä yksi rautateiden tyypillinen piirre: rautatieläisammatti siirtyi isältä pojalle. Isä oli myös monesti pystynyt luomaan pojalleen edellytykset nousta itseään ylemmälle portaalle rautatien hierarkiassa.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Hautala s. 52–53.

<sup>2</sup> Sama s. 52. Ks. myös Ketola s. 52–53.

<sup>3</sup> Öller (s. 31–33) esimerkiksi kertoo, miten Riihimäen asemanväki asemapäällikkönsä johdolla saattoi ottaa ”yksityisen” junan käyttöönsä ja lähteä iloiselle ”kravustusmatkalle”. – Ks. myös Korpisaari s. 12.

<sup>4</sup> Aho s. 302.

<sup>5</sup> Korpisaari s. 12; Tapola s. 9–10.

<sup>6</sup> Tämä ilmenee vuosisadan alun Veturimies-lehden useista syntymäpäivä- ja muistikirjoituksista.

<sup>7</sup> Ks. esim. Rautatien-Lehti 18 A/1896 'E.J.R.': ”Minun ihanteeni rautatievirkamiehenä”.

<sup>8</sup> Vrt. Talve s. 193–194.

Osittain yhteisistä tuntomerkeistä huolimatta rautatieläiskunnan sisäinen kastijako oli erittäin jyrkkä. Korkein rajamuuri kulki juuri varsinaisten virkamiesten ja palvelusmiesten välillä. Jälkimmäisiin kuului ylivoimainen enemmistö kaikista julkisoikeudellisessa työsuhteessa olleista rautatieläisistä, 1900-luvun alkuun asti reilusti yli 90 prosenttia.<sup>1</sup> Varsinaisten virkamiesten työ oli luonteeltaan henkistä, ja heille kuului lukuisia sosiaalisia ja taloudellisia etuoikeuksia, joista muut olivat osattomia. Palveluskunnan tehtäville taas oli ominaista epäitsenäinen ja tavallisesti ruumiillinen työ. Muodollisesti selvin virkamiehiä ja palveluskuntaa erottanut tekijä liittyi heidän pohjakoulutukseensa: pääsääntöisesti virkamiehiltä edellytettiin vähintään keskikoulua vastaavaa pohjakoulutusta, kun taas palvelusmiehille ei sellaista perusvaatimusta ollut.<sup>2</sup> Rautatielaitoksen vakituiseen henkilökuntaan kuuluivat vielä kolmantena ja selvästi muista poikkeavana ryhmänä konepajojen työmiehet, jotka olivat yksityisoikeudellisessa työsuhteessa valtioon.<sup>3</sup>

Palveluskunnan ja virkamiesten jaon sosiaaliset seuraukset olivat moninaisia. Ennen vuosisadanvaihdetta varsinaiset virkamiehet kuuluivat yleensä ns. sääntöpalkkaiseen, joilla palkkauksen pohjana oli valtion vuosirahasäännössä määrätty vakinainen peruspalkka. Palveluskunnan ylivoimainen enemmistö taas oli ns. palkkiopalkkaisia, jotka oli otettu rautateille vain ”toistaiseksi”. Heillä ei ollut peruspalkkaa, vaan sen sijalla ”palkkio”. Jaon takana oli alkuaan ajatus, ettei rautatien palvelukseen voitu vakinaisesti kiinnittää suurempaa henkilökuntaa kuin oli tarpeen alkuajan pienen liikenteen ylläpitämiseksi; rautatien tulevaisuudesta ei oltu varmoja. Palkkiopalkkaisten työ oli tämän ajattelun mukaan tilapäistä.<sup>4</sup> Liikenteen kasvaessa perustelu menetti merkitystään, sillä itse asiassa palkkiopalkkaisten työ oli yhtä vakinaista kuin sääntöpalkkaistenkin. Vaikka erottelu ilmeni työpaikan varmuudessa, tämä ei ollut kuitenkaan sen keskeinen merkitys. Myös palkkauksen kannalta oli itsessään yhdenkään, oliko pohjana muodollisesti vakinainen sääntöpalkka vai kiinteä palkkio. Sen sijaan sääntöpalkkaisten ja palkkiopalkkaisten jyrkin raja-aita oli sosiaaliturvan alueella. Palkkiopalkkaisten vanhuudenpäivien turva, heidän jälkeenjääneidensä turva ja ylipäätään heidän koko sosiaaliturvansa oli selvästi heikompi kuin sääntöpalkkaisten.

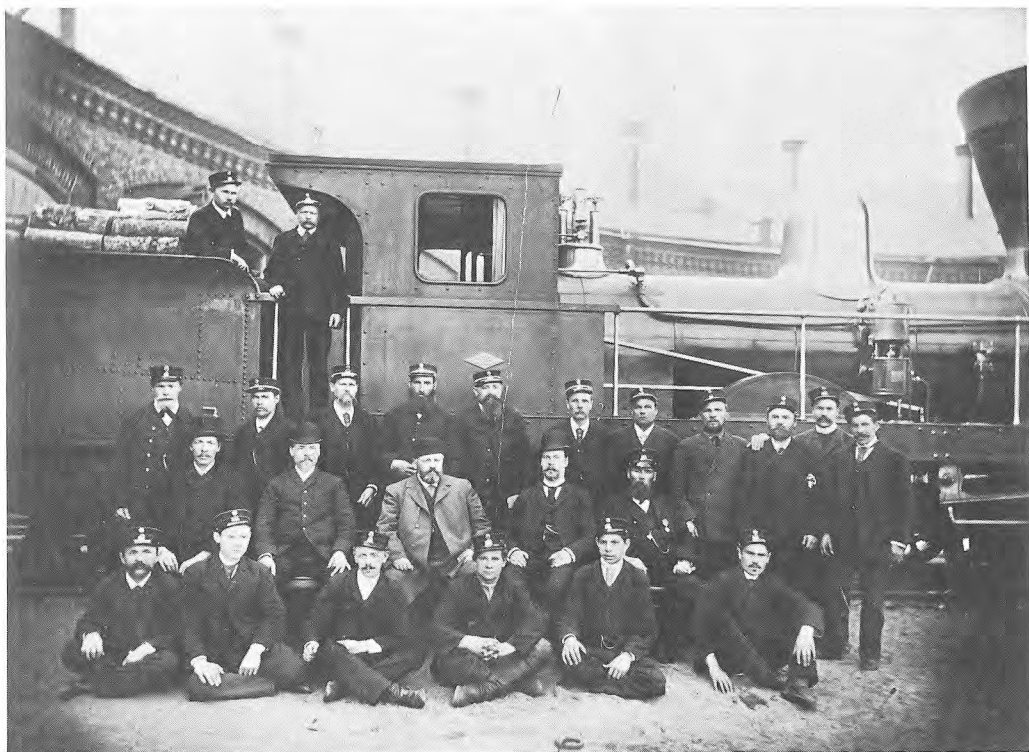
Sääntöpalkkaisten ja palkkiopalkkaisten jako ei kuitenkaan mennyt päällekkäin varsinaisten virkamiesten ja palvelusmiesten erottelun kanssa. Rautateillä oli palkkiopalkkaisuakin virkamiesryhmiä nimenomaan varsinaisen virkamiehistön alimmissa kerroksissa, esimerkiksi sähköttäjät ja kirjurit. Näiden osuus virkamiehistöstä oli 1900-luvun alkuun asti vähäinen, mutta kasvoi nopeasti 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Toiselta puolen oli muutamia palveluskuntaan laskettuja ammattiryhmiä, joille maksettiin sääntöpalkkaa ja jotka nauttivat tämän aseman tuomia sosiaalisia etuuksia, alkuaan veturinkuljettajat, konduktöörit ja ratamestarit. Näiden palveluskunnan ylimpien ryhmien sosiaalinen asema lähenei monin kohdin vakinaista varsinaista virkamiehistöä.

<sup>1</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 21–25. — Lähdeviitteissä noudatetaan seuraavassa Rautatieläisten liiton historian osalta tässä käytettyä tapaa, jonka mukaisesti tekijöiden nimien jäljessä esitetään suluisa sen tekijän nimi, jonka käsialaa kyseinen kohta on.

<sup>2</sup> *Luoma* 1962 I s. 22–23. Ks. myös *Ståhlberg* s. 149–150.

<sup>3</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 24–25.

<sup>4</sup> Sama s. 21–25.



*Pietarin Suomen-varikon veturimiehiä ja koneosaston paikallisia virkamiehiä 1890-luvulla. Arvokkaista virkapukuisista miehistä alarivissä kolmas vasemmalta veturinkuljettaja A. Räsänen ja ylärivissä kolmas vasemmalta veturinkuljettaja Kattelus. Virkamiehet istuvat penkillä keskirivissä, heistä keskimäisenä varikonpäällikkö O. Jumelius. Veturi on n:o 13, rakennettu Glasgowissa vuonna 1869. Rautatiemuseo*

Rautatielaitoksen hierarkkisesta ja byrokraattisesta rakenteesta johtui, että myös eri ammattiryhmien välille kohosivat erottavat rajamuurit. Palveluskunnankin sisällä kävi ankara kilpailu asemasta laitoksen portaikossa. Erityisen arkoja kysymyksiä olivat käskyvaltasuhteet eri työtilanteissa. Pahimpiin riitakumppaneihin kuuluivat veturinkuljettajat ja konduktöörit. Kiista siitä, kumpi oli junassa johtavassa asemassa, oli katkeraa. Seuraava esimerkki valaiskoon. Kun rautatieviranomaiset ja varsinkin konduktöörit itse ottivat käyttöön termin ”junaa kuljettava konduktööri” viittaamaan konduktöörin asemaan junan johtajana, nousivat veturimiehet vastarintaan. Nimi-merkki ’Ovi’ kirjoitti vuonna 1894 Rautatien-Lehdessä purevasti, että ”jos ei ole veturia ja sen kuljettajaa, niin ei junaa kuljettava konduktööri ainakaan pitkälle junaansa kuljeta . . .” Kirjoittajan mielestä olisi ollut osuvampaa puhua ”junassa kuljetettavasta konduktööristä”.<sup>1</sup> — Yleensäkin ammattiryhmien väliset rajat olivat estämässä myös palveluskunnan sisäisen yhteenkuuluvuuden kehittymistä.

<sup>1</sup> Rautatien-Lehti 2/1894 ’Ovi’: ”Junaa kuljettava konduktööri”. — Luoma viittaa samaan ilmiöön puhumalla ”hermostuneesta statusmielialasta”, 1962 II s. 72–73.

Rautatieläiskuntaa pirstoi myös yksilöiden karrierikilpailu, joka oli koko valtion henkilökunnan tyypillinen ominaisuus. Palveluskunnan sisällä se oli kuitenkin rajoituneempaa kuin varsinaisten virkamiesten kohdalla. Palvelusmiesten karriereeri oli joka tapauksessa melkoisen lyhyt ja toisaalta eteneminen uran ylimmälle tasolle useinkin melko varmaa. Epätavallisia eivät silmänpalvontayritykset ja suosikkijärjestelmät silti olleet — eivät myöskään veturimiesten ammattiuralla.<sup>1</sup>

Verrattuna samoihin aikoihin kasvaneeseen teollisuustyöväestöön oli rautateiden palveluskunnankin asema varsin hyvä. Tätä osoittaa se, että vaikka konepajojen työmiehet, verstaalaiset, olivat elinolosuhteiltaan ja statukseltaan paljon alapuolella palveluskunnan, hekin kuuluivat työväestön ylimpään kerrokseen.<sup>2</sup> Palvelusmiesten palkat, sosiaaliturva ja työpaikan pysyvyys ylittivät selvästi tavallisten työläisten elämisen ehdot. Omaleimaisimpiin kuuluneen rautatieläisryhmän, veturimiesten, kohdalla tämä ero tehdastyöläisiin oli tavallista tuntuampi.

### 3. *Veturimiehet vuosisadanvaihteeseen tultaessa*

#### 3.1. *Työ*

Junan kulkua kummastelleen kansan mielissä saivat tuota ihmettä kuljettaneet miehet erityisen sädekehän. Heidän ammatilleen ei voinut löytää vastinetta perinteellisestä elämänympäristöstä senkään vertaa kuin asemapäällikön tai konduktöörin tehtäville. Veturimiesten työn erikoispiirteet muovasivat heidän ajattelutapansa omalaatuiseksi ammattikuntahengeksi, josta tuli heidän järjestäytymisensä perusta.

Veturimiehiltä vaadittiin teknisesti korkeata ammattitaitoa. Ensimmäisellekään rautatielle heitä ei voitu ottaa samalla tavoin lähes pystymetsästä kuin monia muita palvelusmiehiä. Neljän ensimmäisen veturin mukana saapui Suomeen kaksi englantilaista veturinkuljettajaa, jotka puolen vuoden aikana harjaannuttivat tehtäviinsä neljä suomalaista kuljettajaa, G.A. Lönnbergin, E. Lindroosin, J. Hagelinin ja O. Westbergin.<sup>3</sup> Jo vuonna 1868 perustettiin Helsinkiin konetirehtöörin alainen iltakoulu, jonka oli määrä antaa ammattiopetusta pääasiassa juuri veturimiehille. Iltakoulu lopetti kuitenkin toimintansa vuonna 1876, koska sen oppilaista oli suuri osa siirtynyt ”Konstflitföreningens i Helsingfors slöjdskola”-nimiseen kouluun. Myöhemmin veturinkuljettajiksi aikovat saivat opetusta insinööri R. Klosterin yksityisillä koneenkäyttäjäkursseilla.<sup>4</sup> Kuljettajien muodolliset pätevyysvaatimukset vahvistettiin vuonna 1888 annetulla armollisella asetuksella:

”... sen, joka haluaa tulla oikeutetuksi lokomotiivikuljettajana lokomotiivihöyrypannuja hoitamaan, pitää olla palvellut vähintään vuoden lämmittäjänä

<sup>1</sup> Luoma 1962 I s. 81–90. Ks. myös Rautatieläis-Kirjasia syys-lokakuu/1901 ”Eri aloilta”. — Veturimiesten pyrkimyksistä juuri pois silmänpalvontaa ja suosikkijärjestelmiä ks. jäljempänä s. 84–87.

<sup>2</sup> Ks. *Waris* 1973 B s. 114–115.

<sup>3</sup> *Korpisaari* s. 12.

<sup>4</sup> *Voltti* s. 136–137. — Myös jäljempänä ammattiopetusta käsiteltäessä nojaututaan *Volttin* teokseen, s. 136–.



*Veturinkuljettajakurssi lokakuussa 1897. Ylärivissä toinen vasemmalta veturimiesten järjestötoiminnassa myöhemmin mukana ollut oululainen K. Paasivirta, josta sittemmin tuli Oulun varikonpäällikkö. Rautatiemuseo.*

tahi alikoneenkäyttäjänä lokomotiivilla ja vähintään kaksi vuotta työskennellyt konepajassa höyrykoneiden valmistamisessa sekä sen jälkeen Rautatiehallituksen luona suorittanut sellaisen tutkinnon, kuin toisen luokan koneenkäyttäjille matkustajahöyrylaivoissa on säädetty; ja tulee lokomotiivinkuljettajan myöskin olla hyvämaineinen ja vakavaksi ja luotettavaksi tunnettu.”<sup>1</sup>

Vaadittu tutkinto käsitti ”taidon osata kirjoittaa selvää käsikirjoitusta, laskea quator species kokonaisissa ja kymmenmurtoluvuissa, piirustaa ja mitata erinäisiä koneen osia sekä tuntea erilaatuiset höyrykoneet ja ehdot niiden vaikutukselle, kokoonpanolle, järjestykselle ja hoidolle”<sup>2</sup>.

Vuodesta 1890 alkaen aina vuoteen 1919 saakka järjestettiin Helsingin teollisuus-koulussa erikoiskursseja veturinkuljettajiksi pyrkiville. Kurssin päätteeksi suoritettiin veturinkuljettajan tutkinto, johon tosin saattoi mennä myös kurssia käymättä. Siten menettelivätkin yleensä maaseutuvarikkojen miehet.

Ammattiopetuksesta huolimatta veturimiehen ammattitaidon perusta syntyi kuitenkin käytännön harjoittelussa, ensinnä konepajassa, sitten veturinpuhdistajana ja vetu-

<sup>1</sup> As.kok. 15/1888 § 4.

<sup>2</sup> As.kok. 6/1879 § 15.

rinlämmittäjänä. Lämmittäjän tehtävään ei ollut varsinaista ammattikoulutusta ennen kuin vuodesta 1921, jolloin alkoivat ensimmäiset oppilaskurssit.

Veturimiehen työ oli raskasta ruumiillista työtä. Siinä se muistutti koneen ääressä työskennelleen tehdastyöläisen työtä ja poikkesi herraskaisemmista rautatieläisammateista, varsinaisten virkamiesten ja esimerkiksi konduktöörinkin tehtävistä. Työskentelyolosuhteet vetureilla olivat vaikeat. Tärinän ja melun lisäksi jäyti veturihyttien vetoisuus erityisen pahoin miesten terveyttä. Talvipakkasella työolot olivat todella ankarat: tulipesästä hokkasi miesten rintapuolelle kova kuumuus samaan aikaan, kun selkäpuolella oli jäätävän kylmää.<sup>1</sup> Uusien, entistä raskaampien veturien tullessa käyttöön ja junanopeuksien kasvaessa lämmittäjän oli heiteltävä entistä kiivaammassa tahdissa halkoja tai hiiltä tulipesään. Tekninen kehitys tosin paransi koneiden hyötysuhdetta: esimerkiksi 1890-luvulla käyttöön tulleet raskaat Mogul-kompoundiveturit eli ”mummot” vetivät halkokuutiolla suunnilleen saman matkan ja painavampia junia kuin ensimmäiset A1-sarjan veturit.<sup>2</sup>

Vuodesta 1880 vuoteen 1900 lisääntyi veturimiesten lukumäärä noin 125:stä 700:aan eli se kasvoi noin 5,5-kertaiseksi. Samaan aikaan kuitenkin veturikilometrien määrä kohosi noin 6,5-kertaiseksi.<sup>3</sup> Tämä johtui, paitsi työn tuottavuuden kohoamisesta, myös työaikojen pitenemisestä. Työaikakysymykseen palataan tarkemmin jäljempänä.

Lämmittäjä ja kuljettaja olivat asemaltaan selvästi eri tasoilla. ”Eltarin” tehtävät olivat epäitsenäisiä ja lihasvoimaa kysyviä. Hänen oli toteltava kuuliaisesti kuljettajan määräyksiä ja ohjeita. Parhaimmillaan kuljettajan suhde lämmittäjään oli isällinen, mutta harvoin tasavertaisen toverillinen. Se muistutti vanhojen käsityöläisammattikuntien mestarin ja kisällin suhdetta. Oli myös kuljettajia, joita lämmittäjät suorastaan pelkäsivät.<sup>4</sup> Kuitenkin näiden kahden veturimiesryhmän välillä oli yhteenkuuluvaisuuden tunne. Samat miehet saattoivat työskennellä yhdessä jopa kymmenkunta vuotta. Heitä yhdisti myös huolenpito ns. nimikkoveturistaan. Miehet ajoivat yleensä vuosikaudet ”omaa” veturiaan, johon heillä kehittyi omalaatuisen läheinen, melkein inhimillinen suhde.<sup>5</sup> Sitä paitsi lämmittäjä tiesi melko varmasti pääsevänsä ennen pitkää kuljettajaksi. Veturimiehen ura oli hidas mutta kohtalaisen turvattu — ellei sitten mies itse kariuttanut sitä, kuten Suomen ensimmäinen veturinkuljettaja, joka jo viiden vuoden palveluksen jälkeen erotettiin virasta juopottelun tähden<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Dramaattisen kuvauksen veturin olosuhteista vuosisadan vaihteessa antaa tanskalainen kirjailija Herman Bang: ”Ensimmäinen mikä minua kummastutti oli korvia särkevä meteli ja kolina, niin ettei voinut toistensa ääntä kuulla. — Jäädyttävä tuuli puhalsi sisään ja jähmetytti selkää samassa kuin avonainen tulikita poltti rintaani ja kasvojani, niin että puolet ruumiistani jähmettyi pakkasessa ja toinen puoli paistui.” Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa 5/1903 ”Herman Bang veturilla”.

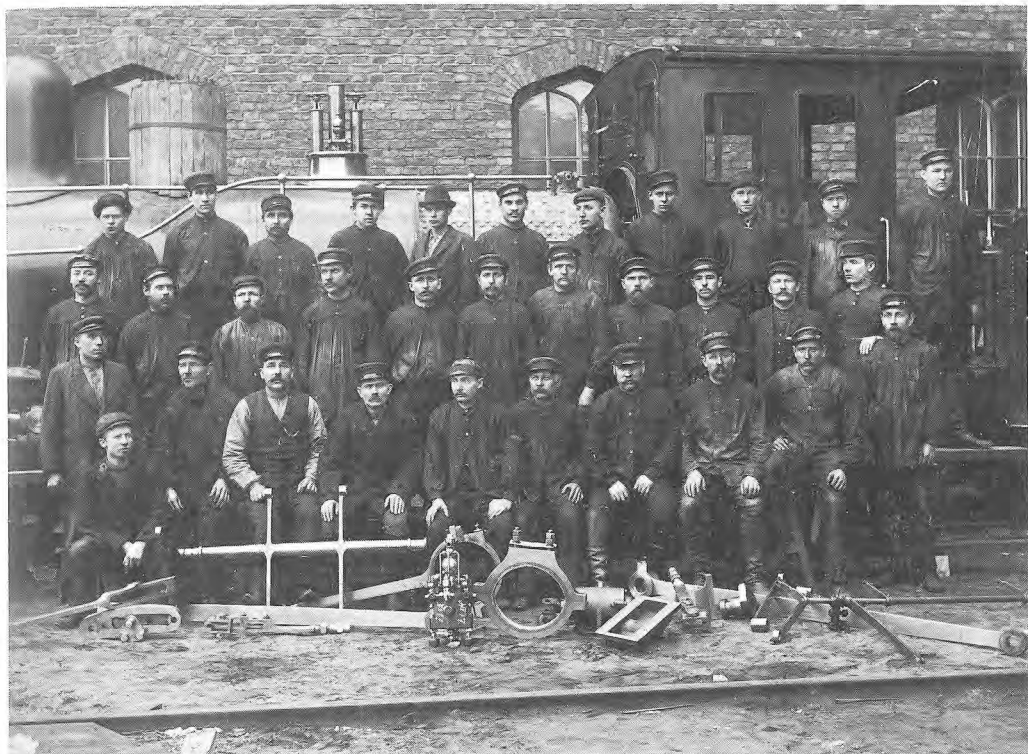
<sup>2</sup> Ks. Finska Statsjärnvägarne. Öfersikt af lokomotivtjänst etc. under år 1898.

<sup>3</sup> von Weissenberg 1912 s. 485–486; liite 3. jäljempänä.

<sup>4</sup> Ks. esim. Juho Anttilan muistelmia veturimiehen työstä vuosisadan vaihteen ja 1900-luvun alun Oulusta. *Talve* s. 61.

<sup>5</sup> Vrt. *Talve* s. 199–200.

<sup>6</sup> Rautateiden täyttäessä 50 vuotta vuonna 1912 Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys päätti anoa eläkettä vaivaistalossa eläneelle Suomen ensimmäiselle veturinkuljettajalle G. Lönnbergille. Mutta kun yhdistys pyysi rautatiehallitukselta miehen ansioluettelon, havaittiin, että hänet oli erotettu juopumuksen vuoksi rautateiltä. Enemmittä puheita yhdistys luopui eläkkeenhausta. SKLYn keskustoimik. 26.—28.3.1912 s. 10–11; vuosik. 28.—30.5.1912 s. 19.—Lönnberg itse oli kertonut samoihin aikoihin eräässä lehtihaastattelussa eronneensa rautateiltä siksi, että veturin työolosuhteet aiheuttivat hänelle jatkuvaa vapinaa ja kainalopistoksia.



*Veturimiehen uran lähtökohtana oli tavallisesti työskentely VRn konepajassa. Helsingin verstaassa vuonna 1897 otetun kuvan nuoremmista miehistä monella oli varmaankin mielessään juuri veturimiehen ammatti. Rautatiemuseo.*

Alkuvuosina veturimiesten ura oli saattanut kohota melko nopeastikin, mutta vuosisadanvaihteessa se oli jo hidastunut. Vakinaiseksi lämmittäjäksi pääsyä edelsi vuosien palvelu rautateillä, usein ensin VRn konepajassa, sitten tallilla ylimääräisenä ja vakinaisena veturinpuhdistajana. Ennen vakinaista lämmittäjän nimitystä mies oli toiminut vielä tilapäisenä lämmittäjänä. Kun vihdoinkin veturimies sai nuoremman kuljettajan nimityksen, oli tavallisesti kulunut 10–15 vuotta rautateille tulosta.

Kuljettaja oli veturillaan herra ja ylhäisyys, mutta hänelle kuului myös painava vastuu. Vaikka veturinkuljettajan toimia sääntelivät lukuisat ohjesäännöt ja päälliköiden käskyt, hän joutui tekemään tärkeitä itsenäisiä ratkaisuja. Niistä riippuivat usein kouriintuntuvalla tavalla matkustajien turvallisuus ja suuret taloudelliset tekijät.

Tietoisuus työn vastuullisuudesta synnytti veturimiehissä itsetietoista ryhmähenkeä. Työn raskaudesta huolimatta veturimies ei ollut vieraantunut työstään samalla tavoin kuin koneen jatkeeksi joutunut työläinen. Vankka ammattiylpeys ilmensi tätä.

Veturimiesten työ poikkesi esimerkiksi tehdastyöläisten työstä myös 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 rautatei-



den hierarkiassa. Veturimieskunnan sisäistä yhteenkuuluvuutta se ei kuitenkaan voinut olennaisesti heikentää, vaikkeivät miesten henkilökohtaiset suhteet aina olleet lämpimiä. Heidän ammatilleen näet oli leimallista, että he joutuivat työssään päivittäin tekemisiin hyvin samankaltaisten ongelmien kanssa. Veturien kunto, polttoaineiden laatu, semaforien kelvollisuus, signaalien selvyys ja lepohuoneiden tila esimerkiksi koskettivat kaikkia veturimiehiä. Sen sijaan veturimiesten työn luonne eristi heitä muista rautatieläisistä, joiden edut tuntuivat monesti ristiriitaisilta tai peräti vastakkaisilta.

### 3.2. Palkat

Rautatielaitoksessa veturimiehet muodostivat eräänlaisen väliryhmän. Nimenomaan veturinkuljettajien palkkataso ja sosiaaliset etuudet olivat jopa korkeammat kuin alimpien varsinaisen virkamiehistön ryhmien. Ja vaikka lämmittäjien ja kuljettajien asemassa oli huomattava ero, myöskään lämmittäjät eivät kuuluneet rautateiden huonoisimpiin. He olivat sitä paitsi tulevia veturinkuljettajia.

Veturimiesten palkat koostuivat useista osatekijöistä. Kiinteä palkka muodostui lämmittäjillä, palkkiopalvelusmiehillä, ”palkkiosta”. Kuljettajilla taas suurin osa siitä oli sääntöpalkkaa, jonka pohjalta eläkeoikeudet määräytyivät, ja pienempi osa ”palkkiota”. Kiinteä palkka kohosi määrävuosittain, säännönmukaisesti joka viides vuosi.

Toisena osatekijänä oli vapaa asunto VR:n omistamissa rautatieläiskasarmeissa tai vastaava vuokratulo, joka yleistyi rautateiden laajetessa. Kuljettajilla oli yleensä periaatteessa oikeus kahden huoneen ja keittiön asuntoon sekä lämmittäjillä yhteen huoneeseen ja keittiöön.<sup>1</sup> Senaikaisen mittapuun mukaan veturimiesten asumistaso oli tuntuvasti korkeampi kuin keskimäärin työväestön. Esimerkiksi Helsingin Pitkängillän pohjoispuolisissa kaupunginosissa asui vuonna 1900 noin 70 prosenttia asukkaista yhden hellahuoneen asunnoissa. Huonetta kohti asui näissä kaupunginosissa lähes neljä henkeä.<sup>2</sup>

Kolmas osatekijä olivat virantoimitusrahat, joiden oli tarkoitus olla korvausta työn erityishaitoista. Ne vaihtelivat eri varikoilla ja eri veturimiehillä melkoisesti ajettujen veturi- ja akselikilometrien sekä junien laadun mukaan, vaikka rahojen saannin kriteerit olivat kaikkialla samat. Miehistölle tulleista rahoista kuljettaja sai noin kaksi kolmannesta ja lämmittäjä yhden kolmanneksen.<sup>3</sup>

Palkkaetuihin rinnastettavia olivat lisäksi rautatieläisten ja heidän perheidensä nauttimat vapaalippuoikeudet. Kokonaispalkkaukseen voidaan vielä laskea ns. säästörahat, joita rautatiehallitus antoi veturimiehille näiden osoittaessa säästäväisyyttä poltto- ja voiteluaineiden käytössä. Ennen vuotta 1919 päättivät varikonpäälliköt harkintansa mukaan säästörahojen jaosta. Sen jälkeen tuli voimaan yhtenäinen järjestelmä, jonka mukaan miehistöt saivat palkintonsa.<sup>4</sup>

Yhteiskunnan hidastempoisuutta kuvasti, että rautatieläisten kiinteätä palkkausta tarkistettiin vuosina 1863–1900 välillä ainoastaan kolme kertaa. Sitä paitsi vuoden

<sup>1</sup> von Weissenberg 1912 s. 487.

<sup>2</sup> Waris 1973 B s. 158–159.

<sup>3</sup> Rh:n kiertokirje 1846/14.7.1881; Ohjesääntö Suomen valtionrautateiden junapalvelijain virantoimitusrahoista 11.2.1897.

<sup>4</sup> von Weissenberg 1937 s. 710.



*Pasilan varikon veturinkuljettajan Matti Ahon (ent. Andrejeff) perhe kodissaan Kotkankatu 4:ssä vuonna 1916. Äitinsä sylissä oleva Börje-poika seurasi myöhemmin isänsä jälkiä, kuten monet muutkin veturimiesten pojat: hänestä tuli Pasilan varikon veturinkuljettaja. Kuvan om. L. Merinen.*

1887 tarkistuksessa pysytettiin palkkaus pääosin vuoden 1877 palkkaussäännön mukaisena.

### *Taulukko 1.*

Veturimiesten kiinteä palkkaus vuosien 1863, 1872, 1877 ja 1887 palkkaussäännöissä

Palkkaussääntö	Vuosipalkka, markkoissa			
	Vanhempi vk.	Nuorempi vk.	Vanhempi vl.	Nuorempi vl.
1863	1800	1440	960	720
1872	1600—2000	1000—1600	900—1000	700— 900
1877	1608—2004	1008—1608	900—1008	708—1008
1887	1608—2004	1008—1404	900—1008	708—804

Lähteet: as.kok. 16/1863, 20/1872, 20/1877, 18/1887.

Verohintaindeksillä laskettuna veturimiesten kiinteän palkan reaaliarvo oli korkeimmillaan 1880-luvun lopulla.<sup>1</sup> Siitä lähtien hintataso oli pääsääntöisesti noususuunnassa, samalla kun nimellispalkat pysyivät ennallaan. Hintataso kohosi vuosina 1887—1900 arviolta noin viidenneksellä, joten veturimiesten varsinainen palkka laski reaalisesti. Ilmeisesti virantekorahojen kasvu työn tuottavuuden ja työmäärän lisääntyessä kuitenkin piti käteen tulevan ansion lähes entisellä tasolla. Tosiasia kuitenkin lienee, että tällainen kehitys synnytti tyytymättömyyttä ja siten järjestäytymisen maa-

<sup>1</sup> Verohintaindeksi perustuu *Björkqvistin* laskelmiin. Ks. myös *Luoma* 1962 I s. 60—61.

perää. Sitä paitsi 1890-luvun aikainen rautateiden laajeneminen ja veturimieskunnan kasvu muutti ammattikunnan sisäistä rakennetta niin, että kuljettajista oli vuoden 1900 tienoilla selvästi suurin osa ”matalapalkkaisia” nuorempia kuljettajia.<sup>1</sup>

Kuitenkaan veturimiehet eivät olleet palkkaukseltaan rinnastettavissa tavalliseen työväestöön. Vanhemman veturinkuljettajan kokonaispalkkaus kaikkine ”ikäisineen” oli vuoden 1887 palkkaussäännön ja vuoden 1897 virantoimitusrahojesäännön mukaan ilmeisesti keskimäärin runsaat 3 200 markkaa vuodessa. Tällöin on kiinteään palkkaan lisätty 600 markan suuruinen vuokratyö sekä 600 markkaa virantoimitusrahoja; viimeksi mainittu arvio on veturimiesten itsensä laskema ja siten tuskin ainaakaan liian suuri.<sup>2</sup> Vaikka viimeiset ”ikälisät” jäivät useimmiten saamatta ennen eläkeikää, noin 3 000 markan vuosiansio oli vanhemmalla veturinkuljettajalla tavallinen; sitä paitsi edellä olevaan laskelmaan ei sisälly säästöpalkkioita eikä vapaalippuoikeutta. Nuoremman lämmittäjän kokonaispalkaksi ilman yhtään ”ikälisää” saadaan samalla periaatteella runsaat 1 400 markkaa, jolloin mukana on 300 markkaa virantoimitusrahoja ja 400 markkaa vuokratyö.

Ammattitaitoinen rakennustyöläinen, kirvesmies, ansaitsi Helsingissä vuosina 1891–1900 Vera *Hjeltin* tutkimuksen mukaan keskimäärin 918 markkaa vuodessa. Sekatyömies hankki rakennuksilla vuodessa 750 markkaa.<sup>3</sup> Vuonna 1907 tehdyn konepajatutkimuksen mukaan konepajatyömiesten vuosiansiot olivat sinä vuonna keskimäärin 830 markkaa, joskin 1 000–1 500 markan palkat olivat tavallisia.<sup>4</sup> Konepajatutkimuksen tekoaikaan veturimiesten palkat olivat jo selvästi kohonneet edellä kuvatuista.

Tavallisesta työmiehestä erotti veturimiestä tärkeällä tavalla se, että hänen palkkansa juoksi säännöllisesti ja varmasti. Varsinkin sellaisilla aloilla kuin rakennus- tai sahatöissä tuntuivat sekä suhdannevaihtelut että vuotuiset kausivaihtelut kiipeästi tilipussissa ja työpaikan varmuudessa.

Rautateiden palveluskunnassa veturinkuljettajien ansiot edustivat huippua. Esimerkiksi ylikonduktöörin palkka oli yhden palkkaluokan alempi kuin veturinkuljettajan, ja vastaava suhde vallitsi konduktöörin ja nuoremman veturinkuljettajan välillä. Virantoimitusrahat ja muut palkkiot lisäsivät eroa veturimiesten hyväksi. Nuoremman lämmittäjän kiinteä palkka oli hieman korkeampi kuin asemamiehen tai ratavahdin ja kokonaisansioissa erot olivat suuremmat. Sekä veturimieskunnassa että koko rautatieläiskunnassa palkkaerot olivat tuntuvia. Parhaiten palkatut varsinaiset virkamiehet ylittivät selvästi myös veturinkuljettajien palkkatason. Vanhemman kuljettajan palkka vastasi kyllä pienen aseman asemapäällikön palkkaa, mutta suurilla asemilla asemapäälliköt saivat palkkaa noin kaksi kertaa niin paljon kuin vanhempi kuljettaja.

Tuloiltaan veturimiehet olisivat täyttäneet paitsi kunnalliseen myös valtiolliseen äänioikeuteen vaaditut edellytykset vuoden 1879 valtiopäivä uudistuksen jälkeen. Porvarissäädyn äänioikeuden ehtona oli kuitenkin tulojen lisäksi myös se, ettei henkilö ollut ”toisen palveluksessa tahi alituksessa työssä” eikä myöskään ”yleisten ja yksityisten laitosten ja yhdyskuntain vahtipalvelija”. Eri kaupungeissa vallitsi näiden mää-

<sup>1</sup> Ks. rh:n lausuntoa veturimiesten palkka-anomukseen vuonna 1901. Senaatin TOn AD 1305/359 1901.

<sup>2</sup> Arviot perustuvat veturimiesten palkkakomitean laskelmaan vuodelta 1905. Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille (AKV) 7/1905.

<sup>3</sup> *Hjelt* s. 31–32, 79.

<sup>4</sup> Tutkimus Suomen konepajoista. Työtilasto XII 1911; *Koivisto* s. 97–98.

räysten tulkinnoista erilaisia käytäntöjä, mutta yleensä ainakin osalta rautateiden palveluskunnasta evättiin niiden perusteella äänioikeus. Veturinkuljettajat saivat ilmeisesti useissa kaupungeissa äänestää, kun taas lämmittäjiltä tämä oikeus yleensä kiellettiin.<sup>1</sup>

### 3.3. Sosiaaliturva

Selvästi veturimiehet poikkesivat kasvaneesta proletariaatista myös sosiaaliturvan sa vuoksi. Sen merkittävin osa oli eläkeoikeus. Valtion virkamiehille oli vakiintunut palkan mukaan määräytyvä eläke jo ennen rautateiden syntyä.<sup>2</sup> Rautatieläisten eläke-edut määritettiin ensimmäisen kerran vuoden 1863 johtosäännössä. Sen mukaan sääntöpalkkaiset virka- ja palvelusmiehet olivat oikeutettuja valtion vanhuus- ja työkyvyttömyyseläkkeeseen. Täyden eläkkeen määrä vastasi virassa nautittua peruspalkkaa. Virka- tai palvelusmies sai sen 63 vuotta täytettyään ja 35 vuotta ”nuhteettomasti palveltuaan”. Joutuessaan eroamaan virastaan ennen eläkeikää sairauden tai ”muun laillisen syy” tähden virka- tai palvelusmies oli oikeutettu porrastettuun osaeläkkeeseen; ensimmäisen kerran osaeläkkeeseen oli mahdollisuus viranhaltijan täytettyä 35 vuotta ja palveltua 15 vuotta, jolloin eläke oli 1/4 täydestä eläkkeestä.<sup>3</sup>

Veturinkuljettajat olivat sääntöpalkkaisina oikeutettuja valtioneläkkeeseen. Heidän sekä konduktöörin eläke-etuja paransi vielä vuonna 1885 annettu armollinen julistus. He saivat oikeuden täyteen eläkkeeseen jo 25 vuotta nuhteettomasti palveltuaan, veturinkuljettaja täytettyään 50 vuotta ja konduktööri 55 vuotta. Edellä mainituilla perusteilla he saivat osaeläkettä seuraavasti: 50 vuotta täytettyään ja 20 vuotta palveltuaan 3/4, 45 vuotta täytettyään ja 20 vuotta palveltuaan 2/3, 40 vuotta täytettyään ja 15 vuotta palveltuaan 1/2 sekä 35 ikävuoden ja 15 palvelusvuoden jälkeen 1/4 täydestä eläkkeestä. Eläkettä määritettäessä luettiin virkavuosiksi sekin aika, jonka veturinkuljettaja oli ollut lämmittäjänä ja konduktööri jarrumiehenä.<sup>4</sup>

Vuoden 1885 julistus tuotti siten huomattavan parannuksen veturinkuljettajien ja konduktöörin sosiaaliturvaan sekä antoi heille erityisaseman rautatieläiskunnassa. Uudistuksen takana oli valtiotyönantajan tarve ottaa huomioon kyseessä olevien ryhmien työn erityinen rasittavuus ja vastuullisuus, joka oli kasvanut rautatieliikenteen laajetessa. Joka tapauksessa vanhemman veturinkuljettajan saama täysi valtioneläke oli 1890-luvun lopulla esimerkiksi kaksi kertaa niin suuri kuin rakennusten sekatyömiehen saama palkka.<sup>5</sup>

Veturinlämmittäjällä sen sijaan ei palkkiopalvelusmiehenä ollut oikeutta valtioneläkkeeseen. Tosin senaatilla oli erityistapauksissa oikeus myöntää harkintansa mukaan eläkettä myös palkkiopalvelijoille. Rautateiden palkkiohenkilökuntaa varten perustettiin vuonna 1881 valtionrautateiden eläkelaitos, johon jokaisen palkkiopalk-

<sup>1</sup> Jutikkala 1974 s. 63–65.

<sup>2</sup> Riihinen–Hentilä–Roos I (Riihinen) s. 56.

<sup>3</sup> As.kok. 16/1863.

<sup>4</sup> As.kok. 20/1885.

<sup>5</sup> Vuoden 1887 palkkaussäännön mukaan vanhemman veturinkuljettajan sääntöpalkka ja siis eläke oli vuodessa 1500 mk ja nuoremman 1000 mk. As.kok. 18/1887 §1.

kaisen tuli osakkaana kuulua. Osaksmaksujen ohella laitos sai valtionapua. Se suoritti eläkettä sekä osakkaalle itselleen että hänen kuoltuaan leskelle ja lapsille.<sup>1</sup> Laitos ei kuitenkaan pystynyt poistamaan palkkiohenkilökunnan eläkeoikeuden puutteeseen sisältynyttä epäkohtaa, jota korosti vertailu sääntöpalkkaisten sosiaaliturvaan. Pienipalkkaisimpien asemaa laitos paransi kaikkein vähiten: ajan henkeä kuvasti, että sen maksamat eläkkeet suhteellisesikin pienenivät huomattavasti alempiin palkkausluokkiin mentäessä. Ja maksut olivat eläkkeisiin nähden korkeat.<sup>2</sup>

Mutta veturinlämmittäjille eläkelaitoksen epäkohdat ja valtion eläkeoikeuden puuttuminen eivät olleet ylettömän vaikeita ongelmia. Yleensä veturimies ehti kohota vanhemmaksi kuljettajaksi ennen eläkkeelle joutumistaan. Työkyvyttömyys tosin saattoi kohdata jo lämmittäjää, jolloin eläketurvan heikkous oli todellinen epäkohta. Pääsääntöisesti kuitenkin saattoi veturimiesuralle lähtenyt nuori mies laskea saavansa verraten turvatut vanhuuden päivät.

Myös kuljettajilla oli oikeus jäädä eläkelaitoksen osakkaiksi samoin kuin muilla sääntöpalkkaisilla palvelusmiehillä. Jäämiseen tietenkin houkutteli se, että laitoksesta erotessa olisivat lämmittäjänä maksetut osaksmaksut menneet tavallaan hukkaan. Täysi eläke oli kuljettajalle suuruudeltaan yli puolet valtioneläkkeen määrästä: vuoden 1881 säännön mukaan 850 markkaa vuodessa ja vuoden 1897 säännön mukaan 1 000 markkaa. Lämmittäjä puolestaan sai keskimäärin puolet kuljettajan eläkkeestä. Osakkaan leskelle ja orvoille yhteisesti maksettava eläke oli puolet osakkaalle itselleen kuuluneesta täydestä eläkkeestä.<sup>3</sup> Laitoksen eläkkeet eivät näin ollen olleet mitättömiä, mutta niihin tarvittiin varsin raskaat ennakkomaksut. Sitä paitsi täyteen eläkkeeseen vaadittu 30 vuoden palvelusaika ei käytännössä riittänyt koko eläkemaksun maksamiseen laitokselle, vaan maksuja joutui suorittamaan vielä eläkevuosinakin.<sup>4</sup>

VRn eläkelaitos lisäsi kaikesta huolimatta paitsi veturimiesten itsensä sosiaaliturvaa myös heidän jälkeenjääneidensä toimeentulon mahdollisuuksia. Veturinkuljettajan omaisten turvana oli myös sotaväen leski- ja orpokassa, johon kuljettajien oli kuuluttava muiden sääntöpalkkaisten virka- ja palvelusmiesten tavoin.<sup>5</sup> Koska kuitenkin myös tämän laitoksen eläkkeet suhteellisesikin alenivat virka-asteikon alemmille rapuille tultaessa, oli veturinkuljettajan perikunnan saama eläke vaatimaton; palvelusmiehinä kuljettajat kuuluivat kassan alimpaan eli seitsemänteen luokkaan. Vuoden 1885 ohjesäännön mukaan tämän luokan vuotuinen eläke oli kuolinpesälle ainoastaan 100 markkaa. Kassa sai varansa suhteellisen korkeista eläkemaksuista, valtiolta suoranaisena avustuksena, ns. vakanssisäästöistä sekä kuuteen ensimmäiseen luokkaan kuuluneilta virkamiehiltä hautausapumaksuina.<sup>6</sup>

Aikana, jolloin varsinainen työväestö oli tyystin vailla lakisääteistä eläketurvaa, veturimiesten sosiaalinen asema oli jo eläkeoikeuksien tähden aivan toisella tasolla kuin tehtaantyöläisten; olkoonkin, että näissä eläkeoikeuksissa oli epäkohdiksi koettuja puutteita. Veturimiehen elämänkaari kokonaisuudessaan muodostui varsin toisenlaiseksi kuin tavallisen tehdas- tai rakennustyöläisen. Työmiehen elinehdot kääntyivät yleensä laskuun silloin, kun hänen lihasvoimansa ja työkykynsä alkoivat heiketä.

<sup>1</sup> *Majanpää* s. 7–9.

<sup>2</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 58.

<sup>3</sup> As.kok. 27/1881 § 4; as.kok. 4/1897 § 4.

<sup>4</sup> Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa 7/1905 ”Veturimiehistön asema Suomessa verrattuna muutamien muiden Euroopan maiden veturimiehistön asemaan”.

<sup>5</sup> *Holopainen* s. 621–622.

<sup>6</sup> *Holopainen* s. 621–622. — Ks. myös *Ståhlberg* s. 303.

Hänen tultuaan vanhuuden tai sairauden tähden pysyvästi työkyvyttömäksi toimeentulo putosi entisestään. Veturimiehen sosiaalinen asema sen sijaan kohosi yleensä varsin tasaisesti virkaiän mukana. Ja eläkeoikeudet olivat turvaamassa elämisen mahdollisuuksia vielä työvuosien päätyttyä.<sup>1</sup>

Myös tilapäisen työkyvyttömyyden turva oli rautateiden virka- ja palvelusmiehillä selvästi parempi kuin työväestöllä. Ensinnäkin rautatielaitos itse järjesti alusta alkaen sairaanhoitoa: jo ensimmäisessä johto- ja ohjesäännössä (1863) perustettiin rautatielääkäriin virka. Säännössä ei nimenomaisesti todettu, että sairaanhoidon tuli olla ilmaista, mutta sitä se ilmeisesti alusta pitäen oli.<sup>2</sup> Hoidon maksuttomuus rautatieläisille ja konepajatyöläisiä lukuunottamatta myös heidän perheilleen vahvistettiin julistuksessa vuonna 1888.<sup>3</sup> Tosin lääkärihoito ei varsinkaan laitoksen kasvaessa ollut keuhuttavaa. Säännöllistä palkkaa nauttineet rautatienlääkärit eivät vaivautuneet tutkimaan potilaitaan perusteellisesti, kun palkka juoksi muutenkin. Katkeruutta herätti etenkin alemmissa rautatieläisryhmissä myös se, että lääkärit tahtoivat vetää taloon päin: oli esimerkiksi pahoissakin tapauksissa vaikeata saada todistusta virkavapautta varten. Muiden lääkäreiden todistukset eivät puolestaan siihen kelvanneet, vaikka sairas rautatieläinen joutui usein kunnan hoitoa saadakseen menemään kalliin yksityislääkärin luo.<sup>4</sup>

Virkavapautta oli vuonna 1877 annetun armollisen asetuksen mukaan sekä virkamiehillä että ”käskyläisillä” oikeus saada sairauden tähden kuukauden ajaksi ilman palkanpidätystä. Edelliset eli varsinaiset virkamiehet saivat lisäksi kuukauden ylittävältäkin sairausajalta kaksi kolmannesta itselleen, kun taas ”käskyläisten” eli palveluskunnan oli käytettävä palkkansa kokonaan viransijaisen palkkaamiseen.<sup>5</sup> Vuoden 1888 ohjesäännössä virkavapauden saantiin tuli eräitä, osittain aiempia oikeuksia kaventaneita muutoksia, jotka kuitenkin kumottiin nimenomaan palveluskunnan osalta vuoden 1903 ohjesäännössä.<sup>6</sup>

Kaiken kaikkiaan rautatieläiset olivat – konepajojen työmiehetkin ilmaisen lääkärihoidon osalta – tuntuvasti turvatumia kuin yksityisten tehtaiden työväestö myös sairauden tai tapaturman kohdatessa. Työväestölle antoivat lakisääteistä suojaa lähinnä vain vuoden 1879 vaivaishoitoasetus sekä sittemmin vuoden 1895 tapaturmavaikutuslaki.<sup>7</sup> Rautatieläisten sosiaaliturva tällä alueella oli suhteellisesti jopa erityisen hyvä. Takana oli osittain käsitys, että rautatieläisen työ oli tavallista vaarallisempaa ja terveyttä rasittavampaa, mikä epäilemättä monin kohdin piti paikkansa.<sup>8</sup> Osittain taas sosiaalinen turvallisuus tälläkin lohkolla ilmensi valtiotyönantajan ja sen henkilökunnan välistä vanhaa patriarkaalista holhoussuhdetta.

<sup>1</sup> Veturimiehiin sopivat tässä suhteessa ulkoiset kriteerit, joiden perusteella englantilainen tutkija Eric Hobsbawm määrittelee käyttämänsä ”työläisaristokratian” käsitteen. Ks. tark. *Hobsbawm* s. 273.

<sup>2</sup> As.kok. 16/1863 § 4, 9; *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 71.

<sup>3</sup> As.kok. 30/1888 § 45. Sairaanhoidon organisaation järjestämisestä tark. ks. *Lönnqvist* s. 75–80.

<sup>4</sup> Epäkohtien nostattamista valituksista ks. jäljempänä s. 102–104.

<sup>5</sup> As.kok. 20/1877 § 60.

<sup>6</sup> As.kok. 30/1888 § 15; as.kok. 34/1903 § 22; *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 71–72.

<sup>7</sup> Ks. esim. *Siipi* s. 9–12.

<sup>8</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos* I (Riihinen) s. 71. Rautatieläisten terveydentilasta vuosisadanvaihteesta ks. *Lönnqvist* s. 80–.

### 3.4. Työaika

Valtion palvelusmiehinä veturimiehet olivat sidoksissa sellaiseen juridiseen ja moraaliseen järjestelmään, joka teki heidän suhteensa työnantajaan toisenlaiseksi kuin se markkinamekanismien määräämä suhde, joka kapitalismin laajetessa muodostui työmiehen ja tehtaanomistajan välille. Ajan normiston mukaisesti veturimieskin oli Yhteisen Hyvän palvelija, jonka oli toteltava kuuliaisesti esivaltaa. Mutta vastavuoroisesti hänellä oli oikeus riittävään elatukseen, jonka esivalta armollisesti ylhäältä päin antoi.<sup>1</sup>

Kuitenkin oli viimeistään 1890-luvulla noussut rautateilla esiin yksi kysymys, jonka yhteydessä liiketaloudelliset lait silmin nähdessä murensivat vanhaa normijärjestelmää. Työaikaongelma näet paheni rautatieläisten ja heidän joukossaan myös veturimiesten aseman keskeiseksi epäkohdaksi. Siinä varsinkin palvelusmiesten ja rautatielaitoksen johdon ristiriita näyttäytyi selvimmillään.

Rautatieverkon laajetessa, liikenteen vilkastuessa ja teknisen kehityksen kiihdyttyessä työtahtia ei enää jäänyt joutoaikoja, kuten aivan alkuaikoina. Rautateiden työntekijät venyivät vähintään yhtä pitkiksi kuin tehtaiden ja muodostuivat sitäkin epäsäännöllisemmiksi. Tosin rautatielaitoksen piirissä ei voinut esiintyä teollistumisen ensimmäisen nousuvaiheen tyypillistä piirrettä, nais- ja lapsityövoiman laajaa käyttöä. Yhtä kaikki työaikakysymyksestä muodostui rautatielaitoksen kannalta ennen kaikkea liiketaloudellinen kustannuskysymys, jonka yhteydessä esivallan ja sen palvelijain vanha holhoussuhde säröili pahoin.

Työaikaongelman pahenemisen puitteina olivat kuitenkin vanhat normit valtion virkamiesten ehdottomasta kuuliaisuudesta. Vielä 1800-luvun viimeisinä vuosikymmeninä olivat rautatieläisten virantoimituksesta annetut määräykset sotilaallisen ehdottomia. Vuoden 1877 ohjesääntö julisti lakonisesti: ”Jokainen, jonka Rautatienhallitus on rautatien virkamieheksi tahi käskyläiseksi ottanut - - - on velkapää virkaa tekemään milloin ja missä tahansa häntä siihen käsketään.”<sup>2</sup>

Palvelusmiehen oli täytettävä ne tehtävät, jotka varikonpäällikkö, asemapäällikkö tai joku muu päällikkö sattui antamaan. Omanarvontuntoisia veturimiehiä tämä ei ilmeisesti aina miellyttänyt. Tätä osoittaa rautatiehallituksen vuonna 1883 antama muistutus Myllymäen asemalle sijoitetulle veturimiehistölle: sen ”pitää oleman sikäläisen asemaninspehtorin suoranaisen katsannon ja komennon alaisena — ja saattaa asemaninspehtori tarpeen vaatiessa käyttää mainittua lokomotiivimiehistöä asemalla sattuviin sopiviin töihin, jonka tähden tämä miehistö on velvollinen kaikissa tarkoin noudattamaan asemaninspehtorin käskyjä ja määräyksiä”.<sup>3</sup>

Vuoden 1888 uusi johtosääntö ei tuonut muutosta: edelleen oli palveluskunnan ja alimman virkamiehistön velvollisuutena toimittaa virkaa ”milloin ja missä hyvänsä”.<sup>4</sup> Määräykseen sisältyneet ajattelumallit olivat perinteellisiä. Työmäärän kasvaessa ja työn käydessä entistä kiihkeämmäksi siitä tuli kuitenkin kylmästi liiketaloudellisten tavoit-

<sup>1</sup> Vrt. *Luoma* 1962 I s. 98 sekä *Mattila* s. 9.

<sup>2</sup> As. kok. 20/1877 § 52.

<sup>3</sup> Rh:n kiertok. n:o 3319/4.12.1883.

<sup>4</sup> As.kok. 30/1888 § 58.



Rautatieliikenteen kasvaessa tuli tarpeelliseksi saada eri työtehtäviin ”erikoistuneita” vetureita. Tämä taas lisäsi veturimiesten ammattitaitovaatimuksia. Kuvassa Suomen ensimmäinen varsinainen vaihtoveturi n:o 56 Riihimäen ratapihalla. Keskellä oleva pönäkkä herra on Riihimäen asemapäällikkö Anton Öller. Rautatiemuseo.

teiden perustelu. Yleinen, määrittelemätön virantekovelvollisuus kävi palveluskunnalle tavattoman rasittavaksi.

Vapaapäivien saanti oli tietenkin näissä oloissa epäsäännöllistä. Vuonna 1883 tosin määrättiin armollisella kuulutuksella, että valtionrautateiden liikenteessä toimiville virka- ja palvelusmiehille oli varattava neljän viikon kuluessa yksi sunnuntai vapaaksi ilman velvollisuutta hankkia ja palkata sijaista.<sup>1</sup> Tyypillistä kuitenkin on, ettei määräyksen olennainen tehtävä ollut vapaa-ajan turvaaminen vaan rautatieläisten sielunhoidon järjestäminen. Sitä paitsi kuulutus jäi monin osin kuolleeksi kirjaimeksi.<sup>2</sup>

Pitkien työpäivien rasittavuutta lisäsi vielä se, että oikeutta lomaan ei palveluskunnalla ollut. Virkamiehet sen sijaan saivat jo vuonna 1888 oikeuden kolmenkymmen päivän ”joutilaisuuteen” vuodessa ilman, että heidän olisi itse tarvinnut palkata sijaisista. ”Käskyläisille” eli palveluskunnalle saattoivat päätirehtööri ja tirehtöörin kyllä harkintansa mukaan myöntää ”virkavapautta”, mutta tämä ei voinut korvata lomaoikeuden puuttumista. Toisaalta itse vuosiloman käsite oli vielä 1800-luvun lopulla hahmot-

<sup>1</sup> Rh:n kiertokirje n:o 230/1.2.1883.

<sup>2</sup> Vrt. Rautatieläis-Kirjasia heinä—elokuu/1901: ”Sunnuntailiikenteen rajoittaminen valtionrautateilla”. Sunnuntai-työkysymyksen vaiheita rautateilla on seikkaperäisesti tutkinut Riihinen; ks. Riihinen—Hentilä—Roos I s. 101—.



tumatta, kuten *Riihinen* on todennut. Siten palveluskunta ei vielä 1890-luvullakaan pitänyt tavoitteenaan nimenomaisesti ”vuosilomaa”, vaan korjausta virkavapaussäännöksiin. Korjauksia ei kuitenkaan vielä uudelle vuosisadalle siirryttäessä ollut saatu.<sup>1</sup> – On tosin huomattava, että jos oli vuosiloma tuntematon rautatien palveluskunnalle, niin sitäkin kaukaisempi käsite se oli kaupunkityöväestölle. Maatalojen rengeille ja piioille sen sijaan kekrin seudun vapaaviikko oli vanhastaan tuttu oikeus.<sup>2</sup>

”Liikkarasitus”, kuten termi kuului, lisääntyi rautateillä juuri 1890-luvulla. Se oli kiinteässä yhteydessä rautateiden nopeaan laajenemiseen tuon vuosikymmenen aikana; tämä puolestaan liittyi teollisuuden samanaikaiseen suureen kasvuvaiheeseen. Kohtuuttomat työntekijät alkoivat kuitenkin koitua myös rautatielaitoksen vahingoksi, sillä yllirasittuneet työntekijät sairastelivat paljon ja aiheuttivat väsyneinä vahinkoja ja onnettomuuksia. Rautatienlääkäri K.E. Holmin aloitteesta rautatiehallitus asetti vuonna 1900 komitean toimistotirehtööri C.B. Federleyn johdolla tutkimaan työajan pituutta ja rakennetta eri rautatieläisryhmissä. Varsinainen tutkimus pantiin toimeen kahdella rataosalla, Helsingin–Hyvinkään rataosalla kesäkuun 1900 aikana sekä Tampereen–Porin välillä vuoden 1901 maaliskuussa.<sup>3</sup>

Tutkimus osoitti rautatieläisten työntekijät silloisissakin oloissa hätkähdyttävän pitkiksi. Keskimääräinen kuukausittainen ”tehokas työaika” eli ”todellinen virantoimitus”, johon ei sisällynyt mitään lepo- tai muita taukoja<sup>4</sup>, oli yleisimmin yli 250 tuntia. Helsingin–Hyvinkään rataosan veturinkuljettajat olivat tehokaassa työssä 240 tuntia ja lämmittäjät 264 tuntia. Tampereen–Porin radalla olivat virantoimitusajat tätäkin pidempiä. Siellä veturinkuljettajalla kului kuussa tehokkaaseen työhön 272 tuntia ja lämmittäjillä peräti 299 tuntia. Tehokkaan työn ja sen lomaan jäävien ns. väliaikojen yhteissumma nousi veturimiehillä suunnilleen 400 tuntiin. Lisäksi komitea huomautti, että juuri veturi- ja junahenkilökunnalla oli tilaisuus poikkeuksellisen vähäiseen yölepoon.<sup>5</sup> Kaiken kaikkiaan veturimiesten työntekijät olivat heidän työnsä rasittavuuteen nähden rankemmat kuin keskimäärin rautatieläisillä.

Mainitun komitean laatimaan yksityiskohtaiseen ehdotukseen, rautatiehallituksen myöhempiin päätöksiin sekä niiden henkilökunnan keskuudessa saamaan vastaanottoon palataan jäljempänä silloin, kun käsitellään työaikakysymystä veturimiesten järjestön toiminnassa.

Voidaan sanoa, että juuri työaikakysymyksessä veturimiesten ja valtiotyöntekijän intressit kävivät kouriintuntuvimmin vastakkain. Veturimiesten palkkaustapa tosin oli omiaan kannustamaan heitä pitkiin työpäiviin: virantoimitusrahat tekivät työstä osittain urakkaluonteista.<sup>6</sup> ”Liikkarasitus” nostatti kuitenkin tyytymättömyyttä ja loi pohjaa oma-aloitteiselle pyrkimykselle muutoksiin.

<sup>1</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 97–99.

<sup>2</sup> *Waris* 1973 A s. 109.

<sup>3</sup> Undersökning rörande tjenstgöringstiden för jernvägspersonalen vid Helsingfors–Hyvinge och Tammerfors–Björneborg handelar, s. 2–3.

<sup>4</sup> Henkilökunnan kokonaisajankäyttö jaettiin tutkimuksessa kolmeen osaan: tehokkaaseen työaikaan, väliaikoihin, jolloin tarkoitettiin kahdeksaa tuntia lyhyempiä taukoja, sekä kahdeksan tuntia tahi sitä kauemmin kestäviin lepoaikoihin. Sitä palvelusaikaa, johon ei sisällynyt vähintään kahdeksan tunnin taukoa, kutsuttiin työpäiväksi. Yövirantoimitusta oli klo 22:n ja klo 6:n välillä tehty työ, ja vapaapäiviksi luettiin palveluseton vuorokausi keskiyöstä seuraavaan keskiyöhön.

<sup>5</sup> Sama s. 13.

<sup>6</sup> Ks. esim. SKLYn ylim. vuosikok. pk. 11–12.11.1905 s. 19–20 (Karjalainen).

## 4. Järjestäytyminen

Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan alku ajoittui samaan vaiheeseen kuin teollisuus- ja rakennustyöväestön ensimmäisten järjestöjen synty. Kuitenkin veturimiesten ja toisaalta tehdas- ja rakennustyöväestön järjestäytymisen muodot, tavoitteet ja menettelytavat muodostuivat erilaisiksi. Tämä johtui siitä, että veturimiehet poikkesivat yhteiskunnalliselta asemaltaan monessa suhteessa edellä mainituista työväestön ryhmistä. Jotta veturimiesten ammatillisen järjestötoiminnan peruslähtökohtia ja erikoislaatuisuutta olisi mahdollista selvittää ja tehdä ymmärrettäväksi, on ensiksi tarkasteltava yleensä työväestön järjestäytymisen luonnetta sekä ammattiyhdistysliikkeen syntyä Suomessa.

### 4.1. Ammattiyhdistysliikkeen synty

Työväestön järjestäytyminen puolustamaan elämisensä edellytyksiä oli uudenlainen yhteiskunnallinen ilmiö, joka nivoutui kiinteästi kapitalistisen järjestelmän läpimurtoon. Esikapitalistiselle yhteiskunnalle olivat olleet ominaisia holhoajien ja holhottavien vakiintuneet suhteet. Nyt nämä särkyivät. Tilalle tuli työnantajan ja palkkatyöläisen suhde. Työläinen oli vapaa myymään työvoimaansa. Samalla hänen oli oman onnensa seppänä yritettävä saada elämisensä tarpeet kapitalistisen talouden markkinamekanismien puristuksessa.<sup>1</sup>

Ammatillinen työväenliike syntyi työläisten tarpeesta ryhtyä yhteistoimintaan sosiaalisen asemansa parantamiseksi. Sen keskeinen tehtävä oli estää työvoiman hinnan putoaminen, mihin työläisten kilpailu työpaikoista johti. Taloudellisten ja sosiaalisten vaatimusten rinnalla nousivat myös poliittiset vaatimukset. Työväestön aseman merkittävä parantaminen näytti edellyttävän laajempia yhteiskunnallisia uudistuksia kuin pelkästään työntekijän ja työnantajan välisiä. Kun kuitenkin työväestöltä puutui mahdollisuudet vaikuttaa poliittisen järjestelmän sisällä, sellaisten uudistusten saavuttaminen olisi edellyttänyt koko yhteiskuntajärjestelmän muutosta. Samaan aikaan työehtojen parantaminen oli täysin vastoin työnantajien taloudellisia etuja: teknologian ollessa kehittymätöntä ei esimerkiksi ollut vaaraa, että työläinen olisi väsyneenä särkenyt monimutkaisia koneita, vaan hänestä oli hyötyä 14 tunnin työpäivänä enemmän kuin 8-tuntisena. Koko työväenliikkeen lähtökohta muodostui näissä oloissa samaksi. Sekä ammatillinen että poliittinen työväenliike suuntautuivat koko vallinnutta yhteiskuntajärjestelmää vastaan. Työväenliike omaksui 1890-luvulla useimmissa Euroopan maissa ideologiakseen marxilaisen sosialismin. Työväenliikkeen kumpikin pääalue, ammatillinen ja poliittinen, olivat kiinteässä yhteydessä keskenään.

Suomen työväenliikkeen voidaan sanoa alkaneen 1880-luvulla. Jo tätä ennen oli tosin perustettu suurimmilla tehdaspaikkakunnilla työväestön ns. lukuyhtiöitä ja oma-apuyhdistyksiä. Niissä toimittiin säätyläisten johdolla ja tavallisesti tehtaanpatruunan

<sup>1</sup> Vrt. esim. *Oittinen* s. 52–85.

suojeluksessa työväestön sivistämiseksi tahi koottiin varoja erilaisen ahdingon varalle.<sup>1</sup> Työväestön omaehtoista järjestäytymistä nämä yhdistykset eivät vielä olleet.

Eivät myöskään 1880-luvulla perustetut ensimmäiset työväenyhdistykset syntyneet työväestön itsensä aloitteesta. Niitäkin johtivat säätyläiset, joita yhteiskunnallisten riskitilojen kärjistyminen pelotti ja jotka halusivat estää tämän sosiaalisin uudistuksin. Helsingin työväenyhdistyksen (per. 1883) perustajan, huonekalutehtailija Viktor von Wrightin mukaan tätä työväenliikkeen varhaisvaihetta kutsutaan wrightiläiseksi työväenliikkeeksi. Sosialisminvastaisuudesta huolimatta wrightiläinen työväenliike laati merkittävän sosiaalisen uudistusohjelman ja loi myös järjestöllisen perustan myöhemmälle sosialistiselle työväenliikkeelle.<sup>2</sup>

Wrightiläisten työväenyhdistysten alaisuuteen perustettiin myös ensimmäiset varsinaiset ammattiosastot. Helsingin kirjatyöntekijäin yhdistys, jota pidetään Suomen ensimmäisenä varsinaisena ammattiyhdistyksenä, oli tosin perustettu jo aikaisemmin. Ensimmäisiin ammattiosastoihin järjestäytyivät lähinnä käsityöläiset sekä ammattitaitoisimmat rakennus- ja teollisuustyöläiset.<sup>3</sup> Tämän vaiheen järjestäytymiselle oli ominaista vahva ammattikuntahenki.

Kuitenkin juuri ammattiosastojen kautta alkoi työväestön oma ääni päästä yhä enemmän kuuluville työväenliikkeessä. Esimerkiksi vuonna 1886 esiintyi suurimmissa kaupungeissa lakkoliikehdintää, vaikka lakot olivat lailla kiellettyjä. 1890-luvun lopulla työväestö pääsi useimmissa työväenyhdistyksissä johtoasemaan ja säätyläiset alkoivat kaikota niistä. Vuonna 1899 perustivat Turkuun kokoontuneet työväenyhdistysten edustajat Suomen työväenpuolueen, jonka ohjelma varovaisuudessaankin viittasi syvällisiin uudistuspyrkimyksiin. Vihdoin vuoden 1903 Forssan kokouksessa työväenpuolue omaksui saksalaisia ja itävaltalaisia malleja noudatelleen sosialistisen periaateohjelman. Samalla puolueen nimi muutettiin Suomen sosialidemokraattiseksi puolueeksi.

Poliittisen työväenliikkeen ja ammattiyhdistysliikkeen syntyvaiheet kytkeytyivät tiukasti yhteen. Vuosisadanvaihteessa ja 1900-luvun ensimmäisinä vuosina liittyivät eri puolille maata, lähinnä suurimpiin kaupunkeihin, syntyneet ammattiosastot maanlaajuisiksi ammattiliitoiksi. Samalla ammatilliset järjestöt olivat usein myös työväenpuolueen jäseninä. Suomen ammattiyhdistysliikkeen järjestömuoto perustui 1900-luvun alussa pääasiassa ns. ammattiliittoperiaatteeseen eikä ns. teollisuusliittolinjaan. Toisin sanoen yhteen liittoon kuuluivat samassa ammatissa tai samalla ammattialalla toimivat työläiset, ja siten samassa tehtaassa saattoi olla useiden eri ammattiliittojen osastoja.<sup>4</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen historiaa käsittelevissä esityksissä pidetään yleensä Suomen ensimmäisenä ammattiliittona vuonna 1894 perustettua Kirjaltajain liittoa.<sup>5</sup> Rautateiden palveluskuntaa koonnut Rautateiden henkilökunnan yhdistys perustettiin kylä jo vuonna 1889 ja jo tätä ennen olivat mm. rautateiden virkamiehet perustaneet oman yhdistyksensä, mutta näillä järjestöillä, varsinkaan jälkimmäisellä, ei ollut kiinteää yhteyttä varsinaiseen työväenliikkeeseen, kuten jäljempänä havaitaan.

<sup>1</sup> Mattila s. 33–35; Laavola s. 57–58.

<sup>2</sup> Ks. tark. Soikkanen 1961 s. 21–27.

<sup>3</sup> Mattila s. 45–53.

<sup>4</sup> Ks. Haapalainen s. 20–21.

<sup>5</sup> Esim. Louhikko s. 62–63.

Lokakuun 1905 lopulla puhjennut suurlakko laajensi työväenliikkeen nopeasti todelliseksi joukkoliikkeeksi. Suurlakolla saavutetussa yleiseen ja yhtäläiseen äänioikeuteen nojaavassa eduskunnassa oli ensimmäisten vaalien (1907) jälkeen 80 sosialistia. Puolueen aktiivinen jäsenistö koostui enimmäkseen tehtaiden ja rakennusten työläisistä, mutta sen kannattajakunnan enemmistönä olivat ilmeisesti maaseutuköyhälistön laajat kerrokset.<sup>1</sup>

Myös ammattiyhdistysliikkeen kehityksessä oli suurlakko tärkeä käännekohta. Sen jälkeen syntyi jo aikaisemmin perustettujen lisäksi lukuisia ammattiliittoja. Vihdoin vuonna 1907 saatiin perustettua ammatillinen keskusjärjestö, Suomen Ammattijärjestö. Tähän aikaan oli vireillä laajoja lakkoliikkeitä, joiden yhteydessä ammattiyhdistysliike sai joukkopohjaa. Ammattijärjestössä oli vuoden 1907 lopussa yli 25 000 jäsentä. Työväestön järjestäytymisaste ei tosin ollut korkea, sillä jo pelkästään teollisuustyöläisiä oli Suomessa vuoden 1907 lopussa noin 90 000<sup>2</sup>.

Ammattijärjestön ja sosialidemokraattisen puolueen suhteet muodostuivat Suomessa, kuten koko kansainvälisessä työväenliikkeessä, läheisiksi. Suomen Ammattijärjestön perustavan kokouksen päätöslauselmassa todettiin, että työväestön poliittisella ja ammatillisella toiminnalla ”on kylläkin omat taistelu- ja toimintatapansa, mutta kumpikin pyrkivät samaan päämäärään”. Ammattiyhdistysliikkeen oli toimittava työväestön hyväksi ”noudattaen luokkataistelun periaatteita ja kulkien käsikädessä sos.-dem. puolueen kanssa”.<sup>3</sup>

#### 4.2. *Veturimiesten järjestäytymisen edellytykset*

Veturimiesten järjestötoiminta ei voinut alkaa täysin irrallaan työväestön yleisestä järjestäytymisestä. Jo ensimmäiset työväenyhdistykset antoivat myös veturimiehille viitteitä työntekijäin yhteistyön mahdollisuuksista. Muutamat veturimiehet kouliintuivat ammattikunnan omaan järjestötoimintaan wrightiläisen kauden työväenyhdistyksissä, ja varsin monet saivat järjestökokemusta rautatieläisten ammatillisessa toiminnassa ennen veturimiesjärjestöjen perustamista. Ilmeisesti myös yhdistystoiminnan yleinen vilkastuminen 1800-luvun viimeisinä vuosikymmeninä loi omat edellytyksensä järjestötoiminnan mahdollisuuksien ymmärtämiselle.

Sellaisten valtionpalvelijain kuin veturimiesten järjestötoiminta ei kuitenkaan voinut muodostua samanlaiseksi kuin teollisuustyöväestön. Edellä on useaan kertaan viitattu siihen, että veturimiesten asema oli monessa suhteessa turvatumpi kuin varsinaisen työväestön. Vaikka he olivat palkansaajia, heidän elinolosuhteensa eivät yhtä suoraviivaisesti määräytyneet työmarkkinoiden mekanismien ja suhdanteiden perusteella. Valtiotyönantajan ja rautatien palvelusmiehen suhde muistutti esikapitalistisen yhteiskunnan holhoussuhdetta: palvelija oli tiukasti sidottu isäntänsä tahtoon, mutta samalla isäntä huolehti ikään kuin ylhäältä päin hänen elannostaan. Eivätkä veturimiehet kuuluneet isäntänsä palveluskunnan alimpaan, huonoimmin kohdeltuun kastiin.

<sup>1</sup> Vrt. Soikkanen 1975 s. 168–182.

<sup>2</sup> Knoellinger s. 62; Oittinen s. 36.

<sup>3</sup> Louhikko s. 113.

## RAPORTTI.

Kunni D. N:o 434 f.

Valtionrautatiet Suomessa.

Kuljettaja *J. Lääperi*, lokomotivilla N:o *224* ja junalla N:o *76*. *Elo* kuun  
 20 p:nä 1900. (mistä ja mihin) *Levaschovasta — Pietariin* ilmoittaa että

*Lanskajan maässä 6:telttä km. alestullessa huomasin noin kiskon mitta koneesta mieshenkilön loikovan kaula asetettuna kiskolle ja ruumis ulkopuolelle kiskoa. pysäytin junan hätäjarrutuksella vaan seurauks oli se että mieheltä pää irti ruumiista ennenkuin juna pysähtyi.*

*Pietari* varikolla *Elo* kuun *21* p:nä 1900.  
 Katsastanut varikon esimies *J. Kalleen*

Pietarin varikon kuljettajalle J. Lääperille oli sattunut varsin ikävä tapaus, josta hän joutui tekemään yllä olevan raportin. Tavallisimpia raporttien aiheita olivat juuri erilaiset onnettomuudet sekä myöhästymiset. SVML.

Nousi kuitenkin kysymyksiä, joissa veturimiehillä muiden rautatieläisten tavoin oli entistä kipeämpi tarve saada toivomuksensa kuuluviin. Usein nämä kysymykset koskivat läheisesti työtä ja ammattia. Työolosuhteiden epäkohdat kärjistyivät rautateiden laajetessa ja vaativat veturimiesten oma-aloitteista toimintaa. Veturimiesten työn luonne oli ylipäättään erikoislaatuinen järjestäytymisen kannalta. Toisaalta sen ruumiillinen raskaus varmaan synnytti tiettyä ”työmiehen ajattelutapaa” helpommin kuin komeaan univormuun pukeutuneen konduktöörin yleisöpalvelutyö. Toisaalta erittäin vastuullinen ja korkeata ammattitaitoa vaativa työ vahvisti omanarvontuntoista ryhmähenkeä. Kaikissa tapauksissa veturimiesten työ sinänsä jo muodosti otollisen perustan järjestäytymistietoisuudelle. Se edellytti myös sellaista tiedollista tasoa, että omaehtoiselle järjestötoiminnalle olivat edellytykset. Esimerkiksi raporttien laatimiseksi oli tarpeen varsin sujuva taito ilmaista itseään kirjallisesti ja moninaisten ohjesääntöjen noudattaminen vaati lukutaidon lisäksi myös kykyä ymmärtää lukemaansa. Samalla kun veturimiesten työ johti näkemään yhteisiä etuja, se kuitenkin rajasi tämän etujen yhteisyyden oman ammattikunnan sisälle.

Vaikka veturimiesten palkkataso oli varsin korkea, palkkakysymys toimi osaltaan järjestäytymishalukkuuden herättäjänä ja ennen kaikkea sen suuntaajana. 1890-luvulla uuden palkkaussäännön odottelu nosti yhteistoiminta-ajatusta. Vaatimukset palkkatarkistuksen kiirehtimiseksi olivat yleisiä. Mutta palkkauksen alueella jos missä

kohosivat rautatieläiskunnan sisälle ammattiryhmien väliset rajat. Pyrkimys pitää oma ammattikunta mahdollisimman korkealla portaalla synnytti tarvetta sen sisäiseen yhteenliittymiseen — ja samalla heikensi laajemman yhteistoiminnan mahdollisuuksia. Nimenomaan sellaisten ylimpien palvelusmiesryhmien kuin veturimiesten tahi konduktöörin oli vaikeata asettua yhteiseen rintamaan alempien ryhmien kanssa: viimeksi mainittujen luonnollisena pontimena oli juuri pyrkimys ylempien ryhmien tasolle tai ainakin välimatkojen kaventamiseen.

Kärjistynyt työaikaongelma oli selvimmin sellainen kysymys, jossa koko palveluskunnan edut olivat yhteisesti vastassa rautatielaitoksen tavoitteita. Työaikakysymys oli merkittäväällä tavalla myös veturimiesten järjestäytymisen perustana. Järjestäytymisen muodon ilmeisesti määräisivät kuitenkin edellä kuvatut muut tekijät.

Yhdessä suhteessa veturimiesten järjestäytymiseen johtanut kehitys oli ratkaisevasti toisenlainen kuin esimerkiksi teollisuustyöläisten ammattiliittojen syntyhistoria. Teollisuustyöläisten kohdalla kesti kauan, ennen kuin ammatillinen toiminta ylitti paikalliset rajat, ja varsin pitkään ammattiliitotkin olivat lähinnä vain paikallisten, erilaisissa olosuhteissa toimivien ammattiosastojen yhdyselimiä. Veturimiehillä sen sijaan oli edellytykset suoraan maanlaajuiseen järjestäytymiseen: heidän elinkysymyksensä olivat varikkopaikkakuntien monista eroista huolimatta sentään hyvin samankaltaisia.

Kaiken kaikkiaan veturimiesten järjestäytymisen edellytykset olivat omalaatuiset. Oli vahvoja paineita, jotka tiivistivät ammattikuntaa, mutta samalla eristivät sitä muista rautatieläisistä ja varsinaisesta työväestöstä. Kun veturimiesten määrä varsinkin 1890-luvun aikana nopeasti kasvoi ja kun heitä kerääntyi entistä suuremmin joukoin varikoille yhteisine ongelmineen, nuo paineet johtivat järjestäytymiseen.

### 4.3. Ennen veturimiesjärjestöä

#### *Rautatievirkamiesten yhdistys*

Rautatieläisten ja koko virkamieskunnan järjestötoiminnan uranuurtajia olivat varsinaiset rautatievirkamiehet. Helsingin aseman ja rautatienjohtokunnan virkamiehet perustivat jo vuonna 1873 Jernvägsförening i Helsingfors -nimisen yhdistyksen. Nimestä huolimatta siihen saivat kyllä liittyä muutkin kuin helsinkiläiset. Vuonna 1888 yhdistys muutti nimensä muotoon Jernvägsmannaförening i Finland.<sup>1</sup> Varsinaisesta etujärjestäytymisestä<sup>2</sup> ei virkamiesyhdistyksen alkuaikoina ollut kyse. Yhdistys toimi korkeimman, lähinnä helsinkiläisen rautatievirkamiehistön keskustelu- ja ajanvieteklubina, joka edisti jäsentensä ”keskinäistä hauskuutta”. Tärkeimpiin toimintamuotoihin kuuluivat ”sivistävät hovit”, jos kohta kiinnitettiin huomiota myös rautatielaitoksen piirissä esiintyneisiin epäkohtiin ja puutteisiin.<sup>3</sup>

Etujärjestäytymiseen viittavat piirteet saivat kuitenkin vähin erin lisää jalansijaa virkamiesyhdistyksessä. Sen toimesta järjestettiin vuonna 1887 ”ensimmäinen yleinen rautatieläiskokous”, johon tosin saivat osallistua vain varsinaiset virkamiehet. Ko-

<sup>1</sup> Nissinen s. 35–37. 57; Korpisaari s. 13–22.

<sup>2</sup> Luoma määrittelee eturyhmän miksi tahansa henkilöitten yhteenliittymäksi, joka pyrkii tavalla tai toisella ajamaan siihen kuuluvien yhteisiä ja/tai yksilökohtaisia taloudellisia pyrkimyksiä yhteiskunnan puitteissa. Etujärjestö taas on hänen mukaansa eturyhmä, joka on organisoitunut muodollisesti. Luoma 1962 I s. 15.

<sup>3</sup> Vrt. Nissinen s. 37.

kouksessa olivat pohdittavina myös sosiaalisia kysymyksiä: loma-oikeudet, vapaapiletit, sairaskassan muodostamismahdollisuudet, eläkkeetkin.<sup>1</sup>

### *Veturinkuljettajien kokous 1876*

Palveluskunta heräsi järjestäytymään vasta virkamiesten yleisen kokouksen jälkeen. Kuitenkin ensimmäinen tiedossa oleva palvelusmiesten järjestäytymishanke sijoittui lähes samoihin aikoihin kuin rautatievirkamiesten yhdistyksen perustaminen. Kuvaavaa on, että sen takana oli palveluskunnan ylimpiin kuulunut ryhmä, veturimiehet.

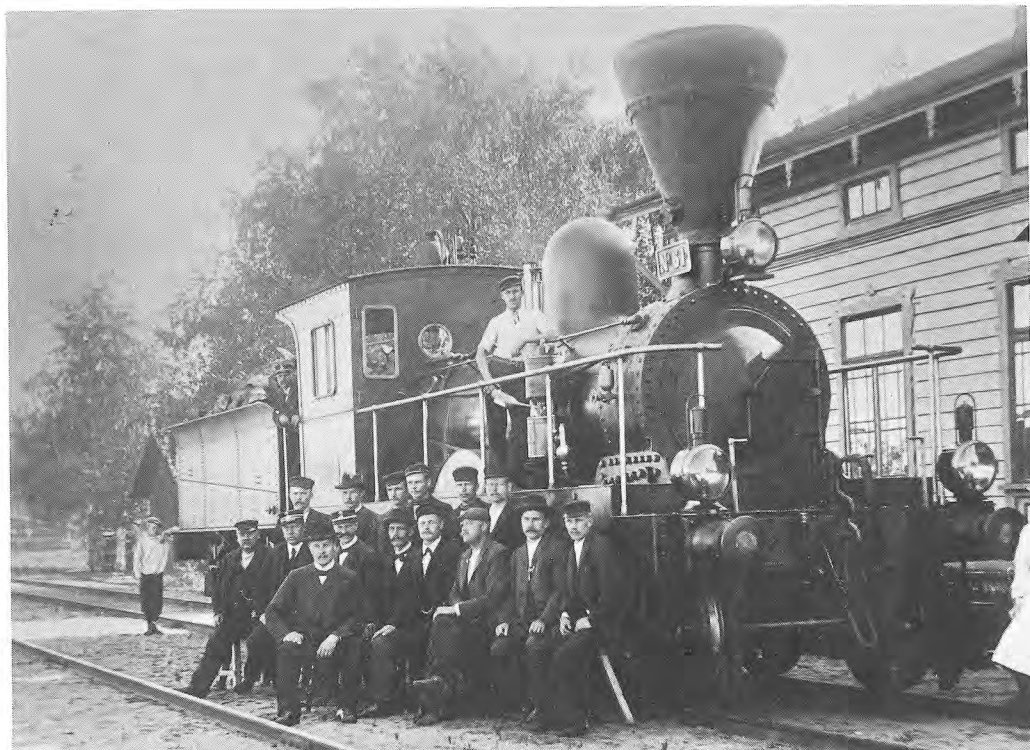
Marraskuun 28. päivänä 1876 kokoontui yksitoista veturinkuljettajaa Helsinkiin pohtimaan ammattikunnan keskeisiä ongelmia ja mahdollisuuksia yhteistoimintaan<sup>2</sup>. Saapuvilla olivat kuljettajat Uittamo ja Åström Pietarin varikolta, Damstén Viipurista, Hendunen Kaipiaisista, Ekholm Lahdesta, Hytönen Riihimäeltä, Bergsten Hyvinkäältä, Ekelund Hankoniemestä, G. Hagelin Helsingistä, J. Hagelin Toijalasta ja Renvall Turusta. He edustivat itsensä lisäksi 80 veturimiestä. Veturimiehiä – kuljettajia ja lämmittäjiä – oli rautateillä vuonna 1880 noin 125. Yhteistoiminta-ajatuksen takana oli siten veturimiesten selvä enemmistö; kokouksen osanottajiksi sen sijaan oli kelpuutettu vain kuljettajia.

Kokouksen käsittelemät asiat viittaavat selvästi etujärjestäytymisen suunnitelmaan. Ensimmäiseksi syvennyttiin veturimiesten taloudelliseen asemaan, jossa oli kokouksen mielestä korjaamisen varaa. Palkat olivat osanottajien tietojen mukaan esimerkiksi Ruotsissa selvästi korkeammat. Yöpalvelusta piti saada erityiskorvaus, ja niin ikään pidettiin tarpeellisena erityistä vaaterahaa. Asuntoihin ei myöskään oltu tyytyväisiä. Asunto-oloja oli kohennettava, koska ”hauska huoneusto riittävällä tilavuudella ei niinkään vähässä määrässä ole omiansa myötävaikuttamaan kodin hauskuutta ja senkin kautta ainakin jossakin määrin vastustetaan siveellisen tilan pahentumista”. Edelleen kokous toivoi, että kuljettajalle suodaan ”vakinaista vapautta” – näin kosketeltiin vähitellen pahennutta työaikakysymystä – ja että lämmittäjä saa tarvittaessa apulaisen. Ammattiylpeyden sävyttämä ryhmähenki tuli selvästi esiin kokouksen määrittäessä veturimiesten pätevyysvaatimuksia, joista ei vielä ollut olemassa virallisia säännöksiä. Luku- ja kirjoitustaidon ohella veturimiehellä oli oltava hyvä kuulo ja näkö ynnä ”nopea käsityskyky ja päättäväisyys”. Lämmittäjiksi piti ottaa vain konepajan työmiehiä. Heidän oli osattava ”laskea yksinkertaiset luvut”. Kuljettajan oli puolestaan ”täydellisesti tunnettava veturin hoito, omistettava korkeampi tieto laskuopissa kuin lämmittäjä, sitä paitsi täytyy hänen osata kirjeellisesti tulkita ajatuksensa ja omistaa jonkunmoisen tiedon viivotinpiirustuksessa”. Samassa yhteydessä kokous määrittä kantansa nimitysperusteisiin: muuten tasavertaisten miesten ollessa kyseessä oli ratkaisevaksi asetettava palvelusaika.

Moninaiset toivomukset päätettiin saattaa päällikkökunnan tietoon. Patriarkaalista palvelussuhdetta ei kuitenkaan asetettu kyseenalaiseksi. Ei haluttu herättää ”päällikkökunnan tyytymättömyyttä”, vaan luvattiin veturimiesten parantavan omia tapojaan, jos oloihin tulisi korjausta: ”huonoista seuroista, väkijuomista ym. sellaisista” luovuttaisiin. Varsinkin raittiuskysymyksessä otettu kanta olisi tiennyt melkoisia uh-

<sup>1</sup> Esille tulleista asioista. ks. Protokoll förörd vid första allmänna järnvägsmanamötet den 14. 15 och 16 mars 1887 s. 2–7.

<sup>2</sup> Kokouksen pöytäkirjan löysi veturinkuljettaja J. Leonard Björkman erään veturinkuljettajan jäämistöstä ja julkaisi sen Veturimies-lehdessä 11/1911. Seuraava kuvaus perustuu tähän pöytäkirjaan.



*Hyvinkään ja Keravan veturimiehiä ja muutamia muitakin rautatieläisiä Hyvinkään asemalla vuonna 1893. Oman tuolin on joukon eteen saanut varikonpäällikkö Grönblom. Veturin n:o 61 ("plankkihattu") päällä kuljettaja Jan Andersson ja lämmittäjä Friberg. Rautatiemuseo.*

rauksia aikana, ”jolloin jokaisen miehen taskusta viinapullo julkisesti töllisteli ja jolloin veturi ei konepajasta lähtenyt pyörimään, jos ei sen korjauksen kunniaksi koko konepajan miehistö hieman ryypännyt – kuskarin kustannuksella”<sup>1</sup>.

Veturinkuljettajien varhainen yhteistoimintahanke osoitti ammattiryhmän erikoislaatuista sisäistä kiinteyttä. Kokouksen osanottajien tarkoituksena oli jatkaa alulle pantua yhteistyötä: he tekivät päätöksen, että oli pyrittävä vuosittain järjestämään vastaavanlainen kokous. Veturimiesten oman yhdistyksen perustamisesta ei pöytäkirjan mukaan ollut varsinaista puhetta, mutta todennäköisesti virkamiesyhdistyksen malli kangasteli jo mielissä. Yhteistyön jatkosuunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet ainakaan niin kiinteästi kuin kokous oli kaavailut. Yhtenä syynä saattoi olla Venäjän-Turkin sota (1877–1878), joka tuotti häiriöitä myös Suomen rautateille<sup>2</sup>. Todennäköisesti veturimiehet joka tapauksessa vuoden 1876 kokouksen jälkeenkin pohtivat varikoilla yhteisiä ongelmiaan ja myös esittivät päälliköille yhteisiä toivomuksiaan.

<sup>1</sup> J.L. Björkmanin kommentti kokouksen pöytäkirjasta, *Veturimies* 11/1911.

<sup>2</sup> Ks. esim. *Mäkinen* 1973; J.D. *Saarinen* s. 14.



### Rautatien Henkilökunnan Yhdistys 1889

Koko palveluskunnan yhteenliittymisen ajatus lähti sekin liikkeelle sen ylimmän kerroksen piiristä. Vuonna 1888 teki kaksi helsinkiläistä konduktööriä, A.E. Högman ja K.F. Numberg, aloitteen rautateiden palveluskunnan yhdistyksen perustamisesta. Rautatienpalvelijoille lähettämässään kiertokirjeessä aloitteentekijät totesivat, että ”nykyinen aika on seurojen ja yhdistysten aikakausi”, ja pitivät tarpeellisenä palveluskunnan yhdistyksen muodostamista. Yhdistyksen perustamisesta tehtiin periaatepäätös joulukuussa 1888 pidetyssä palveluskunnan kokouksessa. Se valitsi myös väliaikaisen johtokunnan valmistelemaan yhdistyksen perustamista ja laatimaan sääntöjä. Marraskuussa 1889 pidettiin ”Rautatien Henkilökunnan Yhdistys — Jernvägspersonalens Förening” -nimisen yhdistyksen perustava kokous.<sup>1</sup>

Konduktöörin ohella olivat yhdistyksen etujoukkona veturinkuljettajat. Joulukuun 1888 kokouksessa oli sihteerinä veturinkuljettaja K. Johansson<sup>2</sup>. Järjestön ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat kuljettajat T. Silvan ja G. Hagelin; viimeksi mainittu oli ollut mukana jo vuoden 1876 yhteistoimintakokouksessa. Hagelin toimi vuosina 1891–1893 sekä 1896–1898 yhdistyksen puheenjohtajana. Viipuriin perustettiin yhdistyksen ”itäinen haaraosasto” veturinkuljettaja Tommi Humalojan aloitteesta ja johdolla. Turun–Toijalan–Tampereen radan haaraosaston perustajana ja monivuotisenä puheenjohtajana taas oli veturinkuljettaja H.K. Uittamo, hänkin jo vuoden 1876 veturimieskokouksen miehiä.<sup>3</sup>

Henkilökunnan yhdistys ei ollut puhtaasti etujärjestö, vaan se otti tehtäväkseen edistää myös jäsentensä keskinäistä seurustelua ja tuttavuutta.<sup>4</sup> Kuitenkin sosiaaliset ja taloudelliset kysymykset olivat korostuneemmalla sijalla kuin rautatievirkamiesten yhdistyksessä. Palveluskunnan yhdistyksen oli sääntöjensäkin mukaan määrä ”poistaa epäkohtia sekä valvoa rautatien ja sen palvelijakunnan oikeuksia ja etuja”. Etujärjestöluonnetta kuvasti selvästi yhdistyksen jo vuonna 1890 senaatille jättämä anomus lomaoikeuksista palveluskunnalle. Kuvaava oli myös yhdistyksen pyrkimys estää varsinaisia virkamiehiä saamasta sananvaltaa piirissään. Suoranaiseen jäsenyyskieltoon ei voitu mennä, mutta sääntöihin otettiin määräys, jonka mukaan puheenjohtajan lisäksi kuuden johtokunnan kahdeksasta jäsenestä tuli kuulua palveluskuntaan.<sup>5</sup> Siten viitattiin selvästikin palveluskunnan ja virkamiesten väliseen eturistiriitaan ja haluttiin turvata yhdistyksen asema palvelusmiesten etujärjestönä.

Etujärjestäytymisen piirteet vahvistuivat ensimmäisten toimintavuosien aikana. Osaltaan tätä edisti virkamiesten ja palveluskunnan välinen kiulu, jossa palvelumiehet havaitsivat järjestötoimintaan herätessään yhä enemmän epäoikeudenmukaisuutta. Vuonna 1892 järjestettiin toinen yleinen rautatieläiskokous, johon palveluskuntakin sai tällä kertaa lähettää edustajansa. Kokous ei kuitenkaan kaventanut rautatieläiskunnan syvintä juopaa, vaan pikemminkin sitä entisestään syvensi.

Henkilökunnan yhdistys valmistautui vuoden 1892 yleiseen kokoukseen huolella. Se valitsi erityisen komitean valmistelemaan palvelusmiehiä kiinnostavia keskustelukysymyksiä ja varmistamaan, että he saisivat kokoukseen pätevät edustajat.<sup>6</sup> Ko-

<sup>1</sup> Yhdistyksen perustamisen vaiheita on seikkaperäisesti selvitelty *Kahila* s. 9–13.

<sup>2</sup> Sama s. 11.

<sup>3</sup> *Korpisaari* s. 40–45; *Tapola* s. 54. Ks. myös *Suvanto* s. 338–339.

<sup>4</sup> *Korpisaari* s. 39.

<sup>5</sup> *Kahila* s. 12; *Riikinen-Hentilä-Roos I* (Riikinen) s. 28.

<sup>6</sup> *Tapola* s. 21; *Riikinen-Hentilä-Roos I* (Riikinen) s. 29.

kouksen osanottajista oli 84 virkamiehiä ja 37 palvelusmiehiä; viimeksi mainituista seitsemän oli veturinkuljettajia.<sup>1</sup> Kokouksesta muodostui paljon riitaisampi kuin vuoden 1888 virkamieskokous oli ollut. Palvelusmiesten ja virkamiesten ristiriita pääsi usein esiin. Kokouksen kielestä käyty kiista oli kuvaava. Tommi Humaloja ehdotti muiden palvelusmiesten tukemana, että lausuntojen ja ponsien pääkohdat olisi tulkittava suomeksi, olihan palvelusmiesten edustajien suuri enemmistö suomenkielisiä. Toivomus ei kuitenkaan tuottanut tulosta. Useat virkamiehet vastustivat kiivaasti suomen kielen käytön laajentamista kokouksessa. Muuan virkamies jopa paheksui sitä, että ”suomalaiset kokouksen osanottajat asettavat vaatimuksia, vaikka he vain jernvägs-mannaföreningin suopeuden ansiosta saivat tilaisuuden osallistua kokoukseen”. — Kokous päätti järjestää tulkitsemisen vain erityisestä pyynnöstä.<sup>2</sup>

Taloudelliset ja sosiaaliset kysymykset olivat vuonna 1892 keskeisemmällä sijalla kuin neljä vuotta aiemmin. Kokous esitti toivomuksen eräiden palveluskunnan ryhmien palkkojen korottamisesta sekä lisäpalkkion maksamisesta yötyön tekijöille. Palvelusmiesten perheiden asunto-oloja pidettiin epätydyttävänä. Eläkekysymys oli kokouksen tärkeimpiä keskustelunaiheita.<sup>3</sup> Vaikka tulokset jäivät laihoiksi, toinen yleinen kokous vahvisti nimenomaan palveluskunnan järjestäytymisaktiivisuutta.

Vuodet 1890–1896 olivat Henkilökunnan voimistumisen aikaa. Uusia haaraosastoja perustettiin. Yhdistykseen kuului vuoden 1897 lopussa 717 jäsentä ja 7 haaraosastoa.<sup>4</sup> Vuoden 1894 alkoi ilmestyä palveluskunnan suomenkielinen äänenkannattaja Rautatien-Lehti. Lehden kuusimiehistä johtokuntaan valittiin kaksi veturinkuljettajaa, H.K. Uittamo ja O. Rasinen.<sup>5</sup>

Suurimmat voimanponnistuksensa Henkilökunnan yhdistys kohdisti 1890-luvun puolivälissä palkkiopalkkaisten eläkekysymyksen ajamiseen. Jo vuonna 1894 yhdistys pyysi VR:n eläkelaitoksen sääntöjä tutkivaa komiteaa kiirehtimään sääntöjen uusimista. Pyyntö oli kuitenkin tulokseton. Yhdistyksen lisääntynyt toimeliaisuus tässä kysymyksessä selittyi ennen kaikkea palkkiohenkilökunnan määrän nopealla absoluuttisella ja suhteellisella kasvulla, joka liittyi 1890-luvulla rautateiden laajenemiseen.<sup>6</sup>

Henkilökunnan yhdistyksen tuella keräsivät palkkiopalvelusmiehet vuonna 1896 kaikkiaan 1 614 nimeä senaatille osoitettuun eläkeanomukseen. Siinä esitettiin palkkiohenkilökunnan saattamista virkamiesten tapaan sääntöpalkalle ja sitä tietä valtion eläkeoikeuden piiriin.<sup>7</sup> Anomus oli monien vaatimattomampien tavoin tulokseton. Kuitenkin sen edestä tehty työ oli lisäämässä alempien rautatieläisten valmiutta vaikuttaa omiin asioihinsa.

Rautateiden johto-, ohje- ja palkkaussäännön uusiminen nousi 1890-luvun puolivälin jälkeen eläkekysymyksen rinnalle Henkilökunnan yhdistyksen toiminnan pontimeksi. Pitkään valmisteltu komiteanehdotus uusiksi säännöiksi tuli vuonna 1897 rautatiehallituksen ja senaatin käsittelyyn. Kun ehdotus ei täyttänyt Henkilökunnan yhdistyksen odotuksia, vaan jopa eräin kohdin uhkasi entisiä oikeuksia, kutsui yhdistys

<sup>1</sup> Protokoll fördr vid andra finska allmänna järnvägsmanamötet i Helsingfors den 15, 16 och 17 mars 1892, s. 18–21.

<sup>2</sup> Sama s. 29–32.

<sup>3</sup> Sama.

<sup>4</sup> Mattila s. 52.

<sup>5</sup> Korpisaari s. 43.

<sup>6</sup> Vrt. Riihinen–Hentilä–Roos I (Riihinen) s. 31–32.

<sup>7</sup> Senaatin TOn AD 1896 26/346; Rautatien-Lehti 1/1896.

koolle palveluskunnan edustajainkokouksen. Se laati anomuksen, jossa käsiteltiin laajalti alemman rautatieläiskunnan sosiaalisen aseman epäkohtia ja esitettiin ratkaisuehdotuksia. Anomuksen sävy oli ennennäkemättömän jyrkkä: ”--- olemme oikeudellisesti yhä patriarkaalisen mielivallan alaisia ja taloudellisesti saamme tyytyä sellaisiin tuloihin, mitkä vuosikymmeniä sitten voitiin pitää riittävinä.” Esityksen sävyyn oli ratkaisevasti vaikuttanut edustajakokouksen sihteeri Matti Kurikka, joka kuului työväenliikkeen sosialistiseen kärkiryhmään. Tälläkään anomuksella ei ollut menestystä. Rautatiehallitus antoi ennen asian joutumista senaattiin oman lausuntonsa, jossa se eväsi kaikki vaatimukset ja arveli niihin vaikuttaneen vieraiden, ulkopuolisten agitatoreiden, jotka eivät tunteneet ankaran kurin tärkeyttä rautateillä. Senaatissa anomus hautautui tuloksia tuottamatta.<sup>1</sup> Joka tapauksessa laajaan anomukseen Henkilökunnan yhdistys oli joutunut täsmentämään oman sosiaalisen ja taloudellisen ohjelmansa, jossa etujärjestön piirteet olivat entistä näkyvämmällä sijalla.

Rautateiden palveluskunnalla oli siten mielessään verrattain selvät sosiaaliset tavoitteet 1890-luvun lopussa. Mutta nämä tavoitteet liittyivät pelkästään palvelusmiesten omaan asemaan. Rautateiden henkilökunnan yhdistyksellä ei ollut sellaisia yhteiskunnallisia pyrkimyksiä kuin 1880- ja 1890-luvuilla perustetuilla wrightiläisillä työväenyhdistyksillä. Nämä tarkastelivat yhteiskuntaa kaiken kaikkiaan varsin laajasta näkökulmasta.<sup>2</sup>

Rautatieläisiä oli kyllä jonkin verran mukana jo ensimmäisissä työväenyhdistyksissä. Helsingin työväenyhdistyksen eturivin miehiin kuului sen wrightiläisenä kautena mm. konduktööri K.F. Numberg, Rautateiden henkilökunnan yhdistyksen perustaja.<sup>3</sup> Myös muutamia veturinkuljettajia oli aktiivisesti mukana wrightiläisissä työväenyhdistyksissä Viipurissa perustettiin jo vuonna 1874 ”Wiipurin työväen iltaseura” veturinkuljettaja Tommi Humalojan aloitteesta. Hän oli myös vuonna 1888 perustamassa Viipurin työväenyhdistystä ja toimi sen johtoportaanissa 1890-luvun loppupuolelle saakka.<sup>4</sup> Tampereella taas kokoontui työväenyhdistyksen perustava kokous vuonna 1886 veturinkuljettaja H.K. Uittamon kutsusta.<sup>5</sup> Edellä on todettu, että sekä Humaloja että Uittamo olivat Rautateiden henkilökunnan yhdistyksen johtomiehiä.

Palveluskunnan ylimmät ryhmät, niiden joukossa veturinkuljettajat, eivät kuitenkaan 1800-luvun lopulla samastaneet itseään työväestöön. He menivät ensimmäisiin työväenyhdistyksiin — sikäli kuin menivät — toimimaan työläisten hyväksi, mutta eivät omakohtaisesti koetun sosiaalisen ahdingon vetäminä vaan parempiosaisina auttajina. Ne ammatilliset ja sosiaaliset kysymykset, jotka rautatieläisiä omakohtaisesti koskettivat, olivat toisenlaisia tai ainakin toisentasoisia kuin tehtaantöyläisen ongelmat. Tältä pohjalta on ymmärrettävää, että rautateiden palvelusmiesten oma järjes-

<sup>1</sup> Mattila s. 162–163.

<sup>2</sup> Riihinen näyttää — ilmeisesti *Korpisaareen* perustuen — korostavan liikaa Henkilökunnan yhdistyksen ”wrightiläisyyttä” eikä ota huomioon yhteiskunnallisten tavoitteenasettelujen selvää tasoeroa. Ks. *Riihinen-Hentilä-Roos* I s. 28.

<sup>3</sup> *Tiippa* s. 21.

<sup>4</sup> *Huttunen* s. 5–6, 7–12; Kertomus Wiipurin työväenyhdistyksen kaksikymmenvuotisesta toiminnasta 1888–1908 s. 41–.

<sup>5</sup> *Voionmaa* s. 709–711; Tampereen työväenyhdistys 50-vuotias 1886–1936 s. 16–17. — Riihimäellä pidettiin 1890-luvun lopulla työväenyhdistyksen perustamismahdollisuuksia pohtinut kokous veturitallilla, mutta hanke ei vielä tällöin toteutunut. Riihimäen työväenyhdistys perustettiin vuonna 1903, ja sen perustajajäsen veturinkuljettaja Daniel Korhonen osallistui samana vuonna pidettyyn Forssan puoluekokoukseen. Siellä hän jäi sosialistista ohjelmaa vastustaneeseen vähemmistöön. *Tapiola* s. 18, 21–22.

täytyminen tapahtui melko tavalla syrjässä kasvavasta työväenliikkeestä jo ennen kuin työväenliikkeestä tuli sosialistinen.<sup>1</sup> Rautateiden henkilökunnan yhdistys ei liittynyt Helsingin työväenyhdistyksen eivätkä sen haaraosastot omien paikkakuntiensa työväenyhdistyksiin, kuten yleensä työväestön ammattiosastot. Edellä mainittu Kurikan esiintyminen osoittanee henkilöyhteyksien, muttei kiinteiden järjestöllisten yhteyksien olemassaoloa.

Sosialismista ei Henkilökunnan yhdistyksessä julkisesti keskusteltu ennen kuin 1890-luvun aivan viimeisinä vuosina. Kun työväenliike oli muuttumassa wrightiläisestä sosialistiseksi, yhdistys kuitenkin omaksui selvästi sosialiminvastaiset tunnukset. 1890-luvun loppuvuosina esiintyi Rautatien-Lehdessä kirjoituksia, joissa rautatieläisten elinehtojen parantamista pidettiin tarpeellisena siksi, ettei heidän keskuudessaan muodostuisi maaperää sosialismille.<sup>2</sup> Tällainen kirjoittelu oli oire yhdistyksen myöhemmästä hyvin selvästä suomettarelaisuudesta; juuri vanhasuomalainen eli suomettarelainen puolue pyrki ohjelmissaan estämään sosialismin leviämisen työväestön aseman vähittäisin parannuksin.

#### 4.4. Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys 1898

Alusta alkaen oli Henkilökunnan yhdistyksen sisällä esiintynyt ammattiryhmien välisiä ristiriitoja. Oli työläs muodostaa alemmallekaan henkilökunnalle yhteistä tavoiteohjelmaa. Vuonna 1897 yhdistys yritti ratkaista riitaisuuksia uudistamalla sääntönsä. Uudeksi nimeksi tuli Suomen Rautatieläisyhdistys. Samalla etujärjestön luonne tuli säännöissä entistä selymmäksi. Tarkoituksena oli yhdistää järjestön eri ryhmät yhteisen taloudellisen—sosiaalisen ohjelman ympärille.<sup>3</sup> Sääntöjen uudistus ei kuitenkaan pystynyt laannuttamaan yhdistyksen sisällä vaikuttaneita keskipakoisvoimia. Järjestäytymistietoisuus, jota Henkilökunnan yhdistys oli herättänyt, suuntautui 1890-luvun puolivälistä alkaen entistä enemmän ammattikuntaisille linjoille. Näin oli laita varsinkin palveluskunnan ylimmissä ryhmissä. Vuonna 1898 syntyivät Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys sekä Suomen Valtionrautateiden Konduktööriyhdistys.

Veturimiesten irtautumista palveluskunnan rintamasta vauhditti ensinnäkin se, että Henkilökunnan yhdistyksen toiminta oli suuntautunut melko pitkälle veturimiehiä kiinnostamattomiin kysymyksiin. Se ajoi ennen kaikkea palkkiohenkilökunnan asiaa; esimerkiksi eläkekysymyksessä veturinkuljettajien edut olivat toisaalla. Tätä tärkeämpi tekijä oli ilmeisesti se, että palkkauskysymys oli vuosisadanvaihdetta lähestyttäessä noussut polttavaksi. Uuden palkkaussäännön ollessa valmisteltavana oli palveluskunnan eliittiä edustaneille veturimiehille ”edullista” erkaantua muusta palveluskunnasta. Oli näet todennäköistä, että tämän intressit olivat juuri palkkakysymyksessä — eri ryhmien palkkasuhteiden järjestelyssä — ristiriidassa veturimiesten tavoitteiden kanssa.

<sup>1</sup> Ks. *Mattila* s. 47.

<sup>2</sup> Esim. 8/1897 ”Mitä olisi parannettava alempien rautatieläisten oloissa”: 9/1899 ”Rautatieläiset ja työväenasia”: *Mattila* s. 163–164.

<sup>3</sup> *Tapola* s. 48–57.

Vielä vuoden 1898 alussa valittiin veturinkuljettajat E. Blomqvist ja J.A. Walhelm sekä veturinlämmittäjä G. Byström (Kylälä) Rautatieläisyhdistyksen keskustoimikuntaan.<sup>1</sup> Kuitenkin samat miehet olivat ainakin vuodesta 1897 alkaen olleet suunnittelemassa veturimiesten oman järjestön perustamista. Uuden yhdistyksen perustamishanke eli erityisen voimakkaana Viipurissa, jossa veturimiehet olivat aktiivisesti järjestäytyneet Rautatieläisyhdistykseen ja olivat johtavassa asemassa sen paikallisessa osastossa.<sup>2</sup>

Järjestäytymisen käytännöllisiä vaikeuksia helpotti yhteys Ruotsin veturimiesten liiton johtoon. Viipurilainen kuljettaja K. Helin oli kirjeenvaihdossa vuonna 1891 perustetun Ruotsin valtionrautateiden veturimiesliiton<sup>3</sup> puheenjohtajan J.V. Orren kanssa. Hän sai tältä käytännöllisiä neuvoja organisaation rakentamisessa ja sääntöjen laatimisessa. Vuonna 1897 Viipurin veturimiehet ryhtyivät tositoimiin. Rautatieläisyhdistyksen paikallisosaston piirissä veturimiehet valitsivat toimikunnan ajamaan suunnitelmia. Sen jäseniksi tulivat kuljettajat T. Humaloja, K. Helin ja V. Karlsson sekä lämmittäjä G. Byström.<sup>4</sup>

Heti alkuun veturimiesten pyrkimykset joutuivat vastatuuleen. Viipurin paikalliset rautatieviranomaiset antoivat ymmärtää, että rautatielaitoksen johto vastusti veturimiesten oman järjestön perustamista. Näiden olisi pitänyt pysyä Rautatieläisyhdistyksessä.<sup>5</sup> Syy rautatiehallituksen asenteeseen oli ilmeinen: se ei halunnut palveluskunnan ryhmien järjestäytymisen horjuttavan laitoksen byrokraattista rauhaa. Viranomaisten penseys aiheutti valmistelutöissä lyhyen pysäyksen, mutta pian Viipurin toimikunta jatkoi työtään. Se hankki Orren välityksellä Ruotsin ja muiden maiden veturimiesjärjestöjen sääntöjä ja laati niiden pohjalta sääntöehdotuksen uudelle yhdistykselle.

Toimikunnan aloitteesta kokoontui maaliskuun 27. päivänä 1898 Tampereelle veturimiesten yleinen kokous perustamaan omaa järjestöä. Kokoukseen saapui 47 edustajaa 12 varikolta. Kokouksen avasi viipurilainen Karl Helin. Puheenjohtajaksi valittiin Oskari Rasinen Tampereelta ja pöytäkirjuriksi Gustav Byström Viipurista. 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 tointaan, 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. Perustavassa kokouksessaan veturimiesyhdistys teki myös kansainvälisiä suhteita koskeneen päätöksen: se valitsi edustajansa seuraavana kesänä Göteborgissa pidettävään pohjoismaiseen veturimieskongressiin.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> J.D. Saarinen s. 15.

<sup>2</sup> Katsaus Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen kymmenvuotiseen toimintaan s. 2.

<sup>3</sup> Ks. Med ånga och elektricitet s. 33.

<sup>4</sup> Katsaus Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen kymmenvuotiseen toimintaan s. 3.

<sup>5</sup> J.D. Saarinen s. 16.

<sup>6</sup> Kokousselostus: Rautatien-Lehti 7/1898; säännöistä: senaatin TOn päätöstalt. III 203 1899, VA.



*Viipurilainen veturinkuljettaja Tuomas (Tommi) Humaloja (vas.) toimi aktiivisesti paitsi rautatie-  
läisten ensimmäisissä yhteistyöpyrkimyksissä myös kotikaupunkinsa työväenliikkeessä sen varhaisvai-  
heessa. Hän oli sittemmin perustamassa veturimiesten omaa yhdistystä ja oli sen alkuvuosina yhdistyk-  
sen arvovaltaisimpia miehiä. Humaloja oli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen ensimmäinen puheen-  
johtaja (1899–1901). — Myös Gustav Byström (Kyösti Kylälä) (oik.) oli niitä viipurilaisia miehiä, jot-  
ka olivat veturimiesyhdistyksen aloitteentekijöitä. Byström kuului yhdistyksen johtomiehiin vuoteen  
1917 saakka. Puheenjohtajana hän toimi vuonna 1906.*

Viipurin toimikunnan laatimat ja Tampereen kokouksen hyväksymät säännöt antoivat viitteitä siitä, millainen etujärjestö uudesta yhdistyksestä oli tuleva. Tietenkin sääntöjen sisältöön vaikutti sekin, että perustajien oli yritettävä vakuuttaa esivaltaa yhdistyksen ”puhtaista”, yleishyödyllisistä tarkoituseristä. Joka tapauksessa sääntöjen ensimmäisenä piirteenä oli veturimieskunnan sisäisen kiinteyden korostus sekä pyrkimys kohottaa ammattiryhmän ulkoista arvostusta. Tähän sisältyi myös eräänlainen itseriittoisuus — laajojen yhteiskunnallisten vaatimusten sijasta. Luonteenomaista oli maininta ”hyödyllisistä rahastoista”, joilla sittemmin tulikin olemaan keskeinen sija yhdistyksen toiminnassa. Juuri jokseenkin täydellinen ”epäyhteiskunnallisuus” oli toisena läpikäyvä piirteenä. Yhdistyksen tavoitteet keskittyivät kokonaan veturimiesten ammattikunnan ympärille, eikä niihin sisällynyt avarampia yhteiskunnallisia näköaloja ja uudistusvaatimuksia. Tässä kohden ero teollisuustyöläisten ammattiliittoihin tuli olemaan selvä. Veturimiesyhdistyksen viitoittama toimintalinja muistutti ulkonaisesti vanhoja käsityöläisten ammattikuntia. Yhdistys pyrki pitämään huolen jäsenistöstään, mutta samalla vaati siltä tinkimätöntä sitoutumista normistoon-  
sa.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Tuonnempana (luku 7.) käsitellään tarkemmin mm. SKLYn pyrkimystä valvoa veturimiesten pätevyysvaatimuk-  
sia, ”henkistä ja siveellistä tasoa” jne. Näillä alueilla vanhojen ammattikuntien ja veturimiesyhdistyksen yhteiset  
piirteet olivat selvimpiä. Vrt. *Kari–Paasivuori* s. 7–13.

Yhdistyksellä oli kuitenkin vielä voitettavanaan yksi merkittävä este, ennen kuin se saattoi aloittaa toimintansa. Senaatin oli vahvistettava sen säännöt. Rautatieviranomaisten asenteet tuntien yhdistyksen puuhamiehet eivät voineet pitää vahvistusta mitenkään itsestäänselvänä. Marraskuussa 1898 jätettiin rautatiehallitukselle T. Humalolan, D. Damsténin ja G. Byströmin allekirjoittama anomus, jossa pyydettiin rautatiehallitukselta puoltolausetta senaatille menevään sääntöjen vahvistamisanomukseen. Samoihin aikoihin oli rautatiehallitukselle jätetty myös Konduktööriyhdistyksen vastaavansisältöinen anomus. Rautatiehallitus antoi senaatille molemmista anomuksista yhteisen lausunnon, jossa se asettui vastustamaan yhdistysten perustamista. Sen perustelut olivat kuvaavia. Ensinnäkin laitoksen johto arveli, että yhdistysten jäsenten olisi jopa mahdotona jättää ”koti ja toimi niin pitkäksi aikaa kuin vaadittaisiin matkoihin yhdistyksen kokouksiin ja seurustelutilaisuuksiin”. Toisin sanoen kenkä puristi siitä, ettei rautatiehallitus halunnut antaa yhdistysten jäsenille vapaata virantoimituksesta järjestötoimintaa varten. Sen toinen perustelu vastustavalle kannalleen oli, että niin veturimiehet kuin konduktöörit saattoivat kuulua Rautatieläisyhdistykseen, jonka piti rautatiehallituksen mukaan myös riittää.<sup>1</sup> Palveluskunnan laaja-alainen järjestäytyminen oli ilmeisesti rautatiehallituksen kannalta edullisempää kuin ammattikuntainen, sillä se oli järkkyyttänyt vähemmän laitoksen moniportaista hierarkiaa – semmin kuin laajapohjaisesta järjestäytymisestä tuskin olisi tullut pitkän päälle voimakasta ammattiryhmien riitaisuuksien vuoksi.

Senaatti käsitteli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen anomuksen vasta toukokuussa 1899. Sen kanta oli kuitenkin toinen kuin keskusviraston: säännöt saivat vahvistuksen.<sup>2</sup> Niin ollen veturimiesten järjestö pääsi aloittamaan täydellä teholla organisaation rakentamisen.

<sup>1</sup> Rautatiehall. ark., kirjekonseptit Dbg 61/10062 1898. VA.

<sup>2</sup> Senaatin TOn päätöstalio III 203 1899. VA.

# Eristäytyvän toiminnan aika (1899–1914)

## 1. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen järjestö rakenne

### 1.1. Kiinteä organisaatio

Veturimiesten sosiaalinen asema ja senmukainen ajattelutapa muovasivat heidän järjestönsä organisaation omaleimaiseksi, ammattiryhmän sisäistä kiinteyttä ja itsetietoisuutta korostavaksi. Järjestömuoto ilmensi hyvin yhdistyksen toimintalinjaa. Yksinkertaisuudessaan organisaatio osoittautui myös tarkoituksenmukaiseksi.

Yhdistyksen jäseniksi saivat liittyä kaikki valtionrautateilla palvelevat pätevät veturinkuljettajat ja -lämmittäjät. Sitä paitsi jäsenyys oli avoin myös kaikille koneosaston varsinaisille virkamiehille.<sup>1</sup> Tämä kuvasti sekä veturimiesten sosiaalista asemaa että heidän ”ideologiaansa” samalla, kun virkamiesten kelpuuttamisella epäilemättä myös yritettiin voittaa viranomaisten myötämielisyyttä. Vielä vuosisadanvaihteessa varikonpäälliköt olivat usein entisiä veturinkuljettajia<sup>2</sup> ja juuri heidän mukaantuloaan yhdistykseen pidettiin sopivana. Yhdistyksen perustajat ilmeisesti halusivat antaa kuvan, ettei heillä ollut varsinaista eturistiriitaa esimiestensä kanssa. Tosiasiassa ristiriitoja ilmeni yhdistyksen toiminnan alusta lähtien ja harvat esimiehet olivat mukana veturimiesten järjestötoiminnassa.<sup>3</sup>

Sääntöjen mukaan SKYLn<sup>4</sup> osaston sai perustaa varikolle, jossa vähintään 10 veturimiestä tuli puuhaan mukaan. Viipurissa vuonna 1899 pidetyssä edustajakokouksessa, jossa yhdistys käytännössä järjestäytyi, vahvistettiin kaikkiaan 16 osaston perustaminen. Vuoteen 1914 mennessä osastojen lukumäärä kohosi 18:aan, ja kun vuonna 1917 hyväksyttiin myös yksityisratojen miehet yhdistykseen, syntyivät Loviisan ja Rauman osastot. Seuraavasta ilmenevät osastojen nimet ja numerot:

- |            |   |
|------------|---|
| 1. Pietari | 7. Helsinki                             |
| 2. Mikkeli | 8. Hankoniemi                           |
| 3. Kuopio  | 9. Turku                                |
| 4. Viipuri | 10. Riihimäki                           |
| 5. Kouvola | 11. Toijala                             |
| 6. Oulu    | 12. Sortavala (siirtyi Joensuuhun 1911) |

<sup>1</sup> Yhdistyksen ensimmäiset säännöt esitetään kokonaisuudessaan senaatin TOn päätöstaltiossa II 203 1899, VA.

<sup>2</sup> von Weissenberg 1912 s. 486.

<sup>3</sup> Vielä vuoden 1903 vuosikokouksessa valittiin kuitenkin sitä, ”ettei päällikkökuntamme lukuisammin ota osaa yhdistykseemme”. Vuosikok. pk. 1903 s. 9–10.

<sup>4</sup> Seuraavassa käytetään yhdistyksestä yksinkertaisuuden vuoksi lyhennettä SKLY eikä yhdistyksen toimiessa käytettyä lyhennettä S.K.&L.Y.





*Kesäaikaan pidetyt vuosikokoukset eivät ainoastaan päättäneet yhdistyksen toiminnan suuntaviivoita, vaan ne olivat myös veturimiesperheiden virkistymis- ja yhdessäolotilaisuuksia. Kokoukset pidettiin vuosittain eri varikkopaikkakunnilla. Kuvassa Kuopiossa vuonna 1900 pidetyn ensimmäisen varsinaisen vuosikokouksen osanottajia perheineen. Varsinkin naisväen pukeutumisesta voi nähdä, etteivät veturimiehet kuuluneet yhteiskunnan alimpiin kerroksiin. SVML.*

- |                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 13. Seinäjoki                | 17. Lahti   |
| 14. Nikolainkaupunki (Vaasa) | 18. Karjaa  |
| 15. Jyväskylä                | 19. Loviisa |
| 16. Tampere                  | 20. Rauma   |

Osastojen yhdyselimenä, yhdistyksen päätösten valmistelijana ja toimeenpanijana sekä monissa kysymyksissä myös päätösvallan käyttäjänä toimi keskustoimikunta. Kuusijäseninen keskustoimikunta kokoontui alkuvuosina Viipurissa, joka oli myös yhdistyksen kotipaikka. Vuodesta 1908 lähtien keskustoimikunta alkoi kokoontua enimmäkseen Helsingissä. Yhdistyksen korkein valta kuului vuosikokoukselle. Siihen osastot lähettivät yhden edustajan jokaista kymmentä jäsentään kohti. Muiden päätöstensä ohella vuosikokous valitsi keskustoimikunnan. Sen jäsenistä oli kolmasosa vuosittain erovuorossa.

Vastaavasti osastoilla olivat omat kolmimiehiset johtokuntansa, jotka valittiin osastojen ns. joulukuun kokouksissa. Osastot pitivät myös kerran kuussa ns. kuukausikokouksensa. Monet järjestivät lisäksi vapaamuotoisia keskusteluiltoja sekä perheilta-

mia.<sup>1</sup> Näiden järjestelyistä vastasivat osastojen huvitoimikunnat sekä veturimiesten vaimojen perustamat ompeluseurat. Vaimot keittivät kahvia tai teetä ja leipoivat pul-laa. Yleensä oli myös vallalla sama käytäntö kuin Riihimäen osaston perheiltamassa joulun 1907 alla: ”jokainen nuori mies saa tuoda tytön mukanaan”.<sup>2</sup>

Sekä virallinen että epävirallinen järjestö rakenne ilmensivät pyrkimystä vetää mah-dollisimman laaja jäsenjoukko aktiiviseen toimintaan. Esimerkiksi yhdistyksen vuosi-kokousten edustavuus oli korkea: suunnilleen kymmenesosa jäsenistä oli aina mu-kana. Kun osastot olivat pieniä, harvat jäsenet saattoivat jäädä syrjään erilaisista luot-tamustoimista. Toisaalta yhdistyksellä oli käytössään tehokkaita pakotteita leväpe-räisyyden torjumiseksi. Jos osasto oli laiminlyönyt lähettää edustajansa yhdistyksen vuosikokoukseen, tämä antoi osaston johtokunnalle ankaran muistutuksen, joka levisi varoituksena muillekin yhdistyksen vuodesta 1902 painettujen pöytäkirjojen välityk-sellä. Vielä nolompi oli tehtävänsä laiminlyöneen yksityisen vuosikokousedustajan asema, sillä pöytäkirjaan tuli hänelle jo sääntöjen edellyttämä tiukkasanaanainen varoi-tus.<sup>3</sup> Niin ikään keskustoimikunta muistutteli kärkekkäästi osastojen johtokuntia pöytä-kirjojensa välityksellä, jolloin nuhteet tulivat laajalti tietoon ja niiden saantia pyrittiin karttamaan.<sup>4</sup>

Entistä velvoittavammaksi tehtiin yhdistyksen jäsenyys vuoden 1905 vuosikokouk-sessa, joka päätti, ”että yhdistyksen toimia on kieltämättä vastaanotettava sen henki-lön, jolle niitä tarjotaan”.<sup>5</sup> Tehtävien ja kokouksiin osallistumisen laiminlyönnistä saattoi olla seurauksena yhdistyksestä erottaminenkin.<sup>6</sup> Yhdistyksen sisäinen kuri saattoi panna heikon luonteen jopa epäilemään, oliko jäsenyys sen edellyttämän vai-van väärtti. Turkulaisen lämmittäjän A. Nordbergin mielestä se ei ollut: hän pyysi vuonna 1905 eroa yhdistyksen jäsenyydestä, koska ”nuorella miehellä on paljon menoja, joten ei aikaa riitä yhdistykseen”.<sup>7</sup>

Keskustoimikunnan ja osastojen vuorovaikutus oli toki vilkasta muutenkin kuin yh-distyksen sisäisissä kurinpitoasioissa. Osastot lähettivät kosolti aloitteita ja ehdotuksia keskustoimikunnalle ja vuosikokoukselle. Keskustoimikunta puolestaan ratkaisi har-voin mitään kysymystä tiedustelematta osastojen mieltä. Yhdistyksen toimielinten suhteet tarvitsivat kuitenkin jäsenmäärän kasvaessa ja ”erilaisten virtausten alkaessa liikkua jäsenten keskuudessa”<sup>8</sup> tarkempaa toimivallan jaon määrittelyä. Vuoden 1904 vuosikokous päätti, ettei keskustoimikunnalla ollut valtaa poiketa vuosikokouksen päätöksestä sen paremmin oma-aloitteisesti kuin useidenkaan osastojen vaatimukses-ta. Keskustoimikunnalle annettiin kuitenkin oikeus tehdä päätöksiä osastojen tai vuo-sikokouksen kantaa kuulematta lähinnä sellaisissa kysymyksissä, jotka vaativat no-peita ratkaisuja. Silti vuosikokoukselle jäi tällöinkin lopullinen valta päättää keskus-toimikunnan ratkaisujen kohtalosta. Edelleen pidettiin tarpeellisena tähdentää, että ko-kouksista poissaolleiden jäsenten oli vastalauseitta alistuttava tehtyihin päätöksiin — veturimiehillä kun tahtoi olla taipumusta omapäiseen yksilöllisyyteen.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> AKV 4/1903 ”Veturimiehistöle”.

<sup>2</sup> SKLYn Riihimäen osaston ylim. kok. pk. 1.12.1907, SVMLn ark.

<sup>3</sup> Ks. esim. vuosikok. pk. 6–9.7.1902 s. 4 sekä vuosikok. pk. 14–16.7.1904 s. 5.

<sup>4</sup> Vrt. *Korpisaari* s. 81.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 14–16.7.1905 s. 6–7.

<sup>6</sup> Tällä uhkasi esimerkiksi kuljettaja E. Blomqvist avatessaan Turun osaston perustavan kokouksen 26.6.1899. pk., SVMLn Turun os. ark.

<sup>7</sup> Pk. SKLYn Turun osaston kuukausikokouksesta 27.12.1905, SVMLn Turun os. ark.

<sup>8</sup> J.D. *Saarinen* s. 20. Ilmeisesti ”erilaisilla virtauksilla” tarkoitettiin poliittisia erimielisyyksiä, joista tark. ks. jäl-jempänä luku 4.

<sup>9</sup> Vuosikok. pk. 14–16.7.1904 s. 5–7.

Toimivaltasuhteiden määrittelyssä voi havaita pyrkimyksen estää toiminnan kasautuminen harvoin käsiin. Tämän kieltämättä demokraattisen periaatteen tehtävänä oli ennen muuta lujittaa yhdistyksen sisäistä kiinteyttä. Tähän tähtäsi myös edellä kuvattu pakotejärjestelmä. Osaltaan siltä kannalta on ymmärrettävissä myös yritys rajata yhdistyksen tehtäväkentän ulkopuolelle kaikki senlaatuiset kysymykset, joissa ”ulkoiset tekijät” – esimerkiksi politiikka – uhkasivat tuottaa veturimieskunnan sisälle ristiriitoja. Yhdistyksen tasa-aineksisuutta korosti vielä se, ettei epäpäteviä veturimiehiä tahi koneosaston muita palvelusmiehiä otettu jäseniksi.<sup>1</sup>

SKLYssä oli useita arvovaltaisia ”vahvoja miehiä”, muttei ketään, jonka olisi annettu kohota selvästi muiden yläpuolelle. Puheenjohtajan asema ei ollut erityisen vahva; hänet valitsikin keskustoimikunta omasta piiristään eikä vuosikokous. Koko Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminta-aikana 1898–1918 ehti puheenjohtajan tehtävää hoitaa kahdeksan miestä:

Tuomas (Tommi) Humaloja 1899–1901

Ivar Fomin 1902–1903

Johan Ikonen 1904–1905

Gustav Byström (Kyösti Kylälä) 1906

Emil Helle 1907–1912

H.J.V. Åhman 1913–1915

August (Aku) Valtasaari 1916–1917

Konstantin (Konsta) Lindqvist 1917–1918

Myös keskustoimikunnan vaihtuvuudesta pidettiin kiinni, joskin esimerkiksi edellä mainitut puheenjohtajat olivat vakionimiä yhdistyksen johtoelimessä.

Alkuperäisten sääntöjen mukaan keskustoimikunta valitsi keskuudestaan kirjurin ja taloudenhoitajan. Kun yhdistyksen toiminta kuitenkin vaati toimihenkilöiltä paljon ajankäyttöä ja edellytti moninaisia yhdistysteknisiä taitoja, kävi päätoimisen toimitsijan puute yhä vaikeammaksi. Vuoden 1910 jälkeen tätä puutetta korosti vielä se, että yhdistyksen toiminnassa oli havaittavissa melko selvää lamaanumista. Vuoden 1913 vuosikokous päätti toteuttaa jo aikaisemmin harkitun suunnitelman ja palkata kokopäivätoimisen sihteerin. Tämä lohkaisi kyllä arveluttavan suuren osan yhdistyksen rahavaroista: sihteerin palkka oli noin neljännes vuoden 1914 menoarviosta.<sup>2</sup> Ensimmäiseksi sihteeriksi valittiin helsinkiläinen filosofian maisteri Karl Mannelin,<sup>3</sup> joka toimi tehtävässä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen loppuun saakka. Yhdistyksen toimisto, jolla ei aikaisemmin ollut kiinteätä olinpaikkaa, sijoitettiin Mannelinin kotiin. Kesäkuussa 1914 keskustoimikunta päätti hankkia sihteerille puhelimen, ”koska telefontin tarve katsottiin yksimielisesti siksi tuntuvasti”. Yhdistys sitoutui maksamaan puolet telefontilaskuista, ja joka toinen puoli jäi sihteerin rasitukseksi.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Vuoden 1905 suurlakon jälkeisenä aikana tosin oli puhetta koneosaston palvelusmiesten, siis veturimiesten lisäksi sellaisten ryhmien kuin esimerkiksi vaunun tarkastajien ja vaununvoitelijoiden, yhteisen ammatillisen järjestön perustamisesta. Sellainen suunnitelma hylättiin kuitenkin äänestyksen jälkeen vuoden 1907 vuosikokouksessa; pk. s. 6.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 27–29.5.1913 s. 30–33. Jo vuoden 1908 vuosikokouksessa ehdotti Tampereen osasto ”sihteerinviraston” perustamista, mutta ehdotus hylättiin liian suurien kustannuksien edellyttävänä; pk. s. 7–8.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 26–28.11.1913 s. 2.

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 9.6.1914 s. 2.

Pöytäkirja tehty Sk: L. J. 2.  
 10. k. ki. laus: kunnans kokou-  
 ksessa 12. p. Heinäk. 1902.

1 §.

Tehtiin selkoa vuosikokouksen työn tu-  
 loksiota etukäteen, siksi kunnas pöytäkirja  
 jat saapuvat.

2 §.

1 Kokous päätti yksimielisesti, yhtä ään-  
 tä lukuun ottamatta, tehdä muistutuk-  
 sen keskustelimikunnan, menettelyä  
 vastaan, kysymyksen suhteen joka  
 koskee vet. mielisten henkilöiden ja käy-  
 tämällisen kysym. sekä ulkomaisen  
 käytöksen kehittämistä. Kokous tuli  
 pitkä ja perinpohtijaisen keskustelun  
 jälkeen siihen tulokseen, että k. t. t.  
 on menetellyt amaraaltaisesti, antais-  
 saan näin arkaturtaisen kysymyksen  
 millekkään valioikunnalle, kysymättä  
 siihen osastojen mielipidettä, tai etti  
 häntä on silloin edellisen vuoden  
 vuosikokous välttämättä.

2 Myös paucé Ri: osasto vastalauseen-  
 sa vuosikokouksen päätöstä vastaan  
 tässä asiassa, koska os. osastollistun-  
 tematanna on viety vuosikokouk-  
 seen ja siis näin ollen osastan  
 edustajat idman osastan suostumus-  
 ta sinällään hyväksyneet sen.

3 Ri: osasto ei ole mitään edistykseen  
 jarruttaja, vaan tässä asiassa katsoo  
 se itoään koktaan, menetellyn laita-  
 tamasti ja vaatii sen vuoksi, asiaa  
 otellaenaksi uudelleen osastoinen yleis-  
 sen keskustelun alaiseksi, varsinkin  
 kuin osasto ei ole vuosikokouksen

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen organisaatioon liittyivät myös ”hyödylliset rahastot”, joiden muodostamisesta mainitsivat jo ensimmäiset säännöt. Vuonna 1901 perustettiin hautausapurengas sekä vuonna 1902 rahasto ”erinäisiä tarkoituksia, kuten asianajajan palkitsemista ym. varten”. Oma-aputoiminnan merkitykseen palataan tuonempana perusteellisemmin. Tässä todettakoon vain, että avustuslaitokset toimivat tärkeällä tavalla järjestäytymisaktiivisuuden kiihokkeina sekä yhdistyksen sisäisen kiinteiden ylläpitäjinä.

## 1.2. *Oma lehti*

Veturimiesten järjestötoiminnan alusta lähtien oli pohdittavana oman äänenkannattajan hankkiminen. Veturimiehet tosin jatkoivat Rautatieläisyhdistystä lähellä olleen Rautatien-Lehden sekä sen seuraajien lukemista<sup>1</sup>, mutta nämä eivät heidän mielestään pystyneet riittävästi tyydyttämään ammattikunnan tarpeita. Rautatieläisyhdistyksen lehti käsitteli enimmäkseen yleisiä, kaikkia rautatieläisryhmiä koskeneita kysymyksiä; veturimiehet puolestaan halusivat pohtia omia ongelmiaan. Varsinkin ammatillisteknisten kysymysten selvittelyä pidettiin tarpeellisena. Mutta toisaalta voitiin epäillä, oliko Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksellä riittäviä voimavaroja oman lehden toimitamiseen.<sup>2</sup>

Yhtäältä suuntautumista erilleen muista rautatieläisistä ja toisaalta juuri ammattiteknisten kysymysten korostumista osoitti, että Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys hankkiutui yhteistyöhön Suomen Koneenkäyttäjähdistyksen kanssa. Nimenomaan teknisiltä ammattitaitovaatimuksiltaan tämän yhdistyksen edustama ryhmä oli lähellä veturimiehiä: se koostui enimmäkseen höyrylaivojen koneenkäyttäjistä.<sup>3</sup> Näiden kahden yhdistyksen yhteisvoimin alkoi vuonna 1903 ilmestyä ”Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa”. Lehden päätoimittajana oli Koneenkäyttäjähdistyksen puheenjohtaja. Sen toimituskunnan veturimiesedustajina olivat aluksi kuljettaja J.A. Walhelm ja lämmittäjä J. Rönkä.<sup>4</sup> Myöhemmin lehden olemassaolon aikana toimituskunnassa ehtivät olla myös kuljettajat K.A. Häskesko ja H.J.V. Åhman sekä lämmittäjä Yrjö Heilala.<sup>5</sup>

Lehden sisältö oli enimmäkseen ammattitekninen, mutta siinä esiintyi kirjoituksia myös veturimiesten sosiaalisista oloista, palkkauksesta, työajasta jne.<sup>6</sup> Luultavasti lehtiyrittäminen kannatti taloudellisesti, niin voi päätellä lehdessä olleista runsaista ja monenlaisista mainoksista.

Vähitellen lehti kuitenkin luisui lähes pelkastään koneenkäyttäjien äänenkannattajaksi. Raiteiden päällä ja merillä eivät kokemukset ja ongelmat olleet niin läheisiä, että

<sup>1</sup> Vielä SKLYn perustamisen jälkeen oli Rautatien-Lehdessä joitakin veturimiesten tekemiä kirjoituksia. Esimerkiksi lehden numerossa 17/1898 oli G. Byströmin ja J.A. Walhelmin selostus ”Muistelmia yleisestä skandinaavilaisesta veturimieskongressista Göteborgista”. Numerossa 2/1899 selosti joku SKLYn perustaja yhdistyksen alkutaivalta.

<sup>2</sup> Ks. vuosikok. pk. 27–29.6.1900 SVMLn ark.

<sup>3</sup> Veturinkuljettajan pätevyysvaatimuksiin kuului alkuaan toisen luokan koneenkäyttäjän tutkinto; ks. s. 22–23 edellä.

<sup>4</sup> AKV 1/1903.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 14–16.7.1905 s. 16; vuosikok. pk. 9–12.7.1906 s. 11.

<sup>6</sup> Esimerkiksi vuoden 1905 aikana julkaistiin laaja kirjoitussarja ”Veturimiehistön asema Suomessa verrattuna muutamiin muiden Euroopan maiden veturimiehistön asemaan”. AKV 6, 7, 8/1905.

yhteinen lehti olisi ajan mittaan menestynyt. Veturimieslukijat vähenivät. Syynsä oli myös lehden toimituksen veturimiesedustajissa, jotka suhtautuivat tehtäväänsä laiskanpuoleisesti.<sup>1</sup>

Jo vuonna 1904 vuosikokous keskusteli mahdollisuuksista perustaa oma, pelkästään veturimiehille tarkoitettu lehti. Sillä kertaa hanke kuitenkin raukesi.<sup>2</sup> Lehtikysymys oli esillä myös vuoden 1906 vuosikokouksessa. Veturimiesten äänenkannattajaksi ehdotettiin Pasilan konepajan päällikön Santeri Pohjanpalon toimittamaa ”Konetyömiestä” tai Rautatieläisyhdistyksen uutta äänenkannattajaa ”Uutta Rautatielehteä”. Äänestyksen jälkeen tyydyttiin kuitenkin yhä entiseen äänenkannattajaan.<sup>3</sup> Pitkä askel oman lehden perustamista kohti oli yleisönosasto, jota vuoden 1908 alusta alettiin julkaista keskustoimikunnan painettujen pöytäkirjojen yhteydessä. Yleisönosastoon alkoikin tulla melkoisesti ammattiteknisiä ja osittain sosiaalisiakin kysymyksiä käsitteleviä kirjoituksia. Sen sijaan keskustoimikunta pidatti itselleen oikeuden ”evätä kirjoituksia, jotka sisältävät politiikkaa, riitakirjoituksia ja kaikkia semmoisia kirjoituksia, joiden alla ei ole tekijän täydellinen nimi todistuksineen”.<sup>4</sup>

Vihdoin vuoden 1909 vuosikokous päätti, että oma lehti perustettaisiin. Sen ensimmäiset näytenumerot ilmestyivät saman vuoden loka- ja marraskuussa. Vuoden 1910 alusta ”Veturimies—Lokomotivmannen” alkoi ilmestyä säännöllisesti kerran kuussa. Kaksikielisen lehden ensimmäisenä toimittajana oli yhdistyksen entinen puheenjohtaja Ivar Fomin. Vuoden 1914 alusta ryhtyi toimittajan tehtävää hoitamaan yhdistyksen uusi sihteeri Karl Mannelin. Lehti sai tulonsa paitsi yhdistyksen avustuksista ja tilausmaksuista myös runsaista mainoksista.<sup>5</sup> Vuonna 1913 yhdistys yritti hakea lehdelle valtion avustusta, mutta tuloksetta.<sup>6</sup>

Lehti julisti joulukuun 1909 numerossa ohjelmansa, joka heijasteli koko yhdistyksen toimintaperiaatteita. Toki lehti pyrki samalla sulkeutumaan rautateiden vallanpitäjien suosioon:

” - - se tahtoo kitkeä ja poistaa ammattikunnasta niitä paheita, joita valitettavasti kylläkin virantoimituksenkin aikana yhä vielä on tavattavissa.

Myöskin se tahtoo teroittaa veturimiehille sitä velvollisuuden tuntoa, sääntöjen noudattamista sekä taloudellisen säästäväisyyden merkitystä, jotka ovat niin tärkeästä merkityksestä heille uskotussa toimessa.

Se tahtoo myöskin pitää silmämääränään - - - (veturimiesten aseman) kohoitamisen niissä puitteissa, jotka sopivat myöskin rautatielaitoksen etuihin.”

Veturimiehen kirjoitukset olivat, kuten sen edeltäjänkin, voittopuolisesti ammattiteknisiä tai tähtäsivät työskentelyolosuhteissa havaittujen epäkohtien korjaamiseen.

<sup>1</sup> SKLYn keskustoimikunta sai kesällä 1907 AKVn toimituskomitealta ilmoituksen, jonka mukaan lämmittäjä Yrjö Heilala ei ollut lainkaan osallistunut toimituskokouksiin eikä avustanut lehteä. Keskustoimik. pk. 14—15.7.1907 s. 5.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 14—16.7.1904.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 9—12.7.1906.

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 29—30.11.1907.

<sup>5</sup> Esimerkiksi vuoden 1913 tulo- ja menoarviossa oletettiin saatavan 2500 markkaa avustusta yhdistykseltä, 1500 markkaa ilmoitustuloja ja 200 markkaa tilausmaksuja. Vuosikok. pk. 28—30.5.1912 s. 33—34.

<sup>6</sup> Toim.kert. 1913—1914, vuosikok. pk. 1914 s. 10—11. Senaatille jätettiin peräti kaksi anomusta, joista jälkimmäiseen saatiin rautatiehallituksen puoltolausunto. Senaatin vastaus oli kuitenkin kielteinen.



No 3.

Toimituksen osoite:  
TURKU, Puutarhakatu 17 B.

Maaliskuu. — Mars.

Redaktions adress:  
ABO, Trädgårdsgatan 17 B.

1910.

Tilauhinta 3 mk. vuodelta. Postissa lähetettynä 1 mk. lisämaksu. Ilmoitushinta 6 penniä palsta m m. Vuosi-ilmoituksista myönnetään 20 pros. ja puoli-vuosi-ilm. 10 pros. alennus.

Toimittaja I. Fomin.  
Redaktör

Prenumerationspris 3 mk per år. För sändning med post 1 mk tillskottsavgift. Annonspris 6 penni per spalt m.m. För årsannonser beviljas 20 proc. och för halffars 10 proc. rabatt

*Veturimies-lehden otsikkokuvan saamiseksi yhdistys julisti jäsentenvälisen piirustuskilpailun. Kilpailuun tulleista 14 teelmästä keskustoimikunta valitsi riihimäkeläisen veturinkuljettajan K. Reilinin "Huuhkajan". Vaikka kuva saattoi keskustoimikunnan mielestä "herättää muutakin kuin luonnoksella tarkoitettua tunnelmaa", puolsi valintaa se, että "ollen luonteeltaan päättäväinen, rohkea ja nopea toiminnassa, yö- ja päiväpöllönä aina tarkkanäköinen sekä päänsä pyörivän ominaisuuden takia eteen ja taakse näkevä, omaa Huuhkaja kieltämättä veturimieheltä vaadittavia ominaisuuksia".*

Veturimiesten taloudellinen ja sosiaalinen asema oli kyllä sekin esillä, mutta senkaltaisten kysymysten osuus oli pienempi kuin edellä mainittujen. Kirjoituksista henki usein veturimiesten ammattiyhteisyys, jonka loukkaamista ei suvaittu. Puhtaasti teknisistäkin kysymyksistä, kuten paineilmajarrujen käytöstä, saattoivat eri asiantuntijat kinastella lehden pastoilla sävyyn, joka on totuttu yhdistämään poliittisiin kiistakirjoituksiin.<sup>1</sup>

Ennen kaikkea on merkittävää, että Veturimiehen sivuilla kuvastui veturimiesten järjestön linja. Ammattikuntaisuus, tarkat sisäiset normit, itsetietoinen suhtautuminen muihin rautatieläisryhmiin — kaikki nämä veturimiesten järjestötoiminnan leimalliset piirteet olivat heidän lehtensä pääasiallisina aineksina.

<sup>1</sup> Ks. esim. Veturimies 7/1914 "Paineilmajarruosasto".

Muistakaa tarkoin ostaessanne pyytää R. Sandén'in tehtaan *sikaria, paperossia ja mahorkkaa*: parasta priimaa, N:o I ja II, ne ovat parhaimmiksi tunnettuja ja palkittuja.

Tilauksen polttajille erittäin huomautan, että minun *Tilaus* paperossiani, keltaisella hylsillä, ei pidä sekoittaa muihin kaupassa löytyviin huonompiin, saman nimisiin, lajeihin. Minun Tilaukseni myydään ainoastaan 100 ja 250 kpl. laatikoissa.

**R. Sandén.**

**Tupakkatehdas Viipurissa.**



## Tämän lehden lukija!

Matkustaessanne Helsinkiin olette tilaisuudessa saamaan siistejä ja halpoja huoneita

**Matkustajakoti Hellas'esta,**  
Annankatu 32. Telef. 27 65.



## Alituinen uudistuva varasto.

Kotimaisten ja ulkomaalaisten tehdasten valmistamia miesten ja naisten **Pukukankaita** halvimmalla

Ent. **Kraftmanin Kattgaskauppa,**  
lähellä alisiltaa, **Läntinen Rantakatu 9. Turku.**  
**H. Kestilä.**



## Kolikkoinmäen Korjauspaja ja Vesijohtoliike

Viipurissa

OMISTAJA **W. KOSKIMÄKI**

Tekee vesi- ja viemärijohtoja.  
Asettaa tuulimoottoreja. Järjestää pumppulaitoksia.

Hinnat halvat, työ taattua!



## ALBION

LAMPPUMAKASINI,

Helsinki, Aleksanterink. 11,  
tarjoo monipuolisesta varastostaan  
**Valaistusesineitä**

ja  
**Taloustavaroita**  
ehdottomasti edullisimmilla ehdoilla.  
*Litke perustettu 1865.*

## Esplanadpaviljongen

**Viborg**

Rekommenderas!

## Espiläpaviljonkia Viipurissa

Suosittelaa!

**V. Kasubskij.**

## Vaatteita ilmaiseksi Kläder gratis

ei voi kukaan pyytää, mutta halvalla hinnalla tahtovat tietysti kaikki saada.

Nyt on harvinainen tilaisuus käydä liikkeessämme, sillä meillä on paikkakunnan suurin varasto yksinkertaisia ja hienoimpia miesten pukuja ja palttoita, sekä naisten saket-  
teja.

Kaikkien tulee käydä liikkeessämme, sillä silloin Te säästätte varmasti 25% rahoistanne sen kautta, että meillä on suuri tukku-  
liike emmekä laske kustannuksia valmeista vaatteista.

Kunnioituksella:

## Turun Vaatetusliike ja Kangaskauppa

omist. J. Kjsik.

Venäjän kirkkokatu 25.

Puhelin 13 69.

kan väl ingen begära, men för billiga priser vill väl alla ha.

Ett enastående tillfälle att besöka vår affär, ty vi ha det största lager på orten af manskostymer och paletäer, samt fruntimmers jaquetter från de enklaste till de mest eleganta.

Alla måste besöka vår affär, ty då inbespara Ni säkert 25% af Edra penningar, ty i anledning af att vi ha stor partiaffär räkna vi ej några omkostnader på våra färdiga kläder.

Högaktningsfullt

## Åbo Beklädnadsaffär och Tyghandel

Inneh. J. Kjsik.

Ryska kyrkogatan 25.

Telefon 13 69.

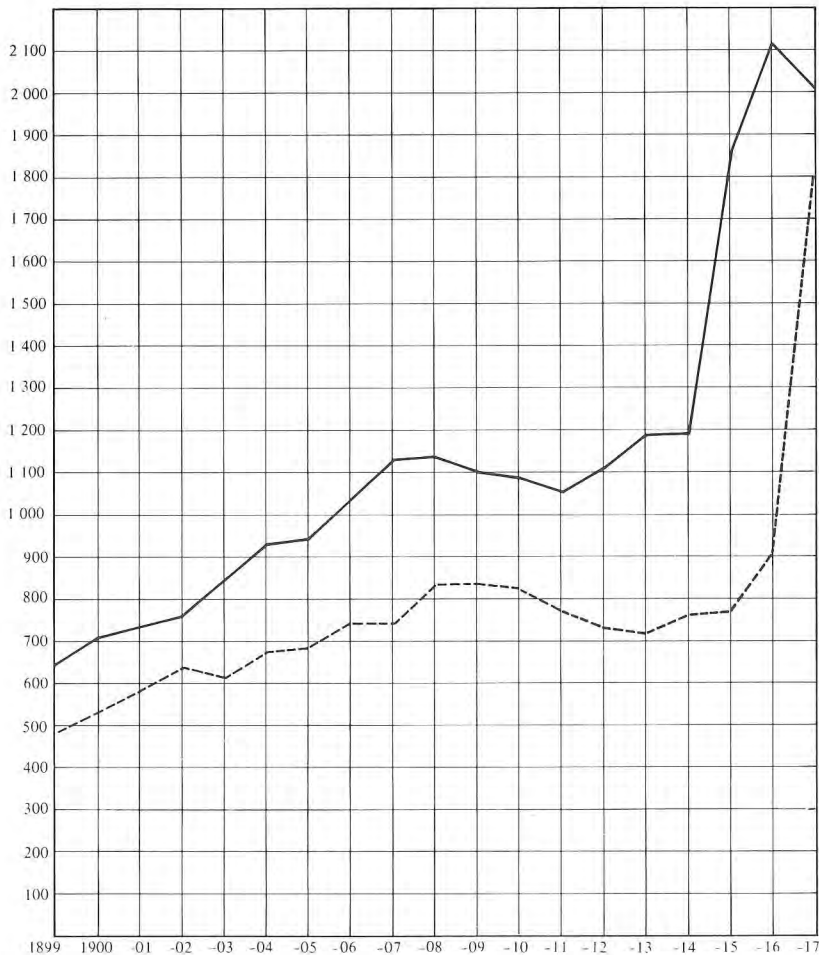
Veturimiehet olivat ostokykyistä väkeä, joten heidän ammattilehtensä sai runsaasti ilmoittajia. Mainossivu Veturimiehestä 2/1910.



### 1.3. Korkea järjestäytyminen

Veturimiesten ammatillisen järjestäytymisen ainutlaatuisia edellytyksiä osoittaa, että Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistykseen tuli heti toiminnan alkaessa veturimiesten enemmistö. 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 tällöin noin 75 prosenttia eli paljon korkeampi kuin esimerkiksi teollisuustyöläisten järjestäytyneisyys koskaan ennen vuotta 1917.

*Kuvio 1.* Vakinaisten ja ylimääräisten kuljettajien ja lämmittäjien lukumäärä valtionrautateilla (—) sekä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen jäsenmäärä (- - -) vuosina 1899–1917.



Lähteet: SVT XX Rautatiehallituksen kertomukset 1899–1917; SKLYn tili- ja toimintakertomukset 1899–1917 (AKV- ja Veturimies-lehdissä sekä vuosikokouspöytäkirjojen yhteydessä).

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen jäsenmäärä kohosi vuoteen 1908 saakka, jolloin se oli noin 840. Tällä tasolla jäsenmäärä pysyi vuodet 1909–1910, jonka jälkeen kehitys kääntyi laskuun. Se jatkui vuoteen 1913 saakka. Tällöin SKLY:ssä oli jäseniä noin 720. Vuodesta 1914 alkoi nousu, samaan aikaan kun myös veturimiesten lukumäärä lisääntyi huomattavasti. Vallankumousvuonna 1917 jäsenmäärä peräti kaksinkertaistui ja oli vuoden lopussa 1800–1900. Järjestäytymisen kehitys oli ilmeisestikin yhteydessä yhdistyksen kulloisiinkin toiminta- ja vaikutusmahdollisuuksiin. Nämä puolestaan riippuivat sekä rautatielaitoksen että koko yhteiskunnan kehityksestä.

## 2. Ristiriitojen yhteiskunta järjestötoiminnan taustana

Yhteiskunnalle, jossa veturimiesten järjestö aloitti toimintansa, oli ominaista ristiriitojen kärjistyminen. Työväenluokan ja porvariston välinen vastakohta kohosi kapitalismin laajetessa keskeiseksi yhteiskunnalliseksi ristiriidaksi. Se oli sosialistisen työväenliikkeen synnyn perustana. Toissijaisiksi vaikeivat suinkaan merkityksettä omiksi rintamalinjojen muodostajiksi jäivät kielikysymys sekä suhtautuminen Venäjän pyrkimykseen kaventaa Suomen autonomiaa.

Vuoden 1905 suurlakkoon mennessä oli työväenliikkeelle vakiintunut vallankumouksellinen aatesisältö. Työväenliikkeen mahdollisuudet vaikuttaa työväestön asemaan vallinneen yhteiskuntajärjestelmän sisällä olivat vähäiset. Lokakuun lopulla 1905 puhjennut suurlakko oli työväenliikkeelle ennen kaikkea taistelu valtiollisen vaikutusmahdollisuuden saavuttamiseksi. Aikana, jolloin kansasta vain vajaalla kymmeneksellä oli edes jonkinlainen valtiollinen äänioikeus, oli työväenliikkeen esittämä vaatimus yleisestä ja yhtäläisestä äänioikeudesta sekä yksikamarisesta kansaneduskunnasta suorastaan vallankumouksellinen. Venäjällä alkaneessa ja sieltä Suomeen levinneessä suurlakossa avautui näkyvästi yhteiskunnan luokkavastakohta. Porvarilliset perustuslailliset olivat lakossa työväenliikkeen rinnalla vain niin pitkälti, kuin oli kysymys Suomen autonomiaa kaventaneiden ”yleisvaltakunnallisten” lakien kumoamisesta ja ennen ns. helmikuun manifestia (1899) vallinneen tilanteen palauttamisesta. Kansanvallan laajentamisen vaatimuksilleen työväenliikkeen oli vaikea saada tukea porvaristolta.

Sosialidemokraattien vaatima kansanedustus uudistus toteutui kyllä osittain. Sen sisältö vesittyi kuitenkin monin kohdin ns. marraskuun manifestissa, jonka perustuslailliset ja venäläiset viranomaiset neuvottelivat ja johon suurlakko päättyi. Erityisesti jyrkät määräenemmistö säännökset olivat vastoin työväenliikkeen vaatimuksia. Ulkonaisesti uudistus oli joka tapauksessa valtava, ja sen synnytti työväenliikkeessä toiveikkuutta tuleviin vaikutusmahdollisuuksiin.<sup>1</sup> Sitä lisäsi ensimmäisissä eduskuntavaaleissa saavutettu voitto, 80 paikkaa.

Työväenliikkeen eduskuntaoptimismi vaihtui kuitenkin pian tyytymättömyydeksi. Tuloksia ei saavutettu. Porvaristo sai tukea työväenliikettä vastaan tsaarilta, jonka itsevaltaa eduskuntaudistus ei poistanut. Tsaari rajoitti ylipäätään eduskunnan toiminta-

<sup>1</sup> Ks. *Soikkanen* 1975 s. 124–128.

tamahdollisuuksia mm. hajottamalla valtiopäivät useita kertoja. Eikä eduskunnassa ollut sellaisia porvarillisia ryhmiä, joiden kanssa sosialistit olisivat voineet olla uudistusvaatimustensa puolesta yhteistyössä. Perustuslailliset, joiden kanssa oli suurlakon aikana ollut yhteistyötä kansallisten tunnusten pohjalta, olivat työväenliikkeen näkökulmasta pettäneet. Ja sosiaalisissa kysymyksissä heidän politiikkansa oli joustamattoman konservatiivista. Vanhasuomalaiset eli suomettarelaiset olivat puolestaan esittäneet vielä vuoden 1907 vaaleissa näkyviä sosiaalisia uudistuksia. Mutta ns. toisen sortokauden alettua vuonna 1908 he asettuivat usein yhteistyöhön Venäjän kanssa työväenliikkeen vaatimuksia vastaan.

Vuoteen 1910 mennessä poliittinen työväenliike oli joutunut suurlakon aikaisesta hyökkäysasemastaan puolustuskannalle.<sup>1</sup> Sama taantumiskehitys ilmeni myös ammattiyhdistysliikkeessä. Sen suurlakon jälkeen vauhdittunut nousu pysähtyi vuonna 1908 ja jäsenmäärä kääntyi laskuun vuosiksi 1908–1910.<sup>2</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen vaikutusmahdollisuudet olivat heikot jo työmarkkinoiden rakenteen vuoksi. Tuotantoyksiköiden pienuus ja suhteellisen hajanainen sijainti sekä työvoiman helppo korvattavuus – ammattitaitovaatimukset olivat alhaiset ja maaseudulla oli runsaasti työvoimareserviä – rajoittivat ammatillisen järjestäytymisen kasvua. Työnantajat pystyivät määräämään työehdoista yrityskohtaisesti ja yksipuolisesti työntekijäin vaatimuksista välittämättä.<sup>3</sup> Ja kun ammattiyhdistysliike oli heikko, siihen ei monesti tunnettu tarvetta liittyä; tämä puolestaan varmisti sen, että ammatillinen liike pysyikin heikkona.

Samaan aikaan kun sekä poliittiselta että ammatilliselta työväenliikkeeltä puuttuivat todelliset vaikutusmahdollisuudet, yhteiskunnan sosiaaliset epäkohdat, ”työväenkysymys”, tilattoman väestön kysymys, torpparikysymys, olivat kärjistyneitä. Yhteiskunnan kahtiajako syveni. Kehityksen ulottumattomissa ei voinut säilyä myöskään veturimieskunta. Sen asema tässä kehityksessä oli kuitenkin varsin monimutkainen ja se synnytti veturimiehissä itsessään suoranaista neuvottomuutta.

### 3. *Esivalta ja veturimiesten järjestötoiminta*

#### 3.1. *Yhdistystoiminnan puitteet*

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toimintamahdollisuudet eivät olleet kehuttavat. Valtiotyönantajalla oli monia keinoja estää yhdistyksen vaikutusvallan kasvu. Ensimmäkin poliittinen järjestelmä sinänsä rajoitti yhdistyksen ja yleensäkin yhdistystoiminnan ulkoisia puitteita.

Vuonna 1892 annetun ohjesäännön mukaan senaatin talousosaston tehtävänä oli yhdessä kenraalikuvernöörin kanssa päättää koko maan käsittävien yhdistysten sääntöjen vahvistamisesta.<sup>4</sup> Tämän menettelyn mukaisesti oli myös Kuljettaja- ja lämmit-

<sup>1</sup> Vrt. *Soikkanen* 1975 s. 128–136.

<sup>2</sup> SAJ:ssa oli vuonna 1907 yli 25 000 jäsentä, mutta vuoden 1910 lopussa vain runsaat 15 000 jäsentä. Tästä jäsenmäärä alkoi jälleen kohota ja oli vuoden 1914 lopussa jo yli 30 000. *Louhikko* s. 329.

<sup>3</sup> Ks. *Knoellinger* s. 89–91.

<sup>4</sup> *Luoma* 1962 I s. 143.

täjäyhdistyksen säännöt vahvistettu keväällä 1899. Venäjän ryhtyessä vuonna 1899 näkyvästi suunnittelemaan Suomen autonomiaa rajoittavia toimia muuttuivat kuitenkin yhdistysten perustamisen ja yhdistystoiminnan edellytykset.

Keisari julisti kenraalikuvernööri Bobrikovin esityksestä keväällä 1899: ”Nykyisissä oloissa en minä näe mitään hyötyä kansalle yhdistysten olemassaolosta. Sääntöjen vahvistamisesta on vastedes tehtävä esityksiä minulle — ei kuitenkaan aikaisemmin kuin vuonna 1901.”<sup>1</sup> Määräystä muutettiin kuitenkin siten, että vain silloin, kun yhdistys oli kenraalikuvernöörin mielestä poliittinen, oli sääntöjen vahvistus alistettava keisarille.<sup>2</sup>

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli perustettu viime hetkellä ennen yhdistystoiminnan puitteiden tiukentamista. Jo vuonna 1898 tosin Bobrikov ilmoitti, ettei enää vahvistettu sellaisten yhdistysten sääntöjä, joilla oli oikeus itse perustaa haaraosastoja ja vahvistaa niiden säännöt.<sup>3</sup> Tämä ei kuitenkaan ollut koskettanut veturimiesten yhdistystä, sillä sen osastot eivät olleet itsenäisiä yhdistyksiä.

Sen sijaan kaikkea yhdistystoimintaa kahlitseva oli vuoden 1900 hallinnollinen asetus, jonka mukaan kokouksille piti saada etukäteen viranomaisten lupa.<sup>4</sup> Myös urkinan pelko alkoi koitua yhdistystoiminnan haitaksi ensimmäisen sortokauden aikana. Niinpä esimerkiksi ravintoloitsijat pelkäsivät luovuttaa huoneitaan varsinkin valtiollisia asioita pohtiville.<sup>5</sup>

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen epäpoliittisuus aiheutti sen, ettei yhdistys ollut tsaarin santarmien tulilinjalla. Tosin rautateiden tärkeä yhteiskunnallinen merkitys suuntasi viranomaisia seuraamaan rautatieläisten järjestötoimintaa.<sup>6</sup> Ja yleiset yhdistystoiminnan rajoitukset vaikeuttivat myös veturimiesyhdistyksen toimintaa 1900-luvun ensimmäisinä vuosina. Kokouksiin oli veturimiestenkin hankittava lupa. Yhdistyksen painetut pöytäkirjat oli alistettava sensuurin hyväksyttäväksi ennen niiden lähettämistä kentälle<sup>7</sup>. Santarmeja saapui kokouksiin valvomaan, ettei niissä haudottaisi hankkeita keisarillista esivaltaa vastaan. Tosin usein kieltä taitamaton santarmi täytti pitkästyttävän tehtävänsä nuokkumalla kokoushuoneen nurkassa.<sup>8</sup> Osittain näiden vuosien pelon mieliala laimensi veturimiesten valmiutta ottaa vastaan yhdistyksensä luottamustehtäviä.

Vuonna 1905, jolloin tsaarin-Venäjä oli heikkouden tilassa, rajoituksia lievennettiin. Suurlakon jälkeen elokuussa 1906 annettiin perustuslain muodossa laki lausunto-, kokoontumis- ja yhdistymisvapaudesta. Sen mukaan kansalaisilla oli oikeus kokoontua ja perustaa yhdistyksiä kysymättä edeltäpäin lupaa. Tämän lain merkitys jäi kuitenkin vähäiseksi, koska mainittuja oikeuksia koskevia yksityiskohtaisia säännöksiä ei saatu hyväksytyksi paitsi kokoontumisvapauden osalta; se järjestettiin helmikuussa 1907 annetulla lailla. Ns. toisen sortokauden alettua vuonna 1908 palattiin käytännössä samantapaiseen menettelyyn kuin ennen vuotta 1899. Rajoitukset tiukkenivat olennaisesti maailmansodan alettua vuonna 1914 ja sotatilamääräysten astuttua voimaan myös Suomessa.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> *Ståhlberg* 1912 s. 370.

<sup>2</sup> *Luoma* 1962 I s. 143–144.

<sup>3</sup> *Mattila* 1962 s. 178.

<sup>4</sup> *Luoma* 1962 I s. 144; *Mattila* s. 179.

<sup>5</sup> *Mattila* s. 179.

<sup>6</sup> *Vrt. Jussila* s. 215.

<sup>7</sup> Pöytäkirjojen takalehdelle tuli teksti ”Sensuurin hyväksymä” sekä hyväksymisen aikamäärä.

<sup>8</sup> Ks. *Veturimies* 6/1925 ”Setä pakisee”.

<sup>9</sup> *Luoma* 1962 I s. 145.

### 3.2. Vaikutuskanavat

Virkamiesoikeuden ja henkisen ilmapiirin normit supistivat veturimiesten järjestön vaikutuskanavat vähiin. Ristiriitatilanteiden selvittämisessä ei voinut olla puhetta minäänlaisesta edes näennäisestä tasavertaisuudesta palvelusmiehen ja valtiotyönantajan välillä.

Käytännössä lähes ainoa vaikuttamiskeino oli hallinnollinen anomusmenettely. Sen perusajatuksena oli tyytymättömyyden ilmoittaminen viranomaisille, jotka sitten päättivät, antoiko ilmoitus aihetta toimenpiteisiin.<sup>1</sup> Hallinnollinen anomustie täytti autonomian aikana hyvin ylempien virkamieskunnan vaikutustarpeet. Virkamiesten asioista päätettiin valtionhallinnon sisällä, jossa korkeimmat virkamiehet olivat itse tekemässä ratkaisuja. Sen sijaan tämän vaikutuskanavan riittävyys oli palveluskunnalle kyseenalainen. Vaikka ”hallitus oli virkamiesten käsissä”<sup>2</sup>, liikenä päätöksentekijäin suosiota niukemmalti valtionpalvelijoille. Sitä paitsi anomusmenettelyn käyttökelpoisuutta haittasi sen hitaus, joka vain paheni ajan mittaan. Sitä mukaa kun valtion- ja rautatiehallinto kasvoi, anomusten kulku hidastui ja ruuhkautui. Samaan aikaan kuitenkin anomisen aiheet lisääntyivät.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen anomusten kohtalo oli usein keho. Ylimmät anomusportaot, senaatti ja rautatiehallitus, eivät joko ehtineet tai vaivautuneet liki käään aina edes käsittelemään veturimiesten nöyriä toivomuksia. ”Ei anna aihetta toimenpiteisiin” oli useammin kuin kerran viranomaisten päätös. Kuitenkin SKLYn, sisäisesti voimakkaimman rautatieläisjärjestön, toiminta oli ilmeisesti tuloksellisempaa kuin useimpien muiden valtionpalvelijain järjestöjen, joista tosin enimmäkseen syntyivätkin vasta suurlakon jälkeen.<sup>3</sup>

Lukumääräisesti suurin osa yhdistyksen ja sen osastojen anomuksista keskittyi kuitenkin työhön ja ammattiin läheisesti kuuluneisiin kysymyksiin. Osastojen toiminta suuntautui ensisijaisesti juuri työolosuhteiden epäkohtien poistamiseen. Näissä asioissa mahdollisuudet tulosten saavuttamiseen olivat myös parhaat: veturimiesten työn erityisestä vastuullisuudesta johtui, että juuri heidän työolojensa epäkohdat merkitsivät rautateille suuria taloudellisia riskejä. Osastojen anomusportaana olivat tavallisesti paikalliset varikon viranomaiset, erityisesti varikonesimiehet. Tyypillisiä anomisen aiheita olivat ajovuorojärjestelyjen epäkohdat, polttopuiden huono laatu, vedenottolaitteiden viat, lepohuoneiden puutteellisuudet. Mutta ei ollut myöskään tavatonta, että yhdistyksen keskustoimikunta itse otti tehtäväkseen puuttua paikallisiin erityisepäkohtiin konetirehtöörille tahi varikonesimiehille tehdyin anomuksin. Kun rautateiden linjahallinto vuonna 1903 uudistettiin piirijaon pohjalta<sup>4</sup>, tulivat uusiksi anomusportaiksi piirihallitukset ja nimenomaan koneosaston piiriesimiehet. Piirihallitusten päätettävissä olleista asioista olivat erityisen tärkeitä virkanimityskysymykset.

Yhdistyksen mahdollisuudet vaikuttaa anomusten lisäksi muita teitä olivat vähäiset. Valtiotyönantaja ei oma-aloitteisesti ollut kosketuksissa sen paremmin veturimiesten

<sup>1</sup> Luoma 1962 I. s. 98.

<sup>2</sup> Nevanlinna 1962 s. 8. Ks. myös Luoma 1962 I s. 102–103.

<sup>3</sup> Vrt. Korpisaari s. 81.

<sup>4</sup> Ks. Munck s. 272–.



*Turun varikon kuljettaja Ivar Fomin (vas.) oli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen puheenjohtaja vuosina 1902–1903. Vuosina 1919–1913 hän toimi Veturimiehen toimittajana. – Pietarin varikolla työskennellyt Johan Ikonen (oik.) toimi yhdistyksen puheenjohtajana vuosina 1904–1905. Useiden vuosien ajan hän oli keskustoimikunnan jäsenenä.*

kuin muidenkaan valtionpalvelijain järjestöihin. Järjestöjen edustajia ei esimerkiksi otettu työehtoasioita käsitelleisiin komiteoihin.<sup>1</sup> Muutamissa tapauksissa tosin oli joillakin virkamiesryhmillä – ei siis kuitenkaan niiden järjestöillä – edustajansa valtion komiteoissa. Esimerkiksi vuonna 1907 asetetussa rautateiden sunnuntaityötä pohjineessa komiteassa oli jopa kaksi palvelusmiestä, ei kuitenkaan veturimiehiä.<sup>2</sup> Rautatielaitoksen sisäisissä, rautatiehallituksen asettamissa komiteoissa oli silloin tällöin myös alemman henkilökunnan edustajia, veturimiehiäkin, omien ammattikysymysten-  
sä asiantuntijoina.<sup>3</sup>

Sosiaaliturvan alueella oli eräin kohdin mahdollista vaikuttaa valtiotyönantajaan muutoinkin kuin hallinnollisin anomuksin. VRn eläkelaitoksen sekä Sotaväen ja erinäisten kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan osakkaat näet valitsivat vaaleilla laitosten valtuuskunnat. Valtuuskuntiin valitut olivat yleensä näkyviä yhdistysmiehiä, vaikkeivät he tietenkään nimenomaisesti edustaneet järjestöjään. Valtuuskuntien tosiasialliset vaikutusmahdollisuudet olivat kuitenkin heikot: valtion asettamat johtokunnat käytännössä päättivät laitosten asioista.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Ks. Luoma 1962 I s. 155.

<sup>2</sup> Mainitun komitean kokoonpanosta ks. SKLYn keskustoimik. pk. 29–30.9.1908 s. 34.

<sup>3</sup> Ks. esim. SKLYn keskustoimik. pk. 5.4.1906 s. 6.

<sup>4</sup> Vrt. Riihinen–Hentilä–Roos I (Riihinen) s. 59–64.

### 3.3. *Veturimiesten etu ja ”yleinen etu”*

Veturimiesten järjestön mahdollisuudet vaikuttaa työnantajan ratkaisuihin eivät periaatteessa olleet sen paremmat kuin varsinaisen työväestön ammattiyhdistysten. Valtiolla oli vieläpä paljon tehokkaammat keinot kuin yksityisillä työnantajilla pitää yllä yksipuolista määräysvaltaansa. Kuitenkin veturimiesten yhdistyksen toimintalinja muovautui varsin toisenlaiseksi kuin luokkataisteluun lähteneiden työläisten ammattiyhdistysten.

Ei ollut helppo nähdä työn ja pääoman ristiriitaa veturimiesten asemassa valtionpalvelijoina. Heille jo käsite ’työnantaja’ muodostui pakosta epämääräiseksi. Sitä edustivat osittain ne korkeat virkamiehet, joiden kanssa veturimiehet joutuivat asioitaan ajaessaan tekemisiin. Myös varsinaisten virkamiesten ja palvelusmiesten suhde heijasti jossain määrin hallitsevien ja hallittavien kahtiajakoa, jossa toki nähtiin paljon epäoikeudenmukaisuutta. Mutta jo palveluskunnan sisäiset rajat pitivät huolen siitä, ettei syntynyt yhtenäistä ”sorrettujen solidaarisuutta”. Sitä paitsi niin laki ja oikeus kuin moraaliset säännötkin edellyttivät, että myös palvelusmiehet edustivat esivallan etua, Yhteistä Hyvää.

Rautatiehallitus oli vastustanut Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen perustamista. Mutta yhdistyksen kehittyessä sisäisesti voimakkaimmaksi rautatieläisjärjestöksi myös keskusviraston oli mukauduttava sen olemassaoloon. Mullistuksiin pyrkiväksi ei rautatiehallitus ollut varmaan koskaan uskonutkaan uutta yhdistystä. Ainakaan ennen vuoden 1905 suurlakkoa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys ei asettanut laitoksen normistoa periaatteellisesti kyseenalaiseksi. Se ei vaatinut äänekkäästi laitoksen hierarkian loiventamista – vaikka pyrkikin kohottamaan veturimiehet entistä ylempille portaille. Veturimiehet eivät julistaneet palkkaerojen kaventamisen oppia, vaan olivat periaatteessa selvästi porrasteisen palkkapoliitiikan takana. Ja veturimiehet suhtautuivat kunnioittavasti ylempiinsä niin kauan kuin nämä antoivat heille itselleen asianmukaisen arvon. Kun vuoden 1900 Kuopion vuosikokouksessa mainittiin rautatiehallituksen pääjohtajan Georg Strömbergin nimi, kokousväki nousi seisaalleen<sup>1</sup>.

Veturimiehet korostivat kaiken aikaa järjestönsä yleishyödyllisyyttä niin rautatielaitokselle kuin koko yhteiskunnalle. Veturimiesten ja valtiotyönantajan etujen vastakohtaisuudesta ei puhuttu. Niinpä SKLYn lähetystö toivoi käydessään uuden konetirehtöörin luona tervehdyskäynnillä vuonna 1908,

”että Te Herra Konetirehtööri monien virkatehtävienne ohella myöskin arvostelette ja punnitsette Suomen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen työtä ja pyrkimyksiä, sekä siinä määrässä kuin havaitsette niiden olevan sopusoinnussa alaisenne osaston ja koko rautatielaitoksenkin etujen kanssa sille myöskin antaisitte myötätuntonne”.<sup>2</sup>

Osittain takana oli vilpiton usko, osittain yleishyödyllisyydellä pyrittiin voittamaan rautatiehallituksen hyväksyntää. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys puki anomuksensa

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 27–29.6.1900. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Veturimies Näyttenumero/1909.

muotoon, joka antoi sen vaikutelman, että veturimiehet huolehtivat parhaansa mukaan koko laitoksen hyvästä. Laitoksen edut ja veturimiesten edut toki kävivätkin monissa asioissa yksiin. Esimerkiksi kiinnittäessään huomiota opasteiden puutteellisuuteen ja epäselvyyteen veturimiehet paitsi paransivat omia työolojaan ja oikeusturvansa myös palvelivat rautateiden kannalta tärkeällä tavalla junaturvallisuutta. Tä-mäntapaisia kysymyksiä, joissa veturimiesten ja rautateiden edut olivat ainakin periaatteessa yhdensuuntaiset, oli ilmeisesti juuri heidän asemassaan enemmän kuin ”vähemmän vastuullisissa” tehtävissä. Tämä lisäsi veturimiesyhdistyksen mahdollisuuksia saavuttaa tuloksia.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen suhde rautatiehallitukseen ei toki ollut millään muotoa läheinen. Ristiriitatilanteita syntyi usein. Yhdistys puuttui tarmokkaasti asioiden kulkuun esimerkiksi silloin, kun sen yksityisen jäsenen oikeutta oli loukattu. Se antoi myös selvästi ymmärtää, ketkä päällikkökunnan jäsenet ansaitsivat veturimiesten kunnioituksen, ketkä eivät. Yhdistyksen oli vaikeata käytännön toiminnassa olla talaamatta päällikköjen varpaille, joita vanhastaan oli suojellut esimiesten kunnioittamisen ja kuuliaisuuden vaatimus. Etenkin paikallisella tasolla puhkesi usein tulehduksia veturimiesten ja varikonpäällikön suhteissa.<sup>1</sup>

Varsinkin yhdistystoiminnan ensimmäisinä vuosina esiintyi veturimiesten keskuudessa todellista pelkoakin siitä, että yhdistyksen kuuluminen saattaisi heidät päällikköjen epäsuosioon. Vuoden 1904 vuosikokous pohti, ”mitä on tehtävä, kun ei kukaan tahdo ottaa vastaan yhdistyksen luottamustoimia, pelkäämällä joutuvansa päällikkökunnan kanssa epäsuosioon”.<sup>2</sup> Kysymys oli osittain liioitteleva, mutta muutama varoittava tapaus oli todella sattunut. Juuri ennen vuosikokousta oli yhdistyksen sihteeri K.J. Sandström (Arimo) saanut vastoin omaa tahtoaan määräyksen siirtyä Turun varikolta Toijalaan. Tällaisia pakollisia siirtoja oli totuttu pitämään rankaisutoimina, ja SKLY sai aiheen uskoa, että syynä oli Sandströmin toiminta yhdistyksessä. Yhdistys ryhtyi ponnekkaasti vaatimaan siirron peruuttamista. Monien vaiheiden jälkeen ja yhdistyksen mm. valitettua päätirehtöörille rautatiehallitus vuonna 1906 ilmoitti palauttavansa Sandströmin Turkuun. Samalla keskusvirasto kuitenkin nuhteli yhdistystä siitä, että tämä oli rohjennut kääntyä yksilöiden oikeuksia koskevassa kysymyksessä itse päätirehtöörin puoleen; vastaisuudessa sellaiset asiat piti hoitaa lähimmän esimiehen kanssa.<sup>3</sup> — Kauaskantoisimpana tuloksena Sandströmin jupakasta oli, että siirron takana ollut konetirehtöörin apulainen A. Torén joutui veturimiesten pitkäaikaiseen epäsuosioon.<sup>4</sup>

Yleensä kuitenkin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys saavutti jo ensimmäisinä toimintavuosinaan hyväksytyin aseman. Siihen kuuluminen ei tuottanut läheskään samanlaisia riskejä kuin jäsenyys sosialistisissa työläisten ammattiliitoissa. Yhdistyksen aktiivijäseniin kohdistunut painostus johtui lähinnä yksityisten päällikköiden arvovaltaintresseistä, eikä sitä voi luonnehtia systemaattiseksi. Toisaalta myöskään veturimiehillä ei ollut sellaista käsitystä, että heidän ja valtiontyönantajan edustajien kiistoissa olisi ollut kysymys sovittamattomasta ristiriidasta. Heidän näkemyksensä mukaan erimielisyydet ilmensivät vain sitä, että esivallan edusmiehet täyttivät huonosti velvollisuutensa alaisiaan kohtaan.

<sup>1</sup> Tyypillisimpiä ristiriitojen aiheuttajia näyttävät olleen ajovuorojärjestelyt, joissa varikonpäälliköt asettivat mielellään ”suosikkinsa” muita parempaan asemaan. Ks. esim. Turun os. vuosikok. pk. 1907, SVMLn Turun os. ark.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 14—16.7.1904 s. 12—15.

<sup>3</sup> Ks. sama; AKV 10/1904 ”Veturimiesten keskuudesta”; vuosikok. pk. 9—12.7.1906 s. 14—15.

<sup>4</sup> Yhdistyksen yrityksistä saada Torén erotetuksi virastaan ks. s. 70, 73 jäljempänä.



## 4. Veturimiehet ja työväenliike

### 4.1. Suurlakko murroskohtana

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli syntynyt aikana, jolloin työväenliike oli muuttumassa säätyläisten johtamasta wrightiläisyydestä työväestön itsensä johtamaksi ja sosialistiseksi. Edellä todettiin, että veturinkuljettajia oli jonkin verran mukana wrightiläisen kauden työväenyhdistyksissä muun ”paremman väen” rinnalla. Kun työväestö heräsi omatoimiseen järjestäytymiseen ja omaksui sosialistisen ideologian, nämä kuljettajat kuitenkin yleisesti ottaen etäännyivät työväenliikkeestä.<sup>1</sup>

Rautateiden alimman palveluskunnan jäseniä liittyi sosialistiseen työväenliikkeeseen ja sen liepeille kyllä jo ennen vuoden 1905 suurlakkoa, vaikka heidänkin oli vaikeata samastua varsinaiseen työväestöön. Rautatieläiset pitivät itseään työläisiä ”parempina”, ja työväelle puolestaan rautatieläiset olivat ”herroja” – tämä leima tarttui helposti niihinkin rautatieläisryhmiin, jotka olivat sosiaaliselta asemaltaan lähinnä työväestöä.<sup>2</sup>

Veturimiesten järjestötoiminnalla ei ollut ensi vuosina yhteyksiä nousevaan työväenliikkeeseen. Harvat veturimiehet olivat aktiivisesti mukana työväenyhdistyksissä työväenpuolueen perustamisen jälkeen, vaikka monet ilmeisesti olivat suopeita työväenliikkeen käytännöllisille uudistuspyrkimyksille. Joitakin aktiiveja tosin oli; *Suvanto* esimerkiksi mainitsee Akaan historiassaan Toijalan työväenyhdistyksen kantaviksi voimiksi veturinkuljettajat J. Säterin ja T. Hallamäen, vaikka rautatieläiset hänen mukaansa olivat Toijalassa enimmäkseen porvarillisesti ajattelevia.<sup>3</sup>

Ammattikuntaisuuden korostus piti mahdolliset poliittiset erimielisyydet ennen suurlakkoa loitolla Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminnasta. Suurlakko muodostui veturimiesten poliittis-ideologisessa kehityksessä murroskohdaksi, jonka pysyvä vaikutus tosin jäi vähäiseksi. Suurlakossa veturimiehet menivät rautatien palveluskunnan valtaosan mukana työväenliikkeen vaatimusten taakse, ja sen jälkitunnelmissa SKLY päätti ensimmäisen kerran määrittää poliittisen kantansa.

Rautatiet olivat suurlakon aikana keskeisessä asemassa. Venäjällä suurlakko tsaarinvaltaa vastaan puhkesi ensinnä juuri rautateillä ja laajeni niiden välityksellä. Suomessa lakko alkoi ensimmäisenä Viipurin rautatieläisten keskuudessa ja levisi sieltä muuhun maahan. Sosialidemokraateista ja perustuslaillisista koostunut kansallinen lakkotoimikunta julisti yleisen lakon lokakuun 30. päivänä 1905.<sup>4</sup>

Jo alkuvaiheessa kävi ilmi, että yhteiskunnallinen mullistus selvensi myös rautatielaitoksen sisäisiä rintamalinjoja. Sosialidemokraattien tavoitteet saivat rautatien palveluskunnassa laajan kannatuksen. Ennen kaikkea yleisen ja yhtäläisen äänioikeuden vaatimus omaksuttiin käytännöllisesti katsoen kaikissa palveluskunnan ryhmissä, niissäkin, joilla oli jonkinlainen äänioikeus jo säätyvaltiopäivien aikana, kuten mm. vetu-

<sup>1</sup> Esimerkiksi Viipurin työväenyhdistyksen alkuvaiheen johtomiehiin kuulunut Tommi Humaloja esiintyi jäljempänä käsiteltävässä SKLYn ylimääräisessä vuosikokouksessa joulukuussa 1905 poliittisesti ”puolueettomana”.

<sup>2</sup> Ks. esim. *Tapiola* s. 15. Ks. myös *Työmies* 18.6.1904.

<sup>3</sup> *Suvanto* s. 363–364.

<sup>4</sup> *Kulo* s. 44–46.



*Rautatiepaikkakunnilla suurlakon vaikutukset tuntuivat selvimmin, ja niiden kautta kulki myös tieto ympäristön seuduille. Kuassa kansaa kokoontuneena Riihimäen asemalle suurlakon aikana.*

rinkuljettajilla. Toisaalta perustuslaillismielinen varsinainen virkamiehistö pyrki pitämään lakon pelkästään kansallisena nousuna venäläistä sortovaltaa vastaan. Sen tavoitteena oli palauttaa vuoden 1899 helmikuun manifestia edeltänyt tilanne. Palveluskunnan ja virkamiehistön kuilu, joka oli aikaisemmin koettu lähinnä vain rautatielaitoksen sisäisenä kysymyksenä, sai nyt laajemman yhteiskunnallisen ulottuvuuden.

Rautatieläiskunta – sekä palvelusmiehet että virkamiehet – kokoontui lokakuun 31. päivänä Helsinkiin yhteiseen kokoukseen. Se valitsi komitean puuhaamaan marraskuun 3. päiväksi yleistä, maanlaajuista rautatieläiskokousta. Samoin valittiin järjestystoimikunta huolehtimaan järjestyksen säilymisestä Helsingin asemalla sekä päätettiin lakon vaatimien junien kulusta. Tämä kokous esitti tärkeimmäksi päämääräkseen ”poliittisen sortovalan poistamisen”, siis kansallisen tavoitteen.<sup>1</sup>

Saman päivän iltapuolella pidetyssä palveluskunnan kokouksessa sen sijaan omakuttiin selvästi työväenliikkeen vaatimukset. Kokous asetti päätavoitteeksi sen, että ”kansanvaltainen yksikamarinen eduskuntalaitos on mitä pikimmin saatava kaikkia Suomen kansan asioita johtamaan ja että äänioikeusasia on ratkaistava työväen puolueohjelman mukaan”. Kokous totesi myös, että ”lakko on laadultaan etupäässä valtiollinen ja että taloudelliset vaatimukset ovat vasta esille otettavat toisessa sijassa”. Silti

<sup>1</sup> Työmies 9.11.1905 ”Rautatieläisten lakko”.

kokous laati myös laajan sosiaalisen ja taloudellisen vaatimuslistan ja valitsi palveluskunnan palkkauskomitean valmistelemaan ehdotusta palkkaussäännön uusimiseksi. Palveluskunnan ja virkamiesten teiden eroaminen oli jo tässä kokouksessa ilmeistä. Virkamiesten tervehdyksenä ilmoitti revisori Walter Herlin kokoukselle, että virkamiehet olisivat palveluskunnalle solidaarisia vain niin kauan kuin ”lakko koskisi yksinomaan laillisten olojen palauttamista”, siis palaamista vuotta 1899 edeltäneisiin oloihin.<sup>1</sup>

Virkamiesten ja palveluskunnan erimielisyydet ilmenivät myös lakonaikaisessa rautateiden asiain hoidossa. Ne aiheuttivat osaltaan sen, että laitoksen piiriin valitun lakkokomitean kokoonpano vaihteli useaan kertaan.<sup>2</sup> Mutta ei myöskään palveluskunnan sisäinen yhtenäisyys tällä tasolla pysynyt säröilemättömänä. Eri ammattiryhmät pitivät omia kokouksiaan ja vaativat vaikutusvaltaa laitoksen asioissa. Veturimiesten ja liikenneosastolaisten suhteet esimerkiksi tahtoivat tuon tuostakin tulehtua.<sup>3</sup>

Perustuslaillisten virkamiesten ja sosialististen palvelusmiesten välinen juopa oli kuitenkin selvin rautatieläiskuntaa jakanut tekijä. Hyvin näkyväksi se tuli sen jälkeen, kun työväenliike hyväksyi marraskuun 2. päivänä Tampereella Yrjö Mäkelinin laatiman ns. punaisen julistuksen, jossa esitettiin sosialistien vaatimukset. Niitä olivat mm. perustuslakia säättävän kansalliskokouksen koollekutsuminen, väliaikaisen hallituksen asettaminen eronneen senaatin tilalle sekä yleisen ja yhtäläisen äänioikeuden ja yksikamarisen eduskunnan toteuttaminen.<sup>4</sup>

Rautatieläiskunta kokoontui kuitenkin näennäisesti yhtenäisenä Kansallisteatteriin marraskuun 3. päivänä pitämään yleistä lakkokokousta. Tässä meluisassa ja riitaisassa kokouksessa oli osanottajia kolmisen tuhatta, eikä heille riittänyt katsomo parvineen vaan osallistujia oli sijoitettava myös näyttämölle. Aluksi kokouksen puheenjohtajana toimi tuomari A. Heinrichus. Kun kuitenkin kokous ”valtavilla hyvähuudoilla ja kättentaputuksilla” oli hyväksynyt punaisen julistuksen, hän ja useimmat muut virkamiehet lähtivät pois kokouksesta. Puhetta astui nyt johtamaan kovaääniseksi mainittu pannuseppä K.J. Kinnunen. Tämän jälkeen kokous hyväksyi vielä muutamia rautatieläisten asemaa koskeneita vaatimusponsia.<sup>5</sup>

Veturimiehet osallistuivat suurlakkoon yhtenäisesti ja suurissa linjoissa muun palveluskunnan rintamassa. Käytännön kysymyksissä tuli lakon aikana näkyvästi ilmi ammattikunnan omalaatuinen tiiviys. Veturimiehet tottelivat ainoastaan niitä määräyksiä, jotka myös yhdistyksen keskustoimikunta oli hyväksynyt. Keskustoimikunta kokoontui Helsinkiin marraskuun 1. päivänä ja pysyi kaupungissa lakon loppuun saakka. Se lähetti alkajaisiksi kentälle sähkeen, jossa annettiin veturimiehille lupa totella ainoastaan kansalliskaartin päällikön, kapteeni J. Kochin ja veturinkuljettaja Teppo Nikanderin yhdessä allekirjoittamia määräyksiä.<sup>6</sup> Nikander (Hallamäki) vastasi rauta-

<sup>1</sup> Työmies 9.11.1905 ”Rautatieläisten lakko”; *Kulo* s. 46–48. Ks. myös *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 46.

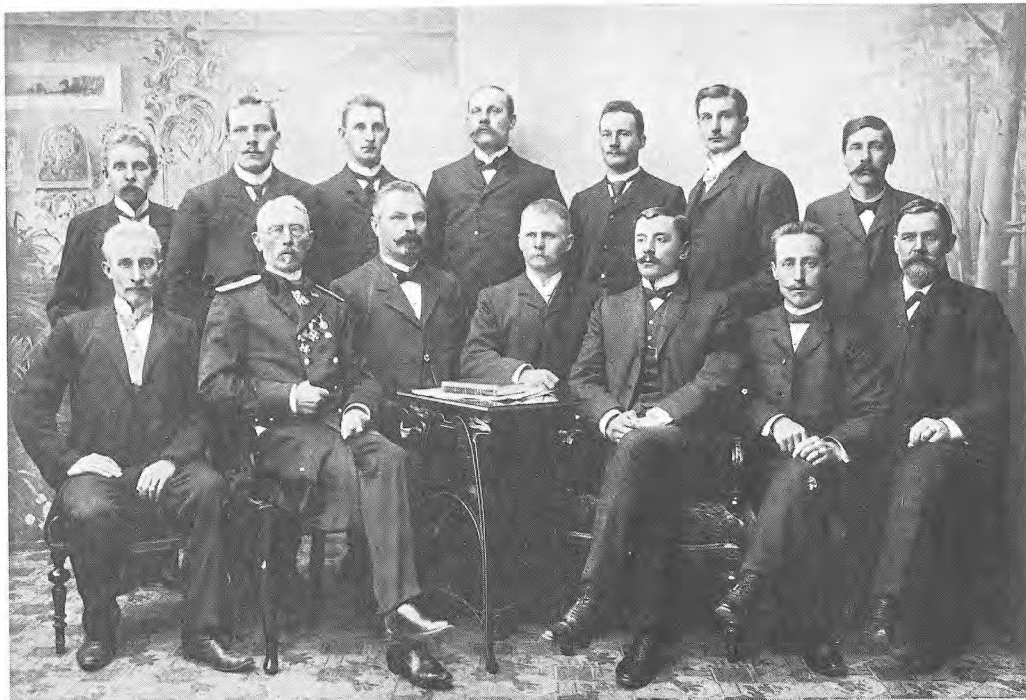
<sup>2</sup> Lakkokomitean kokoonpanosta ks. Sigurd *Roos* s. 533–534.

<sup>3</sup> Ks. J.D. *Saarinen* s. 45–46.

<sup>4</sup> Punaisesta julistuksesta ja sen synnystä ks. *Soikkanen* 1975 s. 79–84.

<sup>5</sup> Ks. em. Työmiehen selostusta, josta sitaatti. Ks. myös *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 47–48. Sigurd *Roosin* mukaan oli kokouksen metelöinniltä mahdotonta todeta, oliko punainen julistus hyväksytty vai hylätty; ks. *Roos* s. 527–531.

<sup>6</sup> J.D. *Saarinen* s. 47–48.



*Marraskuun 3. päivänä 1903 pidetyn yleisen rautatieläiskokouksen vaasalaiset osanottajat. Virkaja palvelusmiehet ovat sentään mahtuneet yhteiseen kuvaan. Vaasan veturimiesedustajista eturivissä ensimmäinen vasemmalta M. Rosenberg ja neljäs vasemmalta K. Kajander. Rautatiemuseo.*

teiden lakkokomiteassa koneosaston asioista ja ”konetirehtöörin” tehtävässään hän oli lakon aikana myös SKLYn johtava mies.<sup>1</sup>

Itse lakkotapahtumiin sisältyi veturimiesten osalta ennenkokematonta jännitystä. Veturit tehtiin ensi töiksi käyttökelvottomiksi esimerkiksi piilottamalla pesutulppa tai veivitappi.<sup>2</sup> Lakon aikana kulkeneiden tarkastus- ja lakkolaisjunien vetureissa oli lyhdyt maalattu punaisiksi sen todistukseksi, että junalla oli lakkokomitean lupa.<sup>3</sup> Aina-kin yksi veturien yhteenajokin ehti tarkastusmatkoilla sattua.<sup>4</sup>

Lakon lopun tapahtumissa heijastui toisaalta veturimiesten radikaalistuminen, toisaalta SKLYn ammattikuntainen yhtenäisyys. Perustuslaillisten ja tsaarin edustajien neuvottelema ns. marraskuun manifesti julkaistiin marraskuun 6. päivänä ja suurlakko päättyi siihen. Kun lakon loppu oli käsillä, lähetti SKLYn keskustoimikunta kansalliselle keskuslakkokomitealle kirjelmän, jossa se esitti useita rautatielaitosta koskeneita uudistusvaatimuksia:

<sup>1</sup> Lakon parina ensimmäisenä päivänä hoiteli ”konetirehtöörin” tehtäväaluetta muuan vaununvoitelija, mistä veturimiehet olivat tuohuksissaan. Ks. J.D. Saarinen s. 45–46.

<sup>2</sup> Sama s. 47.

<sup>3</sup> Verho s. 176–178.

<sup>4</sup> J.D. Saarinen s. 48.

”Yhdistys, joka käsittää 700 veturimiestä, on jo ennen asianomaisessa paikassa pyytänyt mm. rautateillä vallitsevien oikeussuhteiden uudistamista siihen määrään, että myöskin rautatien väestö tulisi osalliseksi yleisen lain kansalaisille suomasta turvallisuudesta, eikä kuten nyt olisi tuon rautatiehallitukselle annetun kurinpito-oikeuden mielivallan alaisena ja uudistaa nyt tämän vaatimuksen. — — —

Koska rautatiehallituksen konetirehtöörin apulainen ins. Torén koko sen ajan, jonka hän on ollut rautatien palveluksessa, on vastustanut väestön pyrkimyksiä, on väestön hartain toivomus, että hänen paikalleen asetetaan henkilö, joka enemmän harrastaa väestön pyrinnoita ja on oikeudenmukainen sekä omaa väestön luottamuksen.

Valtion rautateitä varten laaditut ohjesäännöt ovat uudistettava, ja pidättää väestö itselleen oikeuden, niitä uudestaan laadittaessa, saada olla mukana neuvottelemassa. — — —

Koska veturimiehistön edustajat ovat päättäneet, että keskustoimikunnan jäsenen on persoonallisesti saavuttava kuhunkin varikkoon ilmoittamaan lakon päättymisestä, täytyy keskustoimikunnan pidättää itsellensä oikeus heti lakon loputtua saada käyttää vetureita ja vaunuja yllämainittuun tarkoitukseen.”<sup>1</sup>

Teräväsävvisesti esitetyt vaatimukset oikeudellisen aseman parantamisesta ja mahdollisuuksista vaikuttaa omiin asioihin osoittivat veturimiesten yhdistyksen toimintalinjan jyrkentymistä. Töihin palaamisen ehtona keskustoimikunta piti varmaa lupaus-ta siitä, ettei veturimiehiä asetettaisi edesvastuuseen lakon aikana mahdollisesti sattu-neista lainrikkomuksista.<sup>2</sup> Tällainen lupaus saatiin, mutta vasta useita tunteja suurla-kon päättymisen jälkeen.<sup>3</sup> Vasta lupauksen tultua lähtivät keskustoimikunnan jäsenet varikoilleen ilmoittamaan lakon loppumisesta. Veturimiehet olivat ”omassa” lakosaan lähes vuorokauden, sillä kenenkään ulkopuolisen vakuutukset lakon päättymisestä eivät heihin tehonneet. Jyväskylän osaston lakkokuvaus osoittaa ainakin tinkimä-töntä tottelevaisuutta yhdistyksen johdon määräyksille:

”Monet viestit saapuivat lakon lopettamisesta, mutta ei tiedetty, mitä uskoa, vaikka veturimiehistölle oli Kockin allekirjoittama vastaus tullut, että ”lakko on loppunut”, niin ei sittenkään uskottu, sillä siitä nytkin puuttui Nikanderin nimi. Mutta Nikander oli jo silloin matkalla, kun Kock sähkösanoman lähetti. Kun sitten 7 p. aamupuolella ilmoitettiin, että yksinäinen veturi on lähtenyt Haapamäeltä, niin olimme varmoja, että se nyt tuo tiedon lakon lopusta, koska se tulee Jyväskylään. Kun juna sittemmin tuli näkyviin ja oli ilman lakkomerkkiä, niin olimme varmat, että lakko on loppunut.”<sup>4</sup>

Suurlakko joka tapauksessa pakotti veturimiehet — ensimmäistä kertaa järjestö-toimintansa aikana — syventymään toimintalinjansa perusteisiin. Yhteiskunnal-liset muutostekijät olivat pahoin järkyttäneet sisäänpäin suuntautunutta ammattikun-tahenkeä. ”Politiikka” oli ollut siihen asti veturimiehille kaukainen ongelma-alue. Nyt sen sijaan osoittautui, etteivät veturimiehet voineet olla yhteiskunnallisten ristiriitojen

<sup>1</sup> J.D. Saarinen s. 50–51.

<sup>2</sup> Veturimies 4/1912 T(eppo). H(alamäki): ”Suomen Rautatieläiskunta”.

<sup>3</sup> Ks. ylim. vuosikok. pk. 11–12.12.1905 s. 7.

<sup>4</sup> Jyväskylän osaston katsaus lakkoon syksyllä 1905, SVMLn ark. Katsaus julkaistiin Veturimieheissä vuoden 1956 yleislakon aikana, Veturimies helmi–maaliskuu/ 1956.

# S. K. ja L. y. osastoille ja jäsenille.

Suomen Kuljettaja ja Lämmittäjä-yhdistyksen Keskustoimikunnan kokouksessa Helsingissä 6 p. Marraskuuta 1905 päätettiin veturimiehistön puolelta lakko pitää päättyneenä. Osastoja ja jäseniä kiittää keskustoimikunta siitä yksimielisyydestä ja tottelevaisuudesta, jota jäsenet ovat lakon aikana osoittaneet. Helsingissä 6 p. Marraskuuta 1905.

S. K. ja L. y. Keskustoimikunnan puolesta:

K. Lundström

J. Nikander

J. Eszai

A. Liljeström

H. Ahman

V. Haastaho

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen keskustoimikunnalla oli suurlakon jälkeen täysi syy kiittää veturimiehiä "yksimielisyydestä ja tottelevaisuudesta". SVML.

ulkopuolella. Sitä paitsi veturimiesten yhdistykselle oli näkyvillä uusi vakava haaste: jo suurlakon kynnyksellä olivat sosialistiset rautatieläiset ryhtyneet puuhaamaan uutta rautatieläisjärjestöä, jonka oli määrä kattaa koko palveluskunta. Suurlakkoinnostus tuntui luovan tälle liitolle vankan maaperän.<sup>1</sup>

## 4.2. Työväenliikkeen liepeille

Suurlakon jälkeinen tilanne vaati kannanottoa. SKLYn keskustoimikunta kutsui koolle ylimääräisen vuosikokouksen, joka kokoontui Tampereella joulukuussa 1905. Sen keskeinen kysymys oli ennenkuulumaton: "Mitä valtiollista puoluetta veturimiehistö yhdistyneenä kannattaa tahi sopiiko veturimiehistön ensinkään ottaa osaa valtiolliseen puoluetisteluun?"

<sup>1</sup> Ks. tark. Riihinen—Hentilä—Roos I (Riihinen) s. 42—52.

Keskustoimikunta oli halunnut saada oppineen alustajan. Parempaan puutteessa puhujana oli Tampereen varikonpäällikkö, insinööri A. Åkerman, joka esityksestä saattoi lukea lähinnä perustuslaillisia sympatioita. Sen jälkeen alkoi rönsyilevä keskustelu, jonka kestäessä paljastui veturimiesten joltinenkin tietämättömyys sen hetken poliittisista koukeroista. Mutta sanansa halusi sanoa itse kukin. Esimerkiksi turkulainen H. Toivola julisti kokouspöytäkirjan mukaan, että sopi ”aivan yhtä hyvin yhtyä suomalaisen puolueeseen, koska se kerran on yhtynyt sosialidemokraatteihin” ja ettei ”työväelläkään nykyään ole mitään taloudellisia vaatimuksia”. Epämääräinen oli myös sortavalalaisen A. Soinisen kannanotto: osastonsa evästämänä hän vaati yhtymistä perustuslailliseen puolueeseen, ”koska kerran yhdistys on perustettu perustuslakien voimassa ollessa”, mutta ”ollen työmiehiä” Sortavalan osasto toisaalta ”lämpimästi kannatti työväenpuoluetta”.<sup>1</sup> Saattaa tosin olla, että kokouksen kirjureille oli tuottanut vaikeuksia merkitä muistiin puhujien todellisia sanomisia.

Enemmistö oli sillä kannalla, että jollain tavoin oli ilmaistava kannatusta sosialisteille. Melko monet halusivat, että yhdistyksen itsensä oli liityttävä sosialidemokraattiseen puolueeseen. Tätä kantaa edustivat selkeästi Pietarin ja Viipurin osastojen edustajat. Mikkelin edustaja E. Argillander ilmoitti myös osastonsa kantana, että työväenpuolueeseen oli liityttävä, ”mutta rauhan puolueena eikä minään kiihkoilijoina”.<sup>2</sup> Päinvastaista näkemystä edusti esimerkiksi Oulun H. Ockman, joka kummasteli, ”miksi niin välttämättömästi piti sitouduttaman jonkun erityisen puolueen ohjelmaa seuraamaan, kun kerran ollaan kaikkien puolueitten palvelijoita”.<sup>3</sup>

Kun ratkaisu ei ottanut syntyäkseen, kokous valitsi komitean valmistelemaan päätöstä. Komitea, jossa olivat edustettuina ”socialidemokraattien ryhmä”, ”perustuslaillisten ryhmä” ja ”puolueettomien ryhmä”, sai ehdotuksensa valmiiksi seuraavana päivänä. Komitean enemmistön mielestä ei pitänyt ”toistaiseksi” liittyä mihinkään puolueeseen, ”kun epäillä sen tekevän hajaannusta veturimiesten keskuudessa”. Vähemmistöksi jääneet sosialistit eivät hekään vaatineet yhdistyksen liittämistä puolueeseen, mutta esittivät, että ”Suomen veturimiehistö yhdistyksenä täydellisesti kannattaisi työväen puoluetta valtiollisissa kysymyksissä, pidättäen itsellensä ammattikysymyksiin nähden täyden päätösvallan”.<sup>4</sup>

Arvovaltaiset johtomiehet Nikander ja Byström asettuivat sosialistien ponnen kannalle, ja se sai myös kokouksen enemmistön kannatuksen. Lopulta kokous hyväksyi äänin 74—12 päätöksen, jossa komitean vähemmistön ehdotusta oli jopa jyrkennetty jättämällä maininta ammatillisista kysymyksistä pois: ”Suomen veturimiehistö yhdistyksenä valtiollisessa suhteessa täysin kannattaa työväen (socialidemokraattisen) puolueen ohjelmaa.”

Päätös oli selvä kannanotto työväenliikkeen puolesta, mutta samalla se oli vähintäänkin tulkinnanvarainen. Kokouksen kuluessa ei ainakaan pöytäkirjan mukaan ollut perehdytty siihen, mikä oli oikeastaan se sosialidemokraattisen puolueen valtiollinen ohjelma, jota asetettiin ”täysin” kannattamaan. Todennäköisesti sillä tarkoitettiin niitä vaatimuksia, joita puolue oli suurlakon yhteydessä esittänyt, erityisesti äänioikeusvaa-

<sup>1</sup> Åkermanin alustus ylim. vuosikok. pk. 11—12.12.1905 s. 38—41, kysymyksestä käyty keskustelu s. 2—7, 22—25.

<sup>2</sup> Ks. Gustafssonin (Pietari), Rikkilän (Viipuri), Ahlforsin (Viipuri), Argillanderin (Mikkeli) puheenvuoroja, em. pk.

<sup>3</sup> Pk. s. 22.

<sup>4</sup> Sama s. 22—24.

timusta. Kokouksen päätös ei ilmeisestikään tarkoittanut, että yhdistys olisi ottanut työväenpuolueen sosialistisen periaateohjelman oman toimintansa ohjenuoraksi.<sup>1</sup>

Ylimääräinen vuosikokous kulki yllä muutoinkin radikaalissa hengessä. Kokous uudisti ne vaatimukset, jotka keskustoimikunta oli esittänyt suurlakon viimeisenä päivänä. Erityisen tärkeänä pidettiin insinööri A. Torénin viraltapanoa. Tässä yhteydessä oli kielenkäyttö esivallan edustajasta kärkevä.<sup>2</sup>

Lakon käyttö vaikutuskeinona oli nyt ensi kertaa virallisesti pohdittavana. Yleensä oltiin tosin sitä mieltä, ettei veturimiehistöllä ollut syytä eikä mahdollisuutta ryhtyä ”yksityislakkoon”, mutta suurlakon kaltaiseen ”valtiolliseen” lakkoon oli osallistuttava. Oulun osaston Ockman halusi kuitenkin jälleen vaalia virkamiehen ehdotonta kuuliaisuutta: ”veturimiehistöllä valan tehneinä ja koko kansan palvelijoina ei ole oikeutta ottaa osaa lakkoon.”<sup>3</sup> Hänen tapaansa muutamat muutkin arvelivat, että työväenpuolueeseen sitoutuminen pakottaisi veturimiehet lakkoon vastoin omaa tahtoaan. Turkulainen Matti Hemminkinen halusi oikaista väärinkäsityksiä huomauttamalla, ettei veturimiesten tarvinnut yhtyä sellaiseen lakkoon, jonka esimerkiksi suutarit aloittaisivat oman asemansa parantamiseksi.<sup>4</sup> Keskustelun liikkuminen tällä tasolla osoittaa, että lakko oli yhä veturimiehille kaukainen kysymys nimenomaan omien elinehtojen puolustamisessa; itse käsitteet olivat kovin epäselviä.

Tosin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli joutunut jo heti suurlakon jälkeen tekemisiin palkoista johtuneen lakon kanssa. Vuoden 1905 lopulla näet puhkesi Loviisan—Vesijärven yksityisellä rautatiellä veturimiesten lakko, jossa oli mukana kymmenkunta veturimiestä. Tampereen ylimääräinen vuosikokous esitti toivomuksen, että valtionrautateiden veturimiehet avustaisivat lakkolaisia määrätyn kuukausisummin. Yksityisradan miehet eivät voineet SKLYn sääntöjen mukaan kuulua yhdistykseen, mutta vuosikokous velvoitti keskustoimikunnan tarkistamaan tältä osin sääntöjä.<sup>5</sup> Yksityisen rautatieyhtiön piirissä tehty lakko oli epäilemättä mutkattomampi kysymys kuin työtaistelu valtionrautateillä. Joka tapauksessa SKLYn asennoituminen loviisalaisten yritykseen osoitti, ettei lakko ollut sen mielestä välttämättä moraalisesti tuomitava painostuskeino.

Melko jyrkkiä vaatimuksia Tampereen kokous hyväksyi ns. tulevaisuuden ohjelmaan, jossa oli määrä viitoittaa tulevan toiminnan suuntaviivat.<sup>6</sup> Yhdistys ilmoitti muun muassa pitävänsä siveellisenä velvollisuutenaan puolustaa niitä, jotka ”yhdistyksen luottomiehinä ja yhdistyksen toimia ajaessaan joutuvat viranomaisten boikotteerauksen alaisiksi”. Vaadittiin myös, että varikonesimiesten valinnassa oli yhdistyksen saatava antaa puoltolauseensa. Niin ikään veturimiesten oli saatava osallistua vaatimaansa virantoimitusohjesääntöjen ”perinpohjaiseen korjaukseen ja tarkastukseen”. Työväenliikkeen vaatimukseen kahdeksan tunnin työpäivästä ilmeisesti viittasi ohjelman kohta, jossa edellytettiin työaikaa lyhennettävän ”ajan vaatimusten mukaiseksi”. Täsmällistä tavoitetta ei kahdeksantuntisesta työajasta tosin haluttu tehdä: toisaalta sitä luultavasti pidettiin vielä liian radikaalina, toisaalta monet tuntuvat pelänneen virantoimitusrahojen vähenemistä työajan mahdollisesti lyhetyssä.

<sup>1</sup> Tähän viittaa mm. se, että myöhemmin päätöksen vastustajat halusivat purkaa sen sillä perusteella, että äänioikeus oli jo saavutettu. Ks. esim. vuosikok. pk. 6—8.6.1907 s. 9—10.

<sup>2</sup> Ylim. vuosikok. pk. 11—12.12.1905 s. 7—11.

<sup>3</sup> Sama s. 35—37.

<sup>4</sup> Sama s. 23.

<sup>5</sup> Sama s. 21.

<sup>6</sup> Tulevaisuuden ohjelmasta ks. sama s. 14—20.



Kokouksen lopettaminen kuvasti niitä sekavia tunteita, jotka olivat vallalla veturimiesten mielissä tuona murrosaikana. Osanottajat kajauttivat ensin Maamme-laulun, mutta sen päälle vielä Työväen marssin.<sup>1</sup>

### 4.3. Sisäisiä ristiriitoja

Periaatteellinen sitoutuminen työväenliikkeeseen nostatti suurlakkoinnostuksen päätyttyä näkyviä ristiriitoja yhdistyksen sisällä. Muutamia veturimiehiä ilmoitti sen vuoksi eroavansa yhdistyksen jäsenyydestä. Tuntuvin tappio oli yhdistyksen entisen puheenjohtajan Ivar Fominin ero, jota hän perusteli juuri joulukuun 1905 poliittisella päätöksellä.<sup>2</sup> Tosin Fomin palasi yhdistykseen jo parin vuoden kuluttua — kun oli osoittautunut, ettei suurlakon jälkeisellä päätöksellä ollut pidemmän päälle olennaista vaikutusta yhdistyksen toimintalinjaan. Fomin toimi sittemmin Veturimieslehden ensimmäisenä toimittajana.

Ainoan kerran oli vuoden 1905 päätös käytännön toiminnan suoranaisena perusteluna ensimmäisten kansanvaltaisten eduskuntavaalien alla. Keskustoimikunta katsoi silloin asiakseen antaa osastoille ohjeet äänestyskäyttäytymisestä. Se kehotti jokaista veturimiestä äänestämään vakaumuksensa mukaan, mutta toivoi samalla, että Tampereen ylimääräisen vuosikokouksen päätös pidettäisiin mielissä.<sup>3</sup> Tämä oli selvä kehoitus äänestää sosialidemokraatteja, ja se oli osaltaan lisäämässä yhdistyksen sisäisiä ristiriitoja.<sup>4</sup>

Työväenpuolueen ja veturimiesyhdistyksen suhteesta kiisteltiin kärkkäästi suurlakkoa seuranneina parina vuotena. Vuoden 1907 vuosikokouksessa Helsingin osasto tivasi, oliko syytä pitää Tampereen päätöstä voimassa enää, kun kerran oli jo saatu yksikamarinen eduskunta ja yleinen äänioikeus. Asiasta sukeutui kiivas keskustelu. Monet todistivat, ettei päätös sitonut yhdistystä sosialidemokraattiseen puolueeseen eikä sitä niin muodoin ollut syytä purkaa. Muutamat sosialistit olisivat halunneet mennä vielä pidemmälle: heidän mielestään yhdistyksen oli liityttävä kollektiivijäseneksi puolueeseen. Esikuvana oli helmikuussa 1906 perustettu Suomen Rautatieläisten Liitto. Päätöksen purkamista kannattaneita oli heitäkin melkoisen paljon. Lopulta päädyttiin siihen ratkaisuun, että arka asia jätettiin pöydälle seuraavaan vuoteen.<sup>5</sup>

Kysymys oli siten edessä kokoonnuttaessa Hankoon vuoden 1908 vuosikokoukseen. Sosialistimielisten ja porvarillisten välillä oli jälleen kirpeäsanainen väittely, jossa voimasuhteet olivat melko tasaiset. Päätöksen purkamisesta äänestettiin. 35 äänellä 27:ää vastaan se pysyi edelleen voimassa, mutta samalla korostettiin, ettei se sitonut yhdistystä” mihinkään valtiolliseen puolueeseen kuuluvaksi”.<sup>6</sup> Sanamuoto osoitti, että sosialistit halusivat kyllä säilyttää kannanoton työväenliikkeen puolesta, mutta pyrkivät myös siirtämään koko kysymyksen taka-alalle uusien kiistojen välttämiseksi. Tämän jälkeen keskustelu vaimenikin.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Ylim. vuosikok. pk 11–12.12. 1905 s. 37.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 10–11.11.1906 (Fominin kirje).

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 14–16.9.1906 s. 10.

<sup>4</sup> Kiistoista esim. vuosikok. pk. 6–8.6.1907 s. 10.

<sup>5</sup> Sama. Ks. myös Junan selostus ”Suomen veturimiesten yhdistyksen” vuosikokouksesta, 23 ja 24/1907.

<sup>6</sup> Juna 29/1908, selostus SKLYn vuosikokouksesta 1908; vuosikok. pk. 16–18.7.1908 s. 10.

<sup>7</sup> Vrt. kuitenkin Juna 10/1909 'X': ”Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen tämän vuoden keskustoimikunta ja sen vakaumus”.

#### 4.4. *Ei mullistusta toimintalinjassa*

Suurlakon aikainen lähentyminen työväenliikkeeseen ei oleellisesti ja pysyvästi muuttanut yhdistyksen käytännön toimintalinjaa. SKLYn toiminta kyllä vilkastui jonkin verran entisestään. Siinä mielessä oli myös veturimiesten keskuudessa havaittavissa se valtion palvelusmiesten järjestäytymisen nousu, joka tapahtui parina suurlakkoa seuranneena vuonna<sup>1</sup>. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen jäsenmäärä kasvoi tänä aikana, vuoden 1905 lopusta vuoden 1908 loppuun, 683:sta 836:een.

Vuoden 1906 aikana oli esimerkiksi yhdistyksen päätösten ja anomusten sanamuodoissa havaittavissa jonkinlaista jyrkentymistä suurlakkoa edeltäneeseen aikaan verrattuna. Juuri vuonna 1906 ilmeni rautateiden palveluskunnan sisäinen poliittinen kah-tiajako selvästi: toisaalla oli sosialistinen Rautatieläisten liitto ja toisaalla suomettare-lainen Rautatieläisyhdistys. Muutamissa selvästi poliittisluontoisissa kysymyksissä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli lähempänä Rautatieläisten liittoa. Yhdistys esi-merkiksi tuomitsi jyrkkäsanaisesti liiton johtomiehiin kuuluneen konduktööri Arttur Siveniuksen viraltapanon, jonka syyksi rautatiehallitus oli esittänyt ns. Viaporin ka-pinaan ja levottomuuksiin yllyttämisen. SKLYn edustajia osallistui lokakuussa 1906 Rautatieläisten liiton koolle kutsumaan kokoukseen, jossa heidän Siveniusta puolus-tanut lausuntonsa sai kokousväen kohottamaan eläköönhuudon veturimiesyhdistyk-selle.<sup>2</sup>

Yleensä ei SKLYn sisäisessä poliittisessä kiistelystä kuitenkaan kosketeltu yhdis-tyksen toimintalinjan peruslähtökohtia. Yksi ulospäin näkynyt periaateriita tosin käy-tiin Aikakauslehdessä Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille vuosien 1906–1907 vaih-teessa. Nimimerkkien 'Yksi joukosta' ja 'Veturimies' sanasodassa oli yhtenä kes-keisenä kysymyksenä lakon käyttö vaikutuskeinona. 'Yksi joukosta' piti lakkoa peri-aatteessa mahdollisena vaikkakin äärimmäisenä ja suurta yksimielisyyttä vaativana välineenä, jos olot kävisivät sietämättömiksi. 'Veturimies' — selvästikin perustuslail-linen — syytti puolestaan kiistakumppaniaan ”suomalais-socialistiseksi” anarkianliet-sojaksi.<sup>3</sup> Yhdistyksen johtolimissä ei lakkokysymystä kuitenkaan käsitelty paitsi si-käli, että yhdistys keräsi useita kuukausia kestäneen Loviisan-Vesijärven yksityisra-dan veturimieslakon tueksi jäseniltään runsaat 600 markkaa; siitä huolimatta lakko päättyi veturimiesten tappioon.<sup>4</sup>

Kaiken kaikkiaan suurlakon tienoon murros tuntui veturimiesten järjestössä varsin pinnallisesti. Kuvaavaa on, että Tampereen ylimääräisen vuosikokouksen hyväksymä ns. tulevaisuuden ohjelma tosiasiallisesti hautautui: vuoden 1907 vuosikokous päätti siirtää ohjelman yhdistyksen arkistoon odottamaan parempia päiviä.<sup>5</sup> Yhdistyksen toi-mintaan oli kyllä tullut mukana selviä socialisteja, kuten kuopiolaiset Jaakko Rahja ja Konsta Lindqvist. Kuitenkaan ei virinnyt laajaa keskustelua esimerkiksi siitä, oliko ve-

<sup>1</sup> Vrt. *Luoma* 1962 I s. 34, 186.

<sup>2</sup> Kokouksesta sekä SKLYn lausunnosta ks. *Uusi Rautatielehti* 40/1906. Ks. myös AKV 11/1906 'yksi joukos-ta': "Veturimiehille".

<sup>3</sup> AKV 11/1906, 12/1906, 1/1907.

<sup>4</sup> Ks. keskustuomik. pk. 5.4.1906 s. 12.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 6–8.6.1907 s. 8–9.

turimiesyhdistyksen toiminta sopusoinnussa työväenliikkeen tavoitteiden kanssa. Ammattikuntaista peruslähtökohtaa eivät asettaneet todella vakavasti kyseenalaiseksi muut kuin muutamat harvat Rautatieläisten liittoon menneet veturimiehet. Näistä tunnetuin oli värtsiläläinen kuljettaja Antti Pekka Hämäläinen, josta tuli vuoden 1907 vaaleissa sosialidemokraattinen kansanedustaja.<sup>1</sup> Myöhemmin hän tosin palasi Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistykseen.<sup>2</sup>

Vuosien 1905–1908 kiistojen jälkeen kesti melkein kymmenen vuotta, ennen kuin suhde työväenliikkeeseen kohosi pinnalle yhdistyksen toiminnassa. Esimerkiksi liittymistä vuonna 1907 perustettuun Suomen Ammattijärjestöön ei ilmeisesti harkittu ennen vuotta 1917. Vuoden 1907 vuosikokous tosin totesi keskusjärjestön perustamisen, mutta jätti asian sikseen.<sup>3</sup> Toisaalta työväenliikkeen piirissä ei Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistystä pidetty varsinaisena ammattiliittona, koska sen menettelytavat eivät vastanneet ammattiliitolle asetettuja vaatimuksia. Kärkevimpiä työväenliikkeestä päin tulleita hyökkäyksiä oli nimimerkin 'Kulkija' kirjoitus Työmieheissä kesäkuussa 1914. Kirjoittaja arvosteli sitä, ettei veturimiesten yhdistys vaadi mitään vaan esittää ”nöyriä anomuksia”. ”Siellä näytetään vielä luotettavan enemmän hallituksen hyvään tahtoon kuin omaan järjestövoimaan”, 'Kulkija' jatkoi ja piti yhdistyksen linjaa matelevaisena.<sup>4</sup> Niin ikään Rautatieläisten liiton Juna-lehti arvosteli usein SKLYn mielestään porvarillista suuntautumista.<sup>5</sup>

Se, että Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä käyty keskustelu suhteesta työväenliikkeeseen väheni selvästi suunnilleen vuonna 1908, heijasti myös työväenliikkeen aseman kehitystä. Tähän aikaan alkoi työväenliikkeen alamäki suurlakon jälkeisistä asemista. Tukeutumisesta työväenliikkeeseen ei ollut nähtävissä välitöntä apua veturimiesten ammattikunnalle. Toisaalta keskustelun laimeneminen kuvasti ilmeisesti veturimiesten järjestöaktiivisuuden heikkenemistä, joka oli selvästi havaittavissa varsinkin vuoden 1910 jälkeen. Tämä taas liittyi siihen, että järjestötoiminnan edellytykset heikentyivät ns. toisen sortokauden alettua ja rautatiehallituksen ryhdyttyä samanlaisesti entistä määrätietoisempaan ja henkilökunnan toivomuksista piittaamattomampaan ”säästäväisyyspolitiikkaan”<sup>6</sup>.

## 5. Suhde muihin rautatieläisjärjestöihin

Jyrkät ammattirajat ja jäykän moniportainen organisaatio voimistivat rautateillä tehokkaasti ryhmäintressejä. Veturimieskunnan ympärillä raja-aita oli tavallistakin korkeampi. Tämä näkyi sen ammattiyhdistystoiminnan peruspiirteissä. Yhteistyö muiden rautatieläisryhmien järjestöjen kanssa tuli kysymykseen ani harvoissa tapauksissa.

<sup>1</sup> Ks. *Riikinen-Hentilä-Roos I* (Riikinen) s. 220 sekä *Korpisaari* s. 172.

<sup>2</sup> Hämäläinen oli huhtikuussa 1917 pidetyssä SKLYn ylimääräisessä edustajakokouksessa Joensuun osaston edustajana; pk. s. 1.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 6–8.6.1907 s. 7.

<sup>4</sup> Työmies 26.6.1914 'Kulkija': ”Jälkipakinaa Suomen kuljettaja- ja lämmittäjäliiton 15-vuotiskokouksesta”.

<sup>5</sup> Ks. s. 78–79 jäljempänä.

<sup>6</sup> Tämä ilmeni mm. työaikamääräyksissä ja virkanimitysten viivästyemisessä; ks. s. 85–87, 109–116.



*Palveluskunnan sisäinen rakenne voidaan osittain nähdä yllä olevassa, vuonna 1902 Humppilan asemalla otetussa valokuvassa. Vasemmalla konduktööri V. Sinervo (ent. Storm) arvokkaine kellonperineen. Hänestä oikealle jarrumies J. Sandelin, pakkamestari K.O. Vasama sekä kaksi Humppilan aseman asemamiestä. Taustalla ovat veturimiehet omissa oloissaan, ikkunassa kuljettaja V. Lehtonen ja seisomassa lämmittäjä K. Ekroos. Rautatiemuseo.*

Suurlakon jälkeen astuivat myös poliittiset ristiriidat syventämään rautatieläiskunnan jakautuneisuutta. Järjestöistä Rautatievirkamiesyhdistys oli lähinnä perustuslaillisella kannalla.<sup>1</sup> Rautatieläisyhdistys puolestaan oli kiihkeästi suomettarelainen.<sup>2</sup> Kuitenkin näitä järjestöjä yhdisti se yhä merkittävämpi seikka, että ne kumpikin olivat jyrkästi sosialisminvastaisia. Porvarillismielinen oli myös Konduktööriyhdistys. Vastakkaista kantaa edusti vuonna 1906 perustettu Rautatieläisten liitto. Tämä lähinnä alemman palveluskunnan järjestö liittyi heti perustamisensa jälkeen sosialidemokraattiseen puolueeseen, jossa yleensäkin oli kollektiivijäsenenä ennen vuotta 1918 lukuisia ammatillisia järjestöjä. Suomen Ammattijärjestöön Rautatieläisten liitto ei kuitenkaan liittynyt ennen vuotta 1917; valtionpalvelijain ja yksityisten työnantajien työväestön ongelmia pidettiin siksi erilaisina.<sup>3</sup> Ainoana rautatieläisjärjestönä kuului SAJhin SVR Konepajojen Työväenyhdistys, joka oli alkuaan Rautatieläisten liiton jäsenyhdistys,

<sup>1</sup> Vrt. Nissinen s. 80–81.

<sup>2</sup> Kuvaavaa on, että Rautatieläisyhdistystä lähellä ollut Rautatie-lehti julkaisi Bobrikovin murhasta kertoneen numeronsa mustareunaisena ja piti murhaa "saastaisena rikoksena". Rautatie 12/1904.

<sup>3</sup> Vrt. Riihinen-Hentilä-Roos I (Riihinen) s. 54–55, 134–145.

mutta erosi siitä ja liittyi SAJhin.<sup>1</sup> – Rautatieläisten yhteistyöhankkeisiin tuli siten helposti mukaan myös poliittinen sivumaku, joka saattoi Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen ”epäpoliittisuuden” vaikeuksiin.

Joka tapauksessa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen asennoitumisen muihin järjestöihin määräsi ensi sijassa se, miten nämä suhtautuivat veturimiesten ammattikuntaisiin tavoitteisiin. Ongelmallisimpia olivat ne rautatieläisjärjestöt, joiden ohjelmana oli pyrkimys laajapohjaisiksi rautatieläiskunnan kattaviksi yhdistyksiksi. Rautatieläisyhdistys ja Rautatieläisten liitto pitivät tätä kokonaistumista silmämääränään. Ensiksi mainittu yhdistys ehdotti jo vuonna 1904 kaikkien rautatieläisjärjestöjen yhtymistä sen itsensä ympärille. Saman vuoden vuosikokouksessaan SKLY hylkäsi ehdotuksen lähes keskustelutta.<sup>2</sup>

Vielä johdonmukaisemmin tavoitteli Rautatieläisten liitto koko palveluskunnan yhdistämistä. SKLYn suhde liittoon muodostui erityisen pulmalliseksi. Liiton toimintalinja poikkesi ratkaisevasti siitä, jota veturimiesten järjestö edusti. Silloin kun SKLY ponnisteli palkkapoliittisen ”suhteellisuusperiaatteensa” puolesta, liitto julisti tuloerojen kavennusta ja periaatteellisia muutoksia niihin normeihin, joiden mukaan eri ammattiryhmien palkat määrättiin.<sup>3</sup> Liitto näytti muodostavan uhan sekä SKLYn olemassaololle että niille periaatteille, joita se noudatti. – Ja liitto teki parhaansa houkuttellakseen veturimiehiä riveihinsä.

Veturimiehiin suunnattu kampanja oli esimerkiksi Juna-lehdessä kiivaimmillaan vuosina 1907–1908. Marraskuussa 1907 lehti arvosteli kärkevästi sosialistisia veturimiehiä, jotka muiden tavoin pysyivät yhdistyksessään eivätkä tulleet liittoon. Kirjoittaja uskoi, että elleivät sosialistiset veturimiehet ”lainaisi porvareille aivojaan, niin olisivat he aikaa jo sitten liittyneet Liittoon”.<sup>4</sup> Saman vuoden joulukuussa julisti Junan toimittaja Voitto Eloranta pateettisesti: ”Se on oleva ilon, voimanlisäyksen ja varman rautatieläisten edistymisen ajanjakson merkki, kun junankuljettajat ja lämmittäjät ilmoittavat liittyvänsä Suomen Rautatieläisten Liittoon. Se päivä valjetkoon vuonna 1908.”<sup>5</sup>

Mutta päivä ei valjennut. Liitto ei pystynyt vetämään riveihinsä kuin muutamia yksittäisiä veturimiehiä. Osoittautui, ettei siitä ollutkaan uhkaa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistykselle, semminkin kun liitto varsin pian suurlakkoinnostuksen hälvettyä kääntyi muun työväenliikkeen tavoin laskuun ja menetti raskaasti entisiäkin jäseniään.<sup>6</sup> Joulukuussa 1909 joutui nimimerkki J.V-o kirjoittamaan Junassa melko alistuneeseen sävyyn:

”Veturinkuljettajat ovat palveluskunnasta parhaiten palkattuja. Heidän palkkatunsa lähentelee jo virkamiesten palkkoja, heidän ei tarvitse olla jokapäiväisissä leipähuolissa, heidän lapsensa ovat huomattavissa viroissa ja naimisissa. Mikään

<sup>1</sup> *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 126.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 14.–6.7.1904 s. 16–17.

<sup>3</sup> Liiton palkkapoliittisesta linjasta ks. *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 237–244. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen palkkapoliittikkaa käsitellään perusteellisemmin tuonnempänä luvussa 8.

<sup>4</sup> Juna 43/1907 'Kulkia': ”Onko yhteenliittyminen tarpeellista?”.

<sup>5</sup> Sama 49/1907 V.E.: ”Junankuljettajain merkitys SRL:n jäsenenä”.

<sup>6</sup> Vrt. *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 174.

ihme ei siis ole, vaikka vuosisatain porvarillinen kasvatusta onkin heihin syöpyntä, että luulevat kuuluvansa ns. herraskaisiin. Sentähden sosialismi heitä pelottaa ja köyhälistön nälkätaistelu heitä naurattaa.”<sup>1</sup>

Suurlakon jälkeen olivat rautatieläisten yhteistyön mahdollisuudet nousseet erottavista tekijöistä huolimatta paljon puhutuksi aiheeksi. Vuonna 1907 nousi esiin ajatus yleisen rautatieläiskokouksen järjestämisestä. Aloitteentekijänä oli Konduktööriyhdistyksen puheenjohtaja K. Ståhl, joka pyysi rautatieläisjärjestöjä osallistumaan yhteisen kokouksen valmisteluihin. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys suhtautui hankkeeseen kielteisesti. Se lähetti Ståhlille purevan ivallisen vastauksen, jossa se ihmetteli, ”millä Te, arvoisa yksilö, - - - saatte kaikki rautatieläiset yhteiseen kokoukseen”, ja kieltäytyi osallistumasta siihen.<sup>2</sup> Yhtä kaikki kokous pidettiin helmikuussa 1908 — ja veturimiehet loistivat poissaolollaan. Rautatieläisten liittoa, joka SKLY:n tavoin jäi kokouksen ulkopuolelle, ei sinne liiemmin kaivattukaan, mutta veturimiesten edustuksen puuttuminen heikensi vakavasti kokouksen arvovaltaa. Kokouksen puuhamiesten esittämä paheksunta oli siten ymmärrettävää.<sup>3</sup>

”Erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleisen kokouksen” jälkeen yhteistoimintasuunnitelmien kehittäminen jatkui; puuhaa hoiti kokouksen valitsema yhteistoimintavaliokunta. Muutama järjestöjen yhteinen neuvottelutilaisuuskin saatiin pidettyä, ja myös SKLY oli jonkin kerran mukana, joskin vähemmän innostuneena.<sup>4</sup>

Yhteistoimintavaliokunta ryhtyi valmistelemaan uutta yleistä kokousta vuoden 1911 lopuksi. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys ei ollut ihastunut tälläkään kertaa. Se päätti kuitenkin mennä nyt mukaan.<sup>5</sup> Tällä kertaa myös Rautatieläisten liitto päätti, tosin empien, osallistua yhteistyöhön.<sup>6</sup>

Marraskuussa 1911 järjestetyn kokouksen keskeisiin aiheisiin kuului kysymys, jossa eri ryhmien yhteistyölle todella olivat hyvät edellytykset: työaikaongelma, jota rautatiehallituksen vuonna 1909 antamat uudet työaikamääräykset olivat rautatieläisten varsin yhtenäisen mielipiteen mukaan entisestään pahentaneet. Kokous pystyi sopimaan asian yhteisestä ajamisesta järjestöjen yhteisen työaikavaliokunnan avulla. Valiokunnan kokoonkutsujaksi määrättiin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys.<sup>7</sup> Sen sijaan — kuvaavaa kyllä — ei päästy samoille linjoille palkka-asiassa. Varsinkin veturimiehet vastustivat yhteisen tavoiteohjelman laatimista.<sup>8</sup>

Periaatteessa merkittävin asia oli kokouksessa yhteisen keskusjärjestön muodostaminen eri rautatieläisjärjestöille. Ratkaisuun ei kuitenkaan päästy, mikä tuskin oli yllätys. Juuri veturimiehet tähdensivät tarmokkaimmin, ettei ammattikunnittain syntyneiden järjestöjen itsenäisyyttä saanut rajoittaa. Tässä kohden Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys sai vastaansa muiden muassa Rautatieläisten liiton, joka korosti palvelus-

<sup>1</sup> Juna 46/1909 J.V-o: ”Veturinkuljettajille”.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 22–23.4.1907 s. 2–3; Erinäisten Rautatieläisjärjestöjen yleinen kokous. Muutamia sanoja asian selventämiseksi ja harrastuksen elvyttämiseksi siihen, s. 3–4; *Kahila* s. 38–42.

<sup>3</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1908 s. 4–5 (Ståhl); *Kahila* s. 38–42.

<sup>4</sup> Ks. esim. Yleisönosasto SKLYn keskustoimik. pk. 16–17.3.1909 ’Viipurin osaston kirjeenvaihtajalta’: ”Kylälää haastattamassa”.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 4–6.4.1911 s. 18–19; Veturimies 4/1911.

<sup>6</sup> Osallistumisesta liitossa esiintyneistä ristiriidoista ks. *Riuhinen–Hentilä–Roos* I (Riuhinen) s. 142.

<sup>7</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911 s. 35–42.

<sup>8</sup> Sama s. 75 (ks. erityisesti Hallamäen puheenvuoroa).

kunnan keskinäistä yhteenkuuluvuutta. Toisaalta liitto piti kaikkien rautatieläisten, ”herrojen” ja ”proletaarien”, liittämistä samaan järjestöön mahdottomana.<sup>1</sup>

Vuoden 1911 yleinen kokous valitsi kuitenkin erityisen valiokunnan valmistelemaan yhteistyön organisatorisia muotoja. Jo joulukuussa 1911 valiokunta esitti eri rautatieläisjärjestöille yhteisen keskusvaltuuston perustamista. Asiasta päättäessään SKLYn keskustoimikunta painotti yhdistyksen itsenäisyyden loukkaamattomuutta ja piti välttämättömänä edistää ammattikuntaista järjestäytymistä. Kuitenkin se päätti mennä mukaan suunniteltuun keskusvaltuustoon. Osastokäsittelyn jälkeen yhdistyksen edustajaksi valittiin Jaakko Rahja.<sup>2</sup>

Aikaansaadun yhteistyövaltuuston tehtävämäärittely oli jokseenkin epämääräinen. Sen enemmistö, ennen muuta Rautatievirkkamiesyhdistys ja Rautatieläisyhdistys, pyrki vielä tiiviimpään yhteenliittymiseen. Vuoden 1912 lopulla valmistui yhteistyövaltuuston enemmistön hyväksymä ehdotus ”Rautateiden Yhtyneiden Ammattijärjestöjen” säännöiksi. Tämä katto-organisaatio oli kuitenkin kaavailtu löyhäksi: sen tehtäväksi olisi tullut ”tehdä aloitteita yleisluontoisista asioista ja ajaa niitä edelleen samoin kuin järjestöjenkin vireille panemia yleisluontoisia asioita”.<sup>3</sup> Linjalleen uskollisena SKLY suhtautui suunnitelmaan epäluuloisesti. Asia lykättiin ensin vuoden 1913 vuosikokoukseen, joka sitten hylkäsi keskusjärjestön ajatuksen.<sup>4</sup>

Toinen tyytymätön oli Rautatieläisten liitto, jonka perustelut kuitenkin olivat toiset: sitä ei pelottanut ammattikuntahengen heikkeneminen, vaan luokkarajojen hämärtyminen, mitä yhteistyö rautatien ”herrojen” kanssa olisi tiennyt. Pyrkinessään palveluskunnan eheyttämiseen liitto kutsui sitä edustavia järjestöjä omaan neuvottelukokoukseen. Se kokoontui keväällä 1913, ja siihen osallistuivat järjestäjien lisäksi Rautatieläisyhdistyksen sekä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen edustajat.<sup>5</sup> Tämäkään yritys ei johtanut pysyviin tuloksiin. SKLYn vuosikokous 1913 löi osaltaan kapuloita rattaisiin korostamalla, että palveluskunnan järjestäytymisessä olisi pitänyt lähteä ”kokonaan” ammattiryhmäisen järjestäytymisen pohjalta.<sup>6</sup> Sitä paitsi Rautatieläisten liiton ja Rautatieläisyhdistyksen poliittiset kannat olivat ilmeisen yhteensovittamattomia.<sup>7</sup>

Huolimatta vuosien 1908 ja 1911 yleisten kokousten suunnitelmista osoittautui rautatieläisten yhteistoiminnan tie yleisestikin kivikkoiseksi. Kaavailtua kattoorganisaatiota ei saatu aikaan. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys, joka ei ollut missään vaiheessa kuulunut yhteistyön innokkaimpiin puolestapuhujiin, pani omalta osaltaan asian ”lepäämään”. Keskustoimikunta keskusteli asiasta helmikuussa 1914, jolloin oli vallalla mielipide, että ”yhdistyksen ennen kaikkea tulisi saada oma toimintansa vankalle pohjalle”. ”Lausuttiinpa sellainenkin ajatus, että yhteistoiminta muiden rautatieläisjärjestöjen kanssa yleensä on toivoton”, totesi pöytäkirjuri ja tuli ilmaisseeksi veturimiesten yleisen näkemyksen.<sup>8</sup>

Uusia edellytyksiä käytännölliselle yhteistyölle avautui kylläkin maailmansodan puhjettua kesällä 1914. Polttaviksi kohosivat monet kaikkia rautatieläisiä koskettaneet

<sup>1</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911 s. 81 (J. Jalo SRL), 83 (F. Tuukka, SKLY), 83–84 (Jalon vastaus Tuukalle).

<sup>2</sup> SKLYn keskustoimik. pk. 29–30.12.1911 s. 4–6, 20–21.2.1912 s. 7.

<sup>3</sup> Sääntöehdotus: SKLYn keskustoimik. pk. 11–13.12.1913 s. 6–10.

<sup>4</sup> Sama sekä vuosikok. pk. 27–29.5.1913 s. 17.

<sup>5</sup> SRLn toimeenpanevan valiok. kirje 1.3.1913, SKLYn keskustoimik. pk. 15–17.4.1913 s. 12–13.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 27–29.5.1913 s. 7.

<sup>7</sup> Vrt. *Forsgren* s. 3–6.

<sup>8</sup> Keskustoimik. pk. 16–18.2.1914.

kysymykset, kuten työaikojen piteneminen ja epäsäännöllistyminen sekä reaaliansioiden jyrkkä lasku. Rautatieläisjärjestöt saivat aikaan joitakin yhteisiä esiintymisiä ongelmien korjaamiseksi. Kaiken aikaa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys halusi kuitenkin varjella sitä periaatettaan, että yhteistoimintaan oli osallistuttava vain, jos tämä ei saattaisi ”omia-etuja vaaranalaisiksi”<sup>1</sup>.

## 6. Kielikysymys

Rautatielaitoksen alusta alkaen oli kieli yhtenä rautatieläiskuntaa jakavana tekijänä. Kielieron merkitys korostui paitsi sen ulkonaisen näkyvyyden vuoksi myös siksi, että kieliraja yhtyi pitkälti taloudelliseen, sosiaaliseen ja sivistykselliseen rintamalinjaan. Toisella puolen olivat ruotsinkieliset, varakkaat ja sivistyneet — rautateillä varsinainen virkamiehistö —, toisella puolen suomenkieliset huonompiosaiset — rautateiden palveluskunta. Tosin palveluskunnassakin oli vielä vuosisadan vaihteessa melko paljon, enemmän kuin kansasta keskimäärin, ruotsinkielisiä ja toisaalta varsinaisten virkamiesten piirissä suomenkielisten osuus oli kasvamassa.<sup>2</sup> Kuitenkin esimerkiksi tyypillinen asemapäällikkö oli vielä vuosisadan ensimmäisinä vuosina ruotsinkielinen herra, joka mielellään takoi omalla äidinkiellään käskyjä myös suomenkielisten alaistensa päihin.<sup>3</sup> Valtaosaltaan suomenkielisten palvelusmiesten toimia varmaan vaikeutti myös se, että rautateiden ammattisanasto oli vielä 1900-luvun alkaessa enimmäkseen ruotsinkielistä.<sup>4</sup> Paikkakuntien lennätinlyhenteet esimerkiksi perustuivat ruotsinkielisiin paikannimiin. ’Veturi’ oli vasta vakiintumassa ’lokomotiivin’ sijaan. Erityisesti vieraskieliset tekniset käsitteet olivat vaikeita kääntymään suomalaisen veturimiehenkin kielelle.

Alkuaan etenkin suurten kaupunkinvarikkojen veturimiehistä monet olivat ruotsinkielisiä; heitä oli kenties suurempi osa kuin keskimäärin palveluskunnassa.<sup>5</sup> Kieli synnytti myös veturimiesten keskuudessa ristiriitoja<sup>6</sup>, mutta lopulta tuskin niinkään paljon kuin muissa palvelusmiesryhmissä.

Veturimiesten järjestö pyrki välttämään erimielisyyksiä julistautumalla kaksikieliseksi jo perustamisensa yhteydessä. Tässä se poikkesi Rautatieläisyhdistyksestä, josta kehittyi jyrkän suomalaismielinen<sup>7</sup>. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen ensimmäisiin johtomiehiin kuului ruotsinkielinen Ivar Fomin. Yhdistyksen pöytäkirjat päätettiin laatia molemmilla kielillä. Ensimmäinen äänenkannattaja Aikakauslehti

<sup>1</sup> Sitaatti keskustoimik. pk. 30–31.3.1915. — Yhteistoiminnan muodoista mainittakoon keväällä 1915 esityksensä jättänyt rautatieläisten palkkatoimikunta, jossa olivat edustettuina Rautatieläisten liittoa lukuun ottamatta kaikki rautatieläisjärjestöt. Ks. Rautatieläinen I. näytynumero/1916 sekä SKLYn toim. kert. 1914–1915, vuosikok. pk. 8–9.10.1915 s. 6.

<sup>2</sup> Vrt. *Luoma* 1962 I s. 131.

<sup>3</sup> Ks. esim. ylikonduktööri Hugo Mäkisen ja asemapäällikkö Arvo Silvosen muistelmia, *Talve* s. 108–111, 139–140.

<sup>4</sup> Ks. Rautatien-Lehti 23/1895 ’Pekka Teräs’: ”Suomenkielen suosijoille” ja Rautatie 4/1903 ’D.G.H–n’: ”Ehdotus”.

<sup>5</sup> Veturinkuljettaja Juho Anttilan muistin mukaan esimerkiksi oli Oulun varikon veturimiehistä suurin osa vuosisadanvaihteessa ruotsinkielisiä. *Talve* s. 59.

<sup>6</sup> Vrt. *Järventaus* s. 45–49.

<sup>7</sup> Vrt. esim. Rautatien-Lehti 23/1896 ”Pois velttous”.



Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille oli kaksikielinen, kuten sittemmin periaatteessa myös Veturimies-Lokomotivmannen.

Kielikysymys pysyi aluksi loitolla yhdistyksen näkyvästä toiminnasta. Ensimmäiseksi pahaksi kiistanaiheeksi kohosi vuonna 1904 pöytäkirjojen julkaisemiskieli. Kun keskustoimikunnan ja vuosikokousten pöytäkirjat vuodesta 1902 lähtien painettiin, nousivat kustannukset kaksikielisyyden vuoksi. Yhdistyksen osastoista kuitenkin vain Vaasassa ja Seinäjoella oli osaston virallisena kielenä ruotsi. Varsinkin suomenkielisissä maaseutuosastoissa virisi mielipide, että keskustoimikunnan ruotsinkielisten pöytäkirjojen painattaminen oli tuhlausta. Yhdistyksen lehdessä syntyi asiasta kirpeätä sananvaihtoa kielirajan yli.<sup>1</sup>

Pöytäkirjoja julkaistiin joka tapauksessa edelleen molemmilla kielillä, kunnes ruotsinkieliset pöytäkirjat vuodesta 1914 lähtien korvattiin Veturimieheen laadituilla toimintakatsauksilla.<sup>2</sup> Päätös herätti ruotsinkielisten taholla vastustusta, kaavailtiinpa sen vuoksi jopa ruotsinkielisten veturimiesten omaa järjestöä, vaikka suomenkieltä taitamattomia miehiä oli sentään kovin vähän ja saavutettu säästö oli tuntuva.<sup>3</sup> Aikaisemmin oli pöytäkirjoista syntynyt muutakin kärhämää kuin edellä mainittu lehti-kiista. Vuonna 1907 ilmoitti pöytäkirjojen kääntäjänä toiminut H.J.V. Åhman sydämistyneenä eroavansa tehtävästään, koska ruotsinkieliset veturimiehet olivat arvostelleet hänen kielitaitoaan.<sup>4</sup> Helsingin osaston ruotsinkieliset jäsenet puolestaan kieltäytyivät mielenosoituksellisesti vastaanottamasta vuoden 1905 ylimääräisen vuosikokouksen pöytäkirjoja, koska ne olivat vain suomeksi.<sup>5</sup> Ruotsinkieliset veturimiehet arvostelivat myös omankielistensä kirjoitusten vähäisyyttä Veturimieheessä.<sup>6</sup>

Yleisesti ottaen kieli oli ruotsinkielisillä rautatien palvelusmiehilläkin erittäin vahva viiteryhmää määräävä tekijä. Vuonna 1908 ruotsinkieliset rautatienpalvelijat ja muutamat virkamiehet perustivat oman ammatillisen yhdistyksen, Svenska Kamratförbundetin. Tämän kielellisen eristäytymisen taustana oli koko ruotsinkielisen kansanosan etuoikeuksiin kohdistunut ja vähittäin kasvanut uhka, joka oli suurlakon jälkeisessä tilanteessa – mm. eduskuntauudistuksen toteuduttua – johtanut ruotsalaiset myös poliittiselle eristäytymislinjalle.<sup>7</sup> Uusi yhdistys veti mukaansa osan ruotsinkielisistä veturimiehistä; sen ensimmäisenä puheenjohtajana toimi vuosina 1908–1912 ja uudelleen 1916–1919 veturinlämmittäjä F.B. Gröndahl.<sup>8</sup> Kuitenkin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys pystyi pitämään joukossaan vanhat ruotsinkieliset johtomiehensä, kuten Ivar Fominin, sekä ilmeisesti suuren osan suomenruotsalaisista veturimiehistä.

Kieliristiriidat pystyivät siten jossain määrin horjuttamaan veturimiesten järjestötoiminnan ammatikuntaisia peruspilareita. Kuitenkin näyttää siltä, että kielikysymys oli veturimiesten keskuudessa vuosisadan alussa vähämerkityksisempi kuin rautateiden palveluskunnassa yleensä, puhumattakaan varsinaisista virkamiehistä, joiden piirissä kieli vaikutti tuntuvasti uralla etenemiseen ja synnytti senkin vuoksi ristiriitoja.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> AKV 2/1903 'Ch.s.': "Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistykselle"; sama 5/1904 'J.B.': "Suomen kieli k.t. pöytäkirjakieleksi"; sama 'Ch.s.': "Oi pyhä yksinkertaisuus".

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 7–8.4.1914 s. 2; vuosikok. pk. 8–10.6.1914 s. 50.

<sup>3</sup> Ks. esim. Veturimies 4/1915 'Laicus': "Replik".

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 14–15.7.1907.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 25–26.5.1906 s. 5.

<sup>6</sup> Ks. esim. vuosikok. pk. 12–15.7.1910 s. 18.

<sup>7</sup> Vrt. Anttila s. 434– sekä Grönberg s. 6–.

<sup>8</sup> Grönberg s. 139–140. Ks. myös Veturimies 11/1916 'S.S.': "Svenskatalande lok.män".

<sup>9</sup> Ks. Luoma 1962 II s. 131–.

## 7. ”Ammatillisen ja siveellisen tason kohottaminen”

### 7.1. Pyrkimys korkeampaan arvostukseen

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminnassa toistui usein tavoite, joka määriteltiin veturimiesten ammatillisen ja henkisen tahi siveellisen tason kohottamiseksi. Tähän sisältyi ensinnäkin huolenpito veturimiesten ammattitaidosta ja pätevyysvaatimuksista. Mutta lisäksi yhdistys otti asiakseen normittaa jäsentensä käyttäytymistä niin työssä kuin vapaa-aikanakin.

Osittain yhdistyksen aktiivisuuden nimenomaan ammattitaidon vaalimisessa tekee ymmärrettäväksi se, että rautatielaitoksen järjestämä veturimieskoulutus oli puutteellista. Lämmittäjiksi aikoville ei ollut järjestettynä mitään varsinaista koulutusta ennen vuonna 1921 alkaneita ensimmäisiä oppilaskursseja. Kuljettajiksi pyrkiville lämmittäjille tosin järjestettiin Helsingin teollisuuskoulussa erikoiskursseja, jotka eivät kuitenkaan olleet pakollisia.<sup>1</sup> Teknisten uudistusten tullessa käyttöön oli veturimiesten oma-toimisesti perehdyttävä niihin. Siten esimerkiksi ilmajarrujen käyttö oli paljon pohdittu aihe Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä. Yhdistyksellä ja erityisesti Veturimieslehdellä oli epäilemättä suuri ansio ammatiteknisen tietämyksen kohottajana.

Mutta ”ammatillisen ja henkisen tason” kohottaminen ilmensi jotain myös itse järjestön peruslinjasta. Tämä pyrkimys niveltui kiinteästi yleiseen päämäärään: veturimieskunnan ulkoisen arvostuksen ja sisäisen kiinteyden lujittamiseen. Yhdistyksen keskustelluimpiin ongelmiin kuului, ”mitenkä saataisiin veturinkuljettajan ja lämmittäjän arvo nousemaan, että se vastaisi heidän virkaansa”. Arveltiin näet, etteivät veturimiehet saaneet ”virkaansa vastaavaa kunnioitusta päälliköiltänsä ja yleisöltä”.<sup>2</sup> Loukatuksi koettu ammattiylpeys kuvastui selvästi Aikakauslehdessä Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille sen kirjoittaessa kesäkuussa 1905:

”Asetettuna palveluskunnan luokkaan, vaikka hän (veturimies) hoitaakin tehtävää, jossa vastuunalaisuuden voidaan katsoa olevan suurimpia rautateillä, katsovat häneen kateudella muut palveluskunnan luokassa, samalla kun virkamiehet alimasta ylimpään kohtelevat häntä hyvin vähäisellä kunnioituksella.”<sup>3</sup>

Keskeinen keino arvostuksen ja kunnioituksen saavuttamiseksi oli juuri ”ammatillisen ja siveellisen tason” kohottaminen.

Olennaisena syynä siihen, miksi korkeampaan arvostukseen pyrittiin, olivat epäilemättä taloudelliset näkökohdat. Palkkavaatimustensa perusteluna SKLY käytti poikkeuksetta juuri veturimiesten työn raskautta, vastuullisuutta ja ammattitaitovaatimuksia. Huolehtimalla veturimiesten ammattitaidosta yhdistys vastusti veturimiesten työvoiman hinnan putoamista; se halusi varmistaa, että veturimiehet olivat vaikeasti korvattavaa työvoimaa.

<sup>1</sup> Ks. s. 62–64 edellä.

<sup>2</sup> Sitaatit: vuosikok. pk. 6–9.7.1902 s. 12–13.

<sup>3</sup> AKV 6/1905 ”Veturimiehistön asema Suomessa verrattuna muutamiin muiden Euroopan maiden veturimiehistön asemaan”.

Mutta oli kysymys myös vaikeammin määriteltävistä asioista. Arvonanto lisäsi työn mielekkyyttä. Veturimiehille ammatin arvostus muodosti suorastaan eräänlaisen palkanjatkeen, osan työstä saadusta vastikkeesta.<sup>1</sup> Tässä suhteessa veturimiehen työ poikkosi mekaanista suoritustehtävää tekevän, vieraantuneen työläisen työstä. Siten on ymmärrettävää, että pyrkimys ylemmäs arvonnannon portaikossa oli leimallinen piirre veturimiesten järjestötoiminnassa.

## 6.2. Pätevyysvaatimukset ja ylennysjärjestelmä

Jo vuonna 1876 pidetty veturimiesten yhteistoimintakokous käsitteli yhtenä tärkeimpänä kysymyksenään veturimiesten pätevyysvaatimuksia sekä ylennysperusteita. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä tämä ongelma-alue oli alusta pitäen keskeisellä sijalla.

Yhdistyksen ensimmäisinä toimintavuosina keskusteltiin lähes jokaisessa vuosikokouksessa ns. siivoojajärjestelmästä. Tämä tarkoitti sitä, että vakiintuneen käytännön mukaan lämmittäjäksi aikovalta edellytettiin paitsi konepajaharjoittelua myös useiden vuosien työskentelyä veturinpuhdistajana eli -siivoojana. Vuosisadan vaihteessa oli nähtävissä, että rautatieviranomaiset kiinnittivät huomiota juuri siivoojanvuosiin konepajaharjoittelun kustannuksella. Tämä ei ollut veturimiesten mieleen, koska senlaatuinen kehitys uhkasi madaltaa ammattikunnan teknis-tiedollista tasoa. Kaiken lisäksi siivooja-ajalle pantu paino jarrutti veturimiehiä aikovien halukkuutta hankkia itselleen ammattisivistystä esimerkiksi rautateiden järjestämiltä iltakursseilta tai teollisuuskoulun kursseilta. Kun kuitenkin suuri osa veturimiehistä oli tullut uralleen juuri siivoojajärjestelmän kautta, yhdistyksen oli vaikeata ryhtyä ajamaan esimerkiksi sitä, että nimityksissä olisi siivooja-ajalle annettu vähemmän arvoa. Vaikka pätevyysvaatimusten kohottamisesta oltiin yhtä mieltä, kysymyksen käytännöllinen järjestäminen synnytti veturimiesten keskuudessa ristiriitoja.

Vaasan vuosikokouksessa vuonna 1901 hylättiin ”ennenaikaisesti herätettynä” siivoojajärjestelmän lakkauttamista tarkoittanut aloite.<sup>2</sup> Viipurin osasto valitsi kuitenkin tämän jälkeen valiokunnan valmistelemaan seuraavan vuoden vuosikokoukselle uutta esitystä. Valiokunnan laatimassa alustuksessa esitettiin useita perusteluja sille, miksi juuri siivoojajärjestelmä esti veturimiehiä saamasta ”virkaansa vastaavaa kunnioitusta”. Sen todettiin paitsi jarruttavan ammattitaidon kehitystä ja tukahduttavan halukkuutta ammattikoulutukseen myös tuottavan siveellisiä vahinkoja. Siivoojanuorukaisien todettiin joutuvan veturitalleilla ”tallimiesten kasvatukseen ja vaikutuksen alaisiksi”, ja useimmat tallimiehet taas olivat siveellisesti ”kaikkeaa muuta kuin kompetentteja kasvattamaan ja ohjaamaan - - - kuljettaja-alkuja heidän tulevalle tärkeälle paikalleen”. Vuoden 1902 vuosikokouksen osanottajat myönsivät yleisesti silloisen käytännön epäkohdat. Kuitenkaan kokous ei päättänyt esittää rautatiehallitukselle varsinaista anomusta, vaan se jätti keskustelun vastaukseksi kysymykseen. Keskustelu päätettiin tosin saattaa rautatiehallituksen tietoon.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Lampikosken* tutkimus Konepäällystölaiton pyrkimyksistä ammattikunnan statuksen kohottamiseen, erityisesti s. 173—.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 27—29.6.1901, SVM Ln ark.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 6—9.7.1902 s. 12—19.

Toinen pätevyysvaatimukseen liittynyt kysymys oli, mikä paino oli pantava teollisuuskoulun käynnille. Helsingin teollisuuskoulun erikoiskurssin kävivät monet Etelä-Suomen veturimiehet ennen kuljettajatutkintoaan, mutta kaukaisempien maaseutuarikkojen miehet menivät tutkintoon yleensä kurssia käymättä. Sitä paitsi vanhemmat miehet olivat ehtineet läpäistä tutkinnon jo ennen kuin kurseja oli järjestettykään. Juuri nuoremmat veturimiehet alkoivat vaatia, että teollisuuskoulun kurssi olisi säädetty pakolliseksi ja että jo sitä ennen olisi kurssin käynti otettava nimityksissä meriiksi. Tässä kohden ”nuorten” ja ”vanhojen” ristiriita pääsi näkyviin.

Vuoden 1905 ylimääräisessä vuosikokouksessa nousi kiista siitä, missä muodossa pätevyysvaatimusten kohottaminen olisi pitänyt ottaa ns. tulevaisuuden ohjelman. Siihen tosin saatiin kohta, jossa tuomittiin jyrkästi nimityksissä esiintyneet ”suosikki-, kätyröimis- ynnä siivoojajärjestelmät”. Sen sijaan kysymys tietuupuolisen ja käytännön tietä saadun ammattitaidon suhteesta osoittautui visaiseksi. Helsinkiläinen lämmittäjä J. Eriksson julisti ”nuorten” kannan: ”Me tiedämme, että tieto on voimaa, sen vuoksi kun me tahdomme suurempaa palkkaa täytyy meillä olla myös suuremmat tiedot.” Hän viittasi siihenastiseen tekniseen kehitykseen ja arveli, että vielä 15–20 vuotta aikaisemmin olisi pidetty hieman hassahtavana sitä, joka olisi väittänyt ilmalla voitavan jarruttaa junia. ”Ja läheisessä tulevaisuudessa tulee höyry rautateilläkin vaihdettavaksi sähköön. Kaikki käy eteenpäin, mutta me itse olemme seisonet paikallamme.”<sup>1</sup>

Kokous ei kuitenkaan päässyt yksimielisyyteen korkeammista pätevyysvaatimuksista, varsinkaan teollisuuskoulun pakollisuudesta, eikä tulevaisuudenojelmaan saatu niistä täsmällistä kohtaa. Alkuaan oli tarkoitus jättää ehdotus pätevyysvaatimusten kohottamisesta senaatille palkka-anomuksen yhteydessä, mutta äänestyksessä siitä päätettiin luopua 31 äänellä 27:ää vastaan.<sup>2</sup>

Yksimielisesti Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli sitä mieltä, että ylennysperusteet oli saatava tarkoin määritetyiksi ja yhdenmukaisiksi. Edellä kuvatut erimielisyydet jarruttivat yhteisten käytännön tavoitteiden muotoutumista, mutta periaatteellisella tasolla yhtenäisyys oli helppo saavuttaa. Esimiesten silmänpalmonnasta ja suosikkijärjestelmistä esiintyi periaatteessa vain yhtä mieltä: ne tuomittiin ehdottomasti. Tuomitua käyttäytymistä toki ilmeni, ja sen kitkemistä yhdistys piti tärkeänä tehtävänä. Yhdistyksen lehdissä kiinnitettiin usein huomiota siihen toverihengen rakoilemiseen, jota liehakointi esimiesten edessä aiheutti.<sup>3</sup>

Nimityskysymys ajankohtaistui erityisesti vuoden 1910 jälkeen, jolloin virkanimitykset alkoivat viivästyä huomiota herättäneellä tavalla. Syynä oli rautatiehallituksen omaksuma säästäväisyyspolitiikka, jolla oli tarkoitus parantaa laitoksen liiketaloudellista kannattavuutta. Nimitysperusteiden mielivaltaisuus ja eri varikkojen käytäntöjen epäyhtenäisyys kärjistyivät tässä tilanteessa.<sup>4</sup>

Toiveita tilanteen paranemisesta tuli, kun rautatiehallitus vuoden 1912 alussa määräsi, että vastedes virkoihin nimitettäisiin hakemusmenettelyn tietä eikä, kuten siihen

<sup>1</sup> Ylim. vuosikok. pk. 11–12.12.1905 s.17–18. 25–30.

<sup>2</sup> Sama s. 34.

<sup>3</sup> Esim. Veturimies 2/1912 'n': ”Poimintoja”.

<sup>4</sup> Rautatiehallitus asetti vuonna 1909 kaksi komiteaa, joista toisen tehtävänä oli tutkia juna- ja asemahenkilökunnan ja toisen taas konehenkilökunnan lukumäärän ja työmäärän suhdetta. Niiden tehtävä oli laatia suunnitelmia henkilökuntamenojen supistamiseksi. Ks. Uusi Suometar 19.10.1910. pääjohtaja A. Ahosen haastattelu. Ks. myös SKLYn vuosikok. pk. 28–30.5.1912 s. 7–9, Viipurin osaston alustus ”Nimityksien viipymiset”.

# Suomen Rautatiehallitus

2/2

Tekee tiedäväksi: että *Veturinpuhdistaja*  
*Gustaf Leonard Aalto*, työskennellyään sekä konepajassa  
 että veturilla sillä tavoin kuin Huhtikuun 11 p:nä 1888 annetun armol-  
 lisen asetuksen 4:ssä pykälässä säädetään, on tänäpäivänä, ~~ei ammattaan~~  
 suorittanut sellaisen tutkinnon kuin mainitun pykälän mukaan vaaditaan  
 siltä, joka on oikeutettu veturinkuljettajana hoitamaan veturihöyrypannuja,  
~~vaan myöskin päättänyt on veturinkuljettajain erikoiskurssin, joka on jär-~~  
~~jestetty veturinkuljettajain kehittämiseksi valtionrautateilla;~~ josta tämä hä-  
 nelle todistukseksi annetaan.

Helsingissä, Huhti kuun 12 p:nä 1916.

*A. Aalto*

*Morsén*

*Rudolf Collan*

Lisustus ~~on~~ <sup>9</sup> ~~markkaa~~ 2 markkaa.

Gustav Leonard Aallon vuonna 1916 saama todistus veturinkuljettajan tutkinnon suorittamisesta. Todistuksesta nähdään, että Aalto oli suorittanut tutkinnon käymättä teollisuuskoulun veturinkuljeita-  
 jakurssia. 1910-luvulta lähtien oli tavallista, että veturimies hankki kuljettajan pätevyuden jo ennen  
 lämmittäjän nimitystä, kuten Aaltokin on tehnyt. SVML.

asti, paikallisten varikonpäällikköjen esityksestä.<sup>1</sup> Uudet määräykset antoivat mahdollisuuksia nimitysperusteiden yhdenmukaistamiseen. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys pyrki siihen suuntaan.<sup>2</sup> Vanhat erimielisyydet, joista pahin koski edelleen koulunkäynnin ja käytännön työn arvostusta, kohosivat tosin jälleen näkyviksi. Mm. Veturimieheissä käytiin vuonna 1912 kiivassävyyistä keskustelua näistä kiistanaiheista.<sup>3</sup>

Nimitysten mielivaltaisuus joka tapauksessa väheni uuden menettelytavan tullessa voimaan. 1910-luvun puolivälissä otettiin koneosastolla useimmissa piireissä käyttöön ns. pistelaskujärjestelmä, jolla yhdenmukaistettiin hakijoiden ansioiden vertailua.<sup>4</sup> Ansiopisteiden laskennasta muodostui veturimiesten järjestötoiminnassa vuosikymmeniksi eteenpäin omalaatuinen toiminta-alue. Pyrkinessään vaikuttamaan ylennysperusteisiin yhdistyksen oli sovitettava sisällään erilaisia näkökantoja. Toisaalta yhdistyksen ponnekas työskentely nimitysjärjestelmän vakiinnuttamiseksi osoitti sen yhtä lähtökohtaa, ammattikunnan kiinteyden vaalimista.

### 7.3. *Velvollisuudentunto ja nuhteeton käytös*

”Siveellisen tason” nostaminen palveli veturimiesten yhdistystyössä samaa perustavoitetta kuin ammattitaidosta huolehtiminen: ammattikunnan statuksen korottamista ja sitä tietä yhdistyksen vaatimusten ominaispainon vahvistamista. Velvollisuudentunto työssä ja arvokas käytös myös työn ulkopuolella olivat osaltaan ammattikunnan aseman tukipilareita, sitä halusi Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys jäsenilleen teroittaa.

Velvollisuuksien tinkimätöntä täyttämistä korostivat sekä vuosikokoukset ja keskustuomikunta että erityisesti yhdistyksen lehti. Dramaattisimpia esimerkkejä oli vuoden 1906 vuosikokouksessa käsitelty kysymys siitä, mitä olivat veturimiehen velvollisuudet vaaran uhatessa. Hieman aikaisemmin oli kuljettaja A. Koponen saanut Kotkan radalla surmansa yhteentörmäyksessä, jota lieventääkseen hän oli pysynyt veturilla loppuun saakka, vaikka olisi voinut pelastautua hyppäämällä alas. Vuosikokous päätti kuitenkin, että ”veturimiesten siveellinen velvollisuus ehdottomasti vaatii heitä pysymään paikallaan vaaran uhatessa, sillä parempi on, että yksi tai kaksi kuolee kuin satoja”. Samalla todettiin katkerina, ettei lainsäädäntö turvannut onnettomuuden uhreiksi joutuneiden rautatieläisten jälkeensä jääneiden elämistä. Kokous halusi vaikuttaa yleiseen mielipiteeseen muutoksen saamiseksi.<sup>5</sup>

Ammattikunnan sisäinen kiinteys, toverihenki, joutui koetukselle moninaisissa asioissa, nimitysten yhteydessä, ajovuorojärjestelyissä, polttoaineiden säästämisessä, jossa kilpailu säästöpalkkioista sai joskus miesten välit pahoin säröilemään. Tulehduskohtien poistamiseen pyrkivät sekä osastot että yhdistys kokonaisuudessaan.

Veturimieskunnan ulkonäkö eli se, mitä muut ajattelivat ammattikunnasta, vaati

<sup>1</sup> Rh:n kiertokirje 4/1912.

<sup>2</sup> Ks. Lyhennysote SKLYn keskustuomik. pk:sta 25–27.3.1912, J.A. Soinlahden ja A. Myrskyn selonteko osastoille, sekä SKLYn vuosikok. pk. 28–30.5.1912 s. 6–7, 28–32.

<sup>3</sup> Veturimies 3/1912 T(eppo). H(alamäki): ”Kuljettajan virkain hakeminen”; sama 4/1912 ”Veturimiesten tulevien kohtalojen puolesta huolissaan oleva veturimies”; ”Kuljettajien virkain hakeminen”; sama 5/1912 ”Veli”; ”Virkahakukelpoisuudesta ja virkavuosien laskentaperusteista”; sama 5/1912 T.H.: ”Kumppanit ja me muut tavalliset kuolavaiset”; sama 11–12/1912 ”Kompetenssikysymys”.

<sup>4</sup> Ks. Veturimies 3/1916 ’Ax’: ”Pistejärjestelmä”

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 9.–12.7.1906 s. 11–14.

yhdistykseltä monenlaatuista aktiivisuutta. Vaikka erityisesti veturinkuljettajat olivat tarkkoja omasta arvostaan<sup>1</sup>, heidänkin käytöstavoissaan ja esimerkiksi pukeutumisesaan oli parantamisen varaa – sitä mieltä olivat ainakin yhdistyksen monet puuhamiehet. Tavattoman ärsyttävää oli vielä se, että yleisöpalvelijoina kouliintuneet konduktöörit mielellään pilkkasivat veturimiesten rahvaanomaisuutta. Parannukseen kehotti muun muassa *Veturimies-lehti* kuvauksessaan veturimiehistä työn ääreltä:

”Yksi oli lakittapäin, ilman takkia ja liiviä ainoastaan housut ja paita ruumiin suojana. Paitakin näytti siltä kuin olisi paidan pitäjällä huolimaton emäntä, sillä oli näöltään kuin ilman nappeja, paidan hihat ylöskäärittyinä ja miehen karvoittunut rinta paljaana. Näkö suinkaan ei ole mieltä ylentävä ja tärkeän toimen kanssa sopuisuudessa.

--- Parantakaamme tapojamme veturimiehet ja koettakaamme pyrkiä siihen, että meissä olisi hiukankin yhdennäköisyyttä ja että myöskin käytöksemme olisi arvokasta ja esimerkiksi kelpaavaa yhtä hyvin työssä kuin vapaina ollessamme. Sillä siististi ja puhtaasti puettuina ja arvokkaalla esiintymisellä on meillä parempi mahdollisuus olojemme parantamiseen kuin nykyisin ollen.”<sup>2</sup>

Parina 1900-luvun ensimmäisenä vuotena pohdittiin vuosikokouksissa pitkään sitä, oliko syytä anoa kuljettajille vapaalippuja toiseen luokkaan eli silloiseen paremman väen vaunuosastoon. Toisaalta arvokas virka olisi sellaista lippua edellyttänyt, mutta toisaalta oli pelättävissä, että kuljettajien huono käytös antaisi herrasväelle kehnon kuvan ammattikunnasta. Ja kireän äänestyksen jälkeen vuoden 1900 Kuopion kokous päättyi siihen, ettei lippuja voitu anoa.<sup>3</sup> Seuraavana vuonna Vaasan kokouksessa lämmittäjä G. Lehkonen arveli, että ”kaikista paras keino paheitten lopettamiseksi” olisi se, että toisen luokan pilettejä annettaisiin, mutta ainoastaan ”siivolle, siistille ja hyväkäyttökselle kuljettajalle”. Puhuja ihmetteli, kuka silloin haluaisi olla se, ”jonka huonon, epäsiistin käytöksen todistuksena olisi matkustaessa kolmannen luokan pilettejä”.<sup>4</sup>

Paheitten lievimpään päähän ilmeisesti kuuluivat huolimaton pukeutuminen ja sopimattomat puheet. Vakavampia jo olivat kortinpeluu, joka muutamilla varikoilla oli ”kovin pitkälle kehittynyt”<sup>5</sup>, sekä ennen kaikkea juopottelu. Viimeksi minittu pahe oli vuosisadan alun rautatieläisten keskuudessa yleinen, eivätkä veturimiehet suinkaan olleet puritaanisimpia.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä tunnustettiin yleisesti, että päihtymys virantoimituksessa oli rangaistavaa ja vaarallista. Mutta usein ilmeni tapauksia, että veturimiehiä oli tavattu työskentelemässä tuskin jaloillaan pysyen. Monen miehen vapaa-ajasta kului suuri osa kapakoissa. Ja mikä pahinta, kuljettajatkin saattoivat mennä ”minkälaiseen kapakkaan tahansa ja kenen seurassa hyvänsä”, näin julisti edellä mainittu Lehkonen tohkeissaan vuonna 1901. ”Jos halpa-arvoisissa kapakoissa käynti voisi supistua siihen, että kiireessä ottaa ryyppy ja poistua, ei luonnollisesti syrjäisiin

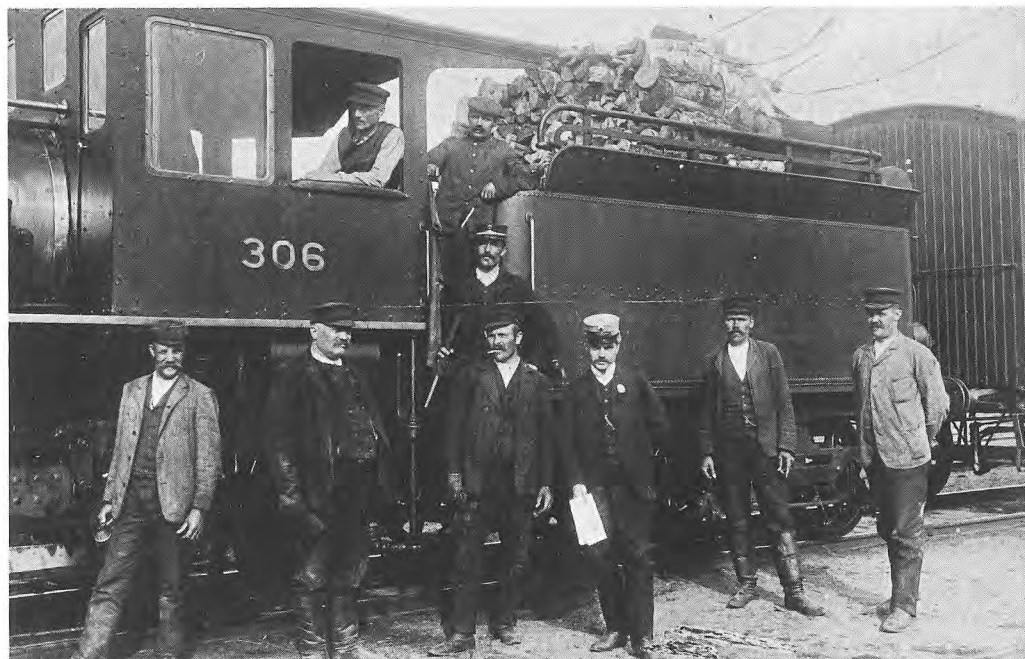
<sup>1</sup> Varikonesimies Kusti Aalto on muistellut, että hänen isänsä ”kävi hyvin puettuna, valkoiset kaulukset (kumiset) kaulassa, ja vaati puhtautta ja siisteyttä niin kotona kuin veturillakin”. *Talve* s. 76.

<sup>2</sup> *Veturimies* 12/1913 ”Mitä meistä ajatellaan?” Kirjoitus oli syntynyt juuri siksi, että muuan konduktööri oli kirjoittanut erääseen lehteen, että Suomen veturimiehet olivat ”ryövärin näköisiä”.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk 27.–29.6.1900, SVMLn ark.

<sup>4</sup> Vuosikok. pk 27.–29.6.1901, SVMLn ark.

<sup>5</sup> *Veturimies* 1/1910 ’Vasara’: ”Ajan hukka!”. Ks. myös keskustuomik. pk. 14.–16.9.1906.



*Raskas ja likainen työ erotti veturimiehiä jo ulkonäön puolesta herraskaisemmista rautatieläisryhmistä. Jokelan asemalla vuonna 1914 otetussa kuvassa poikkeavat kirjuri (kolmas oikealta) ja konduktööri (veturin rapulla) siisteytensä vuoksi ympärillään olevista veturimiehistä. Rautatiemuseo.*

vaikuta niin ammattikuntaa alentavana, kuin jäädä sinne istumaan - - - (tämä) vaikuttaa syrjäisiin, leimaa ei ainoastaan tekijänsä, vaan häpäisee koko osaston kiroitulla halpamaisuudellaan.”<sup>1</sup>

Vuonna 1902 pantiin alulle Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen siunauksella Veturimiesten Raittiusliitto.<sup>2</sup> Kuitenkaan liiton suhteet itse yhdistykseen eivät muodostuneet kitkattomiksi. Rahallista apua raittiusväki anoi yleensä turhaan yhdistykseltä.<sup>3</sup> Yhdistyksen johtomiehistäkin, varsinkin heidän vanhemmasta päästään, monet olivat persoja väkeville, ja Raittiusliiton vaatimus ehdottomasta raittiudesta oli liikaa. Suoranaisia rettelöitäkin raittiusasia aiheutti.<sup>4</sup> Yhdistyksessä kyllä hyväksyttiin se, että rautatiehallitus kovensi päihtymyksestä viranteossa määrättyjä rangaistuksia.<sup>5</sup> Hyväksyipä vuoden 1908 vuosikokous raittiusväen esittämän päätöksen, jossa ihanteeksi asetettiin ehdoton raittius ja lupauduttiin kasvattamaan jäseniä sen mukaisesti.<sup>6</sup> Käytännössä yhdistyksestä ei kuitenkaan muodostunut raittiuden esitaistelijaa. Niin kauan kuin ei annettu ulkopuolisille huonoa kuvaa ammattikunnasta eikä vaarannettu junaturvallisuutta, oli suhtautuminen alkoholiin yksityisasiä; tämä käsityskanta oli vallitseva.

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 27.–29.7.1901, SVMLn ark.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 6.–9.7.1902 s. 34.

<sup>3</sup> Ks. esim. vuosikok. pk. 9.–11.7.1903 s. 10; vuosikok. pk. 14.–16.7.1904 s. 23–24.

<sup>4</sup> Tark. ks. Veturimies 8/1931 ”Sedän pakinoita päivystyshuoneelta”.

<sup>5</sup> Rh:n kiertokirjeen 35/2559 1911 mukaan ”virkamies tai palvelija, joka virantoimituksessa esiintyy päihtyneenä, on toimistaan heti eroitettava”. Ks. myös vuosikok. pk. 4.–6.4.1911 s. 10.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 16.–18.7.1908 s. 13–14.



Yhdistyksen valpas huolenpito ammattikunnan ulospäin antamasta vaikutelmasta ilmensi sen koko toimintalinjaa. Kuvaavaa on, että esimerkiksi moraalista käyty keskustelu rajoittui koskemaan pelkästään veturimieskunnan omaa käyttäytymistä ja tapakulttuuria. Toisin kuin työväenliikkeessä ja esimerkiksi Rautatieläisten liitossa ei veturimiesten järjestössä otettu vakavasti pohdittavaksi yhteiskunnan moraalisten normien luonnetta.<sup>1</sup> Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen mielenkiinto ei ulottunut niin kauas veturimieskunnan ammattirajojen ulkopuolelle. Riitti, kunhan veturimiehet ”arvolleen sopivalla tavalla” noudattivat näitä normeja.

## 8. Palkkapoliittinen suhteellisuusperiaate

Veturimiesten yhdistyksen perustamisen aikoihin oli rautateiden palkkaussäännön uudistaminen vireillä. Silloista yhteiskuntaa kuvaa, että rautatieläisten palkkaus oli pysynyt ennallaan vuodesta 1887 saakka. Kun elinkustannukset kuitenkin olivat noususuunnassa, oli varsinkin palveluskunnan keskuudessa laajennut tyytymättömyys ansiokehitykseen. Tämä oli voimistanut järjestäytymistä, mutta samalla uuden palkkajärjestelyn odotus lisäsi eri ryhmien ristiriitoja.

Palkkakysymyksen akuutti vaihe oli ilmeisesti kiirehtänyt Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen syntyä. Palveluskunnan ylintä kerrosta edustanut ammattikunta pystyi ajamaan omia etujaan tehokkaammin muista ryhmistä riippumatta. Tältä taustalta on ymmärrettävää, että veturimiehet toimivat myöhemminkin palkkojensa hyväksi mieluummin yksin. Silloin heidän ei tarvinnut ottaa huomioon muiden palvelusmiesten todennäköisesti erisuuntaisia intressejä. Juuri palkkauksen alueella olivat ainekset pahimpiin hankauksiin veturimiesten yhdistyksen ja muiden rautatieläisjärjestöjen suhteissa.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys ei pitänyt keskeisenä vaatimuksenaan rautateiden palkkahierarkian supistamista. Sen palkkapoliittisena yleislinjana oli ”suhteellisuusperiaate”, joka edellytti palkkojen selvää porrastusta. Palkan tuli määräytyä ammattiin sisältyvän ”edestavuun ja rasituksen” mukaan. Eri ryhmien palkkaussuhteissa pidettiin myös kernaasti esikuvina ”kulttuurimaita” — nimenomaan niitä, joissa veturimiesten palkkataso oli suhteellisesti korkeammalla kuin Suomessa. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys hakeutui kiinteään yhteyteen erityisesti muiden Pohjoismaiden veturimiesliittojen kanssa ja hankki niiltä aineistoa omien anomustensa tueksi.

### 8.1. Linjan vakiintuminen palkkakysymyksessä

Rautateiden ohje- ja palkkaussääntöä valmistelleen komitean mietintö hyväksyttiin senaatissa keväällä 1899 juuri ennen kuin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli ehtinyt varsinaisesti aloittaa toimintaansa.<sup>2</sup> Mahdollisuudet vaikuttaa tulevan palkkausjärjestelyn sisältöön huononivat siten oleellisesti. Kuitenkin säännön vahvistaminen pitkityi, mihin vaikutti osaltaan helmikuun manifestista alkanut poliittinen routakausi.

<sup>1</sup> Vrt. *Riikinen-Hentilä-Roos I* (Riikinen) s. 152—.

<sup>2</sup> Senaatin TOn pk. 12.5.1899.

Veturimiehet jättivät kesäkuussa 1901 senaatille yhdistyksensä historian ensimmäisen palkka-anomuksen, jolla yhdistys yritti vielä parantaa ammattikunnan asemaa odotetussa tarkistuksessa.<sup>1</sup> Laajassa ja paljon työtä vaatineessa anomuksessa korostettiin suorastaan kaunopuheisesti veturinkuljettajan työn vastuullisuutta ja samalla nälväistiin konduktöörejä:

”Oli pyry taikka pakkanen, helteinen kuumuus eli rankkasade, päivä taikka pimeä yö, aina veturinkuljettajan vastuu on yhtäläinen. - - - velvollisuus ja velvollisuudentunto pakottaa kiidättämään junaa eteenpäin silloin kuin matkustavaiset mukavasti loikoilevat hyvin valaistuissa vaunuissa ja konduktöörit muiden junapalvelijain kanssa laskevat leikkiä taikka nukkuvat vaunuissaan vähääkään ajattelematta, että junaa johtaa mies, joka sydän kourassa pitää höyryavainta kädessään ja tirkistää eteensä niin että silmät pullentuvat ja ohimot lyövät niinkuin tahtoisivat ne halaista pään.”

Anomus keskittyi veturinkuljettajien palkkaukseen. Siinä valitettiin palkkaluokan korotusten hitautta, jonka vuoksi harvat kuljettajat ehtivät päästä korkeimpaan, kaikki ”ikälisät” sisältävään luokkaan. Tilanteen korjaamiseksi ehdotettiin korotusta sekä vanhemman että nuoremman kuljettajan alkupalkkoihin. Tätä pidettiin välttämättömänä myös siksi, että veturinkuljettajien ja konduktöörien palkkaussuhde tulisi ”oikeudenmukaiseksi” eli selvemmin veturinkuljettajien hyväksi.

Rautatiehallitus antoi anomuksen oman puoltolausuntonsa, niin vastahakoisesti kuin se olikin alkuaan suhtautunut yhdistykseen. Keskusvirasto myönsi anojien käsitukset pääosin oikeiksi. Se totesi myös, että Ruotsissa veturimiesten palkat olivat suhteessa muihin rautatieläisryhmiin korkeammat kuin Suomessa. Syynä keskusviraston suopeuteen oli ilmeisesti se, että odottava tilanne ja sen nostattama henkilökunnan tyytymättömyys häiritsivät laitosta. Niinpä rautatiehallitus käytti veturimiesten anomuksen yhteydessä tilaisuutta hyväkseen ja anoi lausunnossaan keisarilta rautateiden uuden palkkaussäännön vahvistamista.<sup>2</sup> Senaatti ei kuitenkaan ryhtynyt anomuksen johdosta mihinkään välittömiin toimiin.

Uusi ohje- ja palkkaussääntö vahvistettiin vihdoinkin vuonna 1903. Palvelusmiehet olivat kuitenkin yleisesti tyytymättömiä palkkatarkistukseen, joka suuntautui ennen muuta ylemmän virkamieskunnan eduksi.<sup>3</sup> Veturimiehillekin sen anti oli toivottua pienempi. Nuoremman lämmittäjän pienin kiinteä palkka oli kohonnut 708 markasta 804 markkaan, ja vanhempi lämmittäjä taas sai korkeimmillaan 1 104 markkaa aikaisemman 1 008 markan sijasta. Juuri kuljettajan nimityksen saanut nuorempi veturinkuljettaja ansaitsi kiinteätä palkkaa saman verran kuin enimmillään vanhempi lämmittäjä. Vanhemman kuljettajan korkein palkka taas oli kohonnut 2 004 markasta 2 208 markkaan.<sup>3</sup>

Turun vuosikokouksessa vuonna 1904 esitti Pietarin osasto alustuksen palkkaasiasta. Ajankohdan poliittiset olot huomioon ottaen oli varsin yllättävää, että pietarilaiset halusivat jättää palkka-anomuksen kenraalikuvernöörille eivätkä senaatille. Edelleen osasto esitti, että nimenomaan veturimiesten ja konduktöörien palkkasuhteeseen yritettäisiin vaikuttaa Venäjän rautateiden esimerkin avulla. Vuosikokous päätti,

<sup>1</sup> Senaatin TOn AD 1305/359 1901.

<sup>2</sup> Rautatiehallituksen lausunto liitteenä anomuksessa; senaatin TOn AD 1305/359 1901.

<sup>3</sup> Vrt. Rautatieläisten palkkakysymys. Rautateitten palvelijakunnan asettaman komitean esitys s. 1–7.

<sup>4</sup> As.kok. 34 (86)/1903.

että palkankorotusta oli todella syytä ryhtyä anomaan, joskaan ei kenraalikuvernöörin vaan asianmukaisesti senaatin kautta.<sup>1</sup> Keskustoimikunta, jonka vuosikokous valtuutti ajamaan asiaa, asetti kolmimiehisen komitean laatimaan mahdollisimman hyvin perusteltua palkka-anomusta. Komitean jäsenet olivat yhdistyksen näkyvimpiä johtomiehiä: T. Nikander, J. Ikonen ja O. Rasinen.<sup>2</sup>

Komitea teki perusteellista työtä. Se haali tietoja Venäjän, Ruotsin, Tanskan, Ranskan, Sveitsin, Italian, Itävallan, Baijerin ja Preussin veturimiesten palkoista ja sosiaaliturvasta. Selvitystyön tulokset julkaistiin vuoden 1905 aikana laajana kirjoitussarjana Aikakauslehdessä Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille.<sup>3</sup> Suurlakon jälkeen pidetty ylimääräinen vuosikokous hyväksyi senaatille jätettävän anomuksen, joksi komitean ehdotus pääpiirteissään kelpasi.<sup>4</sup>

Anomuksessa<sup>5</sup> hahmotettiin päätöksentekijäin eteen kuva veturimiehen raskaasta, vastuullisesta ja vaarallisesta työstä, josta ei kuitenkaan saatu riittävää toimeentuloa. Rautateiden alkuaikana tosin veturimiehen ammatti oli ollut ”paras ja edullisin, mitä työväen luokkaan kuuluvat henkilöt voivat saavuttaa”. Tilanne oli kuitenkin yhdistyksen mielestä muuttunut; todisteena esitettiin mm. laaja taulukko elintarpeiden hintojen kohoamisesta. Myös kansainvälisessä vertailussa Suomen veturimiehet näyttivät jäävän jälkeen. Anomukseen sisältyi periaatteellisesti merkittäviä muutosehdotuksia. Ensinnäkin nuoremman ja vanhemman kuljettajan virkanimitysjako esitettiin poistettavaksi. Toiseksi virkaiän perusteella saatavia palkankorotuksia toivottiin nopeutettavan. Siihen asti veturimiehet oli sijoitettu yhteensä yhdeksään palkkaluokkaan ja periaatteessa yhden luokan yleneminen vaati viiden vuoden palvelusaikaa. Käytännössä tosin palkankorotukset saatiin tätä nopeammin<sup>6</sup>, mutta monessa tapauksessa vanhemman kuljettajan korkein palkka oli saavuttamatta, kun eläikeikä tuli eteen. Nyt yhdistys ehdotti sekä lämmittäjien että kuljettajien jakamista neljään palkkaluokkaan sekä yhden luokan ylenemiseen vaadittavan palvelusajan pudottamista kolmeen vuoteen. Kolmantena tärkeänä muutosehdotuksena oli, että myös lämmittäjät saatettaisiin sääntöpalkalle kuljettajien tavoin – vaatimus, joka toteutuessaan olisi merkinnyt nimenomaan eläketurvan paranemista.

Konkreettiset palkkatoivomukset olivat anomuksessa todella suuria. Palkkaus olisi ehdotuksen mukaan kohonnut siten, että lämmittäjän pienin kiinteä palkka olisi nousnut noin 50 prosenttia, lämmittäjän suurin ja kuljettajan pienin noin 60 prosenttia sekä kuljettajan suurin kiinteä palkka noin 25 prosenttia. Ehdotus olisi siten muun ohella kaventanut veturimieskunnan sisäisiä palkkaeroja. Vuokratulojen sekä virantoimitusrahojen edellytettiin pysyvän entisellään.<sup>7</sup>

Suurlakon tienoilla oli koko rautateiden palveluskunnan palkkaliike saanut pontta. Lakon ensimmäisenä päivänä Helsingissä pidetty palveluskunnan kokous valitsi palkkakomitean valmistelemaan ehdotusta uudeksi palkkaussäännöksi ja sen lisäksi laatimaan palveluskunnalle yhtenäistä sosiaalista tavoiteohjelmaa. Palkkakomitean työ oli

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 14–16.7.1904 s. 8–9.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 14–16.7.1904 s. 22–23; ylim. vuosikok. pk. 11–12.12.1905 s. 26.

<sup>3</sup> Ks. AKV 6,7,8/1905 ”Veturimiehistön asema Suomessa verrattuna muiden Euroopan maiden veturimiehistön asemaan”.

<sup>4</sup> Ylim. vuosikok. pk. 11–12.12.1905 s. 25–33.

<sup>5</sup> Senaatin TOn AD 99/297 1906.

<sup>6</sup> Vrt. AKV 7/1905, em. kirjoitussarjan artikkeli.

<sup>7</sup> Senaatin TOn AD 99/297 1906. Alunperin komitea ehdotti vanhemman kuljettajan ylimmäksi palkaksi 3 000 markkaa vuodessa, mutta ylimääräinen vuosikokous alensi tavoitteen 2 700 markkaan. Pk. s. 25–33.

läheisessä yhteydessä Rautatieläisten liiton perustamissuunnitelmaan, mutta sen mietintö sai palveluskunnan keskuudessa laajan kannatuksen. Komitea sai työnsä valmiiksi juuri vähän ennen kuin veturimiehet kokoontuivat Tampereelle ylimääräiseen vuosikokoukseensa.<sup>1</sup> Merkittävää on, että veturimiehet pysyivät syrjässä palveluskunnan komitean työstä. Tampereella käsiteltiin pelkästään yhdistyksen oman palkkakomitean ehdotusta. Senaatille jätettävä anomus laadittiin pohtimatta veturimiesten ja muiden palvelusmiesten palkkatavoitteiden suhdetta. Samassa kokouksessa työväenliikkeelle annettu kannatus ei siis merkinnyt sitä, että veturimiehet olisivat sosiaalista asemaansa koskevilla kysymyksillä lähentyneet muita ammattiryhmiä.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen palkka-anomuksen ja palveluskunnan palkkakomitean mietinnön välillä olikin tuntuva ristiriita. Palveluskunnan komiteassa oli johdavana ajatuksena rautateiden palkkaerojen kaventaminen. Sen mukaisesti komitean huomio ei kiintynyt olennaisesti veturimiesten palkkoihin, vaan alemman palveluskunnan ansiotasoon. Etenkin veturinkuljettajille esitetyt palkankorotukset olivat monin verroin vähäisempiä kuin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen anomuksessa.

Veturimiesten palkkakomitean ja rautateiden palveluskunnan palkkakomitean lisäksi oli vuoden 1905 lopulla saanut työnsä valmiiksi rautatiehallituksen asettama komitea. Sen edellyttämät korotukset olisivat olleet kaikissa ryhmissä varsin varovaisia, veturimiesten osalta melko pitkälti samansuuruisia kuin palveluskunnan komitean esittämät.<sup>2</sup>

Kun palkkaussäännön uudistaminen vuoden 1906 ajan viipyi, kohosi tyytymättömyys entisestään niin veturimiesten kuin muidenkin palvelusmiesten keskuudessa. Rautatieläisten liiton johdolla alempi palveluskunta vaati jyrkästi rautatieläisten palkkakomitean mietinnön mukaista ratkaisua.<sup>3</sup> Veturimiesten mielialaa taas kuvasti se, että kesän 1906 vuosikokouksessa monet puhujat ehdottivat paheksumislausunnon jättämistä senaatille, joka vitkutteli veturimiesten anomuksen käsittelyä.<sup>4</sup>

Uusi palkkaussääntö sai vihdoon huhtikuun 27. päivänä 1907 keisarin vahvistuksen. Muihin rautatieläisryhmiin verrattuna palkkatarkistus oli veturinkuljettajille edullinen; sen sijaan lämmittäjien asema palkkaportaikossa ei kohentunut. Rahallisesti tosin kaikkien veturimiesten uudet palkat jäivät tuntuvasti jälkeen yhdistyksen anomista. Kuljettajan kiinteä palkka vaihteli 1 404–2 604 markan välillä (ennen 1 104–2 208) sekä lämmittäjän 900–1 200 markan välillä (ennen 804–1 104). SKLYn esittämiä palkkaus- ja nimitysrakenteen muutoksia ei toteutettu sen paremmin kuin lämmittäjän saattamista sääntöpalkalle.<sup>5</sup>

Veturimiesten yhdistykselle olivat juuri eri ryhmien palkkaukselliset suhteet tärkeitä, ja siinä kohden uusi sääntö oli kaiken kaikkiaan melko tyydyttävä. Sen sijaan palveluskunnan palkkakomitean periaatteet toteutuivat huonommin: palveluskunnan ylimpien ryhmien, kuten veturinkuljettajien, palkat kyllä vastasivat aika tavalla komitean ehdotusta, mutta alemmissa ryhmissä mietinnön ja vahvistetun säännön välillä oli melkoinen ristiriita.

<sup>1</sup> Komitean asettamisesta ja kokoonpanosta ks. Rautatieläisten palkkakysymys. Rautateitten palvelijakunnan asettaman komitean esitys, s. 1–2. – Todettakoon, että komitean sihteerinä toimi sittemmin tunnettu sosialidemokraatti, tohtori Väinö Wallin (Voionmaa). Ks. myös *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 48–52 sekä *Korpisaari* s. 119–124.

<sup>2</sup> Vrt. *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 230–231.

<sup>3</sup> Ks. esim. Uusi Rautatielehti 29–30/1906.

<sup>4</sup> Vuosikok. pk. 9–12.7.1906 s. 15.

<sup>5</sup> As.kok. 18/1907 § 1, 2.



*Viipurilainen Emil Helle (alk. Hellman) (vas.) toimi pisimmän ajan, vuodet 1907–1912, Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen puheenjohtajana. Kansalaissodan jälkeen hän liittyi kesällä 1918 perustettuun porvarilliseen Veturinkuljettajayhdistykseen ja kuului sen johtoportaaneseen yhdistyksen toiminnan loppuun saakka, vuoteen 1929. – Helsinkiläinen H.J.V. Åhman (oik.) oli SKLYn puheenjohtajana vuosina 1913–1915. Vuonna 1918 hänet erotettiin rautatieltä sillä perusteella, että hän oli kuljettamassa punaisten Siperiaan lähettämää ns. viljajunaa.*

Pariksi vuodeksi vuoden 1907 jälkeen jäi kokonaispalkkauksen tarkistaminen takalalle SKLYn toiminnassa. Yhdistyksen työssä nousi tällöin päällimmäiseksi työaikaongelma. Palkkauskysymykseen kytkeytyneisiin osatekijöihin, kuten vapaalippuoikeuksiin, kiinnitettiin kyllä jatkuvasti huomiota<sup>1</sup>. Aktiivisuus nimitysjärjestelmän korjaamiseksi kosketti myös välillisesti palkkapolitiikkaa<sup>2</sup>. Polttoaineiden säästörahat olivat merkittävä ansiolähde, ja myös niissä esiintyneisiin ongelmiin yhdistys joutui kiinnittämään huomiota; yleensä kysymys oli tällöin miesten välisistä riitaisuuksista.<sup>3</sup> Varsinainen ”palkkakysymys” nousi uudelleen polttopisteeseen vasta vuoden 1910 jälkeen.

<sup>1</sup> Yhdistys mm. pyrki, tosin huonolla menestyksellä, saamaan oman edustajansa rautatiehallituksen vuonna 1906 asettamaan komiteaan, jonka tehtävänä oli laatia uutta vapaalippuohjesääntöä. Keskustoimik. pk. 25–26.3.1907 s. 2–4.

<sup>2</sup> Ks. esim. keskustoimik. pk. 19–21.1.1908.

<sup>3</sup> Vrt. Lehtonen s. 174–180.

### 8.3. Tyytymättömyys kohoaa uudestaan

Vuoden 1907 palkkaussäännön jälkeen vallitsi yleensäkin rautatieläisten palkkaliikelihoodinnässä lyhyt hiljaiselon kausi. Se ei kuitenkaan kestänyt varsinkaan alemmissa palvelusmiesryhmissä pitkään. Kentältä kohonnut paine johti siihen, että rautatiehallituksen esityksestä senaatti asetti vuoden 1911 alussa komitean valmistelemaan ehdotusta uudeksi palkkaussäännöksi.<sup>1</sup>

Veturimiesten keskuudessa oli vuoden 1907 palkkaussäännössä herättänyt eniten tyytymättömyyttä lämmittäjien kovanpuoleinen kohtelu. Varsinaisen herätyksen uuteen toimeliaisuuteen antoi kuitenkin se, että oli ryhdyttävä valvomaan etuja valmis-teille pannussa palkkatarkistuksessa. Vähän sen jälkeen kun rautatiehallitus oli muodostanut komiteansa, kokoontui Riihimäellä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen vuosikokous. Sen asialistalla olivat myös palkat.

Alustaja Teppo Hallamäki kiinnitti huomiota erityisesti lämmittäjien palkkatasoon, ja kokous oli hänen kanssaan yksimielinen korjauksen tarpeesta. Jotta veturimiesten näkökannat tulisivat perustellusti esiin, kokous päätti valita viisimiehisen komitean laatimaan yhdistyksen tavoiteohjelmaa. Komitean tehtävnmäärittelyssä tähdennettiin, että oli saatava tarkat tiedot eri paikkakuntien vuokratasosta ja elinkustannuksista. Tarvittavassa määrin tiedot oli saatettava myös rautatiehallituksen komitean ynnä konetirehtöörin tiettäviksi. Veturimiesten komitean jäseniksi valittiin äänestyksessä kuljettajat K. Kylälä, A. Valtasaari ja O. Varjoranta sekä lämmittäjät A. Väre ja K. Vasenius<sup>2</sup>.

Komitea sai saman vuoden elokuussa valmiiksi laajan ehdotuksen, jossa se esitti lämmittäjien vuotuisen palkan suuruudeksi 1 200–2 100 markkaa ja kuljettajien 2 100–3 000 markkaa. Toivomuksia oli siis selvästi korotettu vuoden 1906 alussa senaatille jätetystä anomuksesta. Muuten ehdotus sisälsi samantapaiset virkanimitysjärjestelmän sekä palkankorotusportaiden muutokset kuin mainittu anomus. Esityksensä tueksi komitealla oli esitettävänäan tietoja peräti 11 Euroopan maasta. Niiden avulla se pyrki ennen kaikkea osoittamaan, että veturimiesten palkkaus oli Suomessa muihin rautatieläisryhmiin nähden alhaisempi kuin ”kulttuurimaissa”. Erityisesti komitean mieltä kaiveli veturimiesten ja junahenkilökunnan palkkojen suhde. Tavanomaisin, veturimiesten tehtävän vastuullisuutta ja rasittavuutta korostanein perustein se tahtoi tarkistusta veturimiesten eduksi.<sup>3</sup> Komitean ehdotus toimitettiin rautatiehallituksen komitealle sekä konetirehtöörille.<sup>4</sup>

Veturimiehet olivat saaneet määriteltyä palkkatavoitteensa ennen kuin marraskuussa 1911 kokoontui ”erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleinen kokous”. Tähän tilaisuuteen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen osallistui, vaikka se yleensä suhtautui senkaltaiseen yhteistyöhön vieroksuen. Yhdistyksen itsenäinen palkkapolitiikka tuli selvästi esiin, kun kokous ryhtyi pohtimaan yhteisen palkka-anomuksen mahdollisuutta. Hallamäki ilmoitti, etteivät veturimiehet osallistuisi anomukseen, ja viittasi yhdistyk-

<sup>1</sup> Holopainen s. 594.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 4–6.4.1911 s. 11.

<sup>3</sup> Komitean ehdotus on liitteenä Veturimiehessä 9/1911.

<sup>4</sup> SKLYn toim.kert. 1911, vuosikok.pk. 1912 s. 5.

sen omiin palkkatavoitteisiin.<sup>1</sup> Kun näiden keskeisenä sisältönä oli veturimiesten palkkojen tarkistaminen nimenomaan muihin rautatieläisiin nähden, yhteistoiminnalle olivat kehnot edellytykset. — Yhteistä anomusta ei vuoden 1911 yleinen kokous sitten pystynytkään saamaan aikaan.<sup>2</sup>

Jotain yhteistyötä sentään rautatieläisjärjestöt saivat aikaan palkka-asiassakin. Myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys valitsi edustajansa Konduktööriyhdistyksen aloitteesta perustettuun ”palkkaasian kulkua valvovaan toimikuntaan”. Kun kuitenkin tuli käytännön toiminnan aika rautatiehallituksen komitean saatua mietintönsä valmiiksi joulukuussa 1912, SKLY ilmoitti toimikunnalle, että yhdistys ajaisi omia palkkatavoitteitaan eikä antaisi muiden järjestöjen vaikuttaa niihin. Mitään tuloksia toimikunta ei saavuttanut, vaan hajaantui jo vuoden 1913 alussa.<sup>3</sup>

Rautatiehallituksen komitean mietintö ei ollut veturimiesten kannalta kovinkaan huono. Vuoden 1907 palkkaussäännöstä heidän palkkansa olisivat sen mukaan kohonneet selvästi, jopa niin, että rautatiehallituksen komitean ehdottamat lämmittäjän alin ja kuljettajan korkein palkka olivat suunnilleen samat kuin veturimiesten anomat. Vanhemman lämmittäjän ja nuoremman kuljettajan kohdalla sen sijaan rautatiehallituksen ehdotus oli selvästi huonompi kuin SKLYn komitean esitys.<sup>4</sup> Helmikuussa 1913 keskustuimikunta toimitti senaatille anomuksen, jossa se toivoi, että veturimiesten palkkakomitean ehdotukset otettaisiin huomioon lopullisessa palkkaussäännössä.<sup>5</sup>

Keskustuimikunnan toimet joutuivat kuitenkin arvosteltaviksi yhdistyksen vuosikokouksessa, joka kokoontui Lahteen toukokuussa 1913. Monet olivat sitä mieltä, että veturimiesten palkkakomitean ehdotus oli jo vanhentunut eikä keskustuimikunnan olisi pitänyt enää toimia sen pohjalta. Arvostelijat totesivat elinkustannusten nousseen sekä palkkaasian tulleen uuteen vaiheeseen. Todennäköisesti arvostelun kannustimena oli juuri se, että rautatiehallituksen esitys oli kenties yllättävän lähellä veturimiesten ehdotusta: viimeksi mainitussa olisi siis ollut korottamisen varaa. Kokous ei kuitenkaan päättänyt uuden anomuksen jättämisestä, vaan keskustelu jätettiin vastaukseksi kysymykseen — kuten vaikeissa asioissa oli tapana menetellä.<sup>6</sup>

Rautatiehallituksen esitys viipyi kuitenkin senaatissa pitkään. Rautatieläiskentällä paine lisääntyi; Rautatieläisten liitto oli tuominnut jyrkästi jo rautatiehallituksen ehdotuksenkin.<sup>7</sup> Eduskunta ehti jo osittain käsitellä palkkatarkistusta tämän ehdotuksen pohjalta, mutta senaatista ei palkkaussääntöesitystä kuulunut. Palkkaussääntö oli yhä juuttuneena senaattiin, kun maailmansota puhkesi heinäkuussa 1914 ja kun pian sen jälkeen hinnat kääntyivät jyrkkään nousuun.<sup>8</sup> Palkkatyytymättömyydellä oli siten jo vanhaa pohjaa, ennen kuin suursodan taloudelliset seuraukset romahdusmaisesti huononsivat myös veturimiesten asemaa.

Myös veturimiesten palkkauksen tärkeä osatekijä, virantekorahat, oli noussut ajankohtaiseksi kysymykseksi maailmansodan edellä. Virantekorahat muodostivat merkittävän osan veturimiesten kokonaisansioista: vuonna 1905 toiminut veturimiesten

<sup>1</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911 s. 75.

<sup>2</sup> Sama s. 76.

<sup>3</sup> SKLYn vuosikert. 1912, vuosikok.pk. 1913 s. 8–9.

<sup>4</sup> Rh:n ehdotuksesta ks. *Holopainen* s. 594–595.

<sup>5</sup> Senaatin TOn AD 454/62 1913.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 27–29.5.1913 s. 13–14.

<sup>7</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 234.

<sup>8</sup> *Holopainen* s. 596–597.

palkkakomitea arvioi kuljettajien saavan virantekorahoja vuodessa keskimäärin 600 markkaa ja lämmittäjien 300 markkaa.<sup>1</sup> Arvio tuskin oli ainakaan liian korkea. Rautatiehallitus asetti vuonna 1912 komitean uudistamaan virantekoraohjesääntöjä, joissa niin veturimiesten kuin junahenkilökunnankin mielestä oli korjattavaa. Oli kuitenkin pelättävissä, että rautatiehallitus pyrki eräin osin jopa huonontamaan siihenastista järjestelmää. Erityisesti veturimiehet pelkäsivät sitä, että rautatiehallitus yhtäläistäisi junahenkilökunnan ja veturimiesten virantekorahoja ja siten asettaisi ”samanarvoisiksi juna- ja veturimiesten työn tärkeyden”<sup>2</sup>.

Keskustoimikunta nimesi elokuussa 1912 veturimiesten oman komitean tekemään ehdotusta ohjesäännön muuttamiseksi.<sup>3</sup> Työ valmistui lokakuussa. Komitea ehdotti mm. miehistölle maksettavan kilometrirahan korottamista matkustaja-, paikallis-, sotilas- ja sekajunissa silloisesta 3 pennistä 3,3 penniin kilometriltä. Lisäys piti liittää lämmittäjälle tulevaan osuuteen, joka siten olisi kohonnut 1 pennistä 1,3 penniin; perusteluna oli lämmittäjän ”tavattomasti lisääntynyt” työ määrä. Tavarajunissa olisi ollut paras säilyttää akselikilometreihin perustuvat virantekorahat. Työjunissa sekä päivystys- ja varallaolopalveluksesta saadut rahat olivat komitean mielestä kohtuuttoman pieniä. Pahana epäkohtana pidettiin myös sitä, ettei veturin valmistus- ja jättötyöstä saatu yöaikaan korotusta. Komitea vertaili jälleen laajasti Suomen ja muiden Euroopan maiden oloja. Ehdotelma jätettiin rautatiehallitukselle.<sup>4</sup>

Anomus ei kuitenkaan johtanut tuloksiin. Virantekorahakysymys oli jatkuvasti keskeneräisenä rautatiehallituksessa, ja kun maailmansota puhkesi, entiset ohjesäännöt olivat yhä voimassa. Sodan ensimmäisten kuukausien jälkeen alkoi kuljetusten valtava kasvu. Se sai rautatiehallituksen päättämään, ettei mutkistunutta ongelmaa ratkaisaisikaan ennen sodan päättymistä.<sup>5</sup> Siten virantekorahat olivat osaltaan lisäämässä palkkakysymyksessä kohonnutta painetta.

## 9. Sosiaali- ja oikeusturvan parantaminen

### 9.1. Eläkkeet

Suhteellisen hyvä eläketurva erotti veturimiehiä selvästi sekä varsinaisesta työväestöstä että rautateiden palvelusmiesten enemmistöstä. Eläkekysymyksessä oli kuitenkin lähinnä kolme sellaista ongelma-aluetta, joille myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminta luonnollisesti suuntautui. Ensinnäkin VRn eläkelaitoksen maksamat eläkkeet muodostivat veturimiesten eläketurvassa merkittävän osan huolimatta siitä, että veturinkuljettajat olivat valtion eläkeoikeuden piirissä. Siksi eläkelaitoksen säännöt kiinnostivat myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistystä. Toiseksi lämmittäjien palkkio-

<sup>1</sup> AKV 7/1905 ”Veturimiehistön asema Suomessa verrattuna muutamiin muiden Euroopan maiden veturimiehistön asemaan”.

<sup>2</sup> Sitaatti vuosikok. pk. 28–30.5.1912 s. 27.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 26–27.8.1912. Komitean jäseniksi valittiin T. Hallamäki, J. Soinlahti ja A. Olin.

<sup>4</sup> Komitean ehdotus julkaistu keskustoimik. pk. 11–12.10.1912.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 21.–22.2.1916 s. 1–2.



palkkaisuus oli joka tapauksessa epäkohta; työkyvyttömyys saattoi kohdata veturimiestä jo ennen kuin hän ehti saada kuljettajan nimitystä. Kolmanneksi eläkkeen suuruus riippui sääntöpalkkaisilla viranhaltijoilla siitä, miten suuri osa heidän kiinteästä palkastaan luettiin ”palkaksi” ja miten suuri ”palkkioksi”. ”Palkan” osuuden suurentaminen oli sen vuoksi luonnollinen tavoite.

Kuopion vuosikokous vuonna 1900 keskusteli pitkään eläkelaitoksen tilasta. Kysymyksen herättäjä, viipurilainen D. Damstén valittiin johtamaan viisimiehistä valiokuntaa, jonka tehtävänä oli laatia laitoksen sääntöjen uudistusehdotus.<sup>1</sup> Seuraavaksi vuodeksi Vaasaan valiokunta oli kirjoittanut selonteon, jossa esitettiin lukuisia muutoksia eläkelaitoksen sääntöihin. Ehdotus rakentui neljän perusajatuksen varaan. Ensinnä toivottiin, että ”kassa, vaikka onkin S.V.R. eläkekassa, tulisi pykäliensä puolesta näyttymään myöskin niin kuin osakkaiden omaisuudeksi”. Toisin sanoen rautatieläisten itsensä oli enemmän kuin ennen voitava vaikuttaa laitoksen ratkaisuihin. Toisena lähtökohtana oli, että palvelusaikana maksettujen osakasmaksujen olisi pitänyt riittää, jottei enää eläkevuosina olisi tarvinnut samalla maksaa eläkkeistä. Kolmanneksi valiokunta esitti, että ”suurempi tasaisuus löytyisi eläkkeen suuruuden ja sisään maksetun summan välillä”. Tämä oli palveluskunnan yleisesti omaksuma muutosvaatimus. Neljäs periaate oli, ettei eläkelaitoksen pitänyt olla mikään ”avunantolaitos” muille kuin leskille ja orvoille.

Valiokunta sai vuosikokoukselta valtuudet hoitaa asiaa edelleen. Sille annettiin lupa hankkiutua yhteistyöhön muiden rautatieläisyhdistysten kanssa ja laatia niiden kanssa yhteinen anomus eläkelaitoksen sääntöjen muuttamiseksi.<sup>2</sup> — Tässä asiassa palveluskunnan edut kävivät yhteen suuntaan.

Rautatieläisyhdistyksen, Konduktööriyhdistyksen sekä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen edustajat kokoontuivat vuonna 1902 Tampereelle pohtimaan eläkelaitoksen tilaa. Ainoastaan Rautatievirkamiesyhdistys kieltäytyi osallistumasta kokoukseen. Tämän keskeiset päätökset rakentuivat Damsténin valiokunnan ehdotukselle. Valiokunnan neljä perusajatusta tulivat myös kokouksen mielipiteeksi.<sup>3</sup> Veturimiesten perustama valiokunta laajeni nyt koko palveluskunnan yhteiseksi komiteaksi, joka otti tehtäväkseen laatia eläkelaitoksen sääntöjen muutosehdotuksen.<sup>4</sup>

Komitea ei kuitenkaan tämän jälkeen kiirehtinyt ehdotuksensa laatimisessa, kunnes suurlakon aika antoi työlle uuden sysäyksen. Vuoden 1906 lopussa ehdotus saatiin jätettyä eläkelaitoksen valtuusmiehille, jotka puolestaan luovuttivat sen melkein sellaisenaan anomuksenluonteisena senaatin vahvistettavaksi. Senaatissa ehdotus kuitenkin juuttui pitkäksi aikaa paikalleen. Päätöksen tekeminen viivästy vielä sen jälkeen, kun senaatin pyytämät asiantuntijalausunnnot olivat valmistuneet ja osoittautuneet kielteisiksi anomuksen muutosehdotuksille.<sup>5</sup>

Rautatieläisjärjestöt yrittivät eri tavoin kiirehtiä asian käsittelyä. Vuoden 1908 ”erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleinen kokous” anoi senaatilta valtion komitean aset-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 27–29.6.1900, SVMLn ark. Valiokunnan muut jäsenet olivat O. Rasinen, K. Solin, D. Salmi ja T. Nikander (Hallamäki).

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 27–29.6.1901, SVMLn ark.

<sup>3</sup> Rautatie 6/1902; *Majanpää* s. 14; vrt. *Korpisaari* s. 79.

<sup>4</sup> SKLYn keskustoimik. pk. 30.4.–1.5.1909 s. 5–6.

<sup>5</sup> *Majanpää* s. 18–19.



*Daniel Damstén Viipurista kuului Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen perustajiin. Hän tuli tunnetuksi nimenomaan rautatieläisten eläkekysymyksen ajajana.*

tamista tekemään laitoksen uusia sääntöjä.<sup>1</sup> Vuonna 1902 perustetun rautatieläiskomitean aloitteesta rautatieläisjärjestöt muodostivat vuonna 1909 uuden yhteiskomitean väsäämään uutta muutosanomusta. Se valmistui saman vuoden lopulla, ja eläkelaitoksen valtuusmiehet jättivät sen senaatille vuoden 1910 alussa.<sup>2</sup>

Vuonna 1911 senaatti vihdoon nimitti komitean, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus uudeksi ohjesäännöksi. Komitean mietintö valmistui seuraavana vuonna, ja siinä oli hyväksytty varsin suuri osa rautatieläisten esittämistä vaatimuksista.<sup>3</sup> Kuitenkin asia takertui jälleen virkakoneistoon. Kun maailmansota syttyi, VRn eläkelaitoksen ohjesääntö oli yhä uudistamatta. Asia hautautui odottamaan vakiintuneempia yhteiskunnallisia oloja.<sup>4</sup>

Samaan aikaan kun eläkelaitoksen sääntöjen uudistaminen oli vireillä, keskittivät rautatieläisjärjestöt toimintaansa periaatteellisesti vielä tärkeämpään eläkeuudistukseen, palkkiopalkkaisten saattamiseen valtion eläkeoikeuden piiriin. Ne saivat aikaan myös yhteistoimintaa. Rautatieläisten liitto, Rautatieläisyhdistys, Svenska Kamratförbundet, Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys, Konduktööriyhdistys, Rataosastolaisten yhdistys sekä Rautatievirkamiesyhdistys asettivat yhteisen komitean, joka jätti joulukuussa 1909 senaatille anomuksen. Siinä esitettiin laajasti perusteltu ehdotus palkkiopalkkaisten eläkeoikeuden järjestämisestä.<sup>5</sup>

Rautatieläisten vuosikausien työ alkoi vihdoin tuottaa tulosta. Senaatti jätti edus-

<sup>1</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1908.

<sup>2</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 252–253.

<sup>3</sup> Sama s. 253.

<sup>4</sup> *Majanpää* s. 21–23.

<sup>5</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 248–249.

kunnalle esityksen, joka perustui rautatiehallituksen laatimaan ehdotukseen ja jossa rautatieläisten anomus oli varsin pitkälti otettu huomioon. Täysi eläke oli esityksen mukaan annettava kaikille virka- ja palvelusmiehille näiden palveltua 30 virkavuotta ja täytettyä 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 palvelusmies oli oikeutettu ikä- ja palvelusvuosien mukaan porrasteisesti määräytyvään eläkkeeseen. Sääntöpalkkaisilla täysi eläke oli edelleen koko sääntöpalkan suuruinen, kun taas palkkiopalkkaiset saivat täytenä eläkkeenä puolet kiinteästä palkkiostaan.<sup>1</sup>

Eduskunta hyväksyi eläkeuudistuksen toukokuussa 1911. Samalla myönnettiin vielä määräraha konepajalaisten eläkeoikeuden järjestämistä varten. Keisari vahvisti asetuksen heinäkuussa 1912.<sup>2</sup>

Uudistus merkitsi rautatieläisten suuren enemmistön sosiaaliturvan olennaista parantumista. Myös veturimiesten sosiaaliturvasta poistui se aukko, jonka oli muodostanut lämmittäjien eläkeoikeuksien puute. Veturimiehet säilyttivät kaiken lisäksi työssä laatua vastanneen erityisasemansa.

Veturimiehille, joiden eläketurva kuitenkin oli ollut periaatteessa verraten hyvä, oli läheisin kysymys lopultakin ollut eläkkeen suuruus, ei niinkään itse eläkejärjestelmän uudistaminen. Eläkekysymys kytkeytyi palkka-asian ajamiseen. Vuonna 1907 vahvistetussa palkkaussäännössä oli veturimiesten arvostelun aiheena se, että veturinkuljettajille saatu palkankorotus liitettiin pääasiassa ”palkkioon” eikä sääntöpalkkaan. Siten palkankorotus ei tuottanut toivottua eläkkeen kohoamista. Siinä veturimiesten palkkakomitean anomuksessa, joka valmistui syksyllä 1911, olikin yhtenä toivomuksena, että tulevassa palkkaussäännössä nousisi nimenomaan sääntöpalkka.<sup>3</sup> Kun palkkaussääntö kuitenkin oli vahvistamatta suursodan syttyessä, ei myöskään veturinkuljettajien eläke ollut kohonnut.

Eläkkeiden alueella esiintyi tavallista enemmän eri rautatieläisjärjestöjen yhteistyötä. Varsinkin VRn eläkelaitoksen asioissa rautatieläisjärjestöjen oli varsin helppo välttää ne karikat, joihin yhteistyöhankkeet monissa muissa kysymyksissä törmäsivät. Eri ammattiryhmien edut eivät menneet tällä alalla ristiin samalla tavoin kuin esimerkiksi palkkauskysymyksessä. Tämä koski nimenomaan palveluskunnan järjestöjä, koska niiden edustamille ryhmille eläkelaitoksen eläkkeet olivat tärkeä sosiaaliturvan osa. Sen sijaan varsinaista virkamieskuntaa laitoksen asiat eivät samalla tavoin kiinnostaneet; tosin palkkiovirkamiesten määrän kasvu oli osittain muuttanut tilannetta 1900-luvun alkuvuosina. Palveluskunnan järjestöjen yhteistyö, johon myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys osallistui, ilmeni yhteisten anomusten lisäksi mm. eläkelaitoksen valtuuskunnassa.

Rautatieläisjärjestöjen yhteinen työskentely VRn eläkelaitoksen sääntöjen muuttamiseksi oli päässyt vauhtiin juuri Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen aloitteesta vuosina 1901–1902. Kuitenkaan eläkekysymys ei ollut ensimmäisenä veturimiesten järjestön toimintakohteiden kiireysjärjestyksessä. Se ei ollut veturimiesten keskeisin sosi-

<sup>1</sup> *Munck* s. 297–298.

<sup>2</sup> *Sama* s. 298.

<sup>3</sup> Komitean ehdotus, *Veturimies* 9/1911.

aalinen ongelma. He olivat jo 1800-luvun lopulla saavuttaneet saman turvallisuuden tason, jolle palveluskunnan useimmat ryhmät 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana vasta pyrkivät.

## 9.2. Työolosuhteet ja terveys

Veturimiesten työn laadusta johtui, että ”työsuojelu” oli heidän yhdistyksensä toiminnassa etualalla alusta pitäen – käsite tosin ei ollut käytössä vielä vuosisadan alussa. Yhdistyksen ja sen osastojen kokouksissa keskusteltiin usein seikkaperäisesti työoloista ilmenneistä terveys- ja turvallisuusriskeistä sekä laadittiin korjausanomuksia. Toisaalta kiinnitettiin huomiota niihin puutteisiin, joita esiintyi veturimiesten sosiaalisessa turvassa terveyden pettäessä tai onnettomuuden kohdatessa. Työolosuhteisiin kohdistettua aktiivisuutta tehosti vielä se, että onnettomuuteen jouduttaessa veturimiehillä oli raskas vastuu: vahingonkorvausvelvollisuus tuotti usein taloudellista ahdingkoa, ja viranteossa saadut rangaistukset tuntuivat uralla ylenemisessä loppuiän.

Työturvallisuuden ongelmat olivat osittain aivan paikallisia, mutta yleensä kuitenkin kaikki veturimiehet joutuivat tekemisiin samantapaisten vaikeuksien kanssa. Veturien tekniset riskitekijät olivat yhteisiä, esimerkiksi veturihyttien vetoisuus sekä veturien huono näkyväisyys. Samoin ohjesääntöjen, muiden muassa signaali-ohjesäännön, epäselvyydet vaaransivat kaikkien työturvallisuutta ja usein johtivat suoranaiseen hengenvaaraan. Edelleen jokaista veturimiestä kosketti se, että lepohuoneet olivat useimmiten siivottomia taudinpesiä syöpäläisineen, harvoin vaihdettuine vuodevaatteineen, hatarine seinineen. Yhdistyksen toiminta suuntautui luonnostaan kuvatuunlaisien epäkohtien poistamiseen.

Erityisesti osastojen toiminta kohdistui korostuneesti työolosuhteiden parantamiseen. Ne esimerkiksi kokosivat tietoja huonokuntoisista semaforeista ja toimittivat korjausesityksensä ratainsinööreille<sup>1</sup>. Keskustoimikunta puolestaan keräsi osastoilta useista kysymyksistä tilastoa ja rakensi sen perusteella anomuksia viranomaisille. Vuoden 1903 vuosikokous esimerkiksi päätti, että osastojen oli ryhdyttävä kirjaamaan muistiin tapaturmia koskevia tietoja ja toimitettava niitä julkaistaviksi ammattilehdessä. Tietojen toivottiin, paitsi antavan perustelua muutosvaatimuksille, myös lisäävän veturimiesten neuvokkuutta vaaratilanteissa. Päätöksen mukaan ”jokaisen veturimiehen olisi kehityttävä niin kylmäveriseksi kuin se suinkin voisi ihmisluonteelle olla mahdollista”.<sup>2</sup>

Kuvaava työolosuhteisiin liittynyt erityisongelma oli vanhojen ratapölkkyjen käyttö veturien polttoaineena; tässä kysymyksessä rautatiehallituksen säästäväisyyspyrkimykset ja veturimiesten työolosuhteiden parantaminen olivat kourautuntuvasti ristiriidassa. Rautateillä käytettiin varsin laajasti polttoaineena huonosti palavia ja tavattomasti pölyäviä ”mätäpölkkyjä”, jotka teki vielä erityisen vastenmielisiksi junien käymälöistä radalle vuosien mittaan putoillut saasta. Mätäpölkkyjen poistamista yhdistys pyysi päälliköiltä moneen otteeseen, mutta turhaan; pölkkyt olivat halpaa polttoainetta,

<sup>1</sup> Ks. Riihimäen os. pk. 27.1.1906 § 1. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 9.–11.7.1903 s. 11.



*Inkeröisissä vuonna 1905 sattuneen junien yhteentörmäyksen jälkiä. Onnettomuudessa sai surmansa kuljettaja A. Koponen, joka todennäköisesti olisi voinut pelastautua hyppäämällä veturista ennen törmäystä, mutta yritti sen sijaan loppuun asti lieventää yhteenajon voimaa. Onnettomuuden jälkeen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä pohdittiin vakavasti kysymystä siitä, mitkä olivat veturimiehen velvollisuudet tällaisessa tilanteessa. Rautatiemuseo.*

vaikka SKLY arvelikin niiden tuottavan veturimiehille ”keuhko y.m. taudin pasillin, puhumattakaan siitä mitä tällainen pöly ja loka vaikuttaa miltei jokaisessa meissä löytyvän vatsakatarrin kehittymisessä”.<sup>1</sup>

Pelätymisiä työolojen vaaroja olivat itsestään selvästi junien yhteentörmäykset. Vuoden 1910 tienoilla sattui useampia tuhoisia onnettomuuksia, mm. Pitäjänmäen yhteenajo vuonna 1910.<sup>2</sup> Veturimiehille kysymys oli sekä omasta hengestä että raskaasta taloudellisesta ja juridisesta vastuusta. Siksi esimerkiksi Veturimieheissä kirjoitettiin tähän aikaan paljon yhteentörmäyksien välttämisen keinoista sekä veturimiesten oikeusturvan puutteista.<sup>3</sup>

Rautateiden sairaanhoito oli järjestetty paperilla erittäin hyvin. Käytännössä kuitenkin vallinnut tilanne antoi palvelusmiehille monenlaista aihetta katkeruuteen. Kuopion vuosikokouksessa 1900 veturimiehet epäilivät, ”onko rautatien palvelijoilla todel-

<sup>1</sup> Ks. vuosikok. pk. 28.—30.5.1912 s. 15—18 (K. Lindqvistin alustus)

<sup>2</sup> Ks. Veturimies 1/1931.

<sup>3</sup> Esim. sama 12/1910 T(eppo). H(alamäki): ”Oikeudellinen asema” ja sama ’L’: ”Törmäyksiä vastaan”

lisesti sitä etua, jota hallitus luvattulla vapaalla lääkärin hoidolla on tarkoittanut”. Varsinaisia toimia jäätin kuitenkin yhä harkitsemaan. Päätettiin myös tiedustella muilta rautatieläisiltä, ”josko tämä asia on muille yhtä kipeä”.<sup>1</sup>

Epäilemättä kysymys oli kipeä myös muille: esimerkiksi palveluskunnan palkkauskomitea vuodelta 1905 kiinnitti huomiota kehnoon sairaanhoitoon.<sup>2</sup> Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä sairaanhoito tuli pohdittavaksi heinäkuun 1905 vuosikokouksessa.

Keskustoimikunta oli sitä ennen lähettänyt osastoille alustuksen kysymyksestä. Sen mielestä vapaa sairaanhoito oli ensiarvoinen oikeus etenkin palvelusmiehille, ”joista monikin, suurilla perheillä siunattuina, löydetään lähes auttamattomassa tilassa”. Kuitenkin tämä oikeus oli suurelta osin murentunut, koska pätevän hoidon saamiseksi oli käytettävä kalliita yksityislääkäreitä. Jotain olisi keskustoimikunnan mielestä pitänyt tehdä.<sup>3</sup>

Asian osastokäsittelyssä nousi epäkohdan korjaamiseksi etusijalle keino, joka kuvasti yhdistyksen sisäänpäin kääntynyttä toimintalinjaa: veturimiesten tai koneosastolaisten sairaskassan perustaminen. Tämä oli sitten vuoden 1905 varsinaisen vuosikokouksen asialistalla.

Kokouksessa virisi periaatteellisesti tärkeä keskustelu siitä, mihin oli asetettava oma-aputoiminnan ja lakisääteisen sosiaaliturvan raja. Keskustelun alussa monet puhujat olivat sairaskassan perustamisen kannalla. Laajaa arvovaltaa nauttinut G. Byström (Kylälä) oli kuitenkin toista mieltä. Hän ihmetteli, ”miksi me perustaisimme itsellemme rasituskassoja, koska juuri ammattimme tekee meidän kivulloisiksi”. Siksi valtio oli velvoitettava ”pitämään parempaa huolta ainakin tämän ammatin harjoittajista”. Purevasti Byström arvosteli ylipäättään liiallista luottamista oma-aputoimintaan: ” - - - työnantaja olisi tietystikin mielissään, vaikka perustaisimme kassan, josta palkkakin maksettaisiin.” Hän ehdotti, että paraikaa laaditun palkka-anomuksen yhteydessä jätettäisiin senaatille anomus myös sairaudenajan turvan kohentamisesta. Kokous, joka tuntui saaneen ajattelemisen aihetta, hyväksyi Byströmin ehdotuksen.<sup>4</sup> – Tosin anomus jäi sittemmin tekemättä, koska arveltiin, että palkka-anomuksella oli parhaat menestyksen mahdollisuudet, ellei siihen kytkettäisi muita asioita.<sup>5</sup>

Veturimiesten työkyvyttömyyskassan perustaminen oli parissa myöhemmässäkkin vuosikokouksessa esillä, mutta vuonna 1908 hanke lopulta hylättiin. Ne veturimiehet, joiden mielestä ”valtion ja yhteiskunnan velvollisuus tässäkin suhteessa on huolehtia työntekijöistään”, voittivat siten sairaudenajan turvan kohdalla oma-aputoiminnan puolestapuhujat.<sup>6</sup> Myöhemmin tehtiin tosin mahdolliseksi avustuksen saaminen sairauden aiheuttamiin kuluihin yhdistyksen ns. Engströmin rahastosta.<sup>7</sup>

Muiden rautatieläisjärjestöjen kanssa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli vuoden 1911 yleisessä rautatieläiskokouksessa laatimassa myös sairaanhoitoa koskenutta anomusta. Ehdotuksen mukaan rautatienlääkäreiden palkkaa olisi pitänyt pienentää

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 27.–29.6.1900. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Rautatieläisten palkkakysymys. Rautatieläisten palkkauskomitean mietintö vuodelta 1905, s. 25–26.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 25.4.1905 s. 4–7.

<sup>4</sup> Vuosikok. pk. 13.–15.7.1905 s. 27–30

<sup>5</sup> Ylim. vuosikok. pk. 11.–12.12.1905 s. 26.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 6.–8.6.1907 s. 5–6 (sitaatti s. 5); vuosikok. pk. 16.–18.7.1908 s. 9–10.

<sup>7</sup> Ks. s. 106 jäljempänä.

ja maksaa heille sen sijaan kustakin tapauksesta hoitopalkkiota; näin arveltiin voitavan vähentää lääkärien leväperäisyyttä. Erikoislääkärin antaman todistuksen olisi pitänyt kelvata virkavapauden perusteeksi siinä missä rautatienlääkärinkin antaman. Edelleen kokous piti tarpeellisena, että sairaan rautatieläisen oli voitava saada myös parasta mahdollista parantolahoitoa.<sup>1</sup>

Toivottuja parannuksia tuli kuitenkin niukalti. Ohjesääntöjen kirjaimen ja todellisten olojen välinen ristiriita piti jatkuvasti yllä tyytymättömyyttä myös veturimiesten keskuudessa.<sup>2</sup> Oli vaikeata saada korjauksia, sillä ohjesäännöissä itsessään oli melko vähän parannettavaa; kysymys oli niiden toteutumisesta käytännössä.

Vuoden 1911 yleinen kokous käsitteli myös työtaturmien aiheuttamia taloudellisia vaikeuksia; tapaturmavakuutuslaki ei riittänyt turvaamaan varsinkaan vaikeasti loukkaantuneen työntekijän toimeentuloa tai pahimmassa tapauksessa hänen jälkeensä jääneidensä elantoa. Kokous asetti komitean laatimaan suunnitelmaa rautatieläisten yhteisen tapaturmavakuutuslaitoksen perustamiseksi.<sup>3</sup> Komitea, jossa myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksellä oli edustajansa, ei kuitenkaan saanut aikaan toteuttamiskelpoista ehdotusta, ja vakuutuslaitoksen kaavailut juutuivat paikalleen.<sup>4</sup> Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys ryhtyi tosin omasta puolestaan myös käytännön toimiin järjestämällä jäsenilleen ryhmävakuutuksia työtaturman varalta.<sup>5</sup>

### 9.3. Oma-aputoiminta

”Oma-apuyhdistykset” olivat työväestön varhaisimpia yhteistoimintamuotoja. Suomessa niitä alettiin perustaa 1860-luvulla. Yhdistysten tarkoituksena oli parantaa työväestön aineellista asemaa osuustoimintaa muistuttaneen yhteenliittymisen avulla. Työväestön kurjasta tilasta huolestuneilla säätyläisillä oli keskeinen osa yhdistysten perustamisessa; yhdistysten ”suojelijoina” toimivat monessa tapauksessa tehtaanpatruunat. Oma-apuyhdistysten perustamiin kassoihin kerättiin varoja sairauden, vanhuuden, työkyvyttömyyden ja muun ahdingon varalle. Tavallisimpia toiminta-alueita oli hautausavustuksen järjestäminen omaisille perheenhuoltajan kuoltua.<sup>6</sup> 1880-luku oli apukassojen kulta-aikaa; on laskettu, että vuonna 1889 kuului teollisuustyöväestöstä johonkin apukassaan noin 40 prosenttia. Vuonna 1897 annetulla asetuksella määrättiin, että näillä vapaehtoisuuteen perustuneilla yhteenliittymillä oli oltava vahvistetut säännöt ja että teollisuushallitus valvoisi niiden toimintaa.<sup>7</sup>

Rautatieläisten yhteistyössä oli oma-aputoiminta alusta alkaen keskeisellä sijalla. Toimintakenttä oli suurin piirtein sama kuin työväestön oma-apuyhdistyksillä. Niinpä Rautateiden henkilökunnan yhdistyksen haaraosastoilla oli omat hautausapurahas-

<sup>1</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911.

<sup>2</sup> SKLYn vuoden 1914 vuosikokous esimerkiksi käsitteli laajasti sitä, että rautatienlääkärit antoivat useissa sairaustapauksissa vain ”virkityslomaa” eivätkä varsinaista sairauslomaa, jolloin palvelusmies joutui itse kustantamaan viransijaisensa. Pk. s. 24–27.

<sup>3</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911.

<sup>4</sup> Ks. SKLYn toim.kert. 1913–1914, vuosikok. pk. 1914 s. 12, sekä *Riihinen - Hentilä - Roos I* (Riihinen) s. 258–259.

<sup>5</sup> Veturimies 5/1911 K.A. P(aavola): ”Tapaturmavakuutuksesta”; sama 5/1912 K. P(aavola): ”Tapaturmavakuutuksesta”.

<sup>6</sup> *Laavola* s. 57–58; *Mattila* s. 33–35.

<sup>7</sup> *Waris* 1973A s. 183–184.

tonsa, jotka myöhemmin liitettiin yhdeksi hautausapurenkaaksi.<sup>1</sup> Kun Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys perustettiin, ”hyödyllisten rahastojen” perustamista pidettiin yhtenä päätavoitteena.

Veturimiesten oma-aputoiminnan lähtökohta oli kuitenkin osittain toinen kuin työväestön vanhojen oma-apuyhdistysten. Selvänä erona oli, että veturimiehillä oli edellytykset lähteä liikkeelle omatoimisesti – heitä eivät säätyläiset vetäneet holhoten perässään. Varsinaisen työväestön ammattiliitoissa avustustoimintaa esiintyi kyllä jopa entisestä vahvistuneena senkin jälkeen, kun työväenliike oli muuttunut sosialistiseksi. Kuitenkin ”oma-apuideologia” jäi yhteiskunnallisten muutosvaatimusten tieltä takalalle.<sup>2</sup> Veturimiehille puolestaan riitti melko pitkään ”epäyhteiskunnallinen”, sisäänpäin lämpiävä toimintalinja, jossa itsensä auttamisen periaatteella oli näkyvä asema.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen avustuslaitoksista ensimmäisenä perustettiin hautausapurengas vuoden 1900 Kuopion vuosikokouksessa. Renkaan säännöistä syntyi silloin osin kärkevääkin keskustelua. Kokous päätti lopulta, että kunkin osakkaan oli maksettava pohjarahastoon viisi markkaa ja hautausapua maksettaisiin kuolemantapausta kohti 50 penniä jäseneltä. Päädyttiin myös siihen, että kassan avustus oli kaikille sama riippumatta siitä, miten kauan henkilö oli ollut sen jäsenenä; tätä pidettiin käytännössä helpoimpana ratkaisuna. Renkaan jäsenyys tehtiin avoimeksi veturimiesten ohella myös muille vakinaisille koneosaston palvelusmiehille.<sup>3</sup>

Vasta seuraavana vuonna pidetty Vaasan kokous selvitti tarkemmin renkaaseen kuulumisen ehtoja. Vaimojen liittymisoikeus pohditutti eniten, eikä heitä lopulta hyväksytty renkaan jäseniksi. Siten vaimo sai renkaaseen kuuluneen miehensä kuoltua hautausapua, mutta sen sijaan vaimon kuoltua eivät jälkeensä jääneet saaneet avustusta.<sup>4</sup> Renkaan säännöt saivat senaatin vahvistuksen vasta vuonna 1904.<sup>5</sup> – Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminta-ajan säilyivät säännöt pääasiassa ennallaan. Ensimmäisten kymmenen vuoden aikana rengas maksoi hautausapua yhteensä 20 000 markkaa<sup>6</sup> eli noin seitsemän veturinkuljettajan vuosiansion verran.

Otollisen kentän itsensä auttamisen periaatteelle muodostivat veturimiesten työhön läheisesti kytkeytyneet sosiaaliset ongelmat. Oikeusturva onnettomuustapauksien yhteydessä sekä virantoimituksesta tuomittujen sakkojen ja vahingonkorvausten maksaminen olivat tällaisia, varoja kysyneitä erityispulmia. Rahasto ”erikoisia tarkoituksia varten” oli suunniteltavana Tampereen vuosikokouksessa vuonna 1902. Erityisesti olivat osanottajien mielissä ne suuret kustannukset, joita oikeusavustajan palkkaaminen virantoimituksesta aiheutuviin oikeudenkäynteihin tuotti. Pitkän keskustelun jälkeen kokous perusti rahaston yhdistyksen kiinteään yhteyteen. Yhdistyksen jäsenmaksuksi määrätystä 3 markasta 50 pennistä kuului 50 penniä tälle avustusrahastolle, jonka kuului antaa ”erikoisissa tarkoituksissa” sekä varsinaista avustusta että korotonta tai halpakorkoista lainaa.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Tapola s. 83–89.

<sup>2</sup> Vrt. Oittinen s. 99–100, 108–112.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 27.–29.6.1900. SVMLn ark.

<sup>4</sup> Vuosikok. pk. 27.–29.6.1901. SVMLn ark.

<sup>5</sup> Säännöt Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen hautausapurenkaalle. Turku 1904.

<sup>6</sup> Penttilä s. 9.

<sup>7</sup> Vuosikok. pk. 6.–9.7.1902 s. 5–6.





*Teppo Nikander (Hallamäki), suurlakon aikainen "konetirehtööri", kuului Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen johtoportaan. Hän oli mukana yhdistyksen palkkavaatimuksia valmisteissa "komiteoissa" ja toimi erityisen aktiivisesti yhdistyksen avustustoiminnan puuhämiehenä. Nikander (Hallamäki) osallistui myös koptipaikkakuntansa Toijalan työväenyhdistyksen toimintaan.*

Rahaston ensimmäiset lainat eivät menneet niinkään alkuperäiseen päätarkoitukseensa, oikeudenkäyntikulujen peittämiseen, vaan enimmäkseen teollisuuskouluun menneiden lämmittäjien koulutusmaksujen rahoittamiseen. Turun vuosikokous vuonna 1904 pitikin tähdellisenä virallisesti laajentaa erikoisrahaston tehtäväaluetta. Rahaston puuhämiehen Teppo Nikanderin aloitteesta kokous päätti, että koulumaksuihin oli annettava lainaa, "jos rahoja riittää".<sup>1</sup>

Veturimiesten kunnioituksen hankkineen entisen konetirehtöörin mukaan nimesi vuoden 1905 vuosikokous rahaston "Engströmin rahastoksi".<sup>2</sup> Paitsi säännöllisillä jäsenmaksutuloilla rahastoa kartutettiin myös arpajaisilla, joita alettiin järjestää vuosittain vuodesta 1907 lähtien.<sup>3</sup>

Mahdollisuudet laajentaa avustustoiminnan alaa olivat yhdistyksessä usein esillä. Edellä todettiin, että sairaus- ja työkyvyttömyyskassan perustamisesta harkittiin vakavasti, joskin hankkeesta luovuttiin. Engströmin rahaston suurentamista yleiseksi avustuskassaksi suunniteltiin.<sup>4</sup> Vuoden 1914 vuosikokous hyväksyi rahastolle uudet säännöt, joissa sen tehtäväaluetta laajennettiin. Lainaa oli mahdollista saada myös sairauden aiheuttamiin kustannuksiin, joten Engströmin rahasto toimi osittain myös sairaskassana.<sup>5</sup>

Miesten kesken esiintyi myös epävirallista yhteistoimintaa omanavun periaatteen pohjalta. Yhtenä tällaisen toiminnan muotona olivat ns. kellorenkaat. Veturimies tar-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 14.–16.7.1904 s. 17–20.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 13.–15.7.1905 s. 22.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 9.–12.7.1906 s. 10–11.

<sup>4</sup> Ks. esim. Veturimies 1/1912 T(eppo). H(alamäki): "Avustuskassa veturimiehille".

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 8.–10.6.1914 s. 45–49.

vitsi työssään tarkan taskukellon, mutta se oli hankittava omalla kustannuksella. Kun tällainen hankinta oli yksityiselle miehelle, varsinkin nuorelle lämmittäjälle, suuri uhraus, muodostettiin 5–10 miehen rengas keräämään varoja kelloja varten. Kellojen saantijärjestys arvottiin, ja joka kuukausi tuli yksi renkaan jäsen taskukellon omistajaksi.<sup>1</sup>

Laajalla oma-aputoiminnalla oli suuri merkitys veturimiesten sosiaali- ja oikeusturvan aukkojen täyttäjänä. Mutta sen tehtävä ei supistunut tähän. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toiminnassa oma-apulaitokset edustivat käytännöllisintä veturimiesten edunvalvonnan aluetta. Siksi tällä toiminnalla oli veturimieskuntaa kiinteyttävä tehtävä. Rahastojen avulla veturimiehet kytkeytyivät mukaan yhdistyksen toimintaan; ne olivat osaltaan takaamassa korkeata järjestäytymisastetta. Mutta ilmeisesti omanavun ideologia toisaalta jarrutti laajempien uudistusvaatimusten hahmottumista.

## 10. *Työaikavaatimusten selkiytyminen*

### 10.1. *Veturimiehet ja vuoden 1903 työaikamääräykset*

Pitkistä ja epäsäännöllisistä työajoista oli 1900-luvun alkuun mennessä muodostunut rautatieläisten sosiaalisen aseman — voi sanoa — pahin epäkohta. Tilanne kävi vähitellen kestäättömäksi myös rautatielaitokselle. Työajan sääntelemisen vaatijoiksi ilmaantuivat rautatienlääkärit, joita oli yleensä totuttu pitämään hoidettaviensa terveydestä välinpitämättöminä. 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana rautatieläisten itsensä vaatimukset työajan lyhentämisestä ja säännöllisen vapaa-ajan turvaamisesta muotoutuivat varsin yhtenäiseksi tavoitteenasetteluksi.

Veturimiesten työajat oli vuonna 1900–1901 toimeenpannussa työaikatutkimuksessa osoittautuneet heidän työnsä laatuun nähden jopa rankemmiksi kuin yleensä rautatieläisten.<sup>2</sup> Tutkimuksen tehnyt rautatiehallituksen komitea laati havainnoistaan huolestuneena perusteellisen ehdotuksen virantekoajan lyhentämiseksi ja sääntelemiseksi. Työn rasittavuuden sekä siihen sisältyvien lepotaukojen mukaan komitea jakoi työtehtävät kahteen pääryhmään. ”Enemmän” rasittavan työn vuorokautisen maksimipituuden olisi pitänyt olla kymmenen tuntia ja ”vähemmän” rasittavan työn kaksitoista tuntia. Enimmäisajat olisivat kuitenkin tulleet kysymykseen vain, jos viranteon väliin mahtui vähintään kaksi yhteensä kahden tunnin mittaista taukoa. Mutta junan kulun niin vaatiessa oli voitava venyttää veturimiehistön työaikaa 16 tuntiin vuorokaudessa. Kuitenkin tähän oli sisällyttävä ainakin kolme kaikkiaan neljän tunnin pituista taukoa.<sup>3</sup>

Poikkeusasemaan veturimiehet sekä junahenkilökunta asetettiin myös lepoaikoja määritettäessä. Pääsäännön mukaan lepoajaksi oli komitean mielestä laskettava vain

<sup>1</sup> Lehtonen s. 173.

<sup>2</sup> Ks. edellä s. 34.

<sup>3</sup> Undersökning rörande tjenstgöringstider för jernvägspersonalen vid Helsingfors—Hyvinge och Tammerfors—Björneborg bandelar s. 15–17.

vähintään kahdeksan tunnin mittainen tauko, mutta edellä mainituille ryhmille voitiin lepoajaksi lukea myös vähintään kuuden tunnin lepo päivystyshuoneessa. Veturi- ja junamiehille oli myös vaikeinta järjestää lepoaikaa yön ajaksi, mihin komitean mielestä oli yleensä pyrittävä. Veturimiesten asemaa olisi kuitenkin olennaisesti parantanut se komitean yleistavoite, että pitkää virantoimitusta oli seurattava pitkän lepoajan eikä koko yön mittaisia työvuoroja saanut olla useita peräkkäin.

Rautatiehallitus valmisti työaikakomitean tutkimuksen pohjalta virantoimitusajoista määräykset, jotka julkaistiin vuoden 1903 ns. liikarasituskirjeellä.<sup>1</sup> Keskusviraston säännökset olivat kuitenkin henkilökunnalle selvästi epäedullisemmat kuin komitean ehdotus. Ja niidenkin sitovuutta rajoitti päälliköille yhä jätetty valta poiketa työaika-määräyksistä, jos ”pakottavat asianhaarat” niin vaativat. ”Vähemmän” rasittavan työn enimmäisajaksi säädettiin 14 tuntia ja ”enemmän” rasittavan 12 tuntia. Veturimiesten ja junahenkilökunnan työaika sai kuitenkin poikkeustapauksissa venyä peräti 20 tuntiin. Edellä tosin oli oltava ”täydellinen lepo” ja jäljessä 24 tunnin vapaa-aika. Yötyöstä annetut määräykset olivat niin ikään tuntuvasti epäedullisemmat kuin komitean ehdotuksessa. Viranteko sai näet jatkua kahtena tai muutamissa tapauksissa jopa neljänä yönä koko yön ajan.

Palvelusmiesten yleistä käskynalaisuutta rautatiehallituksen määräykset eivät poistaneet. Rautateiden vuoden 1904 johtosäännössä toistettiin vanha määräys, jonka mukaan palvelusmiehet olivat velvollisia virantoimitukseen ”milloin ja missä tahansa heidät siihen määrätään”. Vuonna 1902 rautatiehallitus oli jo muistuttanut, etteivät veturimiehet ja junapalvelijat saaneet itse rajattomasti määrätä joutoaikansa kuluttamisesta junan saavuttua yöasemalle. He olivat asemapäällystön käskynalaisia niin kauan kuin virantoimitus kesti, jollei oman osaston esimiestä ollut saapuvilla.<sup>2</sup>

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli muiden rautatieläisjärjestöjen tavoin odottanut työajan sääntelemistä ja merkittävää lyhentämistä. Vuoden 1903 kiertokirje ei kuitenkaan tyydyttänyt veturimieskuntaa. Veturimiesten mielestä oli uusien määräysten pahin puute viime kädessä se, että paikalliset päälliköt säilyttivät yhä laajat valtuudet päättää työajoista ja ylittää yleismääräyksiä.

Vuoden 1904 vuosikokouksessa valitettiin erityisesti sitä, että eri varikkojen veturimiehet olivat työajoiltaan hyvin eriarvoisessa asemassa. Muutamilla varikoilla olivat 18–20-tuntiset työvuorot edelleen tavallisia. Kiertokirjeen antamaa lupaa teettää veturimiehillä 20-tuntisiakin työpäiviä pitivät kokousedustajat kohtuuttomana. Toiselta puolen myönnettiin, että parilla varikolla, Helsingissä ja Oulussa lähinnä, työajat olivat tavallista paremmat. Yhdistys päätti kuitenkin alistua määräyksiin eikä ryhtynyt kiertokirjeen johdosta mihinkään toimiin.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Rh:n kiertokirje 47/7442 1903.

<sup>2</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 92.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 14.–16.7.1904 s. 9–12; ks. erityisesti Gustafssonin, Häskeskon, Fominin ja Ockmanin puheenvuoroja.

## 10.2. Kahdeksan tunnin työaikatavoitteen hahmottuminen

Suurlakon aikaan oli työväenliikkeen kansainvälinen työaikavaatimus tullut laajalti rautateiden palveluskunnankin tietoisuuteen: kahdeksan tunnin työaika nousi tulevaisuudessa häämöttäväksi päämääräksi. Käytännön tavoitteeksi kahdeksantuntinen työpäivä hahmottui kuitenkin rautateillä hitaasti. Senhetkinen todellisuus ja tuo päämäärä näyttivät olevan liian kaukana toisistaan, jotta kahdeksan tunnin tunnus olisi voinut olla järjestöjen vaikutusyritysten pohjana.

Syvällisiä muutosvaatimuksia esittänyt palveluskunnan palkkakomitea asetti kyllä suurlakon jälkeen valmistuneessa ehdotuksessaan 8-tuntisen työajan tavoitteen. Kuitenkin komitea huomautti heti perään, että tämä oli esitetty ”enemmän periaatteellisenä ohjeena kuin viipymättä toteutettavana” tavoitteena.<sup>1</sup> Tässä vaiheessa olivat myös veturimiesten konkreettiset työaikavaatimukset selkiytymättömiä.

Joulukuun 1905 ylimääräinen vuosikokous otti Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen ”tulevaisuuden ohjelmaan” kohdan, jossa vaadittiin työajan lyhentämistä ”ajan vaatimusten mukaiseksi”. ”Ajan vaatimukset” viittasivat ilmeisesti työväenliikkeen tavoitteisiin, mutta niitä vältettiin täsmällisesti esittämästä. Monet keskusteluun osallistuneet kyllä pitivät kahdeksan tunnin työaikaa lopullisena päämääränä. Kouvola-lainen Hj. Mäkelä esimerkiksi perusteli vaatimustaan yhdistyksen liittymisestä sosialidemokraattiseen puolueeseen sillä, että ”tämän puolueen ohjelmaan kuuluu 8-tuntinen työpäivä”. Yhdistyksen voimamies G. Byström taas tulkitsi ”ajan vaatimuksia” niin, että ”meidän ammatissa ei sovi sanoa niin täsmälleen 8 tuntia päivässä, mutta osapuolleen tämä määrä”.<sup>2</sup> Tämäkin tavoite olisi merkinnyt toteutuessaan silloisten olosuhteiden lähes vallankumouksellista muutosta.

Työaikavaatimusten selkiytymistä ja omaksumista jarrutti kuitenkin veturimiesten syvissä riveissä myös pelko ansiotason laskusta. Virantekorahat tekivät veturimiesten työstä osittain urakkaluontoista ja saivat miehet pidentämään työpäiväänsä. Helsingin osaston edustaja A. Karjalainen esitti vuoden 1905 ylimääräisessä vuosikokouksessa palkkajärjestelmän radikaalia muutosta työajan lyhentymisen edellytyksenä: oli siirryttävä pelkästään aikapalkkaluontoiseen palkkaan ja poistettava kilometrirahat.<sup>3</sup> Tällainen vaatimus ei kuitenkaan saanut missään vaiheessa merkittävää kannatusta.

Työnantaja kuitenkin vauhditti rautatieläisten työaikatavoitteiden jäsentymistä. Rautatiehallitus antoi vuonna 1909 uudet ”liikarasituksen ehkäisemistä tarkoittavat” määräykset. Nämä olivat osittain uusia, osittain uusi kiertokirje tulkitsi vuoden 1903 säännösten epäselvyyksiä. Palveluskunnan keskuudessa vuoden 1909 kiertokirje synnytti todellisen myrskyn; se leimattiin turmiolliseksi ja työaikatilannetta entisestään huonontavaksi.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Rautatieläisten palkkakysymys. Rautatieläisten palkkauskomitean mietintö 1905 s. 27–28; *Riihinen—Hentilä—Roos I* (Riihinen) s. 188.

<sup>2</sup> Ylim. vuosikok. pk. 11–12.12.1905 s. 19–20.

<sup>3</sup> Sama s. 20. Vrt. *Veturimies* 2/1910 A.W.: ”Kahdeksantuntinen työpäivä ja veturimiehet”.

<sup>4</sup> Ks. esim. Valaistusta kysymykseen Suomen Valtionrautateiden henkilökunnan liikarasituksen ehkäisemisestä, s. 11.

Rautatiehallituksen uusien työaikamääräysten tausta todella olikin henkilökunnan näkökulmasta arveluttava. Rautateiden heikentyneestä liiketaloudellisesta kannattavuudesta oli parhaillaan vireillä laaja julkinen keskustelu. Sen pohjana olivat senaatin vuonna 1904 asettaman ja vuosina 1907–1908 mietintönsä jättäneen komitean tutkimustulokset, joissa kiinnitettiin huomiota ennen kaikkea laitoksen henkilökuntamenoihin. Rautateiden heikkoon taloudelliseen tilaan oli johtavien poliittisten piirien selityksenä se, että henkilökuntamenot olivat liian suuret. Siksi rautatieläisten määrää ei pitänyt merkittävästi lisätä, vaan kasvava liikenne oli pyrittävä hoitamaan entisin voimin.<sup>1</sup> Tämä näkökanta vaikutti selvästikin rautatiehallituksen työaikamääräysten sisältöön, samalla kun se aikaisemmin mainitulla tavalla ilmeni rautateiden virkanimitysten viivästyksinä.

Uusi kiertokirje<sup>2</sup> jakoi työt neljään rasittavuusluokkaan, joissa enimmäistyöajat olivat 240, 260, 280 ja 310 tuntia kuukaudessa. Veturimiehistä kuuluivat raskaimman työn luokkaan mm. suurten ratapihojen vaihtotöitä tekevät sekä matkustajajunien kuljettajat ja lämmittäjät. Toiseksi raskaimpaan luokkaan sijoitettiin mm. useimpien paikallisjunien ja sekajunien veturimiehet. Kolmannessa, 280 tunnin luokassa olivat muuten muassa tavarajunien veturimiehet. Kevyimmän työn luokkaan määritettiin mm. työ- ja tarkastusjunien kuljettajat ja lämmittäjät.

Vain pakottavissa tilanteissa sai virantekoa jatkaa ensimmäisessä luokassa yli 12 ja toisessa luokassa yli 16 tunnin vuorokaudessa. Kolmannessa luokassa oli yläraja paikallisen henkilökunnan osalta 12 tuntia, mutta veturi- ja junamiehistöä sai pitää töissä 18 tuntia. Kevyimmän luokan paikallisella henkilökunnalla oli vuorokautinen maksimityöaika 14 tuntia, mutta veturi- ja junamiehillä jälleen 18 tuntia. Yöpalvelus sai jatkua seitsemänä yönä peräkkäin; mitään hyvitystä siitä ei laskettu nyt sen paremmin kuin aikaisemminkaan. Kuukaudessa oli jokaiselle annettava kaksi vapaapäivää, joista ”mikäli mahdollista” toinen sunnuntaiksi tai muuksi pyhäpäiväksi. Työaikajärjestelyt jäivät kuitenkin edelleen riippumaan pitkälti päällystöstä: päälliköillä oli yhä oikeus pidentää työaikaa ”pakottavissa” tilanteissa.

Myös muut rautatieläispiirit myönsivät, että veturimiehiä oli uusissa määräyksissä kohdeltu erityisen kaltoin. Rautatieläisyhdistyksen äänenkannattaja Uusi Rautatielehti totesi työaikakysymystä käsitelleessä erikoisjulkaisussaan, että ”erittäin äitipuolen tavalla kohdeltuja olivat veturi- ja junahenkilökunta sekä ratavartijat”. Samalla kirjassa todettiin kärkevästi, että ”me olemme astuneet häikäilemättömän hyödyn aika-kauteen”; kannanoton kärjekkyyttä korosti, että Rautatieläisyhdistyksen suhtautuminen valtiotyönantajaan oli yleensä varovaisen suomettarelainen.<sup>3</sup>

”Liikarasisuuskierokirje” nosti työaikakysymyksen päällimmäiseksi veturimiesten järjestössä. Tamperelainen kuljettaja Aku Valtasaari julkaisi keväen 1910 aikana Veturimieheissä viisiosaisen artikkelisarjan ”Kahdeksantuntinen työpäivä ja veturimiehet”. Valtasaari viittasi veturimiesten aikaisempaan epäröintiin työajan sääntelemises-

<sup>1</sup> Mietintöjä, jotka on antanut Suomen valtionrautateiden taloutta tutkimaan asetettu komitea (I 1907, II 1908). Rautateiden kannattavuudesta käydystä keskustelusta tark. ks. *Riihinen–Hentilä–Roos I* (Riihinen) s. 196–197.

<sup>2</sup> Rh:n kiertokirje 80/12399 1909.

<sup>3</sup> Valaistusta kysymykseen Suomen Valtionrautateiden henkilökunnan liikarasisuuskysymyksen ehkäisemisestä s. 9–11.

# Kiertokirje

N:o 80/12399

koskeva **rautatiehenkilökunnan liikarasiituksen ehkäisemiseksi annettuja määräyksiä.**

Koska Rautatiehallituksen kiertokirjettä N:o 44/7442 27 päivästä kesäkuuta 1903 on tulkittu eri tavalla on Rautatiehallitus tarkotusta varten asetetun komitean esityksestä vahvistanut seuraavat ohjeet yleensä noudatettaviksi virantoimitusta järjesteltäessä valtionrautateilla, kuitenkin jättämällä asianomaiselle päällyktyydelle vallan niistä tehdä poikkeuksia, jos pakottavat asianhaarat niin vaativat.

Vakinaisen henkilökunnan viranteon pituus riippuu työn kiihkeydestä. Viranteko on säännöllisesti järjestettävä niin, että virantekoaika, kun kuukauteen luetaan 30 päivää, niin lähellä kuin mahdollista vastaa, mutta mikäli mahdollista ei ole pitempi alempana erilaatuiselle työlle ilmoitettu aikoja, nimittäin:

a) viranteon pituus on vähintään 30 päivää, jos huomiota ei ole muuten otettu.

# Cirkulär

N:o 80/12399

ang. föreskrifter i och för förekommande af öfveransträngning hos järnvägspersonalen.

Emedan Järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 44/7442 af den 27 juni 1903 gifvit rum för olika tolkning, har Järnvägsstyrelsen, på därom af en för ändamålet nedsatt komité gjord framställning, fastställt följande regler att vid ordnande af tjänstgöringen vid statsjärnvägarne i allmänhet tjäna till efterrättelse, dock med rätt för vederbörande befäl att, där est tvingande omständigheter sådant fordra, från desamma afvika.

Tjänstgöringens längd för den ordinariter anställda personalen är beroende af arbetets intensitet. Tjänstgöringen bör i regeln ordnas så att tjänstgöringstiden, för månad om 30 dagar räknadt, så nära som möjligt motsvarar, men så vidt möjligt ej öfverskrider här nedan för olika slag af tjänstgöring angifna tider, nämligen:

a)

Surullisen kuuluisa kiertokirje.

sä. Rautatiehallituksen uudet määräykset kuitenkin viimeistään pakottivat luopumaan epämääräisistä kannanotoista ja omaksumaan selvät tavoitteet. Seuraavan vuosikokouksen oli kirjoittajan mielestä otettava yhdistyksen päämääräksi kahdeksan tunnin työpäivä.<sup>1</sup>

Kouvolan vuosikokouksessa heinäkuussa 1910, jolloin määräysten vaikutuksista oli jo käytännön kokemusta, kiertokirje joutui "tuiman käsittelyn alaiseksi", kuten

<sup>1</sup> Veturimies 2, 3, 4, 5, 6/1910 A(ku). W(altasaari): "Kahdeksantuntinen työpäivä ja veturimiehet".

pöytäkirja kertoo. Kokous oli yksimielinen siitä, että määräykset oli saatava kumoetuiksi. Päätöstä valmistelemaan asetettu valiokunta kiinnitti lisäksi huomiota siihen, että vieläpä kiertokirjeen määräyksiä oli perusteettomasti ylitetty useilla varikoilla. Kokous hyväksyi kannanotokseen valiokunnan mietinnön:

” - - - että S. K. ja L. yhdistyksen keskustoimikunta veloitettaisiin periaatteessa työskentelemään kahdeksan tuntisen työpäivän saavuttamiseksi veturimiehistölle, ja siksi kunnes kahdeksan tuntinen työpäivä saavutetaan eli 48 työtuntia viikossa, koettaisi K.t.k:ta toimia tarmolla siihen suuntaan, että kiertokirje n:o 80/12399 hehtimiten muutettaisiin siihen suuntaan, että veturimiehistön työajaksi sallittaisiin korkeintaan 55 tuntia viikkoa kohti.”<sup>1</sup>

Yhdistys asetti siten ensimmäistä kertaa kahdeksantuntisen työpäivän nimenomaisesti päämääräkseen. Käytännön toimintaohjeeksi sitä pidettiin kuitenkin vielä liian kaukaisena, joten oli ensinnä pyrittävä 55 tunnin työviikkoon. Joka tapauksessa rautatiehallituksen politiikka oli selkiyttänyt veturimiesten, samoin kuin muiden palvelusmiesten, tavoitteenasettelua. Tilanne oli tullut sietämättömäksi ja tarvittiin määrätietoista toimintaa.

Keskustoimikunnan työskentely ei kuitenkaan tuottanut tulosta. Vuoden 1911 vuosikokous uudisti edellisen kokouksen päätöksen. Se päätti myös käytännön toimista: eri varikoilta oli ryhdyttävä keräämään tilastoa liikarasituksesta. Joka varikolla oli yhden miehistön jokaisesta ajosarjasta täytettävä erityiset kaavakkeet ympäri vuoden.<sup>2</sup> Tilaston keruu ei ilmeisesti täysin onnistunut, mutta sen pohjalta saatettiin kuitenkin vuoden 1912 vuosikokouksessa laatia SKLYn oma työaikaehdotus.

Ehdotuksen mukaan työaika oli jaettava ”työn kiihkeyden” mukaan kolmeen luokkaan, joista ensimmäisessä oli kuukauden työtuntien enimmäismäärä 200, toisessa 220 ja kolmannessa 240 tuntia. Yhtämittainen työaika sai vastaavasti olla kahdeksan, kymmenen tai kaksitoista tuntia. Yöpalvelua olisi saanut olla korkeintaan kahtena yönä peräkkäin, ja siitä piti saada 50 prosentin palkanlisä. Vapaapäiviä piti ehdotuksen mukaan järjestää vähintään neljä kuukaudessa ja niistä ainakin yhden oli oltava sunnuntai.<sup>3</sup> Yötyöstä maksettava erityiskorvaus oli ehdotuksessa tärkeä periaatteellinen muutos siihenastiseen palkkajärjestelmään, jossa ei tehty eroa yö- ja päivätyön välille muussa kuin virantoimitusrahoissa.

Ratkaistavaksi jäi vielä, millä tavoin yhdistys pyrki ajamaan määrittelemiään työaikatavoitteita. Vuosikokous piti sopivana väylänä rautatieläisten yhteistä työaikakomiteaa, jonka marraskuussa 1911 pidetty yleinen kokous oli asettanut. Yhdistyksen edustajien oli toimittava työaikakomiteassa laaditun ehdotuksen mukaisesti. Jos kuitenkin alkaisi näyttää, ”ettei veturimiehistö sitä tietä voi ehdotusta perille ajaa ja jos asia alkaa viivästyä”, oli keskustoimikunta velvollinen ”saattamaan asian lopulliseen päämääräänsä”.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 12.—15.7.1910 s. 16—17.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 4.—6.4.1911 s. 25—26.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 28.—30.5.1912 s. 23—25.

<sup>4</sup> Sama s. 25.



*Tamperelainen August (Aku) Valtasaari (alk. Wallin) toimi Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen puheenjohtajana vuosina 1916–1917. Hän jatkoi järjestötyötään kansalaissodan jälkeenkin ensin vuodesta 1921 lähtien Veturimiehen toimittajana sekä sittemmin eläkepäivinänsä vuosina 1930–1935 Veturimiesyhdistyksen päätoimisena sihteerinä.*

Rautatieläisten yhteistä työaikakomiteaa asettaessaan oli vuoden 1911 yleinen kokous hyväksynyt kahdeksan tunnin työaikavaatimuksen, tosin vasta äänestyksen jälkeen äänin 30–15. Kokouksen kaikki veturimiesedustajat olivat tämän tavoitteen kannalla. He tähdensivät myös sitä, ettei työaikamääräyksillä ollut merkitystä, jos niissä oli pyöreitä ”mikäli mahdollista” -aukkoja.<sup>1</sup> Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys valitsi komiteaan muiden järjestöjen tavoin kaksi edustajaansa, Aku Valtasaaren ja Anton Olinin.<sup>2</sup>

Muutamia kuukausia sen jälkeen kun SKLY oli laatinut oman työaikaohjelmansa, yhteinen työaikakomitea jätti rautatiehallitukselle ehdotuksensa. Siinäkin työt luokiteltiin kolmeen rasittavuusluokkaan. Enimmäistyöajat olivat kuitenkin järjestään esitetty suuremmiksi kuin veturimiesten järjestön ehdotuksessa. Ensimmäisen luokan maksimiksi ehdotettiin 208 tuntia, toisen 234 tuntia ja kolmannen 260 tuntia kuukaudessa. Siten komitea oli jättänyt kahdeksan tunnin tavoitteen eräänlaiseksi yleistunnukseksi eikä ottanut sitä lyhyen tähtäyksen muutosanomuksensa ohjenuoraksi. Komitean veturimiesedustajat liittivät kuitenkin anomukseen vastalauseensa. Siinä he esittivät yhdistyksen hyväksymät tavoitteet veturimiesten työajoiksi ja perustelivat niitä työnsä poikkeuksellisella raskaudella.<sup>3</sup>

Työaikakomitean sen paremmin kuin sen veturimiesedustajienkaan ehdotukset eivät kuitenkaan johtaneet tuloksiin. Vuoden 1909 liikarasiotuskiertokirje pysyi rautatie-

<sup>1</sup> Pk. erinäisten rautatieläisjärjestöjen yl. kokouksesta 1911 s. 35–42; ks. erityisesti Fominin, Helteen ja Rahjan puheenvuoroja.

<sup>2</sup> Veturimies 4/1912 ”Työpäiväkomitea”.

<sup>3</sup> Veturimies 10/1912 ”Rautatiehenkilökunnan työaikojen järjestely”.



läisten katkeruuden aiheena. Asia oli tuskin lainkaan edistynyt, kun maailmansodan seurausilmiöt muuttivat voimassa olleetkin määräykset monin kohdin kuolleiksi kirjaimiksi. Huomio oli suunnattava uudistusten saavuttamisen sijasta entisten etujen säilyttämiseen. Maailmansodan syttymiseen mennessä oli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen toimintalinja työaikakysymyksen osalta joka tapauksessa merkittäväällä tavalla jäntevoitynyt. Kahdeksan tunnin työajasta oli veturimiesten keskuudessa muodostunut yleisesti hyväksytty päämäärä, jos kohta siihen oltiin valmiit etenemään varovaisempien välietappien kautta.

### 10.3. *Vapaa-ajan ja lomaoikeuden laajentaminen*

Varsinaiseen työaikakysymykseen kytkeytyi etenkin suurlakon jälkeisenä aikana yhä kiinteämmin kaksi osa-aluetta, joita aikaisemmin oli ajateltu irrallisina ongelmakokonaisuuksinaan, nimittäin palveluskunnan lomaoikeudet sekä rautateiden pyhätyökysymys. Säännöllisen loman käsite oli ollut vielä 1800-luvun lopulla hahmottumatta. Pyhätyö puolestaan oli pitkään pysynyt uskonnollisena, lepopäivän pyhityksen normiin ja sielunhoidon järjestämiseen liittyneenä kysymyksenä.<sup>1</sup> Rautatieläisten järjestäytyminen aiheutti kuitenkin sen, että nämä ongelma-alueet nivoutuivat osiksi pääkysymystä, työn ja vapaa-ajan suhdetta rautatieläisten elämänculussa.

Lomaoikeudet eivät kuuluneet Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen tärkeimpiin toimintakohteisiin, vaikka veturimiehiltä puuttuivatkin vuoteen 1912 saakka mahdollisuudet palkalliseen lomaan. Toki puute koettiin epäkohdaksi; jo vuoden 1876 veturimieskokous oli pitänyt tarpeellisena ”vakinaista vapautta”. Koneosastolla vakiintuneen käytännön mukaan myös palvelusmiehet tosin saattoivat saada 1900-luvun alkuvuosina tilapäistä virkavapautta yhteensä 30 vuorokautta vuodessa, ”jos sillä ei rasitettu valtiota”.<sup>2</sup>

Vuonna 1912 senaatti vihdoinkin 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 virkavuoden täytyttyä.<sup>3</sup>

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys oli periaatteessa tyytyväinen uudistukseen. Arvostelua aiheutti kuitenkin se, että loman saantiin edellytettiin peräti kymmentä vakinaista palvelusvuotta.<sup>4</sup> Eniten närää nostattivat konetirehtöörin antamat määräykset lomasäädösten soveltamisesta. Ne näet rajoittivat mahdollisuutta ottaa entisenlaista tilapäistä virkavapautta. Sitä paitsi lomiam sijoitettiin varsinkin muutamissa piireissä talvikauteen eikä kesäksi. Yhdistys anoi syksyllä 1913 konetirehtööriltä näiden epäkoh-

<sup>1</sup> Vrt. *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 206, 219.

<sup>2</sup> Vrt. SKLYn keskustoimik. pk. 16.—18.2.1914 s. 2—3.

<sup>3</sup> Rh:n kiertokirje 51/1912.

<sup>4</sup> Ks. esim. vuosikok. pk. 8.—10.6.1914 s. 27.



Signe Brander

*Liikennemuotojen rinnakkainoloa. Kuva Oulusta. Rautatiemuseo.*



*Riihimäen vanha asema 1910-luvulla. SVML.*

tien korjaamista. Rautatiehallitukselta saadun vastauksen mukaan kuitenkin ainoastaan anomus lomien sijoittamisesta kesäajaksi antoi aihetta toimiin.<sup>1</sup>

Ennen maailmansotaa yhdistys ei ehtinyt ryhtyä uusiin toimiin. Sota-aikana SKLY kuitenkin mm. Rautatieläisten liiton ohella kiirehti lomaoikeuksien laajentamista.<sup>2</sup> Rautatieläisten anomukset vaikuttivat osaltaan siihen, että vallankumousvuonna 1917 lomaoikeudet järjestettiin uudelleen. Muiden palvelusmiesten tavoin veturimiehet saivat loman jo kahden vuoden palvelusajan jälkeen; tämä koski sekä ylimääräisiä että vakinaisia. Vakinaisilla loman pituus vaihteli virkavuosien mukaan 10:stä 30:een päivään ja ylimääräisillä 6:sta 15:een päivään.<sup>3</sup>

Sosialidemokraattisten kansanedustajien aloitteesta eduskunta hyväksyi vuonna 1907 ponnin, jossa edellytettiin komitean asettamista tutkimaan mahdollisuuksia rajoittaa rautatieliikennettä sunnuntaisin ja juhlapäivinä. Senaatti asetti komitean keväällä 1908. Sen jäseniksi tuli kolme rautatievirkamiestä ja kaksi palvelusmiestä. Senaatti toimi tässä vastoin eduskunnan päätöstä, jonka mukaan komiteaan olisi pitänyt valita henkilökunnan edustajat päinvastaisessa suhteessa.<sup>4</sup>

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys, jonka jäsenistöä pyhätöongelma läheisesti koski, oli tarkoin seurannut kysymyksen eduskuntakäsittelyä. Yhdistys myös uskoi, että veturimiehet saisivat asetettuun komiteaan edustajansa. Maaliskuussa 1908 keskustoitumikunta jopa kehotti komitean jäseniksi halukkaita ilmoittautumaan, mikä viittaa siihen, että yhdistys oli saanut ylemmältä taholta lupauksia komiteaedustuksesta.<sup>5</sup> Pettymykseen SKLY sai kuitenkin tietää, ettei komiteaan otettu veturimiehiä, vaan yksi konduktööri ja yksi asemamiesten esimies.<sup>6</sup>

Myöskään komitean työ ei ihmeitä antanut. Sen varsinaiset uudistusehdotukset olivat vähäisiä ja niidenkin käsittely juuttui hallintoportaisiin.<sup>7</sup> Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksessä ei enää kiinnitetty huomiota pyhätökysymykseen irrallisena — sen jälkeen kun komiteajäsenyys jäi saamatta —, vaan asia liitettiin yleiseen työaikavaatiukseen.

Yhteenvetona koko työaikakysymyksestä voi sanoa, että veturimiesten järjestön ensimmäisinä viitenätoista vuotena kehitys kulki kohti määrätietoisempaa tavoitteena-settelua. Alkuvuosille oli ollut ominaista neuvottomuus tilanteessa, jossa perinteiset ehdottoman kuuliaisuuden vaatimukset olisivat edellyttäneet mukautumista lisääntyneeseen ”liikarasitukseen”. Ristiriita rautatielaitoksen liiketaloudellisten intressien ja veturimiesten sosiaalisten tavoitteiden — niin selkiytymättömiä kuin nämä vielä olivatkin — välillä kävi kuitenkin juuri työaikakysymyksessä yhä tuntuvammaksi. Työnantajan ja työntekijän vastakohta tuntui liikarasituksessa paljon näkyvämmän ja joka-päiväisemmän kuin esimerkiksi eläketurvan vaillinaisuuksissa. Tämä johti siihen, että alistumisen sijasta veturimiehet ryhtyivät yhä tietoisemmin omatoimisesti vaikuttamaan asiantilan muuttamiseksi. Juuri työaikakysymyksestä käydyissä keskusteluissa ja omaksutuissa tavoitteissa vahvistui tavallista vaativampi sävy.

<sup>1</sup> SKLYn toim.kert. 1913–1914, vuosikok. pk. 1914 s. 8; keskustoitumik. pk. 16.–18.2.1914 s. 2–3.

<sup>2</sup> Ks. vuosikok. pk. 28.–29.8.1916 s. 11–13. Ks. myös *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 214–216.

<sup>3</sup> *Hellman* s. 630.

<sup>4</sup> *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 220–222; SKLYn vuosikok. pk. 16.–18.7.1908 s. 34.

<sup>5</sup> Ks. keskustoitumik. pk. 29.–30.3.1908

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 16.–17.7.1908 s. 34; *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 222.

<sup>7</sup> Ks. tark. *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Riihinen) s. 222–228.

# Suursodan syttymisestä vallankumouksen pyörteisiin (1914–1918)

## 1. Ensimmäisen maailmansodan vaikutus veturimiesten asemaan

### 1.1. Kuljetusten kasvu

Euroopan suurvaltojen pitkäaikainen taloudellis-poliittinen kamppailu kärjistyi kesällä 1914 maailmansodaksi. Sen vaikutukset ulottuivat myös Venäjän yhteydessä olleeseen Suomeen, vaikka maamme säästyikin joutumasta sotatoimialueeksi.

Heti sodan puhkeamisen jälkeen aiheutti pelko kysynnän romahtamisesta tuotannon supistuksia ja laajaa työttömyyttä. Kuitenkin jo vuoden kuluessa oli teollisuus sopeutunut uusiin markkinoihin. Katkenneet läntiset kauppayhteydet korvautuivat sotatarviketoimituksilla Venäjälle. Eniten sota-aikana laajenivat ja tuottivat voittoa metalliteollisuus, kemiallinen teollisuus sekä nahka- ja tekstiiliteollisuus. Sahateollisuus sen sijaan menetti saksalaiset markkinansa, mikä tiesi tämän teollisuudenhaaran lamautumista.<sup>1</sup>

Sekä sotatarviketuotannon nopea laajeneminen että Suomen kautta Venäjälle lännestä kulkeneet sotatarvike-erät lisäsivät kuljetuksia jyrkästi. Paine kohdistui erityisesti rautateihin. Seuraavasta asetelmasta voi saada kuvan rautateiden – ja veturimiesten – työmäärän kasvusta; siinä esitetään veturikilometrien ja vaunuakselikilometrien määrän kehitys vuosina 1912–1917:

Vuosi	Veturikilometrejä	Vaunuakseli- kilometrejä (tuhansia)
1912	15 654 948	543 479
1913	15 536 618	573 232
1914	15 698 152	611 172
1915	20 237 852	797 545
1916	23 087 055	927 221
1917	21 316 994	818 397

Lähteet: SVT XX 1912–1917 Rautatiehallituksen kertomukset.

Maailmansodan puhkeaminen tuotti siis äkillisen hyppäyksen rautatieliikenteessä. Viimeisestä sotaa edeltäneestä vuodesta 1913 veturikilometrien määrä kohosi vuoteen 1916 mennessä 50 prosenttia. Vaunuakselikilometrien määrä taas kasvoi peräti 70 prosenttia, eli myös junien koko suureni selvästi. Vuosi 1916 oli huippuvuosi. Seuraavana vuonna luvuissa oli jo tuntuvaa laskua, mikä oli seurausta yleisen taloudellisen tilanteen huononemisesta.

<sup>1</sup> *Harmaja* s. 92–99, 189–198.

## 1.2. Veturimieskunnan rakenteen muutos

Välittömästi sodan syttymistä seurannut lama näkyi veturimiesten keskuudessa siinä, että ylimääräisiä miehiä joutui jonkin verran lähtemään pois rautateiltä. Mutta jo muutaman kuukauden kuluttua kuljetusten nopea kasvu aiheutti sen, että juuri ylimääräisten – termi tarkoitti tällöin kaikkia muita kuin vakinaisia – osuus valtionrautateiden veturimieskunnassa kasvoi ennennäkemättömän suureksi. Veturimieskunnan sisäinen rakenne muuttui ratkaisevasti.

Taulukko 2. Veturimieskunnan lukumäärä ja sisäinen rakenne vuosina 1913–1917.

vuosi	vanh. vk.	nuor. vk.	ylim. vk.	vanh. vl.	nuor. vl.	ylim. vl.	yhteensä
1913	256	270	98	181	308	84	1 197
1914	275	279	53	228	303	53	1 193
1915	292	283	332	101	235	624	1 867
1916	291	298	381	159	232	756	2 117
1917	314	311	362	159	256	602	2 004

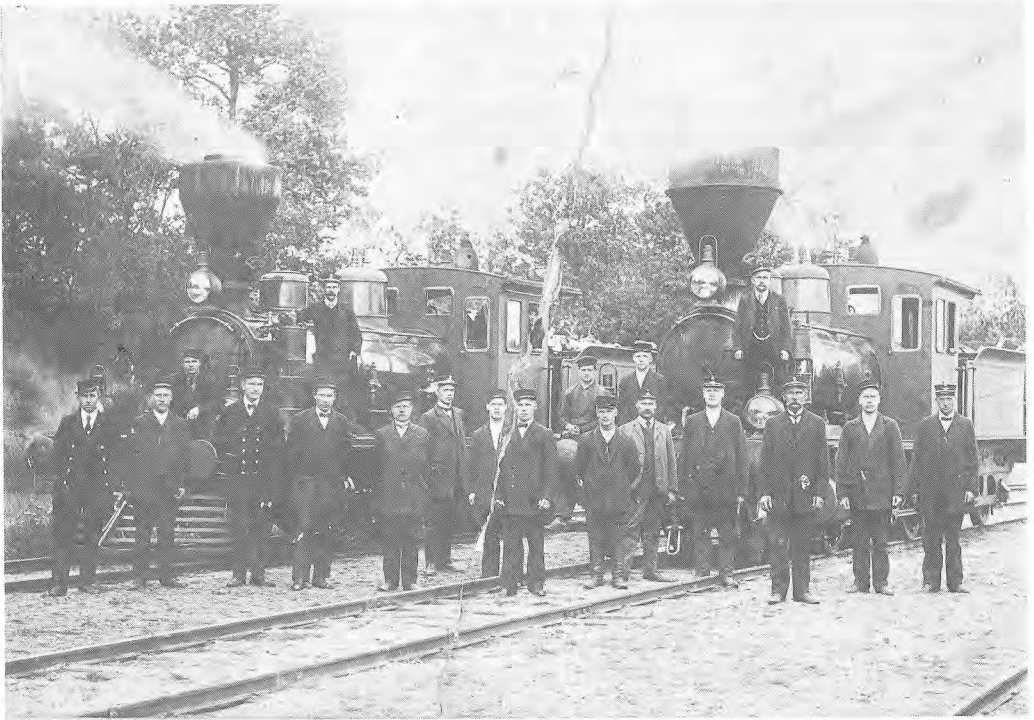
Lähteet: SVT XX 1913–1917 Rautatiehallituksen kertomukset.

Muutos pääsi vauhtiin vuoden 1915 alussa, mikä tietenkin heijasti liikenteen yhtäki-  
kistä kasvua. Virkanimitykset eivät olennaisesti lisääntyneet. Vanhempia lämmittäjiä  
siirtyi lukuisasti hoitamaan veturinkuljettajan tehtäviä, ja miehiä otettiin sadoittain yli-  
määräisiksi lämmittäjiksi. Viimeksi mainituista monet olivat virkanimityksen saaneita  
veturinpuhdistajia, mutta suuri osa otettiin konepajoista ja laitoksen ulkopuoleltakin  
vailla mitään virkanimitystä. Juuri ylimääräisten lämmittäjien kasvu muutti merkittä-  
vimmin veturimieskunnan rakennetta. Kun heitä oli vuonna 1913 noin kahdeksan pro-  
senttia ja vuonna 1914 vain viisi prosenttia kaikista veturimiehistä, oli heitä jo vuoden  
1915 lopulla reilu kolmannes, mistä osuus vielä kasvoi vuoden 1917 loppuun men-  
nessä 36 prosenttiin. Kaikista lämmittäjistä ylimääräisiä oli samoina vuosina lähes  
kaksi kolmannesta (ks. taulukko 2. edellä). Vakinaisiin veturimiehiin verrattuna yli-  
määräisten lämmittäjien asema oli turvaton.

## 1.3. Sosiaalisen aseman heikkeneminen

Veturimiehistä ylimääräisiä lämmittäjiä sekä tietenkin ”veturimieskokeilaita”, puhdis-  
tajia, koetteli heidän palkkojensa alhaisen lähtötason vuoksi pahiten se inflaatiokierre,  
joka lähti vauhtiin pian sodan syttymisen jälkeen. Arvioiden mukaan hin-  
nat kohosivat vuodesta 1914 vuoteen 1917 lähes nelinkertaisiksi.<sup>1</sup> Tämä kehi-  
tys heikensi jyrkästi myös vakinaisten veturimiesten aikaisemmin melko vankkaa ta-  
loudellista asemaa.

<sup>1</sup> Ks. esim. Luoma 1962 I s. 60–62.



*Tampereen miehiä komennuksella Mäntyluodon satamassa ensimmäisen maailmansodan aikana. Mäntyluodossa kasvoi liikenne sotavuosina valtavasti ja miehiä täytyi saada lisää Tampereelta asti. Komennukselle olikin lähtijöitä, sillä komennusrahat olivat varsinkin sodanaikaisena inflaatiokautena hyvä lisä ansioihin. Kuvassa olevat veturimiehet: oikeanpuoleisen veturin käyntisillalla vet.kulj. Sulo Hagelberg, viides mies oikealta vet.kulj. Adolf Laine, puskurin päällä istuu vet.lämm. Mooses Harju (ilman virkalakkia), vasemmanpuoleisen veturin päällä istuu vet.kulj. Otto Tammi. Muut miehet ovat liikenneosaston puolelta. Kuvan om. Viljo Vuohula.*

Samaan aikaan viipyi kauan odotettu palkkaussääntö, jonka vitkainen käsittely oli jo ennen sotaa synnyttänyt tyytymättämyyttä. Sitä paitsi rautatiehallituksen palkkaussääntöehdotus oli ollut jo vuonna 1912 veturimiesten mielestä vanhentunut. Heinäkuun 1915 alusta tosin palkkiovirkamiesten ja palveluskunnan palkkojen korotettiin, mutta vain vähäiseltä osin edes rautatiehallituksen ehdotusta vastaaviksi. Sitä paitsi eläkkeet laskettiin yhä vuoden 1907 säännön mukaan.<sup>1</sup> Joka tapauksessa tämäkin korotus oli tulosta ennen kaikkea rautatieläisten yhteisistä palkkavaatimuksista, joihin myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys melko pitkälti osallistui; reaaliansioiden romahdus jätti nyt eri ryhmien palkkaussuhteet vähemmälle huomiolle.<sup>2</sup>

Inflaatiokierre ja rautatieläisten tyytymättömyys johtivat valtiotyönantajan turvautumaan kalliinajanlaisien järjestelmään. Lisiä myönnettiin syyskuun 1916 sekä huhtikuun 1917 alusta.<sup>3</sup> Mutta lisät olivat aina jäljessä hintojen noususta. Ennen kaikkea eläkeläisten aseman turvaamiseksi rautatieläisjärjestöt jatkuvasti vaativat uuden palk-

<sup>1</sup> Holopainen s. 596.

<sup>2</sup> Vrt. SKLYn toim.kert. 1915–1916, Veturimies 8/1916.

<sup>3</sup> Holopainen s. 597.

kaussäännön vahvistamista, vaikka se edellyttikin sodanedellisiä elinkustannuksia; eläkkeisiin näet ei saatu kalliinajanlisää.<sup>1</sup>

Pitkään hautunut palkkaussääntö vahvistettiin lopulta elokuussa 1917. Samalla astui voimaan uusi vuokratiliasääntö. Virassa olleille ne eivät kuitenkaan tuoneet merkittävää parannusta. Jo saman vuoden syksyllä annettiin taas uusi kalliinajanlisä.<sup>2</sup> Mutta inflaatio laukkasi nopeammin.

Jos veturimiehen kiinteän palkan reaaliarvoa vuonna 1914 merkitään sadalla, se oli vuoden 1917 lopussa kalliinajanlaisine veturinkuljettajalla ainoastaan noin 50–60 ja lämmittäjällä noin 60–70.<sup>3</sup> Siten inflaatiokausi kavensi suhteellisesti veturimieskunnan sisäisiä palkkaeroja. Vaikka työmäärän lisääntyminen ilmeisesti lisäsi virantekoraajoja nimellisesti, niidenkin reaalin arvo romahti.

Veturimiesten elinehdot lähentyivät maailmansodan aikana varsinaista työväestöä. Heidän palkkojensa suhteellinen lasku oli, kuten yleensäkin valtion virka- ja palvelusmiesten, jopa jyrkempää kuin keskimäärin työväestön; valtion raskasliikkeinen koneisto ei jo hitautensakaan vuoksi seurannut inflaatiota. Tosin on muistettava, että veturimiesten lähtötaso oli huomattavasti korkeampi kuin tavallisten työmiesten, joiden elämisessä pienempikin palkkojen lasku tuntui kohtalokkaasti.

Kaiken lisäksi alkoi vuoden 1916 lopulta elintarviketilanne nopeasti huonota. Pulaa tuli ensimmäiseksi jauhoista, voista, sokerista ja lämmityshaloista. Viimeistään kesällä 1917 varjosti kaupunkien työväestön asemaa suoranainen nälänhätä. Jos eivät nälänhätää niin ainakin puutetta joutuivat myös veturimiehet kipeästi kokemaan.

## 2. Ajautuminen työväenliikkeeseen

### 2.1. Jäsenistön kasvu ja rakenteen muutos

Sosiaalisen aseman heikkeneminen sekä koko yhteiskunnan taloudellinen, poliittinen ja henkinen muutosprosessi heijastuivat myös veturimiesten yhteiskunnalliseen tietoisuuteen. Osittain veturimiesten oli helpompaa kuin ennen samastua työväestöön ja sitoutua työväenliikkeeseen. Tämä ei kuitenkaan ollut ainoa ideologisen reaktion suunta. Etenkin vanhemmissa kuljettajissa oli monia, joissa oman sosiaalisen aseman ja yhteiskunnan murros jyrkensi porvarillista katsomusta. Venäjän maaliskuun 1917 vallankumouksen jälkeen ja varsinkin kesällä ja syksyllä 1917 kävivät sosialisminvas- taiset äänet veturimieskunnassa entistä kantavammiksi. Lähentyminen työväenliikkeeseen oli kuitenkin aivan ilmeisesti vahvempi näistä kahdesta vastakkaisesta reaktiosta.

<sup>1</sup> Ks. esim. SKLYn ylim. ed.kok. pk. 12.–13.4.1917 s. 17 (Mannelinin ponsiehdotus) sekä Veturimies 2/1917 ”Palkkausiasia”.

<sup>2</sup> *Holopainen* s. 597–598.

<sup>3</sup> Luvut on laskettu sen keskimääräisen palkkauksen mukaisesti, joka saadaan yhdistämällä elokuussa 1917 vahvistetun palkkaussäännön (as.kok. 58/1917) määräämät palkat ja lokakuussa 1917 annetut kalliinajanlisät, joiden yhteydessä aikaisemmat kalliinajanlisät kumottiin (*Holopainen* s. 596). Elinkustannusten osalta on käytetty arvioitua elinkustannusindeksiä, josta ks. *Luoma* 1962 I s. 60–62.

Sota-ajan poikkeuslainsäädäntö, joka rajoitti eri tavoin yhdistystoimintaa, ei voinut estää veturimiesten järjestön voimistumista. Yhdistyksessä ns. toisen sortokauden aikana ilmennyt jäsenkato kääntyi vuonna 1914 nousuksi. Vuosien 1914–1917 kehitys oli pääpiirteissään samanlainen kuin Suomen Ammattijärjestössä ja vasemmistolaisessa Rautatieläisten liitossa. Tämä ilmenee seuraavista jäsenmäärien kehitystä osoittavista luvuista:

Vuosi	SKLY	SRL	SAJ
1914	762	917	31 226
1915	764	1 274	30 150
1916	910	2 675	41 804
1917	1 800	5 300	160 695

Lähteet: SKLYn osalta pöytäkirjojen yhteydessä ja Veturimies-lehdessä olevat jäsentiedot, vuodelta 1917 SAJn toimintakertomus; SRLn osalta *Riihinen–Hentilä–Roos* II s. 297; SAJn osalta toimintakertomukset 1914–1917.

Vallankumousvuosi 1917 tuotti valtavan ammatillisen järjestäytymisen kasvun, jonka yhtenä osana oli myös veturimiesten järjestön jäsenmäärän kaksinkertaistuminen tuona vuonna.

Yhdistyksen jäsenmäärän näin suuren nousun mahdollisti osaltaan se, että vuoden 1917 alusta väljennettiin jäsenyyskelpoisuutta: jäseniksi alettiin ottaa myös epäpäteviä ja virkanimitystä vaille olevia veturimiehiä. Tältä kohden rajoitukset olivat käyneet kyseenalaisiksi jo siksi, että epäpätevien ryhmä oli tavattomasti kasvanut.<sup>1</sup> Luultavasti jäsenehtoien väljennys kuvasti myös yhdistyksen ideologista muutosta: ”solidaarisuus” haluttiin ulottaa laajemmalle kuin ennen.<sup>2</sup> Joka tapauksessa yhdistykseen tuli nyt entistä enemmän nuorta väkeä, joka oli vastikään päässyt veturimiestehtäviin ja joka oli konepajoissa omaksunut työväestön radikaalistuvan ajattelutavan.

## 2.2. Suomen Ammattijärjestöön huhtikuussa 1917

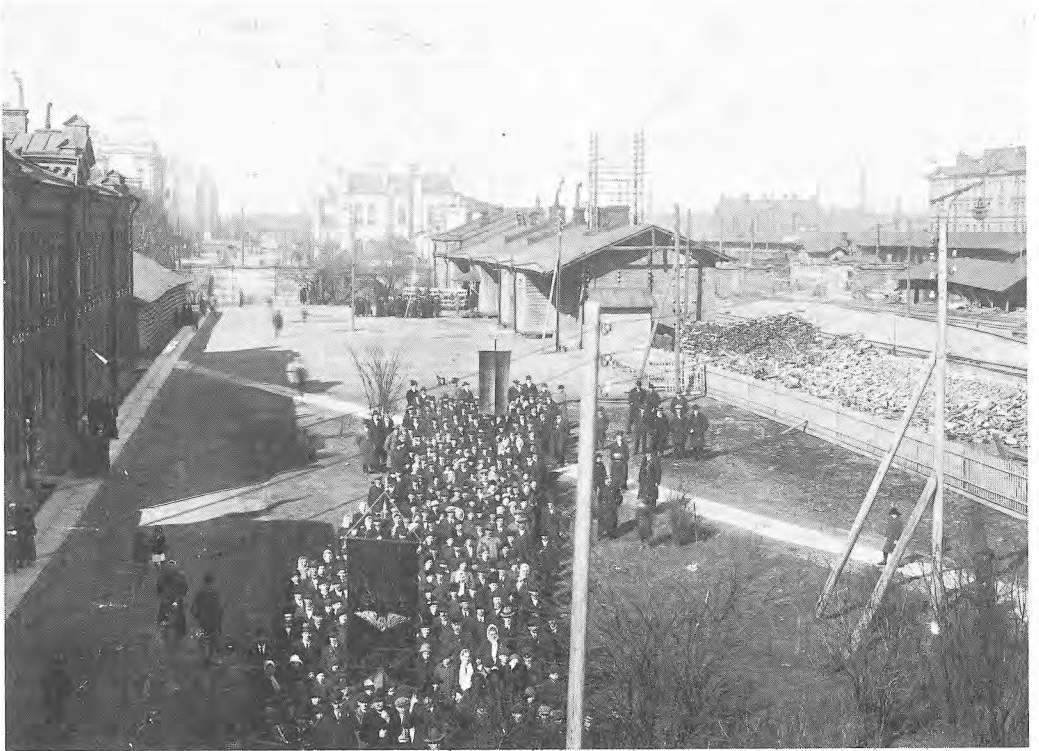
Poliittinen tilanne muuttui keväällä 1917 oleellisesti, ja sillä oli suuri vaikutus myös Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen kehitykseen. Venäjällä, joka oli syvien yhteiskunnallisten ristiriitojen sekä sodan kourissa, puhkesi maaliskuussa 1917 vallankumous. Keisari Nikolai II joutui luopumaan valtaistuimesta. Tilalle tuli väliaikainen hallitus, jossa olivat edustettuina porvarilliset liberaalit, sosiaalivallankumouksellisen puolueen oikeisto ja myöhemmin myös menševikit.

Muutos heijastui heti myös Suomeen. Työväestö ryhtyi lakkoihin olojensa parantamiseksi. Samaan aikaan poliittinen tilanne oli maassa äärimmäisen sekava. Nousi kysymys, kenelle kuului korkein valta Suomessa. Venäjän väliaikainen hallitus antoi maaliskuun 20. päivänä manifestin, jolla se lakkautti Suomen autonomiaa kaventaneen yleisvaltakunnallisen lainsäädännön. Korkeimman vallan kysymystä ei kuitenkaan lopullisesti ratkaistu.

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 10.—14.4.1917 s. 3–4 sekä 2.—4.5.1917 s. 4.

<sup>2</sup> Vrt. Veturimies 6/1917 K(arl). M(annelin): ”Uusia osastoja muodostamaan”.





*Pietarin Suomen-aseman rautatieläisiä kokoontuneina aseman eteen vallankumousviikolla maaliskuussa 1917. Monilla Pietarissa asuneilla suomalaisilla rautatieläisillä oli yhteyksiä Venäjän vallankumouksellisiin, myös bolševikkeihin. Rautatiemuseo.*

Kuitenkin maaliskuun vallankumous näytti tuovan työväenliikkeelle paremmat vaikutusmahdollisuudet kuin ennen. Tätä käsitystä vahvisti vielä se, että sosialidemokraattinen puolue oli saanut syksyn 1916 eduskuntavaaleissa ehdottoman enemmistön eduskuntaan. Vallankumouksen jälkeen tuli sosialidemokraattien osallistuminen hallitukseen ajankohtaiseksi kysymykseksi. Puolue oli perinteisesti tuominut ”ministerisocialismin”<sup>1</sup> ja nytkin mielipiteet hajosivat. Lopulta puoluetoimikunta teki epäröiden myönteisen päätöksen. Suomen Ammattijärjestön puheenjohtaja Oskari Tokoi sai tehtäväkseen hallituksen, senaatin, kokoamisen. Siihen tulleista senaattoreista kuusi oli porvarillisia ja kuusi sosialisteja. ”Pääministerin” eli virallisesti senaatin talousosaston varapuheenjohtajan paikan tulo sosialidemokraateille vastasi tavallaan heidän eduskuntanemmistöään.

Uusi poliittinen asetelma poikkesi ainakin näennäisesti merkittävällä tavalla aikaisemmasta. Ennen kuin osoittautui, että olot olivat kaikesta huolimatta luisumassa vallankumousta kohti, työväenliike tuntui saaneen yhteiskunnassa ”hyväksytyt” aseman. Tukeutuminen siihen ei enää samalla tavoin kuin ennen pelottanut poliittiselta

<sup>1</sup> Sosialidemokraattisen puolueen Oulun puoluekokous vuonna 1906 erotti puolueesta sen entisen puoluesihteerin J.K. Karin, joka oli mennyt senaattoriksi porvarilliseen senaattiin.

tietoisuudeltaan epävarmoja valtionpalvelijoita, veturimiehiä. Olihan SAJn puheenjohtajasta tullut hallituksen pää — tämä näytti ilmentävän työläisten ammattiyhdistysliikkeen uutta asemaa.

Sosiaalinen lähentyminen työväestöön sekä poliittisen järjestelmän muutos herättivät veturimieskunnassa vaatimuksen, että oli liityttävä työläisten ammatilliseen liikkeeseen. Asiasta virisi vilkas keskustelu varikoilla ja yhdistyksen osastoissa. Suomen Ammattijärjestöön turvautuminen sai laajenevaa kannatusta. — Kehitys oli veturimiesten yhdistyksessä samanlainen kuin useimmissa valtion palvelusmiesten järjestöissä. Keväällä 1917 monet järjestöt liittyivät Ammattijärjestöön. Vuoden 1917 päättyessä oli kolme neljäsosaa kaikista järjestäytyneistä valtionpalvelijoista työläisten ammattiyhdistysliikkeen piirissä.<sup>1</sup>

Veturimiesten ratkaisua joudutti se, että Rautatieläisten liitto liittyi SAJhin maaliskuussa 1917. Vaikka liitto oli ollut sosialidemokraattisen puolueen jäsen, se ei ollut aikaisemmin kuulunut Ammattijärjestöön.<sup>2</sup> Maailmansodan vuosina liitto oli noussut lamaannustilastaan ja tehosti jälleen veturimiesten houkuttelua riveihinsä.<sup>3</sup> Kuuluminen SAJhin oli maaliskuun 1917 päätöksen jälkeen liitolle merkittävä valtti, joka uhkasi tehotta varsinkin nuorempaan veturimiespolveen. Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen oli jo tästä syystä ratkaistava nopeasti suhteensa Suomen Ammattijärjestöön.

Ammattijärjestöön tunnettua vahvaa vetoa kuvasti yllättäväntuntuinen ehdotus, jonka Vaasan osasto teki keskustoimikunnalle maaliskuussa 1917. Osasto ehdotti yksimielisenä kantanaan, että Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys liittyisi Suomen Kuljetustyöväen Liittoon.<sup>4</sup> Tämä SAJlainen liitto edusti lähinnä satamatyöntekijöitä. Ehdotus ilmensi valtaisa muutosta veturimiesten mielialoissa: aikaisemmin veturimiesten mieleen tuskin oli tullut läheinen yhteenliittyminen hyvin toisenlaista työtä tekevien työläisten kanssa. Keskustoimikunta toki pitikin vaasalaisten esitystä ”outona”, mutta päätti silti pyytää osastoilta lausuntoa.<sup>5</sup> — Liittyminen Kuljetustyöväen liittoon poistui kuitenkin päiväjärjestyksestä sitten, kun SKLY huhtikuussa 1917 liittyi Suomen Ammattijärjestöön. Vaasan osasto ilmoitti ehdotuksensa käyneen tarpeettomaksi. Sen päätarkoitus oli ollut pääsy SAJn piiriin, mikä nyt toteutui toista tietä.<sup>6</sup>

Keskustoimikunnalle tuli kiire järjestää SAJ-kysymys varsinkin sen jälkeen, kun Rautatieläisten liitto ilmoitti SAJhin liittyttyään haluavansa, että muut rautatiepalvelijain järjestöt sulautuisivat siihen.<sup>7</sup> Vähintään yhtä tärkeätä oli, että myös itse SAJ osoitti selvästi olevansa samalla kannalla.<sup>8</sup>

Osastot saivat keskustoimikunnalta kutsun lähettää edustajansa ylimääräiseen edustajakokoukseen Helsinkiin huhtikuun 12.–13. päiviksi. Pääkysymyksenä oli liittyminen Suomen Ammattijärjestöön.

<sup>1</sup> Luoma 1962 II s. 173

<sup>2</sup> Riihinen-Hentilä-Roos I (Hentilä) s. 268.

<sup>3</sup> Ks. esim. Juna 18–19/1915 'Luovas'; ”Veturimiesten järjestö ja sen oikea kanta” sekä sama 46/1916 ”S.R. Liiton suhtautuminen toisiin rautatieläisjärjestöihin”.

<sup>4</sup> Protokoll fört vid F. F&E. F. 14Nkl avdelnings månadsmöte den 28 febr. 1917. Finska Förare och Eldare Föreningens 14de Nkl afdelning. SVMLn ark.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 20.–22.3.1917 s. 11.

<sup>6</sup> Protokoll fört vid F.F. & E.F. 14Vasa avdeln. möte den 8 juni 1917. SVMLn ark.

<sup>7</sup> SKLYn vuosikert. 1916–1917, Veturimies 7–9/1917.

<sup>8</sup> Ks. esim. Suomen Ammattijärjestö 2/1917 O. T(oko)-i: ”Suomen Rautatieläisten Liiton liittyminen Ammattijärjestöön” sekä Veturimies 3/1917 Uutisia ”Rautatieläiset ja nykyinen tilanne”.

Keskustelussa lähes kaikki kannattivat liittymistä. Vain muutamat olivat epäröiviä, eikä kukaan suoranaisesti vastustanut. Samalla kuitenkin oltiin lähes yksimielisiä siitä, että ”rajat Suomen Rautatieläisten Liiton ja meidän yhdistyksemme välillä on pidettävä ehdottomasti selvinä”, kuten Joensuun edustaja, entinen SRLn jäsen A.P. Hämäläinen totesi. Vain Riihimäen V. Itkonen ilmoitti toivoneensa että ”yhdistyksemme olisi yhtynyt Liittoon ja kulkenut sen kanssa rinnan”.<sup>1</sup> Yhdistyksen tunnetuin sosialisti Konsta Lindqvist puolestaan piti tulevaisuuden tavoitteena sitä, että konepajojen työmiehet liittyisivät veturimiesten järjestöön; tätä tosin keskustelussa vastustettiin.<sup>2</sup> Ammattijärjestöön liittymistä eivät vastustaneet myöskään tunnetusti ei-sosialistiset kokousedustajat. Heistä esimerkiksi yhdistyksen entinen puheenjohtaja E. Helle piti liittymistä tähdellisenä ”varsinkin (Rautatieläisten) Liiton harjottaman kiihkeän agitatsiinin vuoksi”.<sup>3</sup>

Edustajakokouksen yksimielisellä päätöksellä Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys päätti hakea Suomen Ammattijärjestön jäsenyyttä huhtikuun 12. päivästä 1917 lukien. Vaikka keskusjärjestö olisi epäilemättä nähnyt veturimiehet jäseninään mieluummin Rautatieläisten liiton kautta, SAJ toivotti toimikuntansa jäsenen A. Kokkolan suulla Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen tervetulleeksi työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen.<sup>4</sup>

Liittymispäätöksen tehtyään kokous lähetti sähkösanoman Pietarin vallankumoukselliselle työväen ja sotilaiden neuvostolle ”tunnustukseksi siitä, että tämän neuvoston edustamat kansankerrokset ovat tehneet meille mahdolliseksi tulevaisuuden suunnittelemisen”. Veturimiehet, jotka aikaisemmin olivat vetäytyneet epäpoliittisuuden taakse, toivoivat sähkeessä vallankumoukselliseen sävyyn, että ”pimeät vallat yhteisvoimin lopullisesti voitetaan”.<sup>5</sup> Yksimielisesti kokous päätti myös, että osastoissa oli toimitettava rahankeräys Venäjän vallankumousliikkeen hyväksi.<sup>6</sup> Tilaisuutta juhlisti vielä kuljettaja Oskari Varjorannan sepittämä ja lausuma, tehtyjä ratkaisuja ylistänyt runo.<sup>7</sup>

Kokous käsitteli ennennäkemättömän jyrkkäsävyisesti myös veturimiesten ammatillisia kysymyksiä. Sihteeri Karl Mannelinin luonnostelemassa päätöksessä paheksuttiin ankarasti keskusviraston päällikköjen yksinmääräämisoikeutta sekä rautateiden ”oikeusjärjestelmää”, joka ”vallankumouksen julistaman tasa-arvoisuuden aikakautena syvästi loukkaa jokaista kansalaista”. Monien pienempien virkamiesten lisäksi pidettiin päätirehtööri A. Ahosta — hän olikin jo eroaikeissa —, konetirehtööri A. Örnehjelmiä ja ylilääkäri B. Lönnqvistiä suorasukaisesti täysin sopimattomina tehtäviinsä.<sup>8</sup> Palkkauskyseminen oli luonnollisesti kokouksen asialistalla. Toiveikkautta ahdingon keskellä herätti se, että Tokoin senaatin ”kulkulaitosministeri”, senaattori Väinö Voionmaa kävi kuulemassa veturimiesten huolia ja lausumassa lämpimiä sano-

<sup>1</sup> Ylim. ed. kok. pk. 12.—13.4.1917 s. 11 (Hämäläinen), s. 13 (Itkonen).

<sup>2</sup> Ylim. ed. kok. pk. 12.—13.4.1917 s. 12—13 (Lindqvist, Sjögren, Karjalainen).

<sup>3</sup> Sama s. 13.

<sup>4</sup> Sama s. 14, s. 24.

<sup>5</sup> Sama s. 13 (Välilän ehdotus), s. 14 (sähke).

<sup>6</sup> Sama s. 24.

<sup>7</sup> Työmies 18.4.1917 Ammatillinen liike-palsta: ”Veturimiesten kokous”; Suomen Ammattijärjestö 4—5/1917 ”Veturimiesten kokous”.

<sup>8</sup> Päätöslauselma julkaistiin kokonaisuudessaan Veturimieheissä 4/1917. Kokouksessa käydystä keskustelusta ks. pk. s. 3—11.

ja, ”joita veturimiehet eivät koskaan ole tottuneet kuulemaan edes lähimmiltä esimiehiltään”, kuten kokouksen osanottajat totesivat.<sup>1</sup>

Yhteisesti laulettu Kansainvälinen päätti historiallisia päätöksiä tehneen edustajakokouksen.<sup>2</sup>

### 2.3. Vasemmistolaistuminen

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen johtoporras ei kaikesta huolimatta ollut vielä keväällä 1917 luonnehdittavissa luokkataistelulinjaa edustavaksi. Poliittisesti se edusti lähinnä sitä kantaa, että Venäjän maaliskuun vallankumous riitti yhteiskunnallisen uudistustyön perustaksi, ja pelkäsi tilanteen luisumista tätä pidemmälle. Tälle näkökannalle antoivat perustelua yhdistystoiminnan edellytysten väljeneminen sekä rautatiehallinnossa ilmenneet muutoksen oireet.<sup>3</sup> Kentällä sen sijaan versoi vasemmistolainen vallankumouksellisuus, jos kohta toisaalta porvarilliset veturimiehet jyrkensivät näemyksiään ja sosialismin vastustamistaan.

Yhdistyksen sisäiset ristiriidat tulivat esiin kesällä 1917, jolloin palkkausjärjestelyjen odotus kiihdytti mieliä. Heinäkuun 10. päivänä puhkesi Viipurissa ja Pietarissa veturimiesten lakko, johon ei ollut keskustoimikunnan lupaa. Tämän VRn veturimiesten ensimmäisen ”oman” työtaistelun maaperänä oli tyytymättömyys huhtikuussa 1917 myönnettyihin kalliinajanlisiin. Nämä eivät olleet tyydyttäneet Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistystä. Se jätti senaatille vaatimuksen uusista lisistä, mutta ei halunnut uhata lakolla. Viipurin ja Pietarin veturimiehet sen sijaan vaativat itselleen ”kalliin paikan” korotusta ja uhkasivat ryhtyä lakkoon vaatimustaan painottaakseen.<sup>4</sup>

Keskustoimikunta ei ollut viipurilaisten ja pietarilaisten paikkakuntalaisia vastaan, mutta lakkoa se vastusti jyrkästi. Se uskoi vankasti Tokoin senaatin hyvään tahtoon eikä halunnut vahingoittaa suhteitaan siihen.<sup>5</sup>

Kiellosta huolimatta mainituilla varikoilla puhkesi kaksipäiväinen työnseisaus. Se kärjisti itäisten osastojen ja keskustoimikunnan suhteita. Kävi vieläpä niin, että Suomen Ammattijärjestö antoi lakolle oman lupansa. Keskusjärjestö näet sai sen väärinkäsityksen – niin ainakin SAJn johto selitti –, että myös yhdistyksen johto oli työtaistelun takana.<sup>6</sup>

Lakon lopputulos näytti kaikesta huolimatta voitolliselta. Pietarin varikkopiirin veturimiehet saivat 15 prosentin ylimääräisen kalliinpaikan lisän sen korotuksen päälle, jonka kaikki veturimiehet saivat uuden palkkaussäännön tullessa voimaan.<sup>7</sup> On tosin kyseenalaista, missä määrin tulos oli nimenomaisesti lakon ansiota ja olisivatko pelkät vaatimukset riittäneet.

Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen vuosikokouksessa syyskuussa 1917 oli Viipurin–Pietarin lakko pahimpana kiistakysymyksenä. Rintamalinja oli selvä lakko-

<sup>1</sup> Ylim. ed.kok. pk. 12.–13.4.1917 s. 14–19; sitaatti s. 18 (Björkman).

<sup>2</sup> Työmies 18.4.1917 ”Veturimiesten kokous”.

<sup>3</sup> Vrt. esim. Veturimies 5/1917 (K(arl). M(annelin).): ”Palkkausiasia”

<sup>4</sup> Ks. keskustoimik. pk. 20.–21.7.1917 s. 11–18 (Mannelinin alustus vuosikokoukselle) sekä vuosikok. pk. 12.–14.9.1917 s. 13–17.

<sup>5</sup> Ks. em. Mannelinin alustus.

<sup>6</sup> Sama.

<sup>7</sup> Vuosikok. pk. 12.–14.9.1917 s. 14–15 (Sarolan kirjelmä).

osastojen ja keskustoimikunnan välillä. Kokous hyväksyi lopulta sen kannan, ettei ollut syytä rangaista lakon tehneitä. Tätä oli puoltanut myös kokouksen vieraana ollut Ammattijärjestön puheenjohtaja J.H. Lumivuokko. Päätös sai kuitenkin aikaan sen, että keskustoimikunta ilmoitti kokonaisuudessaan eroavansa. Samoin sihteeri Karl Mannelin ilmoitti jättävänsä toimensa vuoden lopussa; hän tosin muutti myöhemmin mielensä.<sup>1</sup>

Keskustoimikunnan vaihdos vahvasti siirtymää vasemmalle. Uudeksi puheenjohtajaksi tuli kuopiolainen Konsta Lindqvist, tunnettu sosialidemokraatti. Lindqvistin ohella keskustoimikunnan toinen voimahahmo oli Jaakko Rahja, jolla Pietarissa asuvana sekä bolševikkien Eino ja Jukka Rahjan veljenä oli yhteyksiä myös Venäjän vallankumouksellisiin piireihin. Entinen puheenjohtaja Aku Valtasaari, joka vasta pitkien suostuttelujen jälkeen tuli mukaan keskustoimikuntaan, edusti uudessa johdossa varovaisinta linjaa. Keskustoimikunnan muut varsinaiset jäsenet olivat kouvolalainen A. Myrsky, joka oli Valtasaaren lisäksi ainoa entinen keskustoimikunnan jäsen, helsinkiläinen V. Ansala ja pietarilainen F. Tuukka.<sup>2</sup>

Yhdistyksen vasemmistolaistuminen näkyi kesän ja syksyn 1917 aikana myös sen käytännön ammatillisessa toiminnassa — paljon selvemmin kuin vuoden 1905 suurlakon jälkeen. Yhdistys kiinnitti uudella tavalla huomiota rautatielaitoksen hallinnon mielivaltaisuuksiin, kuten jo huhtikuun 1917 ylimääräisen edustajakokouksen päätöslauselma osoitti. Se vaati veturimiehille oikeutta vaikuttaa omiin asioihinsa. Tämä ilmeni hyvinkin käytännöllisellä, mutta jokaista veturimiestä lähimmällä alueella. Syyskuun 1917 vuosikokous esimerkiksi totesi, ettei veturimiehillä ollut mahdollisuutta vaikuttaa veturien teknisiin muutoksiin. Se vaati, että veturimiesten oli saatava lausua mielipiteensä rakennettavista vetureista ennen kuin niiden piirustukset lopullisesti hyväksyttiin.<sup>3</sup> Syksyn 1917 aikana näkökulma laajeni niin, että keskeiseksi kysymykseksi kohosi koko rautatielaitoksen perinpohjainen kansanvaltaistaminen.<sup>4</sup>

Muutosta oli havaittavissa myös suhtautumisessa muihin rautatieläisiin, nimenomaan Rautatieläisten liittoon. Etenkin palkkakysymyksessä veturimiesyhdistyksen ja Rautatieläisten liiton yhteistyö oli tiiviimpää kuin ennen. Ennennäkemättömällä tavalla veturimiehet painottivat palveluskunnan yhteisiä — ja varsinaisista virkamiehistä poikkeavia — etuja.<sup>5</sup> Kitkaa tosin esiintyi edelleen ja veturimiehissä oli jatkuvasti yhteistyön epäilijöitä.<sup>6</sup> Kuitenkin esimerkiksi syyskuun 1917 vuosikokous suostui, entisistä periaatteista poiketen, jättämään SRLn kanssa yhteisen palkka-anomuksen senaatille.<sup>7</sup>

Itsenäisyydestään veturimiesten järjestö ei kuitenkaan halunnut tinkiä. Se torjui jyrkästi Rautatieläisten liiton ja Ammattijärjestön lähinnä keväällä 1917 tekemät ehdotukset, jotka olisivat edellyttäneet kaikkien rautatienpalvelijoiden liittymistä Rautatie-

<sup>1</sup> Sama s. 13–19. — Kun yhdistys myöhemmin julisti sihteerin paikan haettavaksi, Mannelin oli yksi hakijoista ja hänet valittiin jatkamaan tehtävänsä. Keskustoimik. pk. marrask. 10. ja 20. päivien välisenä aikana s. 10–11.

<sup>2</sup> Keskustoimikunnan vaalista ks. vuosikok. pk. 12.–14.9.1917 s. 32.

<sup>3</sup> Vuosik. pk. 12.–14.9.1917 s. 24–25.

<sup>4</sup> Ks. esim. Veturimies 10/1917 ”Rautateiden hallinto” ja sama 11–12/1917 ”Rautatieneuvosto”.

<sup>5</sup> Vrt. SKLYn vuosikert. 1916–1917, Veturimies 7–9/1917 (”ylimääräinen edustajakokous ja sen valmistelu”).

<sup>6</sup> Esim. J.L. Björkman oli syyskuun 1917 vuosikokouksessa sitä mieltä, ettei ”yhteistoiminta sen (SRLn) kanssa olisi onneksi”. Pk. s. 9.

<sup>7</sup> Sama s. 8–13.

läisten liittoon.<sup>1</sup> Yhdistys hylkäsi myös suunnitelman kaikkien SAJlaisten valtionpalvelijain järjestöjen yhteenliittymisestä tai yhteisestä katto-organisaatiosta. Tällaista suunnitelmaa ajoi ”Suomen Valtionpalvelijain erinäisten liittojen väliaikainen toimikunta”, joka perustettiin heinäkuussa 1917 Tullimiesten liiton aloitteesta ja johon kuului edustajia sen lisäksi Rautatieläisten liitosta, Postiljooniyhdistyksestä ja Vankilapalvelijain liitosta. Syyskuun 1917 vuosikokouksessa veturimiesten yhdistys torjui tämän suunnitelman, koska ”kaikki kysymyksessä olevat järjestöt kuuluvat Ammattijärjestöön ja sen kautta koska hyvänsä ovat tilaisuudessa yhteistoimintaan toistensa kanssa”.<sup>2</sup>

Omalla tavallaan osoitti kuitenkin entistä laajempaa näkemystä se, että sama vuosikokous päätti toteuttaa pitkään vireillä olleen ajatuksen liittymisestä Pohjoismaiden veturimiesliittoon.<sup>3</sup> Päätöstä ei tosin ehditty käytännössä toteuttaa SKLYn elinaikana.

Veturimiesten järjestötoiminnan murrosta osoittivat myös monet ulkoiset tunnusmerkit. Järjestön kielenkäyttö läheni sosialistisen työväenliikkeen tyyliä ja käsitteistöä. Teroitettiin ”agitatsioonin” tärkeyttä, puhuttiin työläisten yhteenliittymisen puolesta. Veturimies-lehti aloitti tammikuun 1917 numerossaan kirjoitussarjan, joka koostui tanskalaisen sosialistin Gustav Bangin teoksen ”Nyky aika” valituista osista.

Näkyvä muutos oli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen nimen vaihtaminen syyskuun 1917 vuosikokouksessa. Uusi nimi Suomen Veturimiesten Liitto oli työväenliikkeen terminologian mukainen. Samalla siihen sisältyi viittaus kaikkien veturimiesten etujen yhteisyyteen. Järjestön sääntöjen muuttaminen pantiin samalla työn alle.<sup>4</sup> Jo ennen kokousta sihteeri Mannelin oli laatinut oman muutosehdotuksensa, jossa oli mm. erityinen pykälä menettelystä työtaistelun puhjetessa.<sup>5</sup>

### 3. Kansalaissotaan.

#### *Veturimiesten liiton hajaannus ja tuho*

Yhteiskunnan perustuksiin kohdistunut paine kasvoi kesän ja syksyn 1917 aikana. Työväenliikkeen ja porvariston suhteet kärjistyivät jyrkästi, kun porvarilliset puolueet Venäjän vallanpitäjien tukemina kaatoivat heinäkuussa 1917 ns. valtalain, joka olisi antanut Suomelle sisäisen kansanvaltaisen itsemääräämisoikeuden. Sosialistien mielestä porvariston menettely paljasti sen itsenäisyyspyrkimysten vilpillisyyden.<sup>6</sup> Valtalain kaaduttua Tokoin senaatti hajosi. Samaan aikaan työväestön asema heikkeni edelleen. Tuotannon lamaantuminen vuonna 1917 ja työllisyyttä ylläpitäneiden linnoitustöiden loppuminen synnyttivät laajan työttömien armeijan. Elintarvikepula paheni. Työläisten tyytymättömyys purkautui kaupungeissa mielenosoituksina, jotka kärjistyivät paikoin väkivaltaisiksi mellakoiksi. Yhteiskunnan syvenevää kahtiajakoa osoitti, että sekä työväestö että porvaristo alkoivat muodostaa omia aseellisia kaartejaan.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Ks. esim. SKLYn vuosikert. 1916–1917, Veturimies 7–9/1917 sekä Veturimies 3/1917 Uutisia ”Rautatieläiset ja nykyinen tilanne”.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 12–14.9.1917 s. 27–30.

<sup>3</sup> Sama s. 26.

<sup>4</sup> Sama s. 21–22.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 3.–5.6.1917 s. 15–24.

<sup>6</sup> Ks. esim. Lindman s. 71–88 sekä Salomaa 1967 s. 56–71.

<sup>7</sup> Ks. Soikkanen 1975 s. 220–232.



*V.I. Lenin joutui elokuun 1917 lopulla jälleen kerran pakenemaan Venäjältä. Hän tuli Suomen puolelle veturinkuljettaja Hugo Jalavan veturissa "veturinlämmittäjänä". Jalavan veturissa hän myös palasi takaisin Pietariin lokakuussa 1917 ottaakseen käsiinsä vallankumouksen johdon. Jalava oli aikaisemminkin avustanut bolševikkeja mm. kirjallisuuden salakuljettamisessa. Kuva A.M. Lopuhovin teoksesta "Pietariin", joka kuvaa Leninin paluumatkaa. Lenin-museo, Tampere.*

### 3.1. Marraskuun yleislakko

Marraskuun ensimmäisenä päivänä sosialidemokraatit julkaisivat ns. Me vaadimme - julistuksen. Se oli ennen kaikkea työväenliikkeen johdon yritys saada ote tilanteesta, jonka hallinta alkoi luisua sen käsistä. Julistuksessa vaadittiin valtalain saattamista voimaan, virkamieskunnan ja oikeuslaitoksen uudistamista, senaatin eroa, torpparien välitöntä vapauttamista sekä kahdeksan tunnin työaikalain ja demokraattisen kunnallislain vahvistamista. Syksyllä 1917 oli kuitenkin muodostunut porvarienemmistöinen eduskunta sen jälkeen, kun eduskunta oli sosialistien mielestä laittomasti hajotettu. Porvarillisen enemmistönsä voimin eduskunta kaatoi Me vaadimme -ohjelman. Muutamaa päivää aikaisemmin oli Venäjällä alkanut sosialistinen vallankumous.<sup>1</sup>

Ohjelman kaaduttua lopullisesti sosialidemokraattinen puolue ja Suomen Ammattijärjestö julistivat maahan yleislakon. Se sai vallankumouksellisen sävyn. Työväestön katkeruus ilmeni lakon aikana joillakin paikkakunnilla väkivallantekoina.

<sup>1</sup> Loppuvuoden 1917 poliittisesta kehityksestä ks. *Lindman* s. 176–211 sekä *Soikkanen* 1975 s. 238–262.

SDPn eduskuntaryhmän sekä lakkoa johtamaan perustetun Työväen vallankumouksellisen keskusneuvoston välit rakoilivat tilanteen kiristyessä. Työväenliikkeen johtoportaan oli sovittelunhaluinen ja vallankumouksellinen siipi — mutta niiden lisäksi olivat vielä työväenjoukot, joiden vallankumouksellisuutta johto pystyi vaivoin ohjaamaan.

Puolueen eduskuntaryhmä yhtyi marraskuun 15. päivänä maalaisliittoon ja porvarillisiin itsenäisyysmiehiin äänestettäessä valtalaista. Tuloksena oli, että eduskunta alkoi käyttää maassa korkeinta päätösvaltaa. Sosialidemokraatit saattoivat käyttää tilannetta hyväkseen ja saivat eduskunnan vahvistamaan kunnallislait sekä kahdeksan tunnin työaikalain. Maa oli kuitenkin luisumassa kohti vallankumousta. Työväen vallankumouksellinen keskusneuvosto teki jo kerran päätöksen valtiovallan ottamisesta haltuunsa, mutta perui sen pian. Neuvosto päätti kaikesta huolimatta lopettaa yleislakon marraskuun 19. päivänä.

Ilmapiiri ei silti lauennut. Poliittinen kahtiajako ilmeni selvästi myös silloin, kun Suomen itsenäistyminen tuli ajankohtaiseksi. Porvaristo oli kokonaisuudessaan tullut itsenäisyyden taakse sen jälkeen, kun se oli saanut eduskuntaan enemmistön ja kun bolševikit olivat päässeet valtaan Venäjällä. Nyt porvarilliset puolueet halusivat itsenäisyyttä neuvottelematta Venäjän hallituksen kanssa; niiden asenne oli siten nyt toinen kuin kesällä 1917 käsiteltäessä valtalain sisältämää itsemääräämisoikeuden laajentamista. Eduskunta hyväksyi joulukuun 1917 alussa porvariston kannan mukaisen itsenäisyysjulistuksen. Sosialistit esittivät, että Suomi irtautuisi Venäjästä yhteisymmärryksessä sen uusien vallanpitäjien kanssa. Ehdotus hylättiin, mutta tosiasiaa porvarillinen ”itsenäisyysenaatti” joutui menettelemään sen mukaisesti, sillä ulkovaltat eivät halunneet tunnustaa Suomen itsenäisyyttä ennen Venäjän hallituksen antamaa tunnustusta.

Ennen itsenäisyysjulistusta eduskunta oli saanut valittavakseen senaatin kahdesta hallituslistasta, joista toinen oli puhtaasti porvarillinen, P.E. Svinhufvudin johtama, ja toinen Oskari Tokoin johtama puhtaasti sosialistinen. Tokoin listalla muun muassa esitettiin kulkulaitostoimikunnan apulaispäälliköksi Konsta Lindqvistiä. Porvarienemmistöinen eduskunta hyväksyi luonnollisesti Svinhufvudin listan.<sup>1</sup>

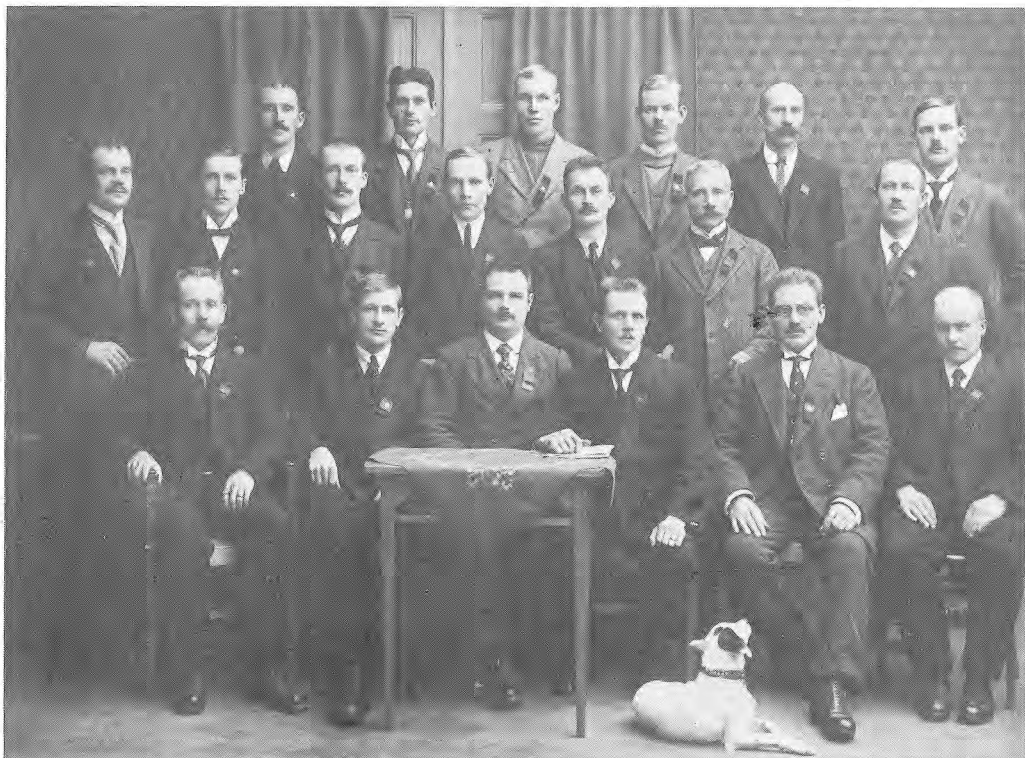
Veturimiesten liitto oli syksyn mittaan joutunut nopeasti etenevien tapahtumien kuljetettavaksi ilman, että se olisi itse voinut paljonkaan vaikuttaa kehityksen kulkuun. Suomen Ammattijärjestön jäsenenä liitto yhtyi marraskuun yleislakkoon. Silloin se joutui välittömämmin kuin koskaan ennen olemaan mukana koko yhteiskuntaa koskeneissa ratkaisuissa. Se ei enää voinut piiloutua ammattikuntaisuuden suojakilven taakse; sitä eivät olosuhteet sallineet.

Yleislakon aikana otti Työväen vallankumouksellinen keskusneuvosto haltuunsa rautateiden valvonnan ja sivuutti rautatiehallituksen. Keskusneuvosto antoi rautatietalouden huolenpidon Rautatietalouden liiton ja Veturimiesten liiton valitseman hallintojaoston tehtäväksi. Hallintojaoston päälliköiksi valittiin liittojen puheenjohtajat Juhon Jalo ja Konsta Lindqvist. He joutuivat heti riitaan rautatiehallituksen kanssa, joka ei suosiolla jättänyt tehtäviään, vaan rautatiehallitus oli pakolla vallattava.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Ks. esim. Tanner s. 150–152.

<sup>2</sup> Uusi Suometar 20.11.1917 ”Sosialistien suurlakko ja väkivallantyyt”; SVM:n keskusneuvosto, p. 10.–20.11.1917 s. 4.





*Suomen Veturimiesten Liiton Helsingin osaston lakkotoimikunta marraskuun 1917 yleislakon aikana. Takarivissä toinen oikealta myöhempi Veturimiesyhdistyksen puheenjohtaja Heikki Pyhälä, ja eturivissä ensimmäinen oikealta Paulus Kariranta, joka 1920-luvulla kuului Veturimiesyhdistyksen keskus-toimikuntaan. SVML.*

Ensi töikseen Jalo ja Lindqvist lähettivät kaikille rautatieläisille kiertokirjeen, jonka sävy oli vallankumouksellinen. He velvoittivat rautatieläisiä ”ehdottomasti noudattamaan tämän hallintojaoston antamia määräyksiä sekä pysymään paikoillaan ja huolehtimaan annettavista virkatehtävistä”. Uhkana oli, että ”annettujen määräysten vastustaminen ja virkatehtävien laiminlyöminen tulee rangaistavaksi vallankumouksellisten lakien mukaan”.<sup>1</sup> Kiertokirjeestä henki käsitys, että yleislakko oli lopullisen vallankumouksen alkusoittoa.

Veturimiesten liitto osallistui aktiivisesti lakon vaatimiin tehtäviin. Sen keskustoimikunta kokoontui lakon aikana lähes päivittäin. Keskustoimikunnan jäsenistä monet olivat rautatiehallinnon tehtävissä. Liiton johtoportaan tuntuu olleen vallalla sama käsitys kuin edellä mainitussa kiertokirjeessä: yleislakon odotettiin aloittavan vallankumouksellisen muutosprosessin. Niinpä keskustoimikunta vaati Työväen vallankumoukselliselta keskusneuvostolta rautatiehallinnon uudistuksia ja muutamien johtavien virkamiesten erottamista ”siltä varalta, että uusi kansanvaltainen hallitus tulisi muodostettavaksi”.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> VapA II B 185, VA. Päiväämätön kirjekonsepti.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 10.–20.11.1917, sitaatti s. 6.

### 3.2. Veturimieskunnan hajaannus

Yleislakon päättyessä Veturimiesten liiton johto tiesi, että se joutuisi arvosteltavaksi sekä yleensä porvariston että erityisesti porvallismielisten veturimiesten taholta. Keskustoimikunta varautui siihen valtuuttamalla puheenjohtajan ja sihteerin vastaamaan sanomalehdissä esitettävään arvosteluun. Keskustoimikunnan jäsenten puolestaan piti käydä niin monessa osastossa kuin mahdollista ”tilannetta selvittelemässä”.<sup>1</sup>

Porvarillinen lehdistö kävikin kiivaiisiin hyökkäyksiin ”anarkistisia” ja ”väkivaltaisia” rautatieläisjärjestöjä, Rautatieläisten liittoa ja Veturimiesten liittoa vastaan.<sup>2</sup> Myös omat koirat purivat. Oulun osasto julkaisi joulukuun alussa mm. Uudessa Suomettaressa kovasanaisen paheksuntansa Veturimiesten liiton johtoa vastaan. Arvostelu kohdistui myös siihen, että liitto oli liittynyt Suomen Ammattijärjestöön. Tämän arveltiin pakottavan liiton ”hyväksymään mainitun järjestön puoluekomennon järjestyskaarteineen”. Pahanenteisesti Oulun osasto ounasteli, että kehitys ”mahdollisesti voi johtaa vielä liiton hajoamiseen”.<sup>3</sup>

Yleislakko aktivoi yleisemminkin liiton linjan porvarillista arvostelua, joka oli siihen saakka pysynyt suhteellisen vaimeana. ”Isänmaalliset” veturinkuljettajat alkoivat suunnitella pesäeroa Veturimiesten liitosta ja oman järjestön perustamista. Liitto oli heidän mielestään joutunut nuorten vastuuntunnottomien sosialistien temmellyskentäksi. Hankkeen puuhamiehiä oli varsinkin Tampereella ja Riihimäellä. Puheenjohtaja Lindqvistillä oli erityisen vaikea tehtävä, kun hän kävi Tampereella selvittämässä liiton toimintaa yleislakon aikana sekä yrittämässä estää veturimiesten liittymistä työväenliikettä vastustaviin puuhiin.<sup>4</sup> Keskustoimikunta pohti marraskuun lopulla, helpotaisiko ylimääräinen edustajakokous tilannetta. Siihen ei kuitenkaan päädytty, vaan päätettiin pitää seuraava vuosikokous mahdollisimman varhain keväällä.<sup>5</sup> Alkoi kuitenkin näyttää ilmeiseltä, ettei veturimieskuntaa enää ollut mahdollista koota yhteisten tunnusten alle, vaan järjestö hajoaisi ennen pitkää.

Yhteiskunnan kahtiajako heijastui näkyvästi myös koko rautatieläiskunnassa ja vielä laajemmin koko valtion virkamieskunnassa. Joulukuun alussa kävi kutsu kaikille rautatieläisjärjestöille saapua perustamaan keskusjärjestöä ”yhteiskunnan suojelemista harrastavien rautatieläisten” yhdyssiteeksi. Kutsu lähetettiin vuoden 1911 yleisen rautatieläiskokouksen yhteistoimintavaliokunnan nimissä.<sup>6</sup> Hanke kytkeytyi kuitenkin selvästi porvariston yleiseen rivien kokoamiseen. Myös SAJlaiset Veturimiesten liitto ja Rautatieläisten liitto saivat kutsun, mutta molempien kieltäytyminen oli itsestään selvää.<sup>7</sup>

Keskusjärjestösuunnitelman poliittinen sisältö ilmeni päätirehtööri B. Wuolteen laajasta alustuksesta, jonka hän piti joulukuun 12. päivänä kokoontuneessa kokouksessa. Wuolle arvioi rautatieläisten poliittista kehitystä vuoden 1917 aikana. Ylimääräisen

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 10.–20.11.1917 s. 10.

<sup>2</sup> Esim. Uusi Suometar 20.11.1917 ”Sosialistien suurlakko ja väkivallantyyt”.

<sup>3</sup> Uusi Suometar 4.12.1917 ”Viimeaikaiset epäjärjestykset maassamme. Rautatieläiset anarkiaa vastaan”.

<sup>4</sup> Vrt. Rautatieläinen 2–3/1919 K.K.: ”Nykyisen Yhdistyksemme synty pääpiirteissään”.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 27.–28.11.1917 s. 14.

<sup>6</sup> Uusi Suometar 2.12.1917.

<sup>7</sup> Sama 13.12.1917. Ks. myös *Luoma* 1962 II s. 75–76 sekä SRLn ylim. ed.kok. pk. 1.–3.12.1917. VapA I B 124f (Hiilloksen alustus). VA.

henkilökunnan suuri kasvu oli esitelmöitsijän mielestä tärkein syy rautatieläisten radikaalistumiseen. Hän totesi kehityksen uhkaavan laitoksen perustuksia. Esivaltaa tukevien rautatieläisten oli siksi järjestäydyttävä ja unohdettava ryhmäintressinsä. Ja kun liikenteen supistukset tulisivat ajankohtaisiksi, olisi ensimmäiseksi poistettava laitoksesta epäilyttäviä, sosialistihenkiset ylimääräiset. Kokous yhtyi päätirehtöörin aatoksiin. Se päätti perustaa Suomen Valtionrautatieläisten Keskusjärjestön ”sosialistien ja panakaartilaisten terrorin vastapainoksi”. Keskusjärjestön kantaviksi voimiksi tulivat Rautatievirkamiesyhdistys, Rautatieläisyhdistys ja Konduktöriyhdistys.<sup>1</sup> Rautatieläiskunnassa oli siten entistä terävämmin kaksi rintamaa, sosialistinen ja porvarillinen.

Porvarillisen rintaman tiivistymistä koko valtion virkamieskunnassa osoitti Suomen Virkamiesyhdistysten Keskusliiton, myöhemmän Virkamiesliiton, perustaminen joulukuun 17. päivänä 1917. Siihen liittyneet virkamiesyhdistykset muodostivat vastapoolin järjestäytyneiden palvelusmiesten enemmistölle, joka kuului Suomen Ammattijärjestöön.<sup>2</sup>

Myös porvarillisten veturimiesten järjestäytymispuuha kävi julkiseksi. Tammikuun 15. päivänä 1918 kokoontui Helsinkiin Rautatieläisyhdistyksen huoneistoon nelisenkymmentä ei-sosialistista veturimiestä omaan kokoukseensa. Sen etumaisena puuhmiehenä toimi riihimäkeläinen kuljettaja Oskari Varjoranta – sama mies, joka yhdeksän kuukautta aikaisemmin oli sepittänyt runon SAJhin liittymisen kunniaksi. Mukana kokouksessa oli useita tunnetumpiakin entisen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen johtomiehiä. Kokouksen puheenjohtajiksi valittiin SKLYn perustaja ja entinen puheenjohtaja Kyösti Kylälä Viipurista sekä yhdistyksen pitkäaikainen johtohenkilö K.A. Hästesko Pasilasta.<sup>3</sup>

Kokouksen osanottajat olivat erityisen sydämistyneitä Veturimiesten liiton kuulumisesta Ammattijärjestöön sekä sen toiminnasta yleislakon aikana. Kokous ei kylläkään ollut yksimielinen siitä, oliko uuden järjestön perustaminen asianmukainen ratkaisu. Runsaan kahden kolmasosan enemmistöllä kokous päätyi siihen, että Veturimiesten liitolle esitettäisiin uhkavaatimus. Oli ensinnäkin erottava Suomen Ammattijärjestöstä. Toiseksi liiton piirissä piti erottaa kuljettajat ja lämmittäjät omiin alaosaos-toihinsa, joilla olisi verraten laaja sisäinen päätösvalta. Siten oli tarkoitus lujittaa ”vanhempien ja vakavasti ajattelevien” miesten asemaa ja estää ”nuorten vastuuntunnottomien” liiallinen valta. Nämä vaatimukset kokous päätti esittää Veturimiesten liiton seuraavalle vuosikokoukselle. Ellei vaatimukseen myönnyttäisi, ”vakavasti ajattelevat” kuljettajat perustaisivat oman yhdistyksensä.

Tosiasiaa kokouksen päätös merkitsi uuden yhdistyksen alullepanoa, vaikka sen järjestölliseen rakentamiseen ei ehditty ennen kansalaisyhtymistä. Ei ollut odotettavissa, että liitto myöntyisi mihinkään kokouksen esittämään vaatimukseen.<sup>4</sup>

Porvarillisten kuljettajien irtautumishanke sai liiton johdolta jyrkän tuomion. Asiaan otti julkisuudessa ensimmäisenä kantaa Työmiehestä nimimerkki ’Jurkka’ (mahdollisesti Jaakko Rahja). Hän hyökkäsi purevasti hajottajia vastaan. Kirjoittajan mie-

<sup>1</sup> Wuolteen puheen julkaisi kokousselostuksessaan Rautatieläinen 24/1917 ”Toimenpiteistä rautatiellä vallitsevan anarkian vastustamiseksi”. Ks. myös Uusi Suometar 13.12.1917 sekä *Luoma* 1962 II s. 76.

<sup>2</sup> Vrt. *Luoma* 1962 II s. 119 sekä Virkamiesliitto 50 vuotta 1917–1967 s. 3.

<sup>3</sup> Työmies 18.1.1918 ’Jurkka’: ”Muuan Veturimiesliiton hajoitushomma”; Rautatieläinen 2–3/1919 K.K. ”Nykyisen yhdistyksemme synty pääpiirteissään”.

<sup>4</sup> Vrt. Rautatieläinen 2–3/1919, em. K.K.:n kirjoitus sekä sama ’Jousi’: ”S. Veturimiehistö ja viime talven taistelut”.

lestä näiden hanke oli turmiollinen liitolle, ”joka nyt vasta on muodostunut työväen ammatilliseksi järjestöksi”.<sup>1</sup> Pian tämän jälkeen kirjoitti Karl Mannelin *Veturimiehesä* osittain ’Jurkan’ artikkelin pohjalta ”hajotushommista”. Mannelin, joka näyttää syksyn 1917 kuluessa huomattavasti radikaalistuneen, käytti kärkevää kieltä todistaessaan, että ”tällaisilla hajotuspuihilla tehdään vain palveluksia taantumukselle”. Mitään myötämielisyyttä ei liitto hänen mukaansa voinut osoittaa tehdyille vaatimuksille.<sup>2</sup>

Toista viikkoa porvarillisten kuljettajien kokouksen jälkeen syveni yhteiskunnan kahtiajako sisällissodaksi. Veturimieskunta oli silloin sisäisesti hajalla.

### 3.3. *Veturimiehet kansalaissodassa*

Tammikuun 28. päivän vastaisena yönä 1918 sosialistit ottivat Heisingissä haltuunsa maan ylimmän johdon. Valkoinen kenraali Mannerheim aloitti samana iltana Pohjanmaalla sotatoimet, joiden ensimmäisenä vaiheena oli venäläisten sotilasjoukkojen riisuminen aseista. Suomi oli joutunut sisällissodan taistelulentäksi.

Maa jakautui sodan sytyttyä kahteen osaan, punaiseen ja valkoiseen Suomeen. Etelä-Suomen teollisuuskeskukset ja vuokratiljelyalueet tulivat vallankumoushallituksen, Suomen kansanvaltuuskunnan, hallintaan. Pohjanmaasta, jonka elinkeinorakenne perustui itsenäisten tilojen harjoittamaan maatalouteen, tuli puolestaan valkoisen Suomen tukialuetta. Valkoisen Suomen johdossa toimi Svinhufvudin senaatti, joka oli sodan kynnyksellä paennut Vaasaan. Rintamalinja vakiintui helmikuussa Ahlaisten-Parkanon-Vilppulan-Antrean linjalle.

Rautatieverkosta jäi vilkasliikenteisin osa punaisen Suomen puolelle. Sillä puolen olivat myös suurimmat varikot. Siten myös veturimiesten enemmistö asui ja toimi punaisessa Suomessa.

#### *Liitto ja punaisen Suomen hallinto*

Sosialistit aloittivat heti hallinnon laajamittaisen uudelleenjärjestelyn. Heidän yhteiskunnan hallintoa koskeneet yllättömät tavoitteensa eivät kuitenkaan olleet leimallisesti sosialistisia, puhumattakaan Venäjän mallin mukaisesti bolševistisia. Pikemminkin punaisen Suomen johto pyrki ensimmäisenä askeleenaan laajentamaan olennaisesti porvarillista demokratiaa. Kuvaava oli Kansanvaltuuskunnan laatima valtiosääntöehdotus, jonka esikuvana oli kansanaloitteinen ja -äänestyksineen Sveitsin valtiojärjestys.<sup>3</sup> Hallintoelinten organisaatioissa ja varsinkin nimistössä tosin bolševikkivallankumouksen vaikutus näkyi selvästi: perustettiin neuvostoja ja asetettiin komissaareja.

Vallankumouksen ensimmäisenä päivänä muodostettu Kansanvaltuuskunta jakaantui 11 osastoon ja siihen kuului aluksi 14, myöhemmin 15 jäsentä. Puheenjohtajaksi tuli sosialidemokraattisen puolueen johtoon kuulunut Kullervo Manner. Liikenneasiain valtuutetun eli ”kulkulaitosministerin” tehtävän sai Veturimiesten liiton pu-

<sup>1</sup> Työmies 18.1.1918 ’Jurkka’: ”Muuan Veturimiesliiton hajotushomma”.

<sup>2</sup> *Veturimies* 1/1918 K(arl). M(annelin): ”Hajotushommia S.V. Liiton keskuudessa”.

<sup>3</sup> Vrt. *Rinta-Tassi* 232–236 sekä *Soikkanen* 1975 s. 270–286.

heenjohtaja Konsta Lindqvist. Hänelle kuului siten punaisen Suomen liikenteenhoidon ylin vastuu.<sup>1</sup>

Kansanvaltuuskunta asetti rautatieneuvoston, jonka tarkoitus oli alkuaan valvoa entisen rautatiehallituksen toimintaa. Kun keskusviraston virkamiehet kuitenkin lähtivät tehtävistään, rautatieneuvosto asettui jo helmikuun 1. päivänä rautatiehallituksen tilalle. Neuvoston jäseniksi nimitettiin vaununtarkastaja E. Forsberg Helsingistä, entinen konduktööri A. Sivenius Helsingistä, puuseppä V. Haggman Helsingistä, vaihdemies J. Horppu Viipurista, veturinkuljettaja A. Myrsky Kouvolasta, veturinlämmittäjä J. Salminen Tampereelta sekä vt. veturinkuljettaja V. Lehti Helsingistä.<sup>2</sup> Puheenjohtajakseen neuvosto valitsi Siveniuksen.<sup>3</sup>

Neuvoston jäseniä ei valinnut Kansanvaltuuskunta itse, vaan SAJlaiset rautatieläisjärjestöt.<sup>4</sup> Seitsemästä jäsenestä kolme oli Veturimiesten liiton esittämiä veturimiehiä, joilla niin muodoin oli keskeinen asema punaisen Suomen rautateiden keskushallinnossa.

Myöhemmin Kansanvaltuuskunta laati lain, jonka mukaan rautateiden henkilökunta olisi saanut osastoittain vaaleilla valita rautatieneuvoston. Seitsenjäsenisen neuvoston yläpuolelle piti sen mukaan asettaa vielä suuri rautatieneuvosto, jonka jäsenten valintaan olisivat osallistuneet ”pieni rautatieneuvosto”, henkilökunta sekä Suomen Ammattijärjestö ja kansanedustuslaitoksena toiminut Työväen Pääneuvosto.<sup>5</sup> Lakia ei kuitenkaan ehditty soveltaa käytäntöön.<sup>6</sup>

Helmikuun alussa Kansanvaltuuskunta asetti rautatielaitoksen eri osastoille ylivalvojat. Koneosaston ylivalvojaksi tuli veturinkuljettaja Jaakko Rahja.<sup>7</sup> Eritasoiset ”komissaarit” muodostivat omat portaansa rautatiehallinnossa. Heitä asetettiin asemille, varikoille, konepajoihin ja konttoreihin toimimaan lähinnä paikallishallinnon valvojina ja päälliköinä. Ylimmät komissaarit toimivat välittömästi rautatieneuvoston yhteydessä valvomassa liikenteen järjestelyä ja määräysten toimeenpanoa. Tästä komissaariportaasta osa asetettiin Helsingin asemalle, osa liikkuviksi ”matkakomissaareiksi”. Alkuaan näihin ryhmiin kuului kymmenen miestä, joista neljä oli veturimiehiä, J. Rahja (ennen nimitystään koneosaston ylivalvojaksi), kuljettaja G.A. Ahlqvist Helsingistä sekä vt. kuljettajat T.L. Ketola ja A. Olin Riihimäeltä.<sup>8</sup> Lisäksi varikkojen komissaarit olivat yleensä veturimiehiä.

Veturimiesten liitto oli vallankumouksen alkaessa joutunut uudenaikaiseen asemaan. Siitä muodostui itse asiassa osa punaisen Suomen rautatiehallintoa. Liiton puheenjohtaja oli ylin liikenneviranomainen, ja keskustoimikunnan jäsenet olivat rautatiehallin-

<sup>1</sup> *Rinta-Tassi* s. 75–79; KansanvaltA, Liikenneas. os., kotelo 17, kirjekons. 1.2.1918 ”Suomen Tasvallan Rautateiden hallitukselle”.

<sup>2</sup> KansanvaltA, em. kotelo, Lindqvistin kirjekons. rautatiehallitukselle 31.1.1918.

<sup>3</sup> Rautatieneuvoston pk. 30.1.1918. Valanotto- ja tutkimuskomitean ark. Hb 5. VA.

<sup>4</sup> *Rinta-Tassi* s. 149. Ks. myös pk. Suomen Veturimiesten Liiton keskustoimikunnan kokoonkutsumasta neuvottelukokouksesta Fredriksbergissä 4.2.1918 § 1. H 221 H XV. 6 1918. RhA.

<sup>5</sup> Kapinan aikana painetut Suomen asetuskokoelmat numerot, as. kok. 22/1918 § 3; KansanvaltA, Liikenneas. os., kotelo 17 J, Lindqvistin käsikirjoitus ”Lisäsäännöksiä Asetukseen Rautatiehallinnon väliaikaisesta järjestämisestä”; *Rinta-Tassi* s. 152.

<sup>6</sup> *Rinta-Tassi* s. 152.

<sup>7</sup> KansanvaltA, liikenneas. os., kotelo 17 Da, Lindqvistin kirjekons. 4.2.1918.

<sup>8</sup> KansanvaltA, em. kotelo, Lindqvistin kirjekons. rautatiehallitukselle 31.1.1918.



*Maisteri Karl Mannelin (vas.) toimi veturimiesten yhdistyksen ensimmäisenä päätoimisena sihteerinä vuosina 1914–1918. Mannelinin poliittinen linja oli vaikeasti määriteltävissä. Hänen tiedetään kuuluneen jossain vaiheessa Voima-liittoon, itsenäisyysaktivistien järjestöön. Syksyn 1917 ja kevään 1918 tapahtumissa Mannelin edusti selvästi sosialistimielisiä kantoja, minkä hän kuitenkin myöhemmin kansalaissodan jälkeen kielsi. Kuvan om. Pirkko Lehtinen. – Kuopiolainen Konstantin (Konsta) Lindqvist (oik.), Veturimiesten liiton puheenjohtaja 1917–1918 ja Kansanvaltuuskunnan liikenneasiain valtuutettu, oli vanhan veturimiesjärjestön selväpiirteisimpiä sosialisteja. Keväällä 1918 Lindqvist pakeni muun Kansanvaltuuskunnan mukana Neuvosto-Venäjälle. Siellä hän sittemmin osallistui Suomen kommunistisen puolueen perustamistyöhön. Vuonna 1920 Lindqvist sai surmansa Pietarissa ns. Kuusisen klubin murhissa, joiden takana oli SKPtä vastustanut ”revolverioppositio”. Mainittakoon, että revolveriopposititon johtajana oli Voitto Eloranta, joka oli aikaisemmin toiminut mm. Rautatieläisten liiton Juna-lehden toimittajana.*

non tärkeissä tehtävissä. Koko rautatiehallinto nojautui SAJlaisten rautatieläisjärjestöjen, Rautatieläisten liiton ja Veturimiesten liiton, aktiivijäseniin.

Normaali yhdistystoiminta lamaantui sodan seurauksena. Tosin keskustoimikunta sai järjestetyksi heti sodan alkuvaiheessa, helmikuun 4. päivänä, ylimääräisen edustajakokouksen. Siihen osallistui keskustoimikunnan jäsenten lisäksi 25 edustajaa punaisen Suomen varikolta. Mannelinin luonnostelemissa ja kokouksen hyväksymissä ponsissa annettiin ensimmäiseksi tunnustusta Kansanvaltuuskunnan suorittamalle rautatiehallinnon uudistamiselle. Edustajakokous ilmoitti, että ”veturimiehet suhtautuvat myötätuntoisesti Suomen Kansanvaltuuskunnan toimenpiteisiin ja tulevat noudattamaan sen määräyksiä”. Samalla kuitenkin pyrittiin antamaan edelleen se vaikutelma, että liitto itsessään oli epäpoliittinen: ”koska veturimiehet, kannastaan ja myötätunnostaan riippumatta, tulevat toimimaan ulkonaisen aseellisen painostuksen alaisina ja henkensä uhalla, niin on mahdotonta veturimiesten noudatettavaksi määritellä yleispäteviä toimintaohjeita.” Veturimiesten ensimmäiseksi velvollisuudeksi todettiin rauta-

tielaitoksen, liikenteen ja kaluston turvallisuuden valvominen. Kokous myös kehotti veturimiehiä olemaan esiintymättä aseistettuina rintamapalveluksessa.<sup>1</sup>

Kun ottaa huomioon liiton tosiasiallisen kytkeytymisen Kansanvaltuuskunnan hallintojärjestelmään, voi päätellä, että varovaisella julkilausumalla oli tarkoitus varmistaa porvarillisten veturimiesten pysymistä tehtävissään. Punaisten tarpeita ajatellen ei vaatimuksesta pysyä poissa aseellisesta palveluksesta ollut erityistä haittaa: punaiset tarvitsivat veturimiehiä kipeästi juuri vetureilla. Tosi rautatieläisistä muodostettiin punakaartiin oma komppania, jonka tehtävänä oli kuitenkin lähinnä vain ratojen vartiointi. Komppanian päällikkönä toimi aluksi veturinkuljettaja F.J. Laine ennen siirtymistään helmikuun puolivälissä Helsingin aseman komissaariksi.<sup>2</sup>

Valkoisen Suomen veturimiehet olivat tietenkin tyystin Veturimiesten liiton ohjeiden ulottumattomissa. Heidän työskentelyään johti ylinnä Vaasaan majoittunut ”Väliaikainen rautatiehallitus”.<sup>3</sup>

Liiton lehti Veturimies ilmestyi vallankumousyrityksen aikana kaksi kertaa. Poliittinen mullistus ei suinkaan täysin syrjäyttänyt oman ammattikunnan ongelmia. Helmikuun numeron laajin artikkeli pohti ”itsetoimivaa varmuuslaitosta junien yhteentörmäyksien estämiseksi”, ja maaliskuun numerossa oli ensimmäisenä kirjoituksena ”Muutamia näkökohtia veturien vetopyörien tasapainoitukseen nähden”. Toki poliittista tilannettakin käsiteltiin. Helmikuussa Karl Mannelin kirjoitti innostuneesti, kuinka ”työväenluokka nosti päätään, ravisti kahleitaan”, ja kertoi ”nykyisen hallitussuunnan” herättäneen ”iloisia tulevaisuuden toiveita kaikilla aloilla”. Samalla Mannelin hyökkäsi jyrkästi tehtävistään poistuneita rautatievirkamiehiä vastaan. Hän huomautti veturimiesten tuntevan velvollisuutensa paremmin: ”He ovat tälläkin kertaa nousseet suojaamaan valtion omaisuutta, valvomaan yleisön turvallisuutta ja ottamaan päällensä virkamiehistönkin työtaakan.” Korostaessaan näin, että tehtävien täyttäminen oli yleishyödyllistä riippumatta poliittisista ristiriidoista, Mannelin ilmeisesti kohdisti sanansa nimenomaan poliittisesti epävarmoille ja ei-sosialistisille veturimiehille.

### *Vaikeuksia*

Uuden rautatiehallinnon pystyttäminen oli punaisille työlästä. Sotaolosuhteet vaikeuttivat hallinnosta vastanneiden toimintaa. Suurta hankaluutta tuotti se, että uudet hallintomiehet olivat tehtäviinsä harjaantumattomia, varsinkin paikallistasolla. Kaikki jouduttiin opettelemaan alusta.

Rautatiehallituksen samoin kuin muiden keskusvirastojen virkamiehet jättäytyivät pois tehtävistään. Linjahallinnossa sen sijaan ei syntynyt yhtenäistä menettelyä. Joulukuussa 1917 tosin olivat helsinkiläiset Rautatievirkamiesyhdistyksen jäsenet perustaneet ns. yhteishyvän valiokunnan järjestämään vastatoimia, jos ”laillinen rautatiehallitus syrjäytettäisiin eli syystä tai toisesta joutuisi toimimaan lainvastaisesti”. Sisälissodan kynnyksellä se salaisissa sähkeissään kehotti virkamiehiä luopumaan tehtä-

<sup>1</sup> Pk. tehty Suomen Veturimiesten Liiton keskustoimikunnan kokoonkutsuessa neuvottelukokouksessa Fredriksbergissä helmikuun 2 p:nä 1918 § 3. H 221 H XV.6 1918. RhA; Työmies 6.2.1918 ”Veturimiehet ja nykyinen tilanne”;

<sup>2</sup> SyA B 642/II, Kansanvaltuuskunta ja sen elimet Ca 4, Punaisten päämajan määräys 13.2.1918; *Riuhinen-Hentilä-Roos I* (Hentilä) s. 268–269.

<sup>3</sup> Valkoisen Suomen rautatiehallinnosta ks. tark. *Castrén* 1937 C s. 20.

vistään, jos kuvatonlainen tilanne syntyy, mutta lupasi samalla, että niin ikään joulukuussa 1917 syntynyt Valtionrautatieläisten keskusjärjestö antaisi tarkemmat ohjeet.<sup>1</sup> Lähempiä ohjeita ei kuitenkaan kuulunut. Yhtenä syynä saattoi olla se, etteivät valkoiset halunneet sodan alkuvaiheessa täydellisesti lamauttaa punaisen Suomen liikennettä, koska tämä olisi estänyt meneillään olleen venäläisten sotilaiden poistumisen maasta.<sup>2</sup>

Selvä enemmistö varsinaisista virkamiehistä ilmeisesti kuitenkin ryhtyi lakkoon. Tehtävistään lähteneiden määrä näyttää kasvaneen, mitä pidemmälle sisällissota kului.<sup>3</sup> Yhteishyvän komitea pyrki järjestämään myös suoranaisia sabotaaseja, joissa se muutamia kertoja myös onnistui.<sup>4</sup>

Rautatieneuvosto yritti palauttaa virkamiehiä tehtäviinsä, muttei käyttänyt siinä erityisen kovia otteita. Varsinkin alkuaikana neuvosto suorastaan maanitteli heitä jatkamaan tehtäviään.<sup>5</sup> Virastaan poistuneiden jättämää aukkoa rautatieneuvosto yritti täyttää sekä siirtämällä alempia rautatieläisiä ylempiin virkatehtäviin että värväämällä rautateille ulkopuolista väkeä 2.2. rautatieneuvosto esimerkiksi ilmoitteli Työmiehessä:

”Niitä kunnioitettavia kansalaisia, jotka hyväksyvät Suomen kansanvaltuuskunnan toimenpiteet ja haluavat palvella Suomen Tasavallan Rautateitä virkailijoina, kehoitetaan ilmoittautumaan mahdollisimman pian asianmukaisine pätevyystodistuksineen edellämainitulle Rautatieneuvostolle.”

Sähköttäjistä oli erikoisen paha pula. Rautatieneuvosto järjesti parin viikon mittaisia sähköttäjäkursseja, joille haettiin lehti-ilmoituksin ihmisiä ja jotka osittain helpottivatkin tilannetta.<sup>6</sup>

Palvelusmiesten enemmistön tavoin lähes kaikki veturimiehet ilmeisesti hoitivat tehtäviään. Porvarillismielisetkin mukautuivat jatkamaan työtään, jos kohta vastahakoisesti.<sup>7</sup> Tämä oli ratkaisevan tärkeätä punaisen Suomen liikenteen sujumiselle. Korkean teknisen ammattitaitonsa vuoksi veturimiehet olivat vaikeimmin korvattavia ammattiryhmiä. Heidän kohdallaan ei ollut ajateltavissa samanlaista pikakoulutusta, jota eräisiin muihin tehtäviin annettiin.

Itse työ oli kummallakin puolella varsinkin sotatoimialueen läheisyydessä samanlaista. Työajat kävivät entistä epäsäännöllisemmiksi ja työ entistä vaarallisemmaksi. Molemmiin puolin veturimiehet joutuivat kuljettamaan myös ase- ja sotilasjunia, joiden perillepääsyn vihollispuoli pyrki kaikin keinoin estämään.<sup>8</sup> Suoranaisesti sotatoimiin käytetyissä panssarijunissa oli veturimiesten työ vaarallisinta. Osaksi venäläisiä pans-

<sup>1</sup> VapA II B 185 ”Rautatievirkamiesten salaisia sähköitä kapinan ajalta”, erityisesti sähkö Hfors A 295 25/1 klo 11.20.

<sup>2</sup> *Rinta-Tassi* s. 94.

<sup>3</sup> Vrt. sama s. 94–95.

<sup>4</sup> Ks. esim. Työmies 12.2.1918 ”Rautatieherrojen vastavallankumoukselliset vehkeilyt”.

<sup>5</sup> Ks. esim. VapA II B 185 ”Suomen Tasavallan Rautateiden virkailijoille” sekä SyA Fa 1 rautatieneuvoston kierto- kirje n:o 8.

<sup>6</sup> Työmies 3.2.1918; *Sivenius* s. 44–46.

<sup>7</sup> Ks. *Rinta-Tassi* s. 98; Työväen tietokirja s. 147. Samaan viittaa myöskin *Järventaus* veturimiesromaanissaan, jonka päähenkilöinä olevat ”isänmaalliset” veturimiehet pysyivät hekin työpaikoillaan; ks. esim. s. 133.

<sup>8</sup> Ks. esim. tamperelaisen veturimiehen Oskari Alhon ajopäiväkirja, SVMLn ark., sekä jyvaskyläläisen veturimiehen Aatami Leinosen muistelmia ”Veturinlämmittäjänä v. 1918”, *Talve* s. 158–162.



## 9. huhtikuuta 1918.

Päivä	Peturi	Junna	Kilom. int.	Katka	Kuljettaja	Roudutus	
1	Happonen	aikaa		halvokaiset	kuli	3-14 päivän	
2	Hapaa			K. Narin	Sammuttaja	vastaisena	
3	119	on siinä	10	10	J. Harju	yonni 2, 30	
4	Happonen	Laullisten	olojen	paluu	Tampereelle		
5	361	Savoyt	120	12		Tauronant.	
6	544		120	18		Hietonon	
7	Happonen					Juutilainen	
8	544		80	8		J. Reminen	
9		6.00.0000000000					
10	231	Pieturi	112	8	J. K. K. K. K.	K. K. K. K. K.	
11	Happonen						
12	470	Uimias	88	10	J. K. K. K.	Sihlström	
13	112	Savoyt	80	8		E. Sola	
14	Hapaa	Ukkolisuus				malasinikont	
15	206	196	565	Säiv	161	17	J. K. K. K.
16	198	151	Säiv	Uim	121	12	J. K. K. K.
17	15	J. K. K.	114	7	J. K. K. K.		Saario
18	227	699	114	6	J. K. K. K.		Kuusela
19	Hapaa						
20	278	Uim	114	8	J. K. K. K.		Lansikoski
21	407	Uim	80	8	J. K. K. K.		Palme
22	Hapaa						
23	436	620	114	9	J. K. K. K.		Bass
24	371	Uim	114	9	J. K. K. K.		Lautala, Proanta
25	Hapaa						
26	299	Säiv	Uim	21	J. K. K. K.		Saitä
27		Peturi	21	45	J. K. K. K.		
28	Happonen						Kuljettaja
29	364	Uim	192		J. K. K. K.		H. Valkama
30		Junna	157	26	J. K. K. K.		

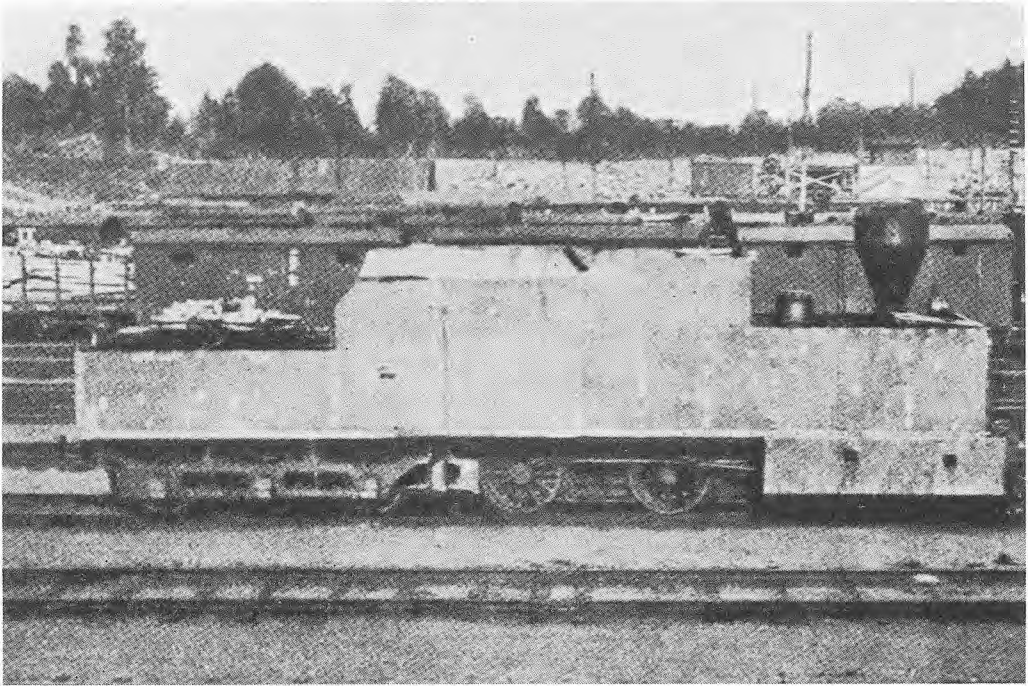
Net. lom. 1667

trala

työsuhteja 223

Kulj. toimassa 27 p. vää

Tamperealaisen veturimiehen Oskari Alhon ajopäiväkirjan sivuilla heijastuvat kansalaissodan vaiheet sellaisina kuin ne ilmenivät veturimiehen työssä. Sivun Tampereen valtauksen ajalta. SVML.



*Punaisten panssaroima veturi Pasilassa. Rautatiemuseo.*

sarijunia, osaksi tilapäisesti panssaroituja junia oli punaisella puolella alkuaan kymmenkunta. Valkoisilla ei aluksi ollut valmiita panssarijunia, vaan ainoastaan puuparuruilla tai tiilillä tilapäisesti panssaroituja. Sodan kestäessä kuitenkin useat oikeat panssarijunat vaihtoivat omistajaa.<sup>1</sup>

Punaisten sotatoimien seurauksena sai surmansa neljä valkoisessa Suomessa toiminnutta veturimiestä. Ns. punaisen terrorin uhreiksi ei veturimiehiä joutunut.<sup>2</sup> Punaisen puolella kuolleiden veturimiesten tarkkaa lukumäärää on vaikeata selvittää. Ns. terroritilastossa, jonka sosialidemokraattinen puolue keräsi kansalaissodan jälkeen, on kaatuneiden, ns. valkoisen terrorin uhrien ja vankileirillä kuolleiden joukossa ”varmoja” veturimiehiä 15. Heistä on teloitetuiksi tai murhatuiksi merkitty 10, kaatuneita oli kaksi, ”tietämättömissä” eli kadonneita oli samoin kaksi ja yksi veturimies oli kuollut vankileirillä.<sup>3</sup> Punaisen Suomen puolella surmansa saaneiden veturimiesten todellinen lukumäärä lienee suurempi. Veturimiehiä on mahdollisesti sijoitettu tilastossa myös ammattinimikkeen ’rautatieläinen’ alle. Sitä paitsi on eräissä tapauksissa epäselvää, vittaako ammattinimike ”lämmittäjä” veturin, höyrylaivan vai teollisuuslaitoksen lämmittäjään. — Jaakko Paavolaisen tutkimuksen mukaan valkoisten teloittamista yhteensä 8 300 ihmisestä oli rautatieläisiä 155.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Castren 1937 C s. 20.

<sup>2</sup> Valkoisten puolella kuolleiden henkilöluettelosta ks. sama s. 34–39.

<sup>3</sup> Vuoden 1918 terroritilasto 323.2 (471) TA.

<sup>4</sup> Paavolainen 1967 s. 209.

Teloitetuista veturimiehistä voidaan veturimiesyhdistyksen entisinä aktiiveina mainita riihimäkeläiset Kalle Sjögren, Anton Olin ja Vilho Itkonen, joensuulainen (kontiolahtelainen) A.P. Hämäläinen sekä turkulainen Valfrid Berg.<sup>1</sup>

Valtava voimanponnistus oli punaisella puolella ns. viljajunien lähettäminen Venäjälle. Elintarvikepulaa lievittääkseen Kansanvaltuuskunta ja erityisesti sen elintarvikeasiain valtuutettu Oskari Tokoi ryhtyi suunnittelemaan Venäjältä viljantuontia, josta oli jo ennen vallankumousta osittain sovittu, mutta joka oli jäänyt käytännössä järjestämättä. Helmikuun puolivälin jälkeen lähti Suomesta kolme junaa miehistöineen Siperiaan noutamaan kipeästi kaivattua viljaa. Junien mukana oli lähes 40 veturimestä Etelä-Suomen varikoilta sekä noin 60 muuta rautatieläistä.<sup>2</sup>

Matka halki sisällissodan kourissa olleen Venäjän oli täynnä vaaroja ja vaikeuksia. Se kesti niin kauan, että vain ensimmäinen juna, jonka komissaariksi oli lähtenyt Jaako Rahja, pystyi palaamaan Suomeen viljalastissa. Se saapui Helsinkiin punaisten juhlimana maaliskuun 30. päivänä. Kaksi muuta junaa selvisivät Pietariin vasta, kun vallankumousyritys oli jo päättymässä Suomessa tappioon. Niistä toisen miehistön onnistui vielä livahtaa Suomeen, mutta viimeisen junan miehet joutuivat lähes kaikki jäämään Venäjälle.<sup>3</sup>

Kansalaissodan jälkiselvittelyissä pitivät valkoiset voittajat osallistumista tähän viljanhakumatkaan niin raskauttavana, että sen tähden vähintään erotettiin rautateiltä. Lähtöpassit sai muiden muassa Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen entinen puheenjohtaja H.J.V. Åhman, joka oli kuljettanut ainoata takaisin tullutta veturia n:o 609. Åhman ei ollut mielipiteiltään sosialisti, ja hän oli muutoin pysynyt täysin syrjässä vallankumouksesta.<sup>4</sup>

### *Vallankumouksen tappio ja liiton tuho*

Kevään mittaan oli punaisten tappio alkanut vääjäämättömästi häämöttää. Tampereen verinen valtaus huhtikuun 3.—6. päivinä muodosti näkyvän käännekohdan, josta punaisten häviö vauhdittui. Jo tätä ennen olivat vallankumoukselliset saaneet lamauttavan tiedon, että valkoisille oli tulossa Saksasta sotilaallista tukea, jota tämä suur sodan osapuoli piti tarpeellisena antaa omien strategisten tavoitteidensa turvaamiseksi. Saksalaiset joukot nousivat maihin Hangon luona Tampereen valtauksen aikoihin, minkä jälkeen sota oli käytännössä ratkennut vastavallankumouksen voittoon. Helsinki vallattiin huhtikuun puolivälissä, ja toukokuun 16. päivänä valkoinen Suomi juhli voittoaan.

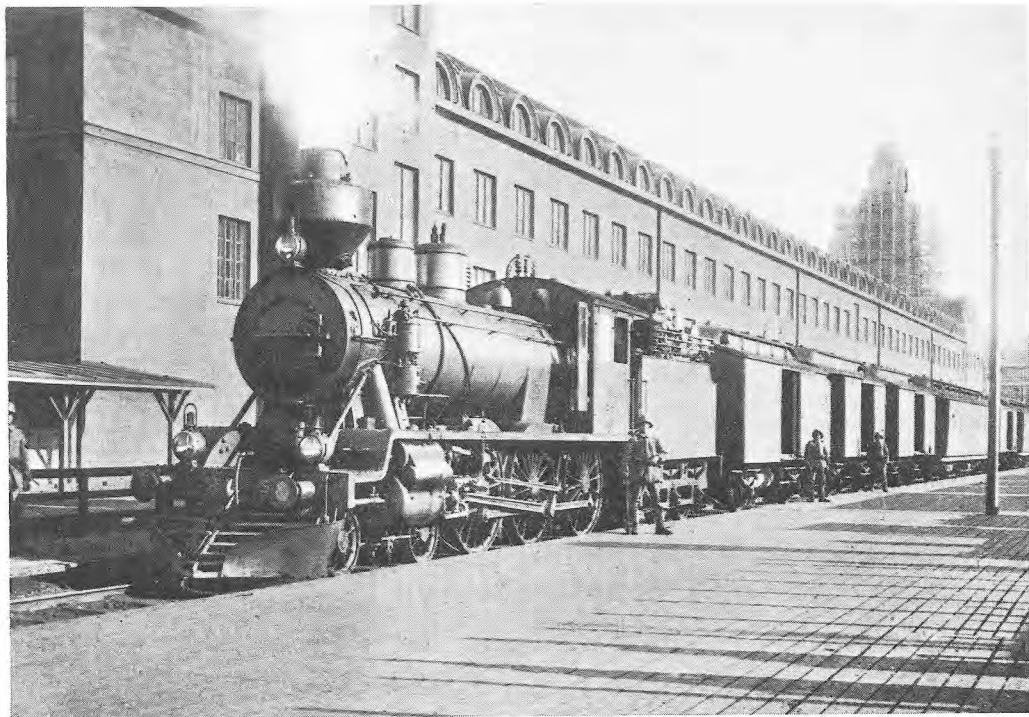
Punaisten ylin johto, joukossa Konsta Lindqvist, pakeni Neuvosto-Venäjälle huhtikuun lopulla. Vankileirit täytyivät voitetuista. Kesäkuukausien 1918 aikana joutui

<sup>1</sup> Turun varikon apulaiskomissaarina toimineen kuljettaja Bergin, "Bärin Vallun", kohtalo saattaa olla kuvaava. Vallu oli lähtenyt sodan loppuvaiheessa viimeisellä pakolaisjunalla kohti itää, mutta joutui Lahdessa valkoisen piikaoikeuden tutkittavaksi. Kerrotaan, että "tuomari" oli tiedustellut häneltä, eikö hän tiennyt työskennelleensä laitoman hallituksen hyväksi. Tähän Vallu kertomuksen mukaan vastasi: "Piruko sitä tietää mikä tässä on laiton hallitus." Vastaus varmisti sen, että Vallu ammuttiin. Isännöitsijä Uno Koskisen haastattelu 7.5.1974 (haastattelijana veturinkuljettaja Jooseppi Jokinen).

<sup>2</sup> Hugo L. Mäkisen käsikirjoitus Veturimiesten liiton historiasta "Viljajunat 1918". Ks. myös Åhmanin artikkeli Veturimiehestä 4/1948.

<sup>3</sup> Samat.

<sup>4</sup> Åhmanin erottamisesta ks. rautateiden kurinpitotuomioistuimen muistiopöytäkirjat, n:o 1435. Väliaik. rautatiehallituksen asettaman valanotto- ja tutkimuskomitean ark. Ca 4. VA; ks. myös Mäkisen käsikirjoitus Veturimiesten liiton historiasta. Vrt. Työväen tietokirja s. 149.



*Kuvassa oleva punaisten pakolaisten kuljettamiseen tarkoitettu juna ei enää ehtinyt lähteä Helsingistä ennen kuin saksalaiset sotilaat valtasivat kaupungin.*

noin 82 000 ihmistä olemaan eripituisia aikoja vankileireillä. Heistä yli 12 500 kuoli nälkään, tauteihin ja teloituksiin. Vankileireillä kuolleet, ns. valkoisen terrorin uhrit sekä punaisten puolella kaatuneet yhteenlaskemalla saadaan tulokseksi, että kansalaissota jälkiselvittelyineen tappoi kaikkiaan lähes 25 000 työväenliikkeeseen kuulunutta.<sup>1</sup> Työväenliike oli raunioitunut.

Veturimiesten liiton asema oli sodan jälkeen vielä kehnompina kuin useimpien muiden ammattiliittojen. Valtionpalvelijain järjestönä se oli ryhtynyt tukemaan kapinaa esivaltaa vastaan. Kaiken lisäksi se oli tosiasiallisesti ollut hoitamassa rautatielaitosta, jonka elintärkeä tehtävä oli tullut sisällissodan aikana selvästi esiin. Liitto oli varmistanut, että veturimiehet pysyivät tehtävissään ja alistuivat punaisten määräyksiin. Voittajat kohdistivat siihen katseensa heti, kun sota oli ratkennut.<sup>2</sup>

Jo huhtikuun lopulla rautatiehallitus esitti valkoiselle senaatille, että tämä lakkauttaisi Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton. Perusteluna oli näiden liittojen keskeinen asema sekä marraskuun 1917 yleislakossa että kevään 1918 kapinassa. Veturimiesten liiton todettiin ”punaisten ammattilaistensa kautta” tehneen erityisen suuria palveluksia vallankumouksellisille mm. panssarijunissa.<sup>3</sup> Senaatti määräsi toukokuun

<sup>1</sup> Luvut perustuvat *Paavolaisen* tutkimuksiin poliittisista väkivaltaisuuksista Suomessa 1918. Ks. myös *Soikkainen* 1975 s. 301–302. Valkoisten puolella kaatuneita oli noin 3 500 ja punaisen terrorin uhreja 1 650.

<sup>2</sup> Ks. esim. *Uusi Suometar* 19.4.1918 ”Punaisten kohtalo rautatiellä”.

<sup>3</sup> Sama 1.5. 1918 ”Kapinalliset pesät valtionrautateillä”.

11. päivänä nämä liitot lakkautettaviksi, ”koska sanotut yhdistykset ovat suoranaisesti puuttuneet äskettäin kukistettuun kapinaliikkeeseen ja siten tehneet itsensä syytäksi rikolliseen toimintaan”.<sup>1</sup>

Siten veturimiesten järjestö oli muodollisestikin tuhoutunut toimittuaan melkein tasan kaksikymmentä vuotta. Ulkonaisesti järjestön loppuun sisältyi kohtalon ivaa. Liitto, joka oli pitkään korostanut täydellistä epäpoliittisuuttaan, lakkautettiin keskeisen poliittisen roolinsa vuoksi; SAJn muut liitot Rautatieläisten liittoa lukuun ottamatta säästyivät sentään tältä. Tapahtumakulku kytkeytyi kiinteästi koko yhteiskunnan ristiriitojen kärjistymiseen. Veturimiehille ei vuosina 1917–1918 jäänyt tilaa asettua näiden ristiriitojen ulkopuolelle. Yhteiskunnallinen murros johti liiton luhistumiseen työväenliikkeen mukana. Veturimiesten liiton jäsenyysskin oli raskauttava teko, kun valkoinen Suomi sodan päätyttyä jakoi tuomioita.<sup>2</sup>

Voittajien asettamien valtiorikosoikeuksien eteen joutui myös moni rautatieläinen. Niiden tuomitsemista noin 68 000 hengestä oli rautateiden palvelusmiehiä ja työntekijöitä *Paavolaisen* mukaan 1 049 eli 1,55 prosenttia.<sup>3</sup> Elokuun 1918 alussa ryhtyi toimimaan rautateiden oma kurinpitotuomioistuin, jonka tuomioiden perusteita oli hahmottanut jo huhtikuun lopulla asetettu tutkimuskomitea. Kurinpitotuomioistuimen eteen joutui syytettynä 2 248 vakinaista viranhaltijaa. Heistä erotettiin 881, varoitukseen sai 802, toimessa alennettiin 24 ja vapauttavan tuomion sai 541. Vakinaisia veturimiehiä – mukana ovat tällöin myös vakinaiset veturinpuhdistajat – oli syytettynä 398. Heistä 141 erotettiin, varoitus annettiin 134:lle, toimessa alennettiin 9 ja ilman rangaistusta selvisi 114.<sup>4</sup>

Tosiasiassa luvut antavat liian kauniin kuvan, sillä rautatiehallitus toteutti raskaalla kädellä päätirehtöörinsä jo ennen sisällissotaa esittämää toimintaohjetta ja erotti joukoittain ”epäluotettavia” ylimää räisiä. Tämän se saattoi tehdä ilman kurinpitotuomioistuinta.<sup>5</sup> Rautateiden johto pystyi suorittamaan puhdistuksen aiheuttamatta vaikeuksia liikenteenhoidolle, sillä taloudellinen lama jo oli johtanut kuljetusten jyrkkään supistumiseen.<sup>6</sup>

Rautatieläiskunnan hajaannus syventyi kansalaissodan jälkiselvittelyissä entisestään. Esimerkiksi rautateiden kurinpitotuomioistuimessa oli Valtionrautatieläisten keskusjärjestön eli ”Keskukseen” johtomiehiä.<sup>7</sup> Veturimiesten keskuudessa jakautuminen näkyi kipeästi. Katkeruutta lietsoi miesten suhteisiin esimerkiksi se, että valkoiset veturimiehet ottivat asiakseen antaa ilmi punaisten hyväksi työskennelleitä ammattitoveritaan.<sup>8</sup> Jo Helsingin valtauksen aikaan 15.4. kokoontui Uuden Suomettaren mukaan

<sup>1</sup> Kulkulaitostoimik. kirje rh:lle n:o 349 11.5.1918 sekä rh:n kiertokirje H 221/1929 24.5.1918 (konsepti). H 221 H XV.6 1918. RhA.

<sup>2</sup> Turkuilaisten viljajunassa työskennellyt Sulo Marttila on kertonut tulostaan rajan yli Suomeen toukokuun 16. päivänä 1918: ”Rajajoen asemalla oli jo juna ja sen veturissa tuttu mies. Hän käski minut hyttiin ja kysyi heti, onko sinulla veturimiesliiton jäsenkirja. Olihan minulla; hän otti sen, mutta heitti sen saman tien veturinpesään. ”Jos tuo tavataan sinulta, sinulle käy huonosti”, hän selitti tekoansa.” *Mäkisen* käsikirjoitus. luku ”Viljajunat 1918”.

<sup>3</sup> *Paavolainen* 1971 s. 325, taulukko XX.

<sup>4</sup> Rautateiden kurinpitotuomioistuimen muistiopöytäkirjat 2.8.1918–31.3.1919. Väliaik. rautatiehallituksen asettaman valanotto- ja tutkimuskomitean ark. Ca 3–5. VA. Ks. myös Kapinan johdosta kurinpitoteitse tuomittujen aseman selvittämiseksi asetetun komitean mietintö. KD 61/383 Oik. min. 1922. VA.

<sup>5</sup> Ks. asiasta vuonna 1923 käytyä eduskuntakeskustelua. Vp 1923 P s. 896–901. 1014–1021 (erityisesti Myllymäen puheenvuoro).

<sup>6</sup> Vrt. *Castren* 1937 B s. 461.

<sup>7</sup> Tuomioistuimeen kuului muiden muassa Rautatieläisyhdistyksen johtomies, ylikonduktööri Gabriel Saikko.

<sup>8</sup> Lauri Luodon haastattelu 25.3.1975.

runsaat 70 valkoista veturimiestä Helsingissä vaatimaan ankaruutta punaisen Suomen hallintotehtävissä toimineita sekä punakaartiin kuuluneita veturimiehiä vastaan. Kokous vaati päätöksessään sellaisten miesten pidättämistä virantoimituksesta.<sup>1</sup>

Veturimiesten ammattikuntaa vanhastaan yhdistäneet ja kiinteittäneet tekijät olivat jääneet taka-alalle. Hallitseviksi tulivat katkeruus ja epäluulot, joiden hälveneminen oli hidasta. Yhtenäisen järjestöyön elvyttäminen tuntui siinä tilanteessa ylivoimaiselta.

---

<sup>1</sup> Uusi Suometar 19.4.1918 "Rautatieläisten suhtautuminen punaisiin".



# Uusi nousu (1918–1929)

## 1. *Ahtaat edellytykset uudelleenrakennukselle*

Veturimiesten järjestötoiminta oli murskautuneena ja veturimieskunta hajalla samaan aikaan, kun elinehtojen huononeminen korosti oman ammatillisen järjestön tarvetta. Inflaatiokierre jatkui ja söi ansioita. Vuoden 1919 kevääseen saakka elintarvikepula oli varsinkin kaupungeissa huutava. Kuljetusten supistuminen maailmansodan ajan huippulukemista loi turvattomuutta. Järjestötoiminnan uudelleenrakentamisen edellytykset olivat kehnot.

### 1.1. *Ammattiyhdistysliikkeen asema valkoisessa Suomessa*

Koko työväenliike oli kevään 1918 jälkeen heikkouden tilassa. Voittajat hallitsivat täydellisesti poliittista järjestelmää. Sota jälkiselvittelyineen oli suuresti kaventanut työväenliikkeen aktiivijäsenten joukkoa.

Toimintamahdollisuuksia alkoi vähitellen syksystä 1918 lähtien avautua niille melko harvalukuisille sosialidemokraateille, jotka olivat sanoutuneet irti kansalaissodasta. He ryhtyivät rakentamaan sosialidemokraattisen puolueen ja Suomen Ammattijärjestön organisaatioita. Samanaikaisesti työväenliikkeen sisäinen jakautuminen kävi ilmeiseksi. Neuvosto-Venäjälle paenneet vanhan työväenliikkeen johtajat perustivat syksyllä 1918 Moskovassa Suomen kommunistisen puolueen. Tämä joutui toimimaan Suomessa maan alla. 1920-luvun alussa kommunistit ja heitä lähellä olleet vasemmistoradikaalit ryhtyivät työskentelemään myös julkisissa työväenjärjestöissä. Erityisesti ammatillisissa järjestöissä oli 1920-luvun kehitykselle ominaista sosialidemokraattien ja kommunistien taistelu. Ammattiyhdistysliike säilyi kuitenkin yhtenäisenä vuoteen 1929 saakka, jolloin vähemmistönä olleet sosialidemokraatit erosivat Suomen Ammattijärjestöstä ja ryhtyivät suunnittelemaan omaa ammatillista keskusjärjestöä.<sup>1</sup>

Poliittinen järjestelmä antoi työnantajapuolelle täyden tukensa sen pyrkiessä estämään työläisten ammatillista järjestäytymistä. Sen jälkeen kun kommunistit vuonna 1920 saivat johtoaseman Suomen Ammattijärjestössä, työnantajat leimasivat ammatillisen toiminnan ja yleensä kaikki suurehkot lakot ”Moskovasta johdetuiksi”, ”kommunistien lietsomiksi”. He kieltäytyivät myös solmimasta työehtosopimuksia ammattiyhdistysliikkeen ”kommunistisuuteen” vedoten.<sup>2</sup> Myöhemmin 1930-luvulla tosin

<sup>1</sup> Ammattiyhdistysliikkeen poliittisista suhteista sekä SAJn hajoamisesta tark. ks. *Kettunen* 1974.

<sup>2</sup> Ks. esim. *Sjöberg* s. 57–62, 84–86.



kävi viimeistään selväksi, että tämä oli tekosyy. Sosialidemokraattien johtama, vuonna 1930 perustettu Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliitto (SAK) ei pystynyt taivuttamaan työnantajia niinkään moniin sopimuksiin kuin SAJ:n liitot vahvimmillaan 1920-luvun puolivälin jälkeen.<sup>1</sup>

Porvarillinen mielipide hyväksyi varsin yhtenäisesti työnantajien menettelyn. Ns. mustat listat, joiden avulla työnantajat valikoivat poliittisesti työntekijöitä ja joille amatillisesti järjestäytyneet helposti joutuivat, eivät herättäneet ”yleisessä mielipiteessä” vastustusta. Niin ikään oikeudenkäynnit, joissa kommunistisia tai sellaisina pidettyjä ammattiyhdistysjohtajia tuomittiin Tammisaaren pakkotyölaitokseen, saivat osakseen esimerkiksi porvarillisen lehdistön ymmärtämyksen. Kaksikymmenluvun alussa perustetun lakonmurtajajärjestön Yhtymä Vientirauhan toimintaa pidettiin ”isänmaallisena”.<sup>2</sup>

Ammatillinen järjestäytyminen ylitti kyllä 1920-luvulla ennen vuotta 1917 vallineen tason. Kuitenkin järjestäytymisaste pysyi alhaisena. Vuonna 1928 ammattiyhdistysliike oli sotienvälisen ajan huipulla, jolloin SAJ:ssa oli 90 000 jäsentä. Tällöinkin koko työväestön järjestäytymisaste oli vain 13 prosenttia; tosin se oli teollisuustyöläisillä tätä selvästi korkeampi.<sup>3</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen heikkouden perustana, jonka vaikutusta poliittinen järjestelmä tehokkaasti vahvisti, oli Suomen työmarkkinoiden rakenne. Teknologian kehittymättömyydestä johtunut ammattitaitovaatimusten alhainen taso mahdollisti sen, että työnantajat saattoivat tarvitessaan käyttää hyväksi maaseudun piilotyöntöitä työvoimareserviä. Tuotantoyksiköiden suhteellinen pienuus ja hajanainen sijainti puolestaan vähensivät työvoiman liikkuvuutta teollisuuden sisällä. Työnantajat saattoivat tässä tilanteessa määrätä työntekijänsä työehdoista yrityskohtaisesti, saman alan tai muiden alojen muista yrityksistä melko riippumattomasti. Tätä asemaansa työnantajat pyrkivät turvaamaan vastustamalla työehtosopimuksia ja amatillista järjestäytymistä.<sup>4</sup> Poliittinen järjestelmä antoi siinä tehtävässä vahvan selkänöjan.

## 1.2. Valkoinen rautatielaitos

Rautatieläisten järjestötoiminnan edellytyksiin poliittinen voimatilanne vaikutti vielä välittömämmin kuin yksityisten työnantajien työntekijäin ammattiyhdistyksiin. Valtio-työnantaja saattoi vielä ”oikeutetummalla” tavalla estää sille vastenmieliset pyrkimykset henkilökuntansa keskuudessa.

Kansalaissodan jälkeen porvarilliset piirit painottivat, että valtion henkilökunta oli karsittava ”epäluotettavista” ja ”epäisänmaallisista” aineksista eli vasemmistolaisista. Tämän toteuttamista rautatielaitoksen piirissä pidettiin rautateiden merkityksen vuoksi erityisen tärkeänä.

Rautatiehallitus antoi vuonna 1919 paikallisille viranomaisille määräyksen, jonka mukaan henkilökuntaa otettaessa oli hankittava lausunto paikalliselta suojeluskunnalta, ”jotta epäluotettavien henkilöiden ottamista Suomen valtionrautateiden palvelukseen vältettäisiin”. Keskusvirasto toisti saman määräyksen vuonna 1921: ”- - - pyrki-

<sup>1</sup> Vrt. *Knoellinger* s. 116–120, 128–129.

<sup>2</sup> Ks. esim. *Salomaa* 1961 sekä *Helelä* 1969 s. 80–81, 86–89.

<sup>3</sup> *Luoma* 1967 s. 180–183.

<sup>4</sup> *Helelä* 1963 s. 120–121.

KUOPION MAALAIKUNNAN  
SUOJELUSKUNNAN

ESIKUNTA



Täten pyynnöstä todistan, että vaununvoitelija Ernest Johannes Rossi Kuopion pit. Kurkimäeltä ei ole ottanut osaa punakapinaan ja on poliittisesti luotettava.

Kuopiossa tammikuun 26 p:nä 1920.

*Vaununvoitelija Ernest Rossin, myöhemmän veturimiehen saama luotettavuustodistus oli 1920-luvulla tyyppillinen rautatieläisen viranhakupaperien liite. Om. Ensio Rossi.*

vien maineesta on, ellei pyrkijä ole tunnettu, hankittava tietoja pyrkijän kotiseutuviranomaisilta ja suojeluskunnilta.” Vuonna 1923 määräystä väljennettiin niin, että suojeluskuntatodistuksen asemesta saattoi kelvata myös valtion tai kunnan viranomaisen tahi ”luotettavaksi tunnetun kansalaisen” antama todistus.<sup>1</sup>

Liikenteen kasvaessa ja ammattitaitoisen työvoiman tarpeen lisääntyessä rautatiehallitus otti vähitellen osan kurinpitoteitse erotetuista takaisin töihin. Vuoden 1921 loppuun mennessä oli erotettuja otettu takaisin 182.<sup>2</sup> Vuonna 1924 eduskunta myönsi kurinpitotuomioistuinten tuomitsemille osittaisen armahduksen, mutta se ei velvoittanut keskusvirastoja ottamaan erotettuja takaisin, vaan ensisijaisesti antoi jonkinlaisen kunnianpalautuksen.<sup>3</sup> Vuoden 1927 lopussa oli joka tapauksessa rautatiehallituksen oman ilmoituksen mukaan runsas puolet erotetuista päässyt takaisin rautateille.<sup>4</sup> Tarkkaa seurantaa rautateiden johto tällöinkin noudatti; hakiessaan tointa erotetun oli yritettävä erityisen tarmokkaasti todistaa muuttumistaan luotettavaksi.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Ks. rh:n kirje kaikille piirihallituksille 26.11.1919 H 1764/13304 1919 sekä rh:n kirje johtajille ja jaksojen esimiehille 14.3.1923 H 334/1796 1923. RhA. Ks. myös rh:n vastaus eduskunnan oikeusasiamiehen kyselyyn suojeluskuntatodistusten vaatimisesta maaliskuulta 1929, julkaistu Suomen Sosialidemokraatissa 22.3.1929.

<sup>2</sup> Kapinan johdosta kurinpitoteitse tuomittujen aseman selvittämiseksi asetetun komitean mietintö. KD 61/383 Oik.min. 1922. VA.

<sup>3</sup> Vp 1923 A III. 1, hall. es. eduskunnalle n:o 35; Vp 1923 P s. 896–901 (erityisesti Voionmaa), 1014–1021 (erityisesti Myllymäki).

<sup>4</sup> Suomen Sosialidemokraatti 22.3.1929; *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Hentilä) s. 282.

<sup>5</sup> Ks. esim. *Hentilän* kuvausta Rautatieläisten liiton entisen johtomiehen Eemil Metsärannan tuloksettomasta yrityksestä päästä takaisin rautateille. *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Hentilä) s. 282–283.

Henkilökunnan poliittinen valikointi jatkui 1920- ja 1930-lukujen ajan. Esimiehet antoivat veturimiestenkin selvästi ymmärtää, että eteenpäin mielivän oli syytä kuulua suojeluskuntaan. Työväenjärjestöihin kuuluminen puolestaan muodosti vastamäen uralla ylenemisen tiellä. Helsinkiläinen veturinkuljettaja Erkki Tervio esimerkiksi kertoo, että Pasilan oppilaskoulun johtaja vaati 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa oppilas-kurssilaisia eroamaan Työväen Urheiluliiton alaisista seuroista.<sup>1</sup>

Rautatieläisten järjestötoiminnan linjaan eivät kuvatuunlaiset olosuhteet voineet olla vaikuttamatta. Poliittinen valikointi jo sinänsä muutti rautatieläiskunnan poliittista koostumusta siitä, mitä se oli ollut autonomian ajan loppuvuosina. Ja oli selvää, että rautatielaitoksen johto asennoituisi kielteisesti kaikkeen sellaiseen toimintaan, jossa se olisi näkevinään punaisen vivahteen.

## 2. Hajanainen alku

### 2.1. Valkoisten veturinkuljettajien järjestäytyminen

Entinen Veturimiesten liitto oli jo kansalaissodan kynnyksellä käytännössä sisäisesti hajonnut. Tammikuun 15. päivänä 1918 olivat porvarilliset kuljettajat tehneet Helsingissä periaatepäätöksen oman yhdistyksensä perustamisesta. Sisällissota keskeytti hankkeen, mutta sen päätyttyä poliittiset edellytykset olivat aikaisempaa paremmat valkoisten kuljettajien yhteenliittymälle. Suunnitelma oli saava rautatielaitoksen johdon lämpimän siunauksen.

Eri varikkojen kuljettajia kokoontui syyskuun 17. päivänä 1918 Helsinkiin perustamaan Suomen Veturinkuljettajayhdistystä. Kokous valitsi yhdistykselle väliaikaisen keskustoimikunnan. Puheenjohtajaksi valittiin entinen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen keskustoimikunnan jäsen K.E. Vasenius Viipurista ja sihteeriksi hankkeen innokkain ajaja Oskari Varjoranta Riihimäeltä. Tämän jälkeen ryhdyttiin perustamaan varikoille yhdistyksen osastoja.<sup>2</sup>

Pian perustamisensa jälkeen Kuljettajayhdistys liittyi ”Keskukseen”, Valtionrautatieläisten keskusjärjestöön.<sup>3</sup> Yhdistys sai aluksi tiedonvälityskanavakseen oman ”Veturimiesosaston” Keskusta lähellä olleesta Rautatieläinen-lehdestä. Lehden uudelleenjärjestelyjen yhteydessä vuoden 1919 lopussa osasto kuoli, mutta Rautatieläisen paltat olivat edelleen yhdistyksen käytettävissä.

Uuden yhdistyksen määrittäessä linjaansa oli poliittinen pürre keskeisellä sijalla, vaikka yhdistys ilmoitti karttavansa ”politikointia” ja pyrkivänsä vain ”eespäin eestä Suomen maan”.<sup>4</sup> Yhdistys esitti perustamisensa pontimeksi sen kehityksen, joka oli ilmennyt lakkautetussa veturimiesjärjestössä vuosina 1917–1918. Sihteerinä Varjoranta

<sup>1</sup> Erkki Tervion haastattelu 22.5.1975. Samantapaisia kokemuksia oli kerrottavanaan myös Lauri Luodolla; haastattelu 25.3.1975.

<sup>2</sup> Rautatieläinen 4/1919 O. Varjoranta: ”Suomen Veturinkuljettajayhdistys”; sama 2–3/1919 K.K.: ”Nykyisen yhdistyksemme synty pääpiirteissään”. Ks. myös J.A. Sinivuoren laatimaa kertomusta Kuljettajayhdistyksen Riihimäen osaston perustamisesta ja toiminnasta vuonna 1918. ”Osastojen historiikit”, SVMLn ark.

<sup>3</sup> Luoma 1962 I s. 189.

<sup>4</sup> Rautatieläinen 2–3/1919, em. ”K.K.”:n artikkeli.

ja muut puuhamiehet kirjoittivat Rautatieläisessä useita kertoja, kuinka ”nuoret häikäilemättömät intoilijat” olivat saaneet vanhan yhdistyksen otteeseensa ja täysin sivuuttaneet ”vanhat, vakavat ja kokeneet”. Veturimiesten liiton kansalaissodan aikainen toiminta sai varjorantalaisilta — siten Kuljettajayhdistystä alettiin nimittää — ankaran tuomion.<sup>1</sup>

”Isänmaan puolesta” toimiessaan Kuljettajayhdistys tähdensi erityisesti suojelekuntatyön tärkeyttä. Varjoranta esimerkiksi pyrki järjestämismatkoillaan vetämään veturimiehiä paitsi yhdistykseensä myös suojelekuntiin. Intoa hehkuen hän kirjoitti vuoden 1919 alussa Vaasassa pidetyistä suojelekuntajuhlista: ”Paljon oli veturimiehiä suojelekunnassa ja komea oli paraati torilla. Ei ole bolshevikkien terveellinen tulla Pohjanmaalle.”<sup>2</sup>

Sosialisminvastaisuus oli Kuljettajayhdistyksen keskeisiä käyntevoimia. Tältä kannalta käy ymmärrettäväksi myös lämmittäjien sulkeminen yhdistyksen ulkopuolelle. ”Pojat”, lämmittäjät, olivat vuosina 1917–1918 edustaneet vanhassa liitossa ”häikäilemätöntä vastuuntunnottomuutta”, jota valkoiset kuljettajat kavahtivat. Jotteri sama tilanne toistuisi, nuorukaiset oli pidettävä erillään vakavien miesten järjestötyöstä. — Tässäkin kohden rautatieviranomaiset olivat aivan samaa mieltä: pojat eivät heidänkään mielestään olleet kelvollisia yhdistystoimintaan.<sup>3</sup>

Kuljettajayhdistyksessä toimi useita miehiä, jotka olivat kouliintuneet veturimiesten järjestötyössä. Muiden muassa SKLYn neljä entistä puheenjohtajaa, Ivar Fomin, Johan Ikonen, Kyösti Kylälä ja Emil Helle, oli uuden yhdistyksen jäseninä. Heistä Helle kuului yhdistyksen koko olemassaolon ajan sen ylimpään johtoon.<sup>4</sup> SKLYn keskustoimikunnan entisiä jäseniä oli Kuljettajayhdistyksen johtoportaan useita.<sup>5</sup>

Tunnetuista johtajistaan ja rautatiehallituksen tuesta huolimatta Kuljettajayhdistys ei kuitenkaan saanut riittävää maaperää veturimiesten keskuudessa. Sen jäsenmäärä jäi parhaimmillaankin noin 300:aan.<sup>6</sup> Kuljettajayhdistyksen sulautuminen voittoisaan kilpailijaansa, vuonna 1920 perustettuun Suomen Veturimiesyhdistykseen, tuli ennen pitkää ajankohtaiseksi.

## 2.2. Ruotsinkielisten veturimiesten yhdistys

Jo syksyllä 1917 olivat ruotsinkieliset, lähinnä Svenska Kamratförbundetiin järjestäytyneet veturimiehet harkinneet oman yhdistyksen muodostamista. Kaavailusta tuli tosi

<sup>1</sup> Esim. sama sekä em. Varjorannan kirjoitus ja Rautatieläinen 2–3/1919 ’Jousi’: ”S. Veturimiehistö ja viime talven taistelut”.

<sup>2</sup> Rautatieläinen 4/1919 O.V.: ”Yhdistyksen asioilla”.

<sup>3</sup> Ks. Veturimies 6/1930 ”Setä pakisee”.

<sup>4</sup> Ikosen, Kylälän ja Helteen jäsenyydestä ks. SVYn keskustoimik. pk. 21.—22.8.1929 s. 4–5 sekä Helteen asemasta sama s. 2–4. Fominin asemasta ks. SVYn keskustoimik. pk. 22—23.8.1921 s. 2–4.

<sup>5</sup> Edellä mainittujen sekä Vaseniuksen lisäksi voidaan mainita esimerkiksi tamperelainen K.A. Paavola.

<sup>6</sup> Kuljettajayhdistys ei koskaan antanut julkisuuteen tietoja jäsenmäärästään. Vuonna 1922 rh:lle jättämänsä avustusanomuksen yhteydessä yhdistys kuitenkin esitti edellisen vuoden tilinsä, joiden mukaan jäsenmaksutulot olivat 14 178,25 mk. Kun yhdistyksen normaali jäsenmaksu näyttää saman anomuksen mukaan olleen 45 markkaa, voidaan yhdistyksen jäsenmäärän päätellä olleen runsaat 300. H 313 H XV. 4 1922. RhA. — Suomen Sosialidemokraatissa marraskuussa 1921 olleen, veturimiesten järjestötoimintaa käsitelleen kirjoituksen mukaan Kuljettajayhdistyksessä kuitenkin olisi ollut vain noin 150 jäsentä. Suomen Sosialidemokraatti 10.11.1921 ”Luokkailmiöitä rautateilla”.

kuitenkin vasta tammikuussa 1919, jolloin syntyi yhdistys nimeltä *Finlands Svenska Lokomotivmannaförening*.<sup>1</sup> FSLFn perustaminen ilmensi osaksi sitä jakavaa voimaa, joka kielikysymyksellä oli itsenäisen Suomen alkuvuosikymmeninä. Mutta ennen kaikkea oli kyse ammattikuntaisen järjestäytymisperiaatteen voitosta *Kamratförbundetin* järjestäytyneiden veturimiesten keskuudessa. Niinpä *Lokomotivmannaföreningin* puheenjohtajaksi valittiin kuljettaja F.B. Gröndahl, joka oli ollut aikaisemmin *Kamratförbundetin* puheenjohtaja.<sup>2</sup> Osittain kysymys oli ilmeisesti myös siitä, etteivät Gröndahl ja muut *Kamratförbundetin* veturimiehet hyväksyneet tämän liittymistä ”Keskukseen”. Ruotsinkielinen veturimiesyhdistys jäi sen ulkopuolelle. Tosin myös *Kamratförbundet* erosi ”Keskuksesta” vuonna 1927 jouduttuaan sen kanssa kielipoliittisiin ristiriitoihin.<sup>3</sup>

*Finlands Svenska Lokomotivmannaförening* pystyi kokoamaan melko suuren osan ruotsinkielisistä veturimiehistä. Yhdistyksen jäsenmäärä oli 1920-luvun alkupuolella yli 200.<sup>4</sup>

### 2.3. Suomen Veturimiesyhdistys

#### *Vaivalloinen synty*

Vuosina 1918–1919 syntyneet kaksi veturimiesjärjestöä eivät voineet koota veturimiesten suurta enemmistöä. Jo niiden sääntöjen rajoitukset estivät tämän. Suunnilleen puolet kaikista veturimiehistä muodostaneilla suomenkielisillä lämmittäjillä ei ollut yhdistystä, johon he edes olisivat saaneet liittyä – elleivät sitten rikkoneet ammattikuntaisen järjestäytymisen perinnettä, mikä oli tavattoman harvinaista.<sup>5</sup> Ennen kaikkea oli kuitenkin kysymys politiikasta. Kuljettajayhdistyksen täysvalkoinen linja ei pystynyt vetämään kuljettajistakaan kuin murto-osan. Koko veturimieskunnan yhdistävän järjestön tarve oli yhä tuntuva, kun inflaatio jatkui ja rautatieläisten palkkakysymyksen järjestely kohosi ajankohtaiseksi ongelmaksi.

Yhtenäisen järjestötoiminnan rakentamista vanhan liiton raunioille oli kyllä suunniteltu veturimiespiireissä jo kesästä 1918 lähtien. Kaksi entisessä Helsingin osastossa toiminutta veturimiestä, H. Pyhälä ja A. Järvinen, kävi kesällä 1918 Helsingin poliisikamarilla tiedustelemassa, olisiko mahdollista aloittaa järjestötoimintaa uudelleen vanhan liiton pohjalta. He saivat kuitenkin kieltävän vastauksen.<sup>6</sup> Pyhälän johdolla Helsingissä alettiin kaikesta huolimatta suunnitella uutta veturimiesyhdistystä.<sup>7</sup>

Uutta alkua kaavailtiin myös muilla varikoilla. Maaliskuussa 1920 Kouvolan varikon veturimiehet kutsuivat muiden varikkojen miehiä keskustelemaan ja mahdollisesti päättämään uuden veturimiesyhdistyksen perustamisesta. Kokous pidettiin maal-

<sup>1</sup> Gröndahl s. 3–4.

<sup>2</sup> Sama s. 4.

<sup>3</sup> Grönberg s. 128; Rautatieläinen-Järnvägsmannen 14/1927 R.R.(annikko): ”Hajapiirtoja Keskusjärjestön toiminnasta viime vuosina”.

<sup>4</sup> 12.4.1924 rh:lle osoittamassaan avustusanomuksessa yhdistys esitti jäsenmääräkseen 261 henkeä. H 852 H XV. 4 1924. RhA.

<sup>5</sup> *Tapolan* mukaan Rautatieläisyhdistyksen hautausapurahastoon kuului vuonna 1932 ainoastaan kaksi veturimiestä (s. 89), jotka ilmeisesti siis olivat myös itse yhdistyksen jäseniä.

<sup>6</sup> *Pyhälä* 1948 s. 183.

<sup>7</sup> Lauri Luoto on kertonut olleensa joskus vuonna 1919 Pyhälän asunnossa kokouksessa, jossa oli suunniteltu uuden yhdistyksen perustamista. Haastattelu 25.3.1975.

kuun 6. päivänä. Siihen osallistui 13 edustajaa 10 varikolta. Lisäksi mukana oli kaksi erotettujen veturimiesten edustajaa sekä Suomen Ammattijärjestön puheenjohtaja Matti Paasivuori. Kokous oli yksimielinen siitä, että oli saatava aikaan kaikille veturimiehille yhteinen yhdistys.<sup>1</sup>

Seinä nousi kuitenkin eteen, kun tuli puhe siitä, mihin uuden yhdistyksen oli toiminassaan tukeuduttava. Suomen Sosialidemokraatin selostuksen mukaan neljän varikon edustajat olivat Suomen Ammattijärjestöön liittymisen kannalla. Myös parin muun varikon edustajat suhtautuivat SAJhin periaatteessa myönteisesti, mutta halusivat pitää yhdistyksen toistaiseksi riippumattomana. Kaikista SAJhin menoa vastustaneista oli riippumattomuuden kannalla suurin osa. Mutta etenkin kokouksen järjestäneet kouvolaalaiset vaativat liittymistä ”Keskukseen”, heidän puheistaan ”tuoksahdi ehta suojeluskuntahenki”, totesi Suomen Sosialidemokraatin selostaja. Järjestäjien työkeyden vuoksi Paasivuoren oli poistuttava kokouksesta kesken kaiken. Lopulta jouduttiin toteamaan, ettei uutta yhdistystä voitu sillä kertaa saada aikaan.<sup>2</sup>

Kouvolan kokouksen jälkeen tapahtui ammattiyhdistysliikkeessä muutos, joka todennäköisesti helpotti veturimiesten ratkaisua. Syksystä 1919 alkaen olivat kommunistit ja vasemmistoradikaalit pyrkinet tarmokkaasti saamaan ammatillisia järjestöjä johtoonsa. Talvella 1919–1920 he saivatkin valta-aseman useissa suurissa ammattiliitoissa. Toukokuussa 1920 pidetyssä Suomen Ammattijärjestön edustajakokouksessa he saivat johtoonsa Suomen Ammattijärjestön.<sup>3</sup> Veturimiesten kannalta muutos oli merkityksellinen. Se antoi lisäpontta niiden käsityksille, joiden mielestä Ammattijärjestöön liittyminen merkitsisi sitoutumista ”kiihotustyöhön”. Mutta SAJn kommunistijohtoisuus muutti myös niiden asenteita, jotka aikaisemmin olivat kannattaneet siihen liittymistä. Rautatiehallituksen suhtautuminen kommunistijohtoiseen ammattiyhdistysliikkeeseen kuuluvaan veturimiesjärjestöön oli helppo ennustaa taatusti kielteiseksi. Yhtä helppo oli ennustaa, että vain vähäinen osa veturimiehistä olisi edes uskaltanut liittyä sellaiseen yhdistykseen.<sup>4</sup>

Loppukesällä 1920 ryhtyivät Turun varikon miehet aloitteentekijöiksi. Saatuaan lupavia vastauksia eri varikoille tekemiinsä tunnusteluihin he lähettivät elokuun 24. päivänä kutsun saapua Turkuun syyskuun 18. päivänä perustamaan uutta veturimiesyhdistystä. Kutsun allekirjoittajina olivat S. Salmi, K. Suominen, A. Meri, M. Hemminen, A. Laiho ja E. Einola. He totesivat veturimiesten järjestötoiminnan kehnon tilan:

”Jokainen aikaansa seuraava henkilö tietää, mikä merkitys on yhteenliittymisellä, sillä ilman järjestöä olemme aivan tuuliajolla. --- Jos veturimiehet haluavat nousta siitä huonosta tilanteesta, mihin he ovat joutuneet, niin on ensimmäinen tehtävä, että perustamme veturimiesyhdistyksen, johon pääsevät kaikki veturimiehet.”<sup>5</sup>

Turun rautatieläisten seuratalolle saapui sovittuna päivänä 12 varikolta yhteensä 24

<sup>1</sup> *Pyhäluoto* 1948, s. 183. Ks. myös SAJn toimik. pk. 1.3.1920. TA.

<sup>2</sup> Suomen Sosialidemokraatti 10.3.1920 'Edustaja': ”Veturimiesten järjestäytymispuuhut”; SAJn toimik. pk. 16.3.1920. TA. Ks. myös *Pyhäluoto* 1948 s. 183.

<sup>3</sup> *Hakalehto* s. 217–218.

<sup>4</sup> Rautatiehallituksen kommunisminpelosta ja sen vaikutuksesta veturimiesten järjestötoimintaan ks. esim. *Pyhäluoto* 1955 s. 409–412.

<sup>5</sup> *Långholm* s. 70.

edustajaa. Myös Suomen Ammattijärjestö elätteli yhä toiveita saada veturimiehet piiriinsä: sen puheenjohtaja Matti Väisänen ilmaantui Turkuun. Sinne tuli myös Rautatieläisten liiton seuraajan, vuonna 1920 perustetun Rautatieläisten Ammattiliiton sihteeri Eemil Metsäranta. Hänen tarkoituksenaan oli paitsi tukea Väisästä myös tunnustella mahdollisuuksia vetää veturimiehet liittoonsa.

Kokouksessa syntyi ajoittain kiihkeätäkin keskustelua ennen kaikkea liittymisestä Ammattijärjestöön. Turkulaisten sääntöehdotus, jossa edellytettiin yhdistyksen olevan avoin sekä kuljettajille että lämmittäjille sekä pysyttävänsä täysin epäpoliittisena, sai kuitenkin pääosin kokouksen yksimielisen kannatuksen.<sup>1</sup> Sääntöjen viimeinen pykälä, joka käsitteli yhdistyksen varojen kohtaloa sen mahdollisesti lopettaessa toimintansa, synnytti tosin poliittisävyistä kiistaa. Vanhan veturimiesjärjestön sääntöjen mukaan sen varat olivat menneet rautatiehallituksen haltuun käytettäväksi veturimiesten stipendirahastoksi. Nyt sen sijaan päädyttiin siihen, että yhdistyksen lopettaessa toimintansa sen varat jäisivät aluksi Suomen Ammattijärjestön hoitoon viideksi vuodeksi. Jos niiden aikana syntyisi uusi vastaava veturimiesjärjestö, kyseiset varat kuuluisivat sille. Ellei sellaista järjestöä syntyisi, Työväen Sivistysliitto saisi rahat ja omaisuuden.<sup>2</sup> Viimeisen pykälän saama sisältö oli tulkittavissa kannanotoksi työväenliikkeen puolesta. Myöhemmin tosin sääntöjä muutettiin niin, että varat olisi annettu yhdistyksen hautaus- ja eroavustusrenkaalle.

Enemmistön mielestä ei kuitenkaan pitänyt liittyä Suomen Ammattijärjestöön. Myöskään liittymistä periaatteessa puoltaneet eivät halunneet kariuttaa yhdistyshanketta tähän. Kokous perusti Suomen Veturimiesyhdistyksen, joka oli riippumaton muista järjestöistä. Väisänen ja Metsäranta saivat siten palata Turusta tyhjin käsin.<sup>3</sup>

Yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin H. Pyhälä Helsingistä. Keskustoimikunnan muiksi varsinaisiksi jäseniksi tulivat turkulaiset E. Einola, A. Ranta ja S. Salmi, helsinkiläiset R. Erho, O. Kivivuori ja J. Koivula sekä tamperelainen K. Lehtiö. Varajäseniksi valittiin P. Kariranta Helsingistä, J. Palokangas Seinäjoelta ja V. Hannus Kouvolasta. Ensimmäisessä kokouksessaan Turussa keskustoimikunta valitsi Erhon sihteeriksi, Einolan varapuheenjohtajaksi ja Rannan rahastonhoitajaksi. Heti Turun kokouksen jälkeen perustettiin yhdistyksen osasto niille 12 varikolle, joiden edustajia oli ollut kokouksessa. Suomen Veturimiesyhdistys merkittiin yhdistysrekisteriin marraskuun 3. päivänä 1920.<sup>4</sup>

### *Organisaatio*

Veturimiesyhdistyksen järjestö rakenne muodostui hyvin samantapaiseksi kuin vanhan Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen. Vuosikokouksen, keskustoimikunnan ja osaston toimivaltasuhteet määriteltiin samalla tavoin kuin aikaisemmin. Samoin kuin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen aikana nytkin järjestön kitkaton toimiminen edellytti jäsenten laajaa osanottoa.

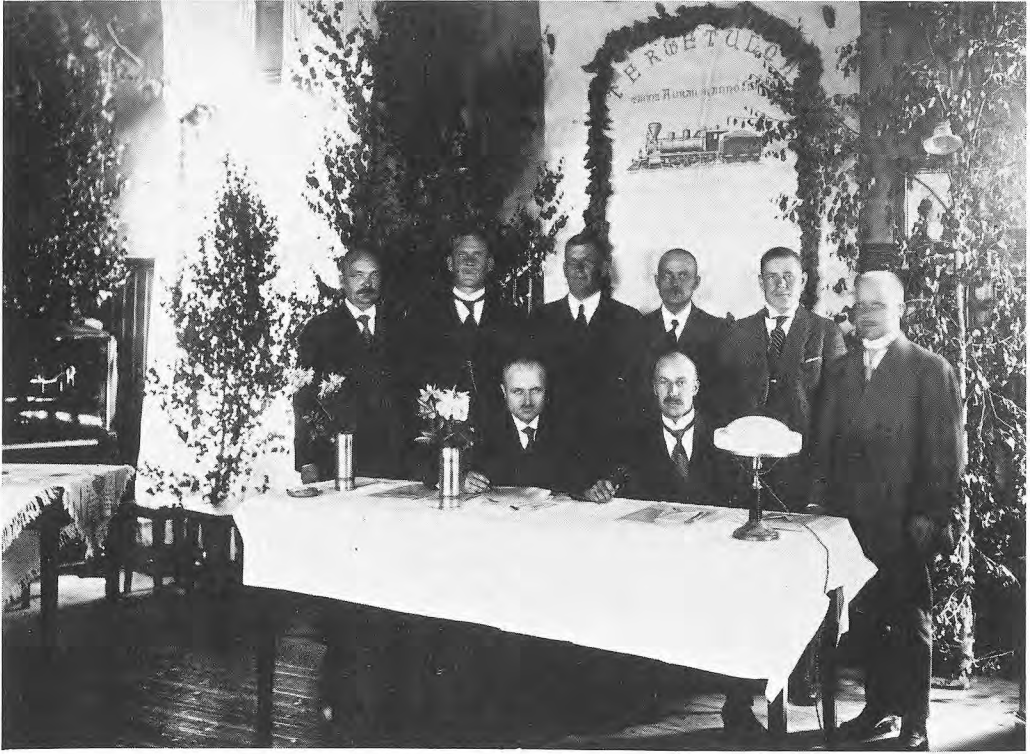
Lakkautetun veturimiesjärjestön organisaatioon olivat kiinteästi kuuluneet omapulakit, hautauspurengas ja Engströmin rahasto. Yhdistyksen oman varat olivat

<sup>1</sup> SVYn Turun os. vuosikert. 1920 (kirj. G. Elomaa). SVMLn Turun os. ark.

<sup>2</sup> *Pyhälä* 1948 s. 184.

<sup>3</sup> Sama; SAJn toim.kert. 1920 s. 7–8.

<sup>4</sup> *Långholm* s. 71.



*Veturiyhdistyksen vasta valittu keskusneuvosto Turun rautatieläisten seuratalossa syyskuussa 1920. Istumassa sihteeri R. Erho (vas.) ja puheenjohtaja H. Pyhälä. Seisomassa vasemmalta J. Koivula, O. Kivivuori, E. Einola, A. Ranta, S. Salmi ja varajäsen P. Kariranta. SVML.*

menneet lakkautuksen jälkeen rautatiehallituksen stipendirahastoon. Sen sijaan hautauspurenkaan ja Engströmin rahaston rahat oli valtioneuvosto määrännyt Veturiyhdistyksen hoidettaviksi, joskaan ei kulutettaviksi.<sup>1</sup> Kaiken kaikkiaan entiset rahat olivat poissa Veturiyhdistyksen ulottuvilta. Mutta avustustoiminnan elvyttämisen tarvetta tunnettiin.

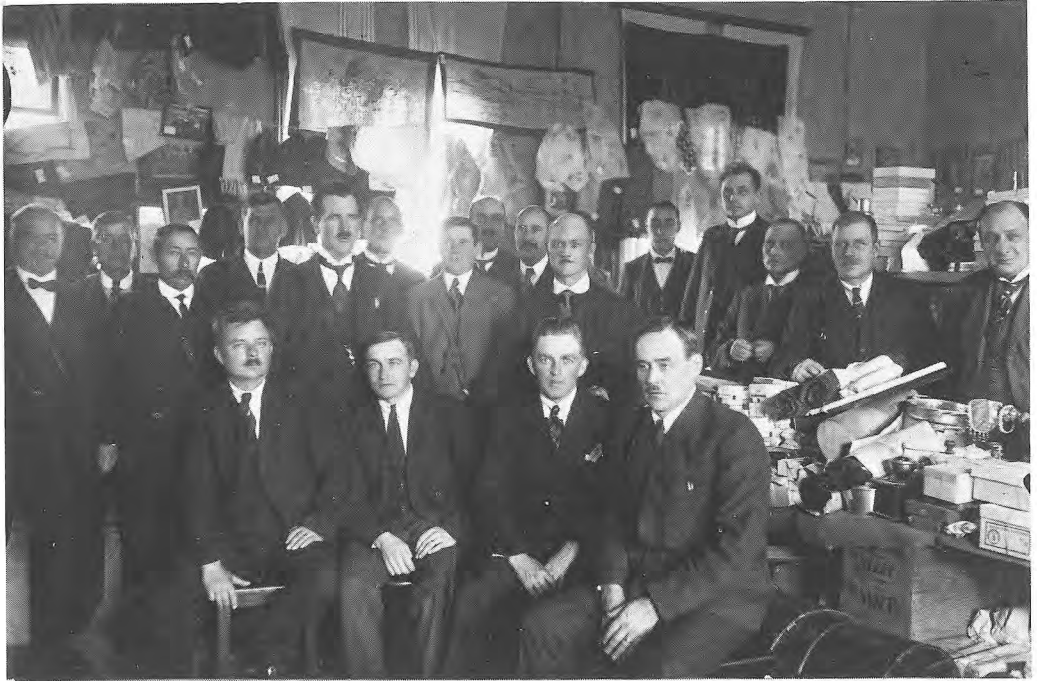
Uuden avustusrahan aloitteentekijänä oli kuopiolainen järjestöveteraani J. Leonard Björkman. Hän esitti keväällä 1921 keskusneuvostolle edesmenneen Teppo Hallamäen nimeä kantavan avustusrahan perustamista. Björkman oli myös laatinut yksityiskohtaisen sääntöehdotuksen rahastolle, joka olisi lähinnä vastannut vanhaa Engströmin rahastoa. Keskusneuvosto jätti kysymyksen seuraavan vuosikokouksen ratkaistavaksi. Lisäksi se päätti esittää vuosikokoukselle uuden hautauspurenkaan perustamista.<sup>2</sup>

Kesäkuussa 1921 Turussa kokoontunut ensimmäinen vuosikokous suhtautui sekä avustuskassaan että hautauspurenkaaseen myönteisesti ja jätti keskusneuvostolle tehtäväksi niiden käytännöllisen valmistamisen. Huhtikuussa 1922 keskusneuvosto sai valmiiksi ”Suomen Veturiyhdistyksen r.y. Hautaus- ja eroavustusrankaan”

<sup>1</sup> Kuljetusyhdistyksen kirjelmä SVYlle 6.9.1921, SVYn keskusneuvost. pk. 16–17.11.1921 s. 10–11.

<sup>2</sup> Keskusneuvost. pk. 2–3.5.1921 s. 10–13.





*Vuoden 1921 arpajaistenvetotoimikunta moninaisten arpajaisvoittojen keskellä. Avustustoiminnan rahoittamiseksi pidettiin arpajaisia jo Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen aikana ja perinnettä jatkettiin Veturimiesyhdistyksessä. SVML.*

säännöt. Monien mutkien jälkeen valtioneuvosto vahvisti ne syyskuussa 1922.<sup>1</sup> Avustusrahasiasto taas liitettiin Engströmin rahaston tapaan yhdistyksen kiinteään yhteyteen. Sen perustamisen vahvisti vuoden 1922 vuosikokous. Björkmanin johtama Kuopion osasto lahjoitti rahaston alkupääomaksi 100 markkaa ja kokousedustajat keräsivät keskuudestaan 500 markkaa lisää. Päätettiin myös, että ”kaikki luvalliset keinot olisivat käytettävä rahaston kartuttamiseksi”. Niistä tärkein oli arpajaisten toimeenpano, mihin päätettiin heti pyytää viranomaisten lupaa.<sup>2</sup> Arpajaisia alettiin järjestää vuosittain, ja niiden voitot muodostuivat mm. liikkeiden lahjoituksesta sekä veturimiesten vaimojen ompeluseuratöistä.<sup>3</sup>

Hautaus- ja eroavustusrenkaan tehtäväkenttä oli jo nimestä päätellen laajempi kuin Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen renkaan. Hautausavun lisäksi se antoi avustusta silloin, kun veturimies sairauden vuoksi tai täysin palvelleena erosi rautateiden palveluksesta. Eroavustus vastasi ensimmäisen luokan veturinkuljettajan yhden kuukauden palkkaa; se turvasi eläkkeelle siirtyvän miehen rahatilanteen sen katkoksen varalta, joka syntyi palkanjuoksun päätyttyä ja ensimmäistä eläke-erää odottaessa. Myös hautausavustus oli samansuuruinen. Renkaan jäseniksi saivat entisestä renkaasta poiketen liittyä myös veturimiesten vaimot.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Penttilä s. 14–16.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 9–10.6.1922 s. 9–10.

<sup>3</sup> Ks. esim. Veturimies 4/1923 ”Toimintaan arpajaisten hyväksi”.

<sup>4</sup> Suomen Veturimiesyhdistyksen ry. Hautaus- ja eroavustusrenkaan säännöt. Helsinki 1922.

Avustustoiminnalla oli nytkin välittömän tehtävänsä lisäksi se merkitys, että se veti myös yhdistystoimintaan passiivisesti suhtautuvia veturimiehiä yhdistyksen piiriin. Lainansaanti avustusrahosta edellytti yhdistyksen jäsenyyttä, kuuluihan rahasto muodollisestikin yhdistyksen omaan organisaatioon. Mutta myös hautaus- ja eroavustusrenkaan säännöt määräsivät, että siihen saattoivat kuulua vain Veturimiesyhdistyksen jäsenet ja heidän vaimonsa. Tämä antoi varsinkin Veturinkuljettajayhdistyksen johtomiehille aiheen väittää pahansuovasti, että SVY oli perustanut hautaus- ja eroavustusrenkaansa ”kalastuslaitokseksi”, jolla se haali itselleen jäseniä. Esimerkiksi Veturimiesyhdistyksen lehdessä Veturimieheissä tällaiset puheet torjuttiin jyrkästi; mutta samassa lehdessä perusteltiin yhdistykseen kuulumisen tarpeellisuutta juuri sillä, että ”kun olet yhtynyt yhdistykseen, niin sitten voit päästä osakkaaksi Hautaus- ja eroavustusrenkaaseen”.<sup>1</sup>

Heti Veturimiesyhdistyksen perustamisen jälkeen nousi esiin myös kysymys omasta äänenkannattajasta. Vanha Veturimies oli lakkautettu Veturimiesten liiton mukana. Ensimmäisenä toimintavuotenaan uudella yhdistyksellä ei ollut mitään lehteä tiedonvälityskanavanaan. Ensimmäinen vuosikokous kesällä 1921 päätti, että yhdistys ryhtyisi julkaisemaan kerran kuussa ilmestyvää suomenkielistä lehteä.<sup>2</sup> Perinteellistä Veturimies-nimeä kantavan lehden ensimmäinen näytenumero ilmestyi marraskuussa 1921. Sen vastaavana toimittajana työskenteli Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen entinen puheenjohtaja, tamperelainen Aku Valtasaari, jonka kirjoituksia oli usein ollut jo vanhassa Veturimieheissä.

Näytenuumerossa lehti julisti ohjelmansa:

”Veturimies’ tulee voimiensa mukaan työskentelemään veturimiesten ammatillisen ja taloudellisen sekä oikeudellisen samoin kuin yhteiskunnallisen aseman kohottamiseksi. Se koettaa saada läheisempää yhteyttä veturimiesten keskuudessa, pyrkii keskinäiseen ymmärtämykseen ja vaikuttaa heissä sellaista käytöstapaa, joka parhaiten vastaisi heidän vastuunalaista tointa, teroittamalla heidän käsitystään velvollisuuksistaan ja oikeuksistaan.

Erityisesti tulee Veturimies kiinnittämään veturimiesten huomiota voimassa olevien sääntöjen noudattamiseen, sekä taloudelliseen säästäväisyyteen tarveaineiden käsittelyssä, joka on niin suuresta merkityksestä valtionaloudelle.”

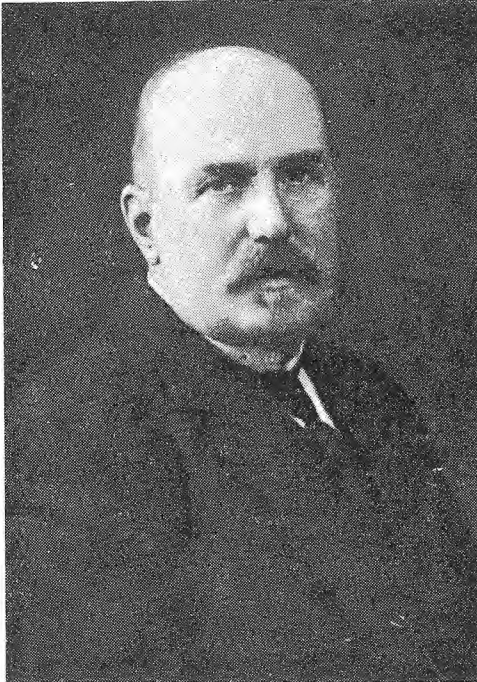
Ohjelmanjulistus kaikkineen pyrki selvästi tavoittelemaan rautatiehallituksen suopeutta. Vaativa sävy oli siitä kaukana.

Lehden sisältö muodostui varsin samantapaiseksi kuin entisen Veturimiehen. Ammattiteknisillä ja yleensä työhön läheisesti liittyvillä kysymyksillä oli siinä näkyvin sija. Yhdistyksessä korostettiin, että Veturimies oli nimenomaan ammattilehti. Tällaisen lehden tarve oli merkittävä juuri veturimiesten keskuudessa, jotka työssään harvoin sattuivat suurella joukolla koolle, mutta joiden ammattiin kytkeytyneet ongelmat olivat yhteisiä.<sup>3</sup> Siten on ymmärrettävää, että Veturimiehelle tuli pian useita avustajia.

<sup>1</sup> Ks. Veturimies 12/1922 Setä: ”Pakinoita päivystyshuoneelta” sekä sama 1/1923 ”Joko olet jäsenenä Veturimiesyhdistyksessä?”.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 17–12.6.1921 s. 10–11.

<sup>3</sup> Ks. esim. Veturimies 1/1921 A(leksanteri). R(anta): ”Kasvatustyöhön”.



Viimeinkin on V. R. Eläkelaitok-  
sen sääntöihin saatu sen suuntainen  
muutos, että eläkkeellä olevan osak-  
kaan ei tarvitse enää suorittaa elä-  
kkeestään laitokselle kuolinpesänsä  
puolesta 16 % kuolinpesän eläkkees-  
tä. Tämä maksu kuolinpesän puo-  
lesta katkerotti eläkkeellä olevien  
mieltä, ja varsinkin n.s. "akattomien"  
osakkaiden mielestä se oli suoras-  
taan — kiristystä. Tunnen muuta-  
mia tapauksia, jolloin tuollainen su-  
dän juuriaan myöten katker  
kassan osakas meni kuoli-  
naisiin vain

puuttessa oleva naisihminen saisi  
nuo hänen suorittamansa rahat pois  
eläkkeen muodossa. Säälittävää oli  
myöskin, kun esim. keuhkotautia po-  
tevalta perheettomalta eläkkeellä ole-  
valta lämmittäjältä, joka sai Eläke-  
laitoksesta eläkettä ainoastaan 6/24  
osaa eli 900 markkaa vuodessa, ve-  
dettiin hänen olemattoman ja tule-  
mattoman kuolinpesänsä maksu-  
ksi 432 markkaa vuodessa

*J. Leonard Björkman edusti 1920-luvun Veturi-  
miesyhdistyksessä vanhan Kuljettaja- ja lämmittä-  
jäyhdistyksen perinnettä. Hän kuului veturimiesten  
järjestykseen aktiivijäsenenä alusta alkaen. 1920-  
luvulla hän tuli useimpien veturimiesten tutuksi Ve-  
turimiehen 'Setänä'.*

Ahkerimpaan päähän kuului J. Leonard Björkman, joka vuosina 1922—1932 kirjoitti säännöllisesti lehden alakertapakinan nimimerkillä 'Setä'. Sujuvasanaanaisina ja ajankohtaisia kysymyksiä käsittelevinä Sedän pakinat olivat lehden luetuimpia kirjoituksia. Suorapuheisuudestaan ja epäkohtien säälimättömästä paljastamisesta tuli tunnetuksi nimimerkki 'X', jonka taakse kätkeytyi seinäjokelainen veturinkuljettaja Antti Kivimäki. Hänen terävä kynänsä aiheutti myös säröjä hänen ja rautatieviranomaisten välille. Tämä tuli kärjistyneimminkin esiin siinä, että arvosteltuaan 1930-luvun alussa Veturimieheessä Vaasan varikkojakson esimiestä Kivimäki sai määräyksen siirtyä Seinäjoelta Kaskisiin — juuri kun hän oli saanut rakennettua Seinäjoelle omakotitalon.<sup>1</sup> Kivimäen tapaus kuvasti niitä olosuhteita, joissa niin Veturimies-lehti kuin koko Veturimiesyhdistys joutuivat maailmansotien välillä toimimaan.

### *Taistelu tunnustamisesta*

Rautatiehallitus asennoitui Veturimiesyhdistykseen alkuaan jyrkän kielteisesti. Se pyrki määrätietoisesti rajoittamaan rautatieläisten järjestäytymisen Keskusjärjestön piiriin, ja vahvan, riippumattoman veturimiesjärjestön synty oli vastoin tätä tavoitetta. Veturimiesyhdistyksen ensimmäisten toimintavuosien päällimmäiseksi kysymykseksi muodostui, miten voitaisiin saavuttaa yhdistyksen olemassaololle valtiotyönantajan hyväksyntä.

Lokakuussa 1920 yhdistys anoi rautatiehallitukselta oikeutta saada vapaalippuja ja

<sup>1</sup> Veturimies 1/1932 "Setä pakisee"; sama 7/1935 "A.K. Kivimäki eronnut".

lomaa kokouksia varten sekä käyttää rautateiden seurataloja. Anomukseen saatiin kielteinen vastaus. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lähettämässään kirjelmässä rautatiehallitus ilmoitti vastustavansa Veturimiesyhdistyksen tunnustamista ”mitä jyrkimmin”. Yhdistyksen todettiin olevan ”valtionrautateiden menestykselliselle ja säännölliselle toiminnalle vaarallinen järjestö”. Likimain rikollisena keskusvirasto piti sääntöjen sitä pykälää, jossa — tosiasiaassa varovaiseen sävyyn — määritettiin menettelytapoja mahdollisen työtaistelun puhjetessa. Yhdistyksen huonoja tarkoituksia osoitti selvimminkin se, ettei se liittynyt Keskusjärjestöön. Sen todettiin olevan lakautetun Veturimiesten liiton jatkaja. Rautatiehallitus puuttui myös siihen, että yhdistyksen puheenjohtaja Pyhäluoto oli saanut marraskuun 1917 suurlakon ja kansalais-sodan aikaisen toimintansa vuoksi varoituksen kurinpitotuomioistuimelta.<sup>1</sup>

Veturimiesyhdistyksen johtomiehet yrittivät myös henkilökohtaisilla käynneillä vakuuttaa rautatieviranomaisia kunniallisista pyrkimyksistään. Heille tehtiin kuitenkin tiettäväksi, että yhdistyksen oli muutettava sääntöjään ja periaatteitaan, ennen kuin se saisi samat oikeudet kuin Keskusjärjestön yhdistykset.<sup>2</sup> Maaliskuussa 1921 jätettiin taas kirjallinen anomus, mutta vastaus oli jälleen kielteinen.<sup>3</sup> Etenkin kokoushuoneistojen käyttökielto vaikeutti pahoin yhdistyksen ja sen osastojen toimintaa. Rautatiehallituksen määräyksiin vedoten Tampereen asemapäällikkö kielsi 1920-luvun alussa rautateiden seuratalon käytön jopa veturimiesten laulukuorolta.<sup>4</sup>

Ensimmäisessä vuosikokouksessa 1921 jouduttiin toteamaan, että ”esimiehet eivät joko tahdo ymmärtää tahi eivät ymmärrä Veturimiesyhdistyksen tarkoitusta”. Tirehtöörin vaatimus sääntöjen muuttamisesta nostatti ärtymystä: ”--- kun yhdistyksellä on Sosialihallituksessa hyväksytyt säännöt, ei kokous katsonut voitavan suostua siihen, että joku määrää millaisilla säännöillä me saamme toimia, tullaksemme Rautatiehallituksen taholta hyväksytyksi.” Joku edustaja tosin ehdotti, että asetettaisiin komitea muuttamaan sääntöjä tarvittavin osin, mutta ehdotusta ei kannatettu. Keskustoimikunta velvoitettiin jatkamaan ponnisteluja yhdistyksen tunnustamiseksi.<sup>5</sup>

Marraskuussa 1921 keskustoimikunta kääntyi valtioneuvoston puoleen. Pyhäluoto ja Erho kävivät ensin henkilökohtaisesti keskustelemassa kulkulaitosministeri Erkki Pullisen kanssa, ja sen jälkeen valtioneuvostolle jätettiin kirjallinen anomus. Siinä korostettiin, että yhdistys oli perustettu ”poliittisista puolueista riippumattomaksi toimimaan vaan veturimiesten ammatillisen ja taloudellisen tason kohottamiseksi”. Lisäksi sen todettiin olevan ainoa järjestö, johon suomenkieliset veturinlämmittäjät saattoivat liittyä. Sen tähden yhdistyksen olisi pitänyt saada samat oikeudet kuin muiden rautatieläisjärjestöjen. Valtioneuvosto ilmoitti kuitenkin asian kuuluvan rautatiehallitukselle.<sup>6</sup>

Tulokseton oli myös huhtikuussa 1922 tehty anomus, että rautatiehallitus antaisi Veturimiehelle 10 000 markan avustuksen niistä rahoista, joilla keskusviraston vuosittain tuki henkilökunnan yhdistysten toimintaa. Ei auttanut, vaikka keskustoimikunta

<sup>1</sup> H 928 H XV.6 1921. RhA.

<sup>2</sup> *Pyhäluoto* 1955 s. 409.

<sup>3</sup> H 297 H XV. 4.1921. RhA.

<sup>4</sup> Veturimies 4/1945 ”Tampereen osaston toiminnasta 1920–1945”.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 17–19.6.1921 s. 8.

<sup>6</sup> SVYn kirje valtioneuvostolle, keskustoimik. pk. 16–17.11.1921 s. 15–17, valtioneuvoston vastaus, keskustoimik. pk. 5–6.9.1922 s. 5; *Pyhäluoto* 1955 s. 410.

tähdensi, että rahat käytettäisiin koneteknisten kirjoitusten hankkimiseen ”korkeamman sivistyksen omaavilta henkilöiltä”.<sup>1</sup>

Valtiotyönantajan asenteet näkyivät kärjistyneimmillään siinä, että Veturimiesyhdistyksen edustajilta P. Karirannalta ja E. Odellilta evättiin matkustuslupa ja passi kesäkuussa 1922 Kööpenhaminassa pidettyä Pohjoismaiden veturimiesliiton kongressia varten. Poliisiviranomaisten päätöksen synnä oli rautatiehallituksen kielteinen lausunto.<sup>2</sup> Pohjoismaista veturimiesliittoa pidettiin liian vasemmistolaisena.

Vuoden 1922 lopulla alkoi kuitenkin näkyä merkkejä jään sulamisesta. Pyhäluoto sai joulukuussa kutsun kulkulaitosministeriöön esittelijäsihteeri J.H. Laurilan luo. Laurila, jonka kanssa Veturimiesyhdistyksen edustajat olivat keskustelleet melko lämpimässä hengessä jo edellisenä keväänä, kertoi puhuneensa yhdistyksen asiasta rautatiehallituksen asianvalvojan kanssa. Hänen mukaansa rautatiehallituksen kielteinen asenne oli pehmenemässä, joskin konetirehtööri Örnehelm oli edelleen lujasti kielteisellä kannalla.<sup>3</sup> Laurila kehotti veturimiehiä tekemään rautatiehallitukselle uuden anomuksen, jossa piti vedota varsinkin siihen, että myös Keskusjärjestön ulkopuolella olevalla Lokomotivmannaföreningillä oli kyseiset kokoushuone-, vapaalippu- ja lomaoikeudet. Laadittuaan anomusluonnoksen Pyhäluoto ja Kivivuori pistäytyivät uudestaan kulkulaitosministeriössä, jossa he Laurilan kanssa viimeistelivät anomuksen sanamuotoa. Se jätettiin rautatiehallitukselle helmikuun 1. päivänä 1923.<sup>4</sup>

Anomuksen jättämisen jälkeen yhdistyksen johtomiehet hakeutuivat keskustelemaan asiastaan rautatiehallituksen virkamiesten kanssa. Pyhäluodolla ja Kivivuorella oli vaikea tehtävä yrittää hälventää rautatielaitoksen johdon epäilyksiä. Ylijohtaja Wilhelm Jansson esimerkiksi kertoi kuulleensa huhuja, joiden mukaan Veturimiesyhdistys sai rahoja hämäräperäisistä lähteistä ulkomailta. Talousosaston johtaja K.A. Wahlstedt taas suhtautui epäluuloisesti yhdistyksen sääntöjen pykälään, jossa sen varat määrättiin toiminnan loppuessa Työväen Sivistysliitolle.<sup>5</sup> Kesän 1921 vuosikokouksessa oli sääntöjä tältä kohden osittain jo muutettukin ilmeisesti rautatiehallituksen asenteiden tähden. Varoja ei enää olisi annettu hoidettaviksi ensimmäisten viiden vuoden ajaksi Suomen Ammattijärjestölle, vaan suoraan Työväen Sivistysliitolle.<sup>6</sup> Rautatielaitoksen johto epäili kuitenkin myös Työväen Sivistysliiton tarkoituksperiä. Helsingiläisen veturinkuljettajan Lauri Luodon mukaan Kivivuori kertoi joutuneensa neuvotteluissa myös lupaamaan, ettei Veturimiesyhdistys hänen toiminta-aikanaan liittyisi Suomen Ammattijärjestöön.<sup>7</sup>

Myös Pasilan varikonesimies R. Lydecken kutsui Pyhäluodon selostamaan yhdistyksen tarkoitusta. Sen jäsenyysehdoista Lydeckenillä oli oma kantansa: ”ei pitäisi ottaa kommunisteja jäseniksi, sillä he ovat isänmaan vihollisia.”<sup>8</sup>

Maaliskuun 20. päivänä 1923 Pyhäluoto sai vastauksen helmikuun alussa jätettyyn anomukseen. Edellisenä vuonna virkaansa astunut uusi pääjohtaja Jalmar Castrén ja

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 21–22.4.1922 s. 4–5; H 532 H XV.4. RhA.

<sup>2</sup> *Längholm* s. 79–80.

<sup>3</sup> Tämän valossa tuntuu omituiselta *Roosin* väite, jonka mukaan Örnehelm ”rautatiehallituksessa selvästi edusti kaikkein sosiaalisinta ja edistyksellisintä linjaa”. *Riuhinen-Hentilä-Roos I* (Roos) s. 366.

<sup>4</sup> *Pyhäluoto* 1955 s. 411; H 135 H XV.5 1923. RhA.

<sup>5</sup> *Pyhäluoto* 1955 s. 411.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 17–19.6.1921 s. 6–7.

<sup>7</sup> Lauri Luodon haastattelu 25.3.1975.

<sup>8</sup> *Pyhäluoto* 1955 s. 411–412.

talousosaston johtaja K.A. Wahlstedt olivat allekirjoittajina kirjelmässä, jossa Veturimiesyhdistykselle vihdoin myönnettiin samat oikeudet seurataloihin, vapaalippuihin ja lomiin kuin Keskusjärjestön yhdistyksille.<sup>1</sup> Tämä merkitsi sitä, että rautatiehallitus oli hyväksynyt yhdistyksen olemassaolon.

Rahallista avustusta yhdistys anoi kuitenkin turhaan vielä vuonna 1923. Sen sijaan Kuljettajayhdistys sai tällöin 5 000 markkaa ja ruotsinkielinen yhdistyskin 2 000 markkaa<sup>2</sup>, vaikka niiden yhteinen jäsenmäärä oli tuskin puolet Veturimiesyhdistyksen jäsenmäärästä. Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunta oli todennut maaliskuussa 1923 samassa kokouksessa, jossa avustusanomus laadittiin, että yhdistyksen jäsenmäärä oli ylittänyt tuhannen rajan; tapausta juhlittiin kuopiolaisen 'Setä' Björkmanin tuoman kalakukon voimin.<sup>3</sup>

Vuonna 1924 Veturimiesyhdistys sai ensimmäisen kerran avustusta rautatiehallitukselta. Tosin avustus oli vain 3 000 markkaa, kun anomuksessa oli pyydetty 10 000 markkaa. Lisäksi rahat myönnettiin yhdistykselle ehdollisesti: ne sai käyttää vain Veturimiestä ja kirjahankintoja varten. Samalla kertaa Kuljettajayhdistys sai entiseen tapaan 5 000 markkaa ja Lokomotivmannaförening 2 000 markkaa.<sup>4</sup>

Seuraavina vuosina Veturimiesyhdistyksen saama avustus kohosi vuosittain: vuonna 1925 4 000 markkaa, vuonna 1926 5 000 markkaa, vuonna 1927 6 000 markkaa. Ruotsinkielinen veturimiesyhdistys sai jatkuvasti 2 000 markkaa. Kuljettajayhdistyksen avustusosuus putosi vuonna 1926 4 000 markkaan ja vuonna 1928 3 000 markkaan. Vuonna 1929 Kuljettajayhdistys sulautui Veturimiesyhdistykseen, ja silloin SVY sai avustusta jo 8 200 markkaa. Avustus saatiin nyt ensimmäistä kertaa ilman edellä mainittua ehtoa.<sup>5</sup>

Avustusosuuden kasvu kuvasti osuvasti Veturimiesyhdistyksen saamaa hyväksytyä asemaa. Sen sijaan Suomen Ammattijärjestöön kuuluneille rautatieläisjärjestöille Rautatieläisten Ammattiliitolle ja Konepajojen työntekijäin yhdistykselle ei rautatiehallituksen rahoja koskaan liennyt. Jakoperusteet olivat selvästi poliittiset; vasemmistolaista "kiihotusta" ei valtiotyönantaja missään nimessä halunnut tukea.

Mistä sitten johtui, että Veturimiesyhdistyksen olemassaolon oikeus lujittui 1920-luvun aikana? Tosin on heti todettava, ettei olemassaolon tunnustaminen vielä merkinnyt kehuttavia vaikutusmahdollisuuksia. Joka tapauksessa Veturimiesyhdistyksen asema oli alkuaan ollut likimain samanlainen kuin Rautatieläisten Ammattiliiton; rautatiehallitus oli asennoitunut kumpaankin ehdottoman kielteisesti. Mutta 1920-luvun puolivälissä tilanne oli aivan toinen. RAL vietti kituliasta, jäsenkadon varjostamaa elämää. Sen yleensä jyrkkäsävyiset vaatimukset olivat työnantajalle kuin ilmaa. Vuonna 1926 liitto ja Konepajojen työntekijäin yhdistys yhtyivät Rautateiden työntekijäin liitoksi. Yhdistymisen tapahtuessa RAL:ssa oli vain 85 jäsentä. Jäsenmäärä oli liiton toimintavuosien aikana koko ajan laskenut; vuonna 1921 jäseniä oli ollut sentään yli 600. Uudesta Rautateiden työntekijäin liitosta muodostui käytännöllisesti katsoen pelkästään työsuhteisten rautatieläisten järjestö.<sup>6</sup>

Veturimiesyhdistys sen sijaan nousi jo ennen rautatiehallituksen tunnustusta edustavuudeltaan ylivoimaiseksi veturimiesjärjestöksi. Vuonna 1925 yhdistyksessä oli jo

<sup>1</sup> Rh:n kirje H 135/1763 14.3.1923, keskustoimik. pk. 6.3.1923 s. 11.

<sup>2</sup> Veturimies 8/1923 Setä: Pakinoita päivystyshuoneelta.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 6.3.1923 s. 1.

<sup>4</sup> H 852 H XV.4 1924. RhA.

<sup>5</sup> H 139 H XV. 4 1925, 1926, 1927, 1928, 1929. RhA. Ks. myös Riihinen–Hentilä–Roos I (Roos) s. 367.

<sup>6</sup> Ks. Riihinen–Hentilä–Roos I (Roos) s. 293–297.



*Kokoonnuttaessa vuonna 1925 Kuopioon juhlimaan veturimiesten järjestötoiminnan 25-vuotista taivalta – alkukohtana pidettiin tällöin vuoden 1900 ensimmäistä varsinaista vuosikokousta – Veturimiesyhdistys oli jo vahvistanut asemansa veturimiesten enemmistön edustajana. SVML.*

1 305 jäsentä, samaan aikaan kun valtionrautateilla oli vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä yhteensä 2 216. Vaikka rautatiehallituksen tilastossa ei ehkä ole sijoitettu kaikkia tilapäisinä lämmittäjinä toimivia, tähän tehtävään päteviä ja siten Veturimiesyhdistyksen jäsenyyteen oikeutettuja veturinpuhdistajia ylimääräisten lämmittäjien joukkoon, vaan omaa virkanimitystään vastaavaan luokkaan, voidaan joka tapauksessa sanoa, että jo 1920-luvun puolivälissä Veturimiesyhdistykseen kuului veturimiesten enemmistö. Vuonna 1930 yhdistyksen jäsenmäärä oli 1 866 ja vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä oli VRllä 2 339.<sup>1</sup>

Rautatiehallitus ei voinut täysin sivuuttaa tällaista järjestöä. Vaikka veturimiesten sotienvälisen ajan työmarkkinapolitiikkaan eivät kuuluneet uhkavaatimukset eivätkä lakot, veturimiesten enemmistön kokoava yhdistys oli voimatekijä, joka oli otettava huomioon. Vuosien 1917–1918 tapahtumat olivat opettaneet rautatielaitoksen johdolle, että veturimiehet olivat yhteiskunnassa avainasemassa. 1920-luvun nopean taloudellisen kasvun aikaan yhteiskunnan toiminta edellytti entistä enemmän rautatieliikenteen kitkatonta sujumista. Tämä taas riippui veturimiehistä näkyvämmiin kuin monista muista rautatieläisryhmistä.

Toiseksi rautatiehallituksen asennetta suopeutti se, ettei Veturimiesyhdistys aset-

<sup>1</sup> SVYn toimintakertomukset mainituilta vuosilta (vuosikokouspöytäkirjojen yhteydessä); SVT XX Rautatiehallituksen kertomukset, mainituilta vuosilta.

tanut yhteiskunnan eikä rautatielaitoksen perustuksia kyseenalaisiksi, kuten vasemmistolainen rautatieläisliitto. Rautatiehallitus saattoi pian havaita, etteivät sen odotukset vaarallisen kiihotuksen linjasta käyneet toteen — jos sillä todellisesti oli ollutkaan tällaisia ennako-odotuksia.

Veturimiesyhdistyksen ”epäpoliittisuus” tosin oli rautatiehallituksen näkökulmasta arveluttavaa, sillä luotettavuuden mittana oli avoin tunnustautuminen valkoisen Suomen puolustajaksi. Veturimiesyhdistyksen johtomiehistä monet olivat sosialidemokraattisen puolueen jäseniä — vaikkakaan eivät kovin näkyvästi — ja tämä antoi yhdistykselle sen vastustajien silmissä kavahdettavaa vasemmistolaista vivahdetta. Kuljettajayhdistys pyrki ponnekkaasti pitämään yllä rautatiehallituksen epäluuloja tässä suhteessa.<sup>1</sup>

Mutta käytännön toiminnassaan Veturimiesyhdistys ei uhkaillut vaan anoi. Se ei myöskään puuttunut asioihin, jotka olivat tiukasti ottaen veturimieskunnan ulkopuolisia. Se ei vaatinut perustavia muutoksia rautatiehallintoon, kuten SAJlainen rautatieläisliitto. Veturimiesyhdistys mukautti toimintansa olosuhteiden mukaan ja menestyi paremmin. Veturimiehet muodostivat kyllä jälleen, kuten ennen vuotta 1917, oman valtionsa rautatieläisvaltiossa. He pitivät silmämääräänään itsenäisen liikkumavaran säilyttämistä eri suuntiin. Mutta tämä ei merkinnyt kaikkia vastaan suunnattua oppositiopoliittikkaa, vaan tarkkaa laskelmointia kussakin erityistilanteessa.

## 4. Toimintalinjan peruslähtökohdat

### 4.1. Muuttuneet vaikutuskanavat

Suomen autonomian aikana virkamiesasioista päätettiin käytännössä hallintokoneiston itsensä sisällä. Keskusvirastojen, kuten rautatiehallituksen, asema oli varsin itsenäinen. Lisäksi senaatti, joka valmisteli esimerkiksi palkkaussäännöt, oli pikemmin virkakoneiston elin kuin millään tavoin valtiopäivien kontrollissa oleva hallitus. Kansanedustuslaitoksen mahdollisuudet vaikuttaa virkamiesasioihin olivat vähäiset. Näissä oloissa esimerkiksi veturimiesten järjestön keskeinen vaikutuskeino oli hallinnollinen anomusmenettely, jonka kohteina olivat joko keskusvirasto tai senaatti.<sup>2</sup>

Itsenäistyminen merkitsi virkamiesasiain käsittelyn ja päätöksenteon muutosta. Vaikka virkakoneisto yhä pysyi suurelta osin poliittisen valvonnan ulkopuolella, sen riippumattomuus joka tapauksessa olennaisesti väheni. Esimerkiksi virkapalkoista ja -eläkkeistä päätettiin ristiriitojen sävyttämässä poliittisessa prosessissa. Eduskunnasta tuli myös käytännössä korkein virkamiesasiain ratkaisuntekijä.

Hallinnollisen anomusmenettelyn käyttökelpoisuus yksinomaisena vaikutuskeinona oli uudessa tilanteessa paljon heikompi kuin ennen. Virkamiesjärjestön oli pystyttävä vaikuttamaan ennen kaikkea poliittisiin päätöksentekijöihin. Tärkeiksi tulivat epäviralliset vaikutuskanavat. Järjestöjen oli syytä solmia suhteita yksityisiin poliittikkoihin ja poliittisiin ryhmiin ja saada nämä tavoitteidensa taakse. Näin ollen järjes-

<sup>1</sup> Ks. esim. O. Varjorannan kirjoitusta Rautatieläinen—Järnvägsmannen -lehdessä 5/1921, jossa hän toteaa Veturimiesyhdistyksessä olevan vallalla ”kommunismiin vivahtavat yhteiskuntakäsitteet”.

<sup>2</sup> *Luoma* 1962 I s. 100–102.





*Kaksi- ja kolmekymmenluvulla laajennettiin voimakkaasti rautatieverkkoa. Ratapituus kasvoi vuosina 1919–1939 alle 4 000 kilometristä noin 5 500 kilometriin. Työskentely radanrakennuksilla työssä oli monille veturimiehillekin tavallista. Kuva veturimiesten ja liikenneosastolaisten asuntoparasta Leppäsyryn asemalla Suojärven rautatierakennuksella vuonna 1923. Kuvan om. H. Pihlström.*

töjen edellytykset toimia ”epäpoliittisesti” olivat kyseenalaiset; vaikutuskohteena oli joka tapauksessa poliittinen ratkaisunteko. Omat vaikeutensa aiheutti se, ettei valtiotyönantaja ryhtynyt mihinkään toimiin ristiriitojen sovittelujärjestelmän rakentamiseksi. Esimerkiksi neuvotteluoikeutta virkamiesjärjestöillä ei ollut 1920- ja 1930-luvuilla.

Pyrkiessään veturimiesten ammattikunnan elinehtojen parantamiseen Veturimiesyhdistyksen oli otettava huomioon vaikutuskanavien muutos. Menettelytavan valinta yksityisissä kysymyksissä oli usein monimutkaisempaa kuin ennen. Edelleen toki suuri osa veturimiesten jokapäiväisistä ongelmista oli rautatielaitoksen sisäisiä ja niiden ratkaisut olivat periaatteessa entisen tasoisia, varikkokohtaisia, koneosaston tai rautatiehallituksen päätettäviä. Mutta ”suurissa kysymyksissä” entiset menettelytavat eivät riittäneet. Ongelmallisiksi kysymyksiksi muodostuivat yhteistyö muiden rautatieläis- ja virkamiesjärjestöjen kanssa sekä poliittinen tukeutuminen käytännön toiminnassa.

#### *4.2. Veturimiesyhdistys ja työväenliike 1920-luvulla*

Vuosina 1917–1918 jyrkentynyt veturimieskunnan poliittinen kahtiajako osoittautui 1920-luvun aikana umpeutuvammaksi kuin heti kansalaissodan jälkeen oli näyttänyt. Tätä ilmensi ennen muuta Kuljettajayhdistyksen kyvyttömyys saada todellista jalin-sijaa veturimieskunnassa.

Veturimiesyhdistys teroitti olevansa täydellisen epäpoliittinen ja pyrkivänsä yhdistämään kaikki veturimiehet poliittiseen kantaan katsomatta. Se ei ottanut kantaa ”poliittisiin” kysymyksiin. Mutta sotienvälisen ajan Suomessa tähänkin sisältyi poliittinen kannanotto: ”isänmaallisuus” olisi edellyttänyt selvää asettumista vasemmistolaisista työväenliikettä vastaan. Kuvaavaa oli arvostelu, jota Keskusjärjestön Rautatieläinen-lehti kohdisti vuonna 1930 julkaistuun veturimiesten järjestötoiminnan historiikkiin. Lehden kirjoittaja oli ärtynyt siitä, että historiikissa puhuttiin kansalaissodasta eikä vapaussodasta ja ettei siinä otettu kantaa kysymykseen, kumpi puoli oli ollut oikeassa. Rautatieläisen mielestä punaiset olisi pitänyt tuomita maansa pettureiksi.<sup>1</sup>

Melko monet Veturimiesyhdistyksen johtomiehistä toimivat sosialidemokraattisen puolueen paikallisjärjestöissä sekä KKlaisessa osuustoimintaliikkeessä; näin esimerkiksi puheenjohtaja Pyhäluoto.<sup>2</sup> Valtakunnallisesti näkyviä sosialidemokraatteja ei veturimiehistä 1920-luvulla ollut. Kommunisteja oli yhdistyksen jäsenistössä ja yleensä veturimieskunnassa ani harvoja. Perustavassa kokouksessa Turussa tosin oli mukana kemiläinen vuonna 1918 rautateiltä erotettu kuljettaja A. Koivisto, josta sittemmin tuli SKP:n valvonnassa olleen Suomen sosialistisen työväenpuolueen kansanedustaja.<sup>3</sup>

Porvarillisissa puolueissa toimivia ei myöskään ollut yhdistyksen aktiiviportaassa monta. Näkyvin oli ’Setä’ Björkman, joka oli useampaan kertaan edistyspuolueen kansanedustaja- ja presidentin valitsijamiesehdokkaana Kuopion läänin läntisessä vaalipiirissä.<sup>4</sup> Yhdistyksen jäsenkunnassa oli epäilemättä kaikkiin puolueisiin kuuluneita, ja esimerkiksi suojeluskuntaan liittyminen oli rautatieläisillä monesti melkein pakollista. Useiden aktiivijäsenten sosialidemokraattiset sympatiat saivat joka tapauksessa vastustajat puhumaan ”punikkiiyhdistyksestä”. Tätä pilkkanimeä olivat erikoistuneet käyttämään varsinkin varjorantalaiset.<sup>5</sup>

Yhdistys joutui osittain poliittisten valintojen eteen silloin, kun eduskunnassa oli ratkaistavana esimerkiksi virkamiesten palkkaus. Kaksikymmenluvulla oli virkamieskysymyksissä nähtävissä kaksi poliittista vastakohta-asetelmaa: työväenpuolueiden ja porvaripuolueiden välinen sekä ”kuluttajien” ja ”tuottajien” välinen.

Varsinainen virkamiehistö lähes kokonaisuudessaan sijoittui kolmen porvaripuolueen, kokoomuksen, edistyspuolueen ja ruotsalaisten, kannattajakuntiin. Nämä puolueet edustivat tyypillisesti ns. virkamiesintressejä eli tunsivat huolta johtavassa asemassa olevien ja henkistä työtä tekevien virkamiesten taloudellisesta ”jälkeenjääneisyydestä”. Työväenpuolueet puolestaan julistivat edustavansa valtion pienipalkkaisen henkilökunnan etuja. Sosialidemokraattista puoluetta lähellä oli työnantajan painostuksesta huolimatta lukuisasti valtion palvelusmiehiä.<sup>6</sup> Valtion alempi henkilökuntakin oli kuitenkin sosiaaliselta asemaltaan niin paljon yläpuolella tavallisen työväestön, että palvelusmiesjärjestöjen ja työväenpuolueiden tavoitteet olivat melko usein ristiriidassa.

”Kuluttajien” ja ”tuottajien” välinen vastakohta ilmeni maalaisliiton johdonmukaisen kielteisenä suhtautumisena niin ylempien kuin alempien virkamiesten vaatimuksiin.<sup>7</sup> Tällä oli vaikutusta ennen kaikkea porvaripuolueiden keskinäisiin suhteisiin.

Käsiteltäessä jäljempänä Veturimiesyhdistyksen käytännön toimintaa tarkastellaan

<sup>1</sup> Rautatieläinen 18/1930 ”Nähty ja lukenut”: ”Historiikkijulkaisu”.

<sup>2</sup> Veturimies 6/1955, Pyhäluodon muistokirjoitus.

<sup>3</sup> Pyhäluoto 1948 s. 184; Pyhäluoto 1955 s. 411.

<sup>4</sup> Veturimies 2/1938, J.L. Björkmanin muistokirjoitus.

<sup>5</sup> Ks. esim. Veturimies 6/1930 ”Setä pakisee”.

<sup>6</sup> Vrt. Luoma 1962 I s. 104–107.

<sup>7</sup> Maalaisliiton tavoitteena oli mm. virkamiesten eläkeoikeuden poistaminen. Ks. Jääskeläinen s. 56.

perusteellisemmin mm. palkkaliikehännän poliittisia ulottuvuuksia. Tässä kohden voidaan todeta, että yhdistyksen poliittinen tukeutuminen kallistui sosialidemokraattiseen puolueeseen päin. Yhdistyksellä oli läheisiä yhteyksiä muutamiin puolueen kansanedustajiin. Mm. Olavi Puro oli yhdistyksen eräänlainen luotettu, jolta hankittiin tietoja asioiden käsittelyvaiheista ja pyydettiin neuvoja taktiikan määrittämiseen.<sup>1</sup> Eräiden palkka-aktioiden yhteydessä oli kuitenkin nähtävissä selviä ristiriitoja Veturimiesyhdistyksen ja sosialidemokraattisen eduskuntaryhmän tavoitteissa.

Mutta Veturimiesyhdistys ei ollut 1920-luvulla varsinaisesti ”työväenjärjestö”. Yhdistys ei kuulunut työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen eikä ollut missään yhteydessä siihen. Ammattijärjestöön liittymisestä ei vakavasti keskusteltu Turun perustavan kokouksen jälkeen. Pyhäluoto esimerkiksi muisteli myöhemmin, että ”nekin veturimiehet, jotka silloin olivat Ammattijärjestöön liittymisen kannalla, myöhemmin tunnustivat erehtyneensä. Jos tämä askel olisi silloin tehty, emme olisi päässeet niin pitkälle kuin päästiin.”<sup>2</sup> Suomen Ammattijärjestön toimintakertomus vuodelta 1920 totesi petyneenä, että vastikään perustettu Veturimiesyhdistys oli jäänyt ”täysin porvarilliselle kannalle, sulloen sisäänsä suojeluskuntalaiset ynnä muut”.<sup>3</sup> Vaikka SAJn toteamus oli yksipuolinen, se oli kansalaissodan jälkeisessä kahtiajakautuneessa yhteiskunnassa ymmärrettävä. Juuri suhtautuminen suojeluskuntiin oli selvä vedenjakaja vasemmiston ja porvariston välillä. Useiden SAJn ammattiliittojen säännöissä nimenomaisesti suljettiin jäsenyys suojeluskuntalaisilta.

Veturimiesyhdistyksen ja työläisten ammattiyhdistysliikkeen viileään suhteeseen oli useita syitä. Siihen vaikuttivat valtiotyönantajan asenteet, joiden perustana oli poliittisen järjestelmän voimatilanne. Oli olemassa varoittava esimerkki: SAJlainen rautatieläisliitto joutui keskittämään voimansa toimintaan sen puolesta, että saattoi juuri ja juuri pysyä hengissä.

Eikä SAJlaisesta ammattiyhdistysliikkeestä olisi ollut hyötyä veturimiesten käytännöllisten tavoitteiden toteuttamiselle. Se oli kovin heikko. Konkreettista tukea veturimiehet eivät olisi voineet siltä saada. Ammattiyhdistysliikkeen taloudellista tilaa osoittaa esimerkiksi se, että 1920-luvun suurimmat työtaistelut, vuoden 1927 metallisulku ja vuosien 1928–1929 satamalakko, rahoitettiin lähes 90-prosenttisesti ulkomaisen avustuksen turvin.<sup>4</sup> Sitä paitsi oli kyseenalaista, olisiko Veturimiesyhdistys saanut Ammattijärjestöltä myöskään moraalista tukea. Marxilaisen käsityksen mukaan Veturimiesyhdistyksen toimintalinja oli pikkuporvarillinen. Rautatieläisten Ammattiliiton äänenkannattajassa Rautatieläisten Ammattilehdessä esimerkiksi suhtauduttiin Veturimiesyhdistykseen heti sen perustamisen jälkeen melko myönteisesti, mutta jo vuonna 1923 oli sävy toinen. Rautatiehallituksen avustusten jaon yhteydessä lehteä ihmetytti, ”ettei rh ole kohdellut Veturimiesyhdistystä hiukan ystävällisemmin, sillä tiedämmehän mainitun yhdistyksen tärkeimmissä kysymyksissä olevan Keskusjärjestön määrättävissä”.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Pyhäluoto* 1948 s. 184 ja *Pyhäluoto* 1955 s. 410.

<sup>2</sup> *Pyhäluoto* 1948 s. 184.

<sup>3</sup> SAJn toim.kert. 1920 s. 7–8.

<sup>4</sup> SAJn toim.kert. 1927 s. 62–63; SAJn toim.kert. 1929 s. 44–45; *Kettunen* 1974 s. 111.

<sup>5</sup> Rautatieläisten Ammattilehti (RAL) 17–18/1923 ”Eduskunnan rautatiejärjestöille myöntämä määräraha”. – Aikaisemmasta suhtautumisesta ks. esim. RAL 3/1921 ”Selviä sanoja veturimiehille” sekä 3/1921 ”Veturimiesyhdistyksen suhde ammatillisesti järjestäytyneeseen työväkeen”.

Veturimiesyhdistyksen selvästi ammattikuntainen toimintalinja oli ristiriidassa vasemmistolaisen ammattiyhdistysliikkeen periaatteiden kanssa. Veturimiesten asema valtion viranhaltijoina – vaikkakin vuotta 1914 edeltäneeseen aikaan verrattuna suhteellisesti kurjistuneina – piti heidän ja varsinaisen työväestön välillä rajalinjaa. Vaikka veturimiesten elinehtoja koskevien ratkaisujen teko oli muuttunut, heidän ongelmansa ja tehtaantyömiehen ongelmat olivat eritasoisia ja niiden ratkaisumallit olivat erilaisia. Tämä kuvasti perimmiltään yhteiskunnan kehityksen tasoa. Työmarkkinapolitiikka ei muodostanut yhteiskunnan toiminnassa yhtenäisesti säädeltyä kokonaisuutta.

Vallankumousvuoden 1917 lopulla oli Suomen Ammattijärjestössä ollut kolme neljäsosaa järjestäytyneistä valtionpalvelijoista. 1920-luvun alussa Rautatieläisten Ammattiliitto oli SAJ:n ainoa viranhaltijajärjestö. Sen menetettyä jäsenistönsä ja sulaututtua VR:n konepajatyöläisten yhdistykseen ei työläisten ammattiyhdistysliikkeessä ollut käytännöllisesti katsoen lainkaan viran- ja toimenhaltijoita.

### 4.3. Yhteistoimintaongelma

Veturimiesten järjestötoiminnan tehtävänrajaus oli selvä: oli keskityttävä ajamaan veturimiesten taloudellisia ja sosiaalisia etuja. Laajemmat yhteiskunnalliset tavoitteet eivät siihen kuuluneet, vaan ne oli suljettava pois ammatillisesta toiminnasta. Tämä lähtökohta määräsi suhtautumisen myös muihin rautatieläis- ja viranhaltijajärjestöihin.

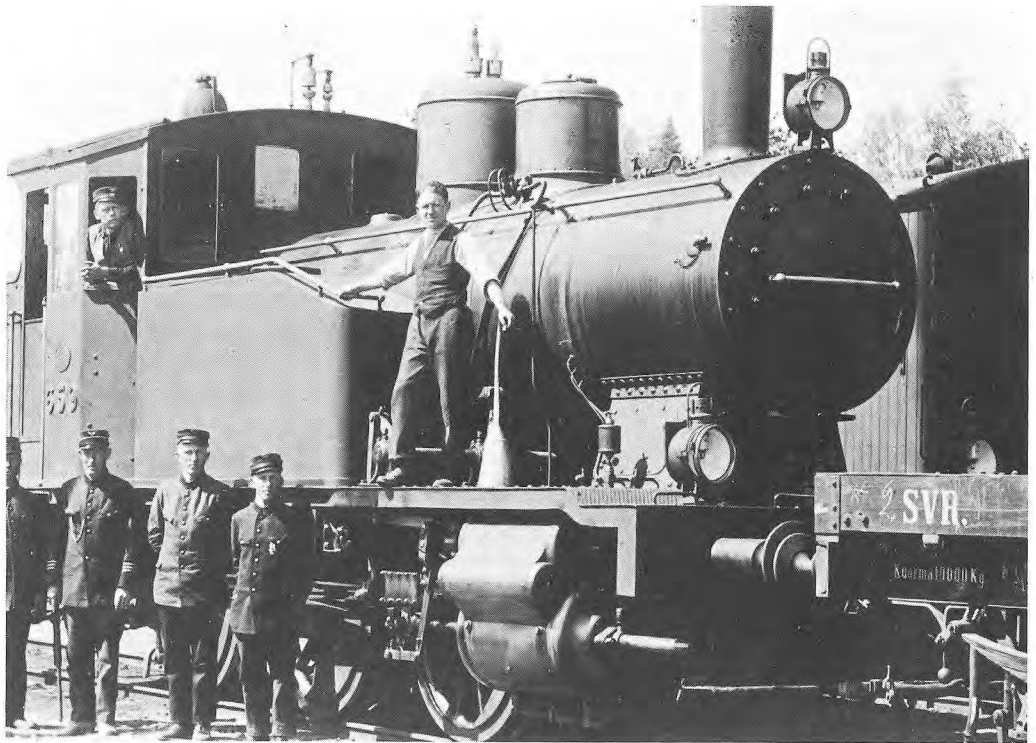
Kaksikymmenluvulla ei kuitenkaan käynyt päinsä yhtä tiukka eristäytymislinja kuin ennen ensimmäistä maailmansotaa. Olosuhteet olivat muuttuneet. Valtion henkilökunnan asioista päätettiin toisella tasolla kuin ennen. Muutos vaati järjestöiltä paljon aktiivisempaa asioiden käsittelyvaiheiden seuraamista. Yksittäiset ratkaisut koskivat nyt paljon laajempaa ihmisjoukkoa kuin aikaisemmin.

Virkapalkkaratkaisut eivät 1920-luvun alkuvuosien jälkeen olleet keskusvirastokohtaisia, kuten autonomian aikana. Valtion viranhaltijoiden palkoista päätettiin yhtenäisesti budjetin käsittelyn yhteydessä. Viranhaltijajärjestöjen yhteistoiminnalle tuli tässä tilanteessa uudenlainen merkitys. Veturimiesten järjestön toiminnassa oli aikaisemmin ollut käytännöllistä merkitystä ainoastaan muiden rautatieläisjärjestöjen kanssa tehtävällä yhteistyöllä. Nyt sen sijaan ”virkamieskysymys” kytki yhteen jossain määrin kaikkien valtion viranhaltijoiden etuja.

Virkamieskunta oli toki sisäisesti erittäin moniaineksinen. Korkeimman virkamiehistönsä asema poikkesi suuresti pienipalkkaisten elinolosuhteista. 1920-luvun tilanteessa virkamiesten järjestöllisen yhteistyön edellytykset olivat ristiriitaiset. Vuosina 1914–1921 vallinneen inflaatiokierteen aikana koko virkamieskunnan reaaliensiot olivat pudonneet jyrkästi. Suhteellisesti lasku oli ollut suurin ylimmillä ryhmillä. Entisesissä virkamiesten luvatussa maassa niiden lähtötaso oli ollut korkea, mutta putous oli joka tapauksessa tuntuva.<sup>1</sup> Kaikille virkamiesjärjestöille muodostui varsin yhtenäisesti yleistavoite: reaaliensioden saattaminen inflaatiokautta edeltäneelle tasolle.

Mutta kun käytännössä tuli kysymys palkkajärjestelyjen suuntaviivoista, koko virkamieskunnan kokoavalta yhteistoiminnalta putosi pohja. Virkamiesliikkeen jakautuminen tuli usein näkyviin 1920-luvun palkka-aktioiden yhteydessä. Ensimmäisenä pe-

<sup>1</sup> Tark. ks. *Luoma* 1962 I s. 60–61, taulukko 6, sekä *Lindgren* 1928 s. 1–2, 19.



*"Veturimiehet vähän yläpuolella muita rautatieläisiä." Kouvolan ratapihalla toukokuussa 1924 otetussa kuvassa veturin päällä kuljettaja Väinö Kauppinen ja lämmittäjä Evert Nieminen. Alhaalla vasemmalta konduktööri Ville Saario, vaihdemiesten esimies Emil Hintikka, junamies Toivo Puustinen ja konduktööri Karl August Lindfors. Kuvan om. Mikko Lumio.*

ruslinjana oli, mihin piti panna pääpaino: pieni- vai suuripalkkaisille tuleviin korotuksiin. Ja lopulta nousi esiin se, oliko yksityisen järjestön edustamia ryhmiä kohdeltu oikeudenmukaisesti.

Veturimiesyhdistyksen toiminnassa kytkeytyivät 1920-luvulla kiinteästi yhteen — Luoman käsitteistön mukaisesti — ”toimeentulotyytymättömyys” ja ”vertailutyytymättömyys”. Toisin sanoen yhdistys pyrki samanaikaisesti kohottamaan veturimiesten elintason sekä heidän itsensä aikaisempaan elintasoon verrattuna että muihin ammattiryhmiin verrattuna. Ensisijaisina vertailuryhminä olivat edelleen muut rautatieläiset — tyypillisesti konduktöörit —, mutta vertailu laajeni myös muihin vastaaviin viranhaltijaryhmiin; sen sijaan yksityisten toimialojen ansiokenitykseen viitattiin yleensä vain satunnaisesti. Vahvasti ammattikuntaisesta lähtökohdasta johtui, että veturimiesten tavoitteenasettelussa palkkaukselliset suhteet muihin ryhmiin olivat etualalla. Muiden rautatieläisten keskuudessa ei ollut epätavallinen se käsitys, että veturimiehet pyrkivät ”pitämään itseään vähän yläpuolella kaikkia muita rautatieläisiä”. Lainaus oli Konduktööriyhdistyksen julkilausumasta, jonka se antoi erään ohjesääntöjen noudattamisesta syntyneen riidan yhteydessä.<sup>1</sup>

Suhtautuminen muihin rautatieläisjärjestöihin oli joka tapauksessa läheisin yhteis-

<sup>1</sup> Rautatieläinen—Järnvägsmannen 23/1927.

toimintaongelma Veturimiesyhdistykselle. Valtaosa järjestäytyneistä rautatieläisistä kuului 1920-luvulla Keskusjärjestöön, jonka jäsenmäärä kohosi vuosikymmenen ensi puoliskon aikana yli 6 000:n, mutta eräiden järjestöjen, ennen muuta Svenska kamratförbundetin, erottua putosi runsaaseen 4 500:aan.<sup>1</sup> Keskusjärjestön ulkopuolella olleista yhdistyksistä oli Veturimiesyhdistys merkittävin. Myös vuonna 1927 perustettu Asemamiesyhdistys jättäytyi Keskuksen ulkopuolelle.<sup>2</sup>

Keskusjärjestön ja Veturimiesyhdistyksen välillä oli raja-aitana osittain politiikka, osittain yhdistyksen johdonmukaisesti ammattikuntainen lähtökohta. Veturimiesyhdistys pyrki kuitenkin karttamaan välirikkoa Keskuksen kanssa. Korrekrit suhteet Keskusjärjestöön olivat yksi tae rautatiehallituksen hyväksynnästä. Kun taistelu veturimiesten sieluista oli kiivaimmillaan 1920-luvun alussa, yhdistyksen ja Keskusjärjestön välinen sananvaihto oli kyllä usein katkeraa. Mutta tällöinkin Veturimiesyhdistys vältti puuttumasta nimenomaisesti Keskuksen poliittiseen linjaan.<sup>3</sup>

Palkkapolitiikassaan Keskusjärjestö joutui antamaan ammattiryhmien intressien tulla melko väljästi näkyviin<sup>4</sup>, millä oli vaikutusta veturimiesten järjestötoimintaan. Pahimman taisteluvaiheen päätyttyä veturimiesjärjestöt saivat jo 1920-luvun alussa aikaan kiinteän palkkayhteistyön, johon siis myös Kuljettajayhdistys osallistui. Yhteistyö jatkui suomenkielisten veturimiesjärjestöjen yhdistymiseen saakka.

Suomen Ammattijärjestöön kuuluneeseen rautatieläisliittoon ei Veturimiesyhdistyksellä ollut varsinaisia yhteyksiä sen jälkeen, kun Rautatieläisten Ammattiliiton sihteeri Metsäranta oli tehnyt tuloksettoman Turun matkan. RAL tosin tarjosi jo keväällä 1921 Veturimiesyhdistykselle yhteistyötä palkkakysymyksen silloisessa vaiheessa. Veturimiehet eivät tähän suostuneet.<sup>5</sup> Heikosta RALsta ei olisi ollut mitään tukea, vaan päinvastoin yhteistyö vasemmistolaisen liiton kanssa olisi kariuttanut yritykset saavuttaa rautatiehallituksen tunnustus.

Yhteistyö muiden valtionpalvelijoita — nyt heistä käytettiin nimityksiä ”virkailijat” tai ”toimenhaltijat” — edustaneiden järjestöjen kanssa tuli ajankohtaiseksi vuonna 1922, jolloin virkamiesten palkkaliikehdintä kärjistyi. Veturimiesyhdistys sai tammi-kuun lopulla Tullimiesten liiton, Postiljooniyhdistyksen, Vankilapalvelijain liiton ja Valtion vahtimestari- ja palvelusmiesyhdistyksen kutsun saapua neuvottelemaan mahdollisuuksista perustaa alempien virkamiesten yhteinen keskusjärjestö. Keskustoimikunta lähetti sovittuun kokoukseen edustajansa ”seuraamaan asioiden kehitystä”.<sup>6</sup> Kuitenkin yhdistys jättäytyi syrjään, kun yhteistoiminta-ajatus johti uuden keskusjärjestön syntyyn. Perustettuun Suomen Valtionvirkailijain Keskusliittoon (SVK) ei Veturimiesyhdistys liittynyt. Poliittisesti uuden Keskusliiton väri oli suunnilleen sama kuin Veturimiesyhdistyksen.<sup>7</sup> Myöhemmin 1920-luvun aikana Veturimiesyhdistys ja SVK olivat myös varsin usein yhteistyössä palkkapolitiikassa — niin pitkälle kuin ei tullut kiistaa eri ammattiryhmien palkkaussuhteista. Juuri viimeksi mainittu varaus aiheutti sen, ettei Veturimiesyhdistys halunnut sitoa käsiään SVK:hon, vaikka tämän ns. pienipalkkaisia virkamiehiä puolustanut linja saikin yhdistyksessä yleispiirteissään tunnustusta.

<sup>1</sup> Riihinen—Hentilä—Roos II s. 298, liite 19.

<sup>2</sup> Luoma 1962 I s. 193.

<sup>3</sup> Vrt. esim. Veturimies 3/1922 Setä: ”Pakinoita päivystyshuoneelta”.

<sup>4</sup> Riihinen—Hentilä—Roos I (Roos) s. 362.

<sup>5</sup> Rautatieläisten Ammattilehti 5/1921 E(emil). M(etsäranta): ”Veturimiesten saivartelua”.

<sup>6</sup> Keskustoimik. pk. 8—9.2.1922 s. 4. Ks. myös I. Saarinen s. 143—44.

<sup>7</sup> Ks. Luoma 1962 II s. 104—107.

Kaiken kaikkiaan veturimiesten järjestön suhtautumisessa muihin viranhaltija-järjestöihin oli periaatteessa sama lähtökohta kuin ennen kansalaissotaa. Mutta veturimiesten ongelmien taso ja ratkaisukeinot olivat muuttuneet. Toiminnan oli pakko suuntautua enemmän ulospäin.

## 5. *Veturimiehet 1920-luvun palkkaliikehdinnässä*

### 5.1. *Ammattikuntainen palkkapolitiikka puristuksessa*

Virkamiespalkkauksessa jatkettiin kalliinajanlaisien järjestelmää vielä vuoden 1920-luvun ensimmäisinä vuosina. Kokonaisjärjestelyä viivästytti osaltaan se epärealistinen mutta melko yleinen käsitys, että rahanarvo palaisi vähitellen takaisin ”normaalille”, inflaatiokautta edeltäneelle tasolle. Kun näin ei kuitenkaan tapahtunut, tuli virkamies-ten palkkauksen yhtenäinen uudistus tarpeelliseksi.

Rautatiehallituksen esityksestä hallitus asetti elokuussa 1920 komitean laatimaan ehdotusta rautateiden palkkaus- ja eläkeolojen uudistamiseksi. Yleiseksi ohjeeksi komitealle tosin annettiin, että palkkausasia oli toistaiseksi ratkaistava vain ”väliaikaisesti”. Myöhemmin komitean työ osoittautui sikäli tuloksettomaksi, että pian sen mietinnön valmistuttua ryhdyttiin suunnittelemaan luopumista laitoskohtaisista palkkaussäännöistä ja virkamiespalkkojen kokonaisvaltaista järjestämistä.<sup>1</sup> Sillä oli kuitenkin vaikutusta eri rautatieläisjärjestöjen tavoitteiden määrittämiseen.

Merkittävää on, että komiteaan oli otettu myös henkilökunnan edustajia. Ilmeisesti rautatiehallitus halusi siten vahvistaa Keskusjärjestön asemaa. Veturimiehiä komiteassa edusti Kuljettajayhdistykseen liittynyt järjestöveteraani Ivar Fomin. Kun komitean työn odotettiin pohjustavan uutta palkkaussääntöä, myös Veturimiesyhdistys kiinnitti siihen suurta huomiota.

Palkkakomitean mietintö nostatti veturimieskunnassa tyytymättömyyttä. Kuten usein ennenkin, keskeisenä kysymyksenä oli veturimiesten ja konduktöörin palkkauksellinen suhde. Komitea ehdotti, että ylikonduktööri ja I luokan (entinen ”vanhempi”) veturinkuljettaja asetettaisiin samaan palkkaluokkaan, II luokan veturinkuljettaja vain yhtä palkkaluokkaa korkeammalle kuin konduktööri sekä veturinlämmittäjä samoin yhtä palkkaluokkaa ylemmäs kuin junamies. Tätä vastaan Ivar Fomin pani vastalauseensa. Siinä hän selitti laajasti veturimiesten työn vastuullisuutta, rasittavuutta ja ammattitaitovaatimuksia. Lisäksi hän halusi torjua puheet siitä, että konduktööri muka oli junassa johtavassa asemassa. Fominin mielestä jokaisen veturimiesasteen piti olla vähintään kahta palkkaluokkaa korkeammalla kuin vastaavan asteen junahenkilökunnan.<sup>2</sup>

Veturimiesyhdistys yhtyi täysin Fominin kantaan. Vuoden 1921 vuosikokouksen päätöksen nojalla keskustoimikunta jätti elokuussa 1921 hallitukselle anomuksen, jossa se toivoi hallituksen ottavan huomioon Fominin vastalauseessa esitetyt seikat. Ano-

<sup>1</sup> Holopainen s. 601–602.

<sup>2</sup> Fominin vastalause ja rh:n lausunto siitä julk. Veturimies 0/1921 (näytenumero). Rautatiehallituksessa konetirehtööri Örnehjelm yhtyi vastalauseeseen.

muksessa todettiin, että Fomin oli valittu komiteaan Kuljettajayhdistyksen edustajana, mutta että ansiokkaan toimintansa tähden hänet voitiin tunnustaa koko veturimieskunnan edustajaksi.<sup>1</sup>

Fominin vastalause kuvasti Keskusjärjestön ja sen jäsenyhdistyksen Kuljettajayhdistyksen ristiriitaa. Veturimiesten ammattikunnan tavoitteet nousivat valkoisten rautatieläisten yhteenkuuluvuuden edelle. Veturimiesyhdistyksellä oli hyvänä valttina riippumattomuus; Kuljettajayhdistykselle jäsenyys Keskusjärjestössä oli rasite tilanteessa, jossa sen olisi pitänyt pystyä vetoamaan juuri veturimiesten ammattikuntahenkeen saavuttaakseen jalansijaa veturimiesten keskuudessa. Toisaalta muutoinkin sisäisesti riitaisalla Keskusjärjestöllä ei ollut pakotteita estää jäsenyhdistystensä yksityisrytteliäisyyttä.

Sekä Kuljettajayhdistyksen että Lokomotivmannaföreningin mahdollisuudet vaiuttaa veturimiesten palkkoihin olivat kuitenkin vähäiset. Kuljettajayhdistys ei saanut veturimiesten ääntä kuuluviin Keskusjärjestön sisällä, ja jäsenkadon vaivatessa sen itsenäisen toiminnan edellytykset olivat huonot. Ruotsinkielinen yhdistys taas ei alunperinkään aikonut itsenäiseksi vaikuttajaksi. Juuri palkkakysymyksissä sille oli itsenäisyyttä yhteistoiminta suomenkielisten veturimiesten kanssa.<sup>2</sup> Vahvistuvan Veturimiesyhdistyksen asema oli tässä asetelmassa edullinen. Se saattoi osoittaa toimivansa ”puhtaasti” veturimiesten ammatillisten asioiden ajajana, samalla kun muiden järjestöjen oli käytännössä pakko ryhtyä yhteistoimintaan sen kanssa. Tällöin Veturimiesyhdistykselle taas tarjoutui entistä painavampi peruste todistaa, että varsinkin Kuljettajayhdistys oli tarpeeton.

Veturimiesjärjestöjen ensimmäinen yhteinen palkka-anomus jätettiin rautatiehallitukselle, valtioneuvostolle ja eduskunnan valtiovarainvaliokunnalle jo vuoden 1920 lopulla, ja siinä esitettiin korotuksia seuraavan vuoden kalliinajanlisiin.<sup>3</sup> Anomus perustui ilmeisesti Fominin palkkakomiteassa tekemään työhön. Varsin pian anomuksen jättämisen jälkeen Kuljettajayhdistys kuitenkin allekirjoitti myös Keskusjärjestön tekemän anomuksen, joka oli veturimiehille paljon epäedullisempi. Varjorantalaisten horjuvuus nostatti muissa järjestöissä kirpeätä arvostelua, ja seuraavan vuoden aikana palkkayhteistyö käsitti ainoastaan Veturimiesyhdistyksen ja ruotsinkieliset.<sup>4</sup>

Vuonna 1922 virkamiesten palkkakysymys kärjistyi. Samalla sen poliittiset ulottuvuudet korostuivat. Vuoden 1922 syyskuussa hallitus antoi eduskunnalle esityksen laiksi valtion virkamiesten palkkauksen perusteista. Jo esityksen ollessa valmisteilla ns. Vartiovaaran komiteassa olivat SVY ja FSLF yrittäneet vaikuttaa sen sisältöön,<sup>5</sup> mutta yritys osoittautui tuloksettomaksi. Virkamiesjärjestöt kauttaaltaan olivat tyytymättömiä esitykseen. Kun esitys sitä paitsi osoittautui myös teknisesti puutteelliseksi, eduskunta hylkäsi sen.<sup>6</sup> Virkamiespalkkauksen kokonaisjärjestely jäi edelleen hallituksen valmisteltavaksi. Vuodelle 1923 jatkettiin kalliinajanlisien järjestelmää. Saatavasta potista syntyi ristiriitoja sekä virkamiesliikkeen sisällä että poliittisten puolueiden kesken. Loppusyksystä 1922 käydyissä hallitusneuvotteluissa virkamiespalkkaus oli näkyvästi esillä. Muiden tekijöiden ohella juuri siitä vallinnut ristiriita kariutti kokoo-

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 22—23.8.1921.

<sup>2</sup> Vrt. *Gröndahl* s. 13.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 13—14.12.1920 s. 5—6.

<sup>4</sup> Esim. Veturimies 8/1923 ”Ra”: ”Kuljettajayhdistyksen kanta veturimiesten palkkakysymyksessä”.

<sup>5</sup> Komitealle jätetty yhteinen kirjelmä, keskustoimik. 5.—6.9.1922 s. 8—11.

<sup>6</sup> Vp 1922 A I, edusk. vast. hall. esitykseen 31/1922.



muksen ja maalaisliiton hallitusneuvottelut, jolloin Kyösti Kallio muodosti maalaisliiton johtaman hallituksen marraskuun puolivälissä.<sup>1</sup> Tässä tilanteessa oikeistolaiset Virkamiesyhdistysten keskusliitto (Virkamiesliitto) sekä Valtionrautatieläisten keskusjärjestö päättivät terästä palkkaliikettään. Ne uhkasivat joukkoirtisanoutumisella.

Veturimiehille tilanne oli pulmallinen. Virkamiesjärjestöt, niiden joukossa veturimiesyhdistykset, olivat päättäneet ”Lex Vartiovaaran” yhteydessä toimia palkka-asiassa yhteistyössä. Virkamiesliiton ja Keskusjärjestön liikehdintä kuitenkin oli selvästi poliittista ja suuntautui lähinnä keski- ja korkeapalkkaisten virkamiesten eduksi. Veturimiesyhdistys suhtautui joukkoirtisanoutumiseen epäillen, mutta päätti varautua veturimiesten osanottoon palkkataisteluun. Tämä saattoi kuitenkin tulla kysymykseen vain, jos mukaan ei sekoitettaisi ”politiikkaa”.<sup>2</sup> Kuljettajayhdistys pystyi nyt Keskusjärjestön jäsenenä esiintymään näennäisesti radikaalimpana palkka-asian ajajana, ja se ehdotti muille veturimiesjärjestöille yhteistyötä ”veturimiesten yhteistä vihollista nälkää vastaan”. Yhdistykset julkaisivat joulukuun 1922 puolivälissä yhteisen julki-lausuman, jossa veturimiesten todettiin liittyvän palkka-asiassa ”muiden valtion virkailijain kanssa yhdeksi rintamaksi – niin kauan kuin palkkataistelussa ei ilmene poliittisia pyrkimyksiä”.<sup>3</sup> Esitetty varaus oli selvästikin Veturimiesyhdistyksen vaatima.

Ennen kuin palkkataistelua kuitenkaan ehdittiin käytännössä aloittaa, eduskunta hyväksyi ratkaisun, johon myös Virkamiesliitto ja Keskusjärjestö tyytyivät. Se näytti parantavan myös veturimiesten ja muiden alempien viranhaltijoiden asemaa. 90 miljoonan markan määräraha oli eduskunnan lausuman mukaan jaettava niin, että vuoden 1923 palkat olisivat alimmissa palkkaluokissa 11,5-kertaiset ja ylimmissä 7-kertaiset verrattuna vuoden 1914 palkkoihin.<sup>4</sup>

Määräraha osoittautui kuitenkin liian pieneksi, jotta se olisi voitu jakaa eduskunnan päättämällä tavalla. Hallitus ”tasoitteli” palkkausta virkamieskunnan sisällä lähinnä ylempipalkkaisten eduksi. Veturimiehetkin totesivat jaossa huono-osaisiksi.<sup>5</sup>

## 5.2. Veturimiesten yhteinen palkkakomitea

Vuoden 1922 lopussa tiivistynyt veturimiesjärjestöjen yhteistyö johti siihen, että ne perustivat yhteisen palkkakomitean. Sen puheenjohtajaksi tuli Lokomotivmannaförenin- gin puheenjohtaja F.B. Gröndahl ja sihteeriksi Veturimiesyhdistyksen puheenjohtaja Heikki Pyhälä.<sup>6</sup> Komitean ensisijaisena tehtävänä oli laatia ehdotus veturimiesten aseman järjestämisestä tulevassa virkamiespalkkauksen kokonaisuudistuksessa, jota hallitus paraikaa, edellisen esityksen tultua eduskunnassa hylätyksi, valmisteli. Palkkakomitea ryhtyi työskentelemään myös eläkekysymyksen hoitamiseksi, sillä tämä kytkeytyi läheisesti palkkauksen uudelleenjärjestelyyn.

Kolmen veturimiesjärjestön yhteiset ehdotukset valmistuivat keväällä 1923, ja komitea jätti ne valtioneuvostolle.<sup>7</sup> Varsinaisessa palkka-anomuksessa selviteltiin veturimiesten palkkojen kehitystä ensimmäistä maailmansotaa edeltäneestä ajasta ja todet-

<sup>1</sup> Jääskeläinen s. 45.

<sup>2</sup> Keskustoimik. 10.–11.12.1922 s. 6.

<sup>3</sup> Sama s. 6; Veturimies 12/1922.

<sup>4</sup> Holopainen s. 603.

<sup>5</sup> Vrt. esim. Veturimies 3/1923 A(leksanteri). R(anta): ”Palkkauskysymyksemme” sekä SVYn Helsingin os. kok. pk. 18.3.1923, SVMLn ark.

<sup>6</sup> Ks. Veturimiehessä 11/1928 ollut uutinen veturimiesjärjestöjen yhteisestä palkkakokouksesta.

<sup>7</sup> Anomukset julk. liitteinä vuosikok. pk. 28.–30.6.1923.



*Veturimiesten tärkeimpiä perusteluja palkkavaatimuksille oli heidän ammittaitovaatimustensa kohoaminen veturityyppien lisääntyessä, junapainojen ja -nopeuksien kasvaessa ja liikenteen vilkastuessa. Ammittaitovaatimusten nousua osoitti myös varsinaisen veturimieskoulutuksen aloittaminen vuonna 1921. Kuva Pasilassa järjestetyltä ensimmäiseltä oppilaskurssilta. SVML.*

tiin niiden olevan sillä hetkellä huomattavasti alemmalla tasolla. Komitea päätyi esittämään, että I luokan veturinkuljettajan vuotuinen peruspalkka olisi 30 000, II luokan veturinkuljettajan 26 000, veturinlämmittäjän 22 000 sekä lämmittäjäksi pätevän veturinpuhdistajan 18 000 markkaa. Palkka-anomukseen oli liitetty teollisuusneuvos Paavo Peron, Helsingin teknillisen opiston rehtorin Max Sergeliuksen, vuorineuvos Adolf Engströmin, entisen kulkulaitosministerin M. Lavoniuksen sekä konetirehtöörin A. Th. Örnhelmin lausunnot veturimiesten ja junahenkilökunnan palkkojen suhteesta, joka näiden herrojen mielestä oli pidettävä selvästi veturimiesten hyväksi.

Toisen anomuksen komitea jätti palkkaukseen liittyneistä erityiskysymyksistä. Sairauden ajan palkkauksesta annettavat määräykset oli sen mukaan pidettävä ennallaan. Korostettiin myös, että virantekorahat olivat korvausta ammatin aiheuttamista lisämenoista eikä niitä sen vuoksi olisi pitänyt ottaa huomioon itse palkkausta arvioitaessa. Edelleen haluttiin tulevaan lakiin määräys, että virkaatekeville kuljettajille ja lämmittäjille oli maksettava heidän hoitamaansa tointa eikä heidän virkanimitystään vastaava palkka, kun viranteko oli jatkunut kuukauden. Siihenastisten säädösten mukaan vasta vuoden yhtämittäinen palvelu virkaatekevänä oikeutti tehtävää vastaavaan alimpaan palkkaa. — Lisäksi palkkakomitea jätti kolmannen anomuksen eläkkeistä.

Veturimiesjärjestöjen yhteistyö ei kuitenkaan ollut kitkatonta, vaikka yhteisistä tavoitteista oli helposti sovittu. Vähän ennen palkkakomitean anomusten jättämistä oli

Keskusjärjestö toimittanut oman anomuksensa hallitukselle ja sen asettamalle uutta lakia valmistelleelle komitealle. Myös Kuljettajayhdistys oli allekirjoittanut Keskusjärjestön anomuksen, jossa veturimiesten ja junahenkilökunnan suhdetta esitettiin selvästi heikommaksi kuin veturimiesten anomuksessa. Kuljettajayhdistyksen pulmallinen tilanne ja hapuileva menettely antoi Veturimiesyhdistyksen käteen aseita, joita se myös käytti veturimiesten keskuudessa harjoittamassaan propagandassa.<sup>1</sup> SVYn vuosikokous kesällä 1923 päätti närkästyneesti, että ”jos yhteistoiminta vielä tulisi kysymykseen, voisi se tapahtua ainoastaan siinä tapauksessa, että Kuljettajayhdistys vilpittömästi asettuu asioissa määrätyle kannalle, eikä, kuten nyt on tapahtunut, hapuile sinne tänne”.<sup>2</sup> Kevään 1923 välikohtauksesta huolimatta veturimiesten yhteinen palkkakomitea kuitenkin pysyi pystyssä. Vuoden 1923 lopulla tapahtunut virkamiespalkkauksen kokonaisjärjestely veti veturimiesyhdistyksiä entistä tiiviimpään palkkayhteistyöhön ammattikuntaisten tunnusten ympärille.

Vuoden 1923 lopulla valmistuneet hallituksen esitykset merkitsivät virkamieskunnan sisäisten palkkaerojen kasvua; korotusten painopiste oli selvästi ylemmissä palkkaluokissa. *Luoman* laskelmien mukaan vuoden 1923 lopulla hyväksytty palkkajärjestely sekä vuotta aikaisemmin jaetut kalliinanjanlisät yhdessä antoivat virkamiesten ns. ylimmälle ryhmälle ja keskiryhmälle kummallekin yli 40 prosentin palkankorotuksen. Ns. väliryhmälle, johon *Luoma* laskee mm. veturinkuljettajan, korotus oli noin 20 prosenttia ja alimmalle ryhmälle vajaat 20 prosenttia.<sup>3</sup>

Palkkajärjestely sisälsi itse järjestelmän uudistuksen. Laki virkamiesten palkkauksen yleisistä perusteista sisälsi sen, että palkat jaoteltiin uuden systeemin mukaan 30 palkkaluokkaan. Ensimmäisessä palkkaluokassa, joka oli luokittelun huippuna, oli peruspalkka 100 000 markkaa ja alhaisimmassa, 30. luokassa 10 000 markkaa vuodessa. Aikaisemmat määrävuosikorotukset muutettiin uudenaikaisiksi ikälisäjärjestelmäksi. Kymmenennestä palkkaluokasta alaspäin viran- tai toimenhaltija sai perhelisää kultakin elätettävältä alle 16 vuotiaalta lapselta, milloin perheessä oli lapsia enemmän kuin yksi. Lisäksi virkapalkat sidottiin laissa elinkustannusindeksiin, mutta tästä luovuttiin jo vuonna 1925 Suomen siirtyessä kultakantaan.<sup>4</sup>

Eduskunnassa vasemmisto, jota syksyllä 1923 edustivat pelkästään sosialidemokraatit, sillä koko kommunistinen eduskuntaryhmä oli elokuussa 1923 pidätetty, vastusti hallituksen esitystä, mutta tuloksetta. Sosialidemokraatit kiinnittivät huomiota juuri jyrkkään palkkaportaikkoon. Kun käsiteltiin virkojen sijoittelua eri palkkaluokkiin, sosialidemokraattinen kansanedustaja J.F. Aalto esitti yhtenä esimerkkinä ylempiä virkamiehiä suosivasta linjasta sen, että veturinkuljettajan ja asemapäällikön palkkaero oli entisestä kasvanut.<sup>5</sup> Muiden ns. pienipalkkaisten virkamiesten tavoin veturimiehet olivatkin katkeran tyytymättömiä kauan odotettuun palkkajärjestelyyn.

Veturimiesten saamat palkat jäivät kauas heidän palkkakomiteansa vaatimuksista. I luokan veturinkuljettaja sai 25 500 markkaa, II luokan kuljettaja 22 500 markkaa. Veturinlämmittäjät jaettiin kahteen palkkaluokkaan. Ylemmässä oli peruspalkka 19 500 markkaa ja alemmassa 18 000 markkaa. Veturinpuhdistaja sai vuotuisena pe-

<sup>1</sup> Ks. esim. Veturimies 8/1923 ”Ra”: ”Kuljettaja yhdistyksen kanta veturimiesten palkkauskysymyksessä”.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 28.—30.6.1923 s. 18.

<sup>3</sup> Prosenttiluvut on laskettu *Luoman* esittämistä nimellisipalkkaindekseistä, ks. *Luoma* 1962 I s. 60—61, taulukko 6.

<sup>4</sup> As. kok. 299/1923: *Holopainen* s. 604.

<sup>5</sup> Vp 1923 P s. 974—977.

peruspalkkana 16 800 markkaa.<sup>1</sup> Hieman veturimiehiä sentään lohdutti se, että he pysyivät yhä yhden palkkaluokan edellä vastaavista junapalvelijoista; tosin tätä eroa pidettiin liian pienenä. Asemapäälliköiden saamat suurkorotukset sen sijaan ärsyttivät.<sup>2</sup> Virkaatekevien palkkausta ei myöskään ollut järjestetty veturimiesten esittämällä tavalla; sairauden ajan palkkaetuja taas kavennettiin. Veturimiesten yhteinen palkkakomitea jätti sekä palkkaluokkiin sijoittamisesta että näistä erityiskysymyksistä useita anomuksia seuraavien parin vuoden aikana. Tyydyttäviä tuloksia ei kuitenkaan saatu, ja paine palkkakäytöksen alalla kasvoi.<sup>3</sup>

On kuitenkin huomattava, että veturimiesten ansiotaso oli yhä tuntuvasti korkeampi kuin keskimäärin teollisuustyöntekijäin, olkoonkin, että teollisuuden parhaiten palkatut ammattimiehet lähenivät veturimiesten ansioita.<sup>4</sup> Metalliteollisuudessa, jossa palkat olivat jonkin verran paremmat kuin useimmilla muilla teollisuudenaloilla, olivat keskimääräiset vuosiansiot käytettävissä olevien tietojen mukaan 1920-luvun puolivälissä hieman alle 15 000 markkaa. Konepajatyöläiset ansaitsivat keskimäärin noin 1 000 markkaa enemmän.<sup>5</sup> Veturimiesten palkkavertailussa olivat kuitenkin etusijalla viranhaltijain ja erityisesti rautatieläisryhmien palkkaukselliset suhteet, jotka määräsi-  
vät heidän palkkatavoitteidensa peruslinjan.

### 5.3. Vuoden 1929 virkamieskriisi

#### *Virkamiespalkkaus ja ”luja hallitusvalta”*

Alempia virkamiehiä edustaneet järjestöt vaativat vuoden 1923 järjestelyn jälkeen varsin yhtenäisesti virkapalkkojen tasoittamista eli jyrkentyneiden erojen kaventamista. Eduskunnassa tätä tarkoittanut anomusehdotus esitettiin vuoden 1924 valtiopäivillä ns. ruotsalaisen vasemmiston taholta, ja hallitus lupasi antaa asiasta esityksen. Sitä ei kuitenkaan kuulunut ennen kuin vuoden 1927 budjetin yhteydessä, silloinkin vasta ruotsalaisen ryhmän tekemän välikäsytymyksen seurauksena.<sup>6</sup> Vaikka tasoitus ei ollut pienipalkkaisten viranhaltijoiden, ei myöskään veturimiesten, mielestä riittävä, se supisti palkkaeroja jonkin verran.<sup>7</sup> Tämä taas lisäsi ylempien virkamiesten tyytymättömyyttä.<sup>8</sup>

Virkamiesten palkkaliike sai lisäpontta vuoden 1928 lopulla. Kun J.E. Sunilan johdama maalaisliiton vähemmistöhallitus ei ottanut vuoden 1929 budjettiesitykseensä virkamiehiä tyydyttävää palkkamäärärahaa, etenkin Virkamiesliitto aktivoitui. Sen johdolla perustettiin marraskuussa 1928 ns. Virkamiesjärjestöjen neuvottelukunta, johon liittyivät SVK, VR Keskusjärjestö, Poliisiyhdistysten keskusliitto, Svenska kamratförbundet sekä veturimiesjärjestöt. Rintama oli siis laaja: järjestöt edustivat neljää viidesosaa kaikista järjestäytyneistä valtion viranhaltijoista. Järjestöt laativat yhteiset yleistavoitteet, jotka olisivat edellyttäneet alimmissa palkkaluokissa 35 prosentin pal-

<sup>1</sup> Em. lain täytäntöönpanoasetus. as. kok. 34/1924 § 3.

<sup>2</sup> Ks. esim. Veturimies 4/1924 -a: ”Palkkakäytös”.

<sup>3</sup> Ks. esim. SVYn toim. kert. 1924, vuosikok. pk. 1925 s. 3–4; toim. kert. 1925, vuosikok. pk. 1926 s. 3–4; Veturimies 9/1926 ”Minkäläinen on veturimiesten palkkaus ja minkäläinen sen tulisi olla”.

<sup>4</sup> Ks. s. 191–192 jäljempänä.

<sup>5</sup> *Koivisto* s. 100, kuvio 10.

<sup>6</sup> *Jääskeläinen* 145–146.

<sup>7</sup> Ks. *Luoma* 1962 I s. 60–61 sekä SVYn toim. kert. 1926, vuosikok. pk. 1927, s. 3–4.

<sup>8</sup> Ks. esim. *Nissinen* s. 113.

kankorotusta, mistä korotuksen oli prosenttisesti määrä vähetä asteittain niin, että se olisi ollut ylimmissä luokissa 15 prosenttia.<sup>1</sup>

Sunilan hallitus sai joulukuun alussa epäluottamuslauseen — ei kylläkään virkapalkkojen vuoksi — ja sen tilalle muodostettiin edistyspuolueen Oskari Mantereen johtama hallitus. Edistyspuolueen ”virallisen” edustuksen lisäksi hallitukseen tuli kolme kokoomuslaista ministeriä ja kolme porvarillista ammattiministeriä. Mantereen hallitus otti virkapalkkojen korostamisen erityiseksi tehtäväkseen.<sup>2</sup>

Hallitus antoi vuoden 1929 alussa eduskunnalle esityksen 45,7 miljoonan markan määrärahasta virkamiespalkkauksen korottamiseen. Esitys oli syntynyt yhteisymmärryksessä ennen kaikkea Virkamiesliiton kanssa. Esitys ei noudattanut jakotapansa puolesta virkamiesjärjestöjen omaksumia yhteisiä tavoitteita, vaan suosi selvästi korkeapalkkaisia. Tämä synnytti ristiriitoja virkamiesrintamaan, mutta ulospäin se esiintyi vielä alkukevästä 1929 yhtenäisenä.<sup>3</sup>

Yhä selvemmin Virkamiesliiton johtama Virkamiesjärjestöjen neuvottelukunta vaati ehdottomasti hallituksen esityksen hyväksymistä eduskunnassa.<sup>4</sup> Poliittiset edellytykset esityksen läpimenoon näyttivät kuitenkin huonoilta. Taloudellinen kehitys oli uhkaavaa. Vuosien 1925—1928 noususuhdanne kääntyi syksyllä 1928 laskuun. Tämä tuntui ensimmäiseksi viljan hintojen putoamisena ja sen vientivaikeuksina sekä sahateollisuuden vientimarkkinoiden supistumisena. Työttömyys alkoi kasvaa jo vuoden 1929 alussa. Sitä paitsi edellisenä kesänä oli maataloutta kohdannut paha kato. Taloudellisten suhdanteiden heikkeneminen näkyi vuosien 1928—1929 vaihteessa myös siinä, että monet työtaistelut päättyivät työväestön tappioon, esimerkiksi sotienvälisen ajan suurin työseisäys, vuosien 1928—1929 satamalakko.<sup>5</sup> Tässä tilanteessa oli varmaa, että työväenpuolueet ja maalaisliitto suhtautuisivat penseästi virkamiesten palkkojen tuntuvaan korotukseen.<sup>6</sup>

Virkamiesjärjestöt eivät onnistuneet eduskuntaryhmiin kohdistamassaan painostuksessa. Maalaisliitto vastusti esityksen hyväksymistä, koska tämä sen mielestä paisutti ylettömästi valtion menoja. Vasemmisto taas oli valmis pienipalkkaisten palkkojen korottamiseen, mutta vastusti Mantereen esitystä. Kommunistit jopa vaativat korkeapalkkaisten virkamiesten palkkojen alentamista. Kokoomus, edistyspuolue sekä ruotsalaiset olivat hallituksen esityksen kannalla, mutta ne muodostivat vähemmistön.<sup>7</sup> Eduskunta hylkäsi hallituksen esityksen huhtikuun puolivälissä äänin 126—58.<sup>8</sup>

Palkkaesityksen ratkaisuvaiheessa virkamiesten palkkaliike sai entistä selvemmin oikeistolaisen sävyn. Virkamiesliitto ryhtyi suunnittelemaan yleistä virkamieslakkoa ja pyrki saamaan suunnitelman taakse myös epäroivät palvelusmiesjärjestöt. Jo ennen eduskunnan lopullista päätöstä Virkamiesliitto vaati eduskunnan hajotusta, mikäli se päätyisi kielteiseen ratkaisuun. Muussa tapauksessa alkaisi yleinen virkamieslakko.

<sup>1</sup> Virkamiesten Aikakauskirja 9/15.12.1928 ”Palkkauskysymyksen viimeiset vaiheet”; *Luoma* 1962 II s. 137; Aulis *Alanen* s. 128—129.

<sup>2</sup> *Jääskeläinen* s. 86—87.

<sup>3</sup> Virkamiesten Aikakauskirja 2/15.2.1929 ”Hallituksen palkkaesitys valmis”; sama 3/15.3.1929 ”Byrokraatti”; ”Reunahuomautuksia”; Suomen Sosialidemokraatti 25.4.1929 ”Pienipalkkainen”; ”Virkamiehet kiittävät hallitusta”.

<sup>4</sup> Virkamiesten Aikakauskirja 2/15.2.1929 ”Hallituksen palkkaesitys valmis”.

<sup>5</sup> Ks. esim. *Sipi* s. 82—83 sekä *Kettunen* 1974 s. 29.

<sup>6</sup> Vrt. Suomen Sosialidemokraatti 3.4.1929 ”Työläisten asiat ja virkamiesten palkkakysymys”.

<sup>7</sup> Vp 1929 P s. 734 (Lahdensuo), 754—756 (J.F. Aalto), 742 (Virta), 732—734 (Tuomioja), 737—739 (Virkkunen), 750—751 (Furuhjelm).

<sup>8</sup> Sama s. 850.

Virkamiesten liikehdintä suuntautui yhä johdonmukaisemmin eduskuntaa vastaan. Se sai käytinvoimansa 1920-luvun lopulla voimistuneesta oikeistolaisesta tyytymättömyydestä, joka julisti ”parlamentarismien rämettymistä” ja vaati ”lujaa hallitusvaltaa”.<sup>1</sup>

Virkamiesliiton kanssa läheisessä yhteistyössä toiminut hallitus antoi ennen lopullista päätöstä ymmärtää, että sen esityksen hylkääminen johtaisi eduskunnan hajotukseen. Niin myös kävi; tasavallan presidentti Lauri Kr. Relander hajotti eduskunnan ja määräsi uudet vaalit toimitettavaksi heinäkuun alussa. Hajotuksen takana oli myös laajempia poliittisia näköaloja kuin pelkästään virkapalkkakysymyksen ratkaisu. Oikeiston mielialoja noudatellen Relander toivoi eduskunnan hajotuksen ja uusien vaalien luovan pohjan aikaisempaa ”lujemmalle” hallituspolitiikalle.<sup>2</sup>

### *Virkamiesrintaman hajoaminen ja veturimiehet*

Ulospäin yhtenäisenä pysynyt virkamiesliike alkoi palkkakysymyksen ratkaisuvaiheessa rakoilla yhä näkyvämmiin. Virkamiesliiton saadessa palkkaliikkeen yhä tiukemmin johtoonsa sen tavoitteet tulivat pienipalkkaisille kyseenalaisiksi. Jo Mantereen esitys oli ristiriidassa alkuperäisten yhteistavoitteiden kanssa. Myös liikehdinnän poliittinen leima sai ei-oikeistolaiset palvelusmiesjärjestöt, ennen kaikkea SVKn ja Veturimiesyhdistyksen, epäroimään.<sup>3</sup>

Kesän 1929 eduskuntavaalien kynnyksellä etenkin Virkamiesliiton poliittinen kampanja oli näkyvämpää kuin aikaisemmin, joskin sen toiminta-alueena oli koko 1920-luvun ajan ollut myös vaalityö ”virkamiesystävällisten” puolueiden ja poliitikkojen puolesta.<sup>4</sup> Virkamiesten Aikakauskirjassa, liiton äänenkannattajassa, esimerkiksi vedottiin toukokuussa 1929 kaikkiin viranhaltijoihin: ”Maalaisliitto ja vasemmisto älkööt meiltä saako yhtään ääntä!”<sup>5</sup>

Vaalitulos muodostui kuitenkin päinvastaiseksi kuin eduskunnan hajotuksella oli pyritty. Kokoomus, edistyspuolue ja ruotsalaiset hävisivät. Maalaisliitto lisäsi eduskuntapaikkojaan peräti kahdeksalla. Sosialidemokraatit tosin menettivät yhden paikan, mutta kommunistit voittivat kolme.<sup>6</sup> Mantereen hallitus erosi ja Kyösti Kallio muodosti maalaisliiton vähemmistöhallituksen. Samaan aikaan taloudellinen tilanne paheni. Virkamiesten palkkakysymys siirtyi uuteen vaiheeseen.

Veturimiehet olivat korostaneet Virkamiesjärjestöjen neuvottelukuntaan mennessään, että he säilyttäisivät vapaat kädet päättää pysymisestään virkamiesten yhteisessä rintamassa.<sup>7</sup> Kevään mittaan ja varsinkin eduskunnan hajotuksen jälkeen yhdistyksessä alkoi näkyä erimielisyyksiä noudatettavasta taktiikasta. Sosialidemokraattisen puolueen ehdottoman kielteinen asenne palkkaliikkeeseen osaltaan vahvisti niiden näkemystä, joiden mukaan olisi irtauduttava korkeapalkkaisten virkamiesten johtamasta rintamasta. Toiselta puolen varsinkin porvarillisten veturimiesten keskuudessa oli

<sup>1</sup> Vrt. *Relander* s. 259—. Suomen Sosialidemokraatti 22.4.1929 ”Oltiinko valtiokaappauksen kynnyksellä?”

<sup>2</sup> *Relander* s. 279–283; *Jääskeläinen* s. 88, erityisesti lähdeviite 2.

<sup>3</sup> Vrt. *Aulis Alanen* s. 129.

<sup>4</sup> Ks. *Laati* s. 103.

<sup>5</sup> Virkamiesten Aikakauskirja 5/15.5.1929.

<sup>6</sup> Näiden puolueiden paikkaluvut (suluissa entinen): kok. 28 (34), ed. 7 (10), ruots. 23 (24), ml 60 (52), sdp 59 (60), kom. 23 (20).

<sup>7</sup> Veturimies 11/1928 ”Veturimiesten palkkakysymys”.

niitä, joiden mielestä oli pysyttävä yhtenäisessä virkamiesliikkeessä ja jotka arvostelivat jyrkin sanoin vasemmiston menettelyä eduskunnassa. Edistyspuoluelainen 'Setä' Björkman kirjoitti kesäkuussa 1929: "Tämä meidän yhteiskuntamme on ollut ja tulee olemaan sen muotoinen, että sen hoitajina tarvitaan sekä suurempia että pienempiä virkaherroja. — Tarpeetonta meidän näin ollen on puhua herrojen suurista palkoista ja kieltäytyä sen, sanoisinko kateuden perusteella yhteistoiminnasta heidän kanssaan."<sup>1</sup>

Veturimiesyhdistyksen vuosikokouksessa kesä—heinäkuussa 1929 syntyi kiistaa siitä, oliko veturimiesten syytä pysyä samassa rintamassa korkeapalkkaisten virkamiesten kanssa. Kokouksen palkkavaliokunta ehdotti yhteistyön jatkamista kaikkien virkamiesjärjestöjen kanssa, "kuitenkin ehdolla, että ellei ehdotuksimme kiinnitetä riittävää huomiota, pidättää yhdistys itselleen oikeuden ajaa palkka-asiaa erillään, omilla parhaaksi katsomillaan keinoilla". Ehdotuksen arvostelijat olivat puolestaan sitä mieltä, että oli heti irtauduttava siihenastisesta yhteistyökoostumasta ja tarvittaessa tukeuduttava alempi- ja keskipalkkaisiin. Äänestyksessä valiokunnan ehdotus hyväksyttiin 41 äänellä 21:tä vastaan. Viisi kokousedustajaa liitti päätökseen vastalauseensa, jossa he esittivät, että veturimiesten palkkavaatimuksia olisi pitänyt ajaa yhteistoiminnassa pieni- ja keskipalkkaisten kanssa.<sup>2</sup>

Pari kuukautta vuosikokouksen jälkeen päädyttiinkin vastalauseessa esitettyyn taktiikkaan. Virkamiesjärjestöjen neuvottelukunta hajosi syksyllä Virkamiesliiton ja pienipalkkaisia edustaneiden järjestöjen väliseen ristiriitaan. SVKn johdolla syntyi Pienipalkkaisten valtuuskunta. Se pyrki ajamaan yhteisiä palkkatavoitteita alle 30 000 markan vuosipalkkaa nauttivien viranhaltijoiden järjestöjen yhteistyöorganisaationa. Veturimiesyhdistys, johon Kuljettajayhdistys oli kesällä 1929 sulautunut, liittyi valtuuskuntaan alusta lähtien, ja se oli myös valtuuskunnan suurin jäsenyhdistys. Pyhäluoto valittiin aluksi valtuuskunnan puheenjohtajaksi.<sup>3</sup> Poliittisesti Pienipalkkaisten valtuuskunta tukeutui — päinvastoin kuin Virkamiesjärjestöjen neuvottelukunta — lähinnä sosialidemokraatteihin sekä ruotsalaiseen vasemmistoon.<sup>4</sup>

Kuitenkin jo alkuvaiheessa, yritettäessä vaikuttaa vuoden 1930 budjetin palkkaratkaisuun, Veturimiesyhdistys joutui ristiriitaan SVKn kanssa. Vuosien 1929—1930 vaihteen jälkeen yhdistys ei enää tiiviisti osallistunut valtuuskunnan toimintaan, joka ylipäätään tyrehtyi sisäisiin erimielisyyksiin vuonna 1933.<sup>5</sup>

Loppukesällä 1929 Veturimiesyhdistys haki tukea palkkavaatimuksilleen myös toiselta taholta. "Koska - - - on osoittautunut mahdottomaksi omin voimin saada palkkakäsymykseen oikeudenmukaista ratkaisua", keskustoimikunta päätti elokuussa, että oli käynnistettävä uudelleen jo aikaisemmin käydyt neuvottelut liittymisestä Pohjoismaiden veturimiesliittoon. Sitä kautta Suomen veturimiesten todettiin saavan "ei yksinomaan Skandinavian vaan myöskin Keski-Euroopan veturimiesten - - -moraalisen ja aineellisen myötämielisyyden". Kansainvälisillä yhteyksillä oli Veturimiesyhdistyksen mielestä mahdollista vaikuttaa Suomen yleiseen mielipiteeseen, jotta tämä tunnus-taisi Suomen veturimiesten palkkojen olevan suhteettoman alhaisia "kulttuurimaihien" verrattuna.<sup>6</sup> Pohjoismaisille suhteille asetettiin siten hyvin käytännöllinen tehtävä.

Vuoden 1930 vuosikokous totesi kuitenkin, ettei silloisena pulakautena ollut varoja

<sup>1</sup> Veturimies 6/1929.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 29—30.6. —1.7. 1929 s. 21—22.

<sup>3</sup> SVYn keskustoimik. pk. 21—22.10.1929 s. 17.—18; *Luoma* 1962 II s. 108—109.

<sup>4</sup> Vrt. Virkamiesten Aikakauskirja 7/1924 "Mahdollisuuksista".

<sup>5</sup> SVYn keskustoimik. pk. 18—19. 12.1929 s. 2—3; *Luoma* 1962 II s. 109.

<sup>6</sup> Keskustoimik. pk. 21—22.8.1929 s. 12—13.



*Huolimatta siitä, ettei Veturimiesyhdistys liittynyt Pohjoismaiden veturimiesliittoon, sillä oli läheiset yhteydet tähän liittoon samoin kuin sen jäsenjärjestöihin. Yhdistyksen edustajia oli usein vieraina Pohjoismaiden veturimiesliiton kongressissa. Kuva Tanskassa vuonna 1931 pidetystä kongressista, jonka juhlakoristeluissa on käytetty myös Suomen lippua. SVML.*

maksaa pohjoismaisen liiton jäsenmaksuja, vaan liittyminen oli lykättävä suotuisampaan tilanteeseen.<sup>1</sup> Jäsenmaksut tuskin kuitenkaan olivat ainoa syy lykkäykseen. Ensinnäkään palkkakysymys ei enää ollut samalla tavoin polttava kuin kesällä 1929. Toiseksi Pohjoismaiden veturimiesliitolla oli vasemmistolaista väriä, johon esimerkiksi porvarillisissa virkamiespiireissä kiinnitettiin huomiota<sup>2</sup> ja joka lapuanliikkeen valtakautena ilmeisesti sai Veturimiesyhdistyksen epäroimään. Liittymispäätöstä ei sittemmin ehditty toteuttaa Pohjoismaiden veturimiesliiton elinaikana.

Akuutti poliittinen kriisi, jonka virkamiesten palkkaliike oli synnyttänyt, oli päätynyt heinäkuun 1929 vaaleihin. Liikehdinnän tulos jäi virkamiesten kannalta laihaksi. Syksyllä 1929 ei enää ollut sen paremmin virkamiesliikkeen sisäisiä kuin kansantaloudellisaikaan edellytyksiä palkkavaatimusten toteuttamiseen. Vuoden 1930 budjettiin eduskunta hyväksyi vain 10 miljoonan markan määrärahan virkamiespalkkojen korotuksiin, mikä oli murto-osa virkamiesjärjestöjen vaatimuksista.<sup>3</sup> Kuten tuonnetun havaitaan, 1930-luvun alun pulavuodet kuitenkin tosiasiasa paransivat varsin selvästi virkamiesten sosiaalista asemaa ja muodostivat siten eräänlaisen korvauksen 1929 kärsitylle tappiolle.

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 28–30.6.1930 s. 18–19.

<sup>2</sup> Esim. Virkamiesten Aikakauskirja, 6/1929 'Byrokraatti': "Reunahuomautuksia".

<sup>3</sup> Jääskeläinen s. 146.



Vuoden 1929 palkkaliik ehdinnässä olivat tulleet esiin Veturimiesyhdistyksen keskeiset palkkapoliittiset ongelmat. Ensinnäkin palkkataistelu oli osoittanut käytännössä ”epäpoliittisuuden” ahtaat rajat, sen että myös Veturimiesyhdistyksen toiminnalla oli poliittiset ulottuvuutensa. Toiseksi kehitysvaihe loppuvuodesta 1928 vuoden 1930 alkuun ilmensi Veturimiesyhdistyksen toimintalinjan peruslähtökohtia. Vuoden 1929 lopulla aikaansaatu koko virkamiesliikkeen yhteistyö jakautui ensinnä ylempi- ja alemmpipalkkaisten rintamalinjaa myöten, ja tällöin Veturimiesyhdistys asettui yhteistyöhön alemmpipalkkaisten kanssa. Mutta kun tässä yhteistyössä vuorostaan tulivat päällimmäisiksi ammattiryhmien palkkaussuhteet, Veturimiesyhdistys vetäytyi ammattikuntaiseen taktiikkaan.

## 6. Kamppailu kahdeksan tunnin työajasta

Työväenliikkeen pitkäaikainen vaatimus, kahdeksan tunnin työaikalaki, säädettiin marraskuussa 1917. Työaikalain antamalla valtuuksilla hallitus kuitenkin määräsi poikkeusasemaan rautatieliikenteessä palvelevat vuosi- tai kuukausipalkkalaiset, joihin lakia ei sovellettu. Perusteluna vedottiin siihen, ettei rautatielaitoksessa ollut mahdollista pitää yllä tiukkoja työaikamääräyksiä. Niin ollen veturimiesten työaikoja säänteli 1920-luvun alussa vuoden 1909 surullisen kuuluisa ”liikarasisuuskierokirje”.<sup>1</sup> Tosiasassa näyttää ilmeiseltä, että rautatieliikenteen erikoislaatu muodosti valtiolle ja nimenomaan rautatiehallitukselle verukkeen, jonka suojissa se pyrki henkilökuntamenojen pitämiseen mahdollisimman alhaisina.

Veturien teknisissä ominaisuuksissa tapahtui samoihin aikoihin kehitystä, joka lisäsi työn hermostollista rasittavuutta. Veturien koko kasvoi tuntuvasti. Junapainot ja nopeudet lisääntyivät. Tosin esimerkiksi siirtyminen märkähöyryvetureista tulistajavetureihin vähensi selvästi polttoainekulutusta ja siten helpotti ruumiillisesti veturimiesten työtä.<sup>2</sup>

Uuden työaikalain ulkopuolelle jääneet rautatieläiset olivat osaansa tyytymättömiä. Jyrkimpiä lain soveltamismääräysten arvostelijoita olivat veturimiehet. Heidän mielestään oli omituista, että ”samanaikaisesti kun lakia kirjaimellisesti toteutettiin ja noudatettiin yksityisen palveluksessa ja valtionlaitoksissa tuntipalkalla ja mitä vaatimattomimmalla edesvastuulla työskenteleviin nähden, samanaikaisesti olivat huomattavan edesvastuun ja hermorasituksen alaisena toimivat veturimiehet tässä kohden kokonaan lainsuojan ulkopuolella”.<sup>3</sup>

Kysymys koettiin varikoilla todelliseksi ongelmaksi. Jo Veturimiesyhdistyksen perustavassa kokouksessa työaika oli yhtenä keskeisenä puheenaiheena. Kokous velvoitti keskustuimikunnan laatimaan valtioneuvostolle anomuksen veturimiesten saattamisesta työaikalain piiriin. Yhteistyöhön muiden rautatieläisjärjestöjen kanssa Veturimiesyhdistys ei hankkiutunut. Oltiin näet sitä mieltä, että oli tähdellisempää ulottaa työaikalaki veturimiehiin kuin niihin rautatieläisryhmiin; joilla ”toimessa esiintyvä edesvastuu ei yhtä rasittavana kohdistu toimen haltijaan”.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Hellman* s. 627.

<sup>2</sup> Vrt. *Lahtinen* 455–457.

<sup>3</sup> *Långholm* s. 76.

<sup>4</sup> Vrt. sama.



*Pitkien työaikojen lomaan saattoi mahtua näinkin leppoisa tauko. Petäjävedellä vuonna 1925 otetussa kuvassa istumassa tenderillä konduktööri Peippo, välissä kuljettaja Kalle Tarvonen ja veturisa lämmittäjä L. Eriksson. Rautatiemuseo.*

Keskustoimikunta jätti valtioneuvostolle ensimmäisen työaika-anomuksen joulukuussa 1920. Se oli tulokseton. Seuraavana syksynä keskustoimikunta toimitti jälleen, vuosikokouksen velvoittamana, hallitukselle anomuksen, jossa pyydettiin työaikalain ulottamista veturimiehiin. Tulos oli yhtä laiha kuin edelliselläkin kerralla.<sup>1</sup> Samansisällöisen kirjelmän Veturimiesyhdistys jätti 1920-luvun alkupuoliskon aikana vähintään kerran vuodessa hallitukselle, mutta menestystä ei ollut. Valtioneuvoston pyytämässä lausunnoissaan rautatiehallitus vastusti kahdeksan tunnin työaikamääräyksiä jyrkästi, ja hallitukset ratkaisivat anomukset keskusviraston kannan mukaisesti<sup>2</sup>. Erityisen sydämistyneitä veturimiehet olivat rautatiehallituksen johtajien julkisuudessa esittämistä arveluista, että kahdeksan tunnin työaikalaki johtaisi jopa sellaiseen kurittomuuteen, että matkustajajunia pysäytettäisiin mielivaltaisesti linjalle, kun työaika olisi täynnä.<sup>3</sup>

Kun joulukuussa 1926 astui virkaan Väinö Tannerin johtama sosialidemokraattinen vähemmistöhallitus, Veturimiesyhdistys katsoi ajan koittaneen entistä aktiivisemmalle toiminnalle. Yhdistyksen sosialidemokraattiset johtomiehet uskoivat, ettei työvänehallitus asettuisi rautatiehallituksen politiikan taakse. Pyhäluoto ja muut yhdistyksen edustajat kävivät keskustelemassa työaika-asiasta kulkulaitosministeri

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 13–14.12.1920 s. 1–2; 16–17.11.1921 s. 1–3; 5–6.9.1922 s. 4–5.

<sup>2</sup> Vrt. Riihinen–Hentilä–Roos I (Roos) s. 320.

<sup>3</sup> Längholm s. 78.

Väinö Wuolijoen ja sosiaaliministeri Johan Helon kanssa. Näissä keskusteluissa veturimiehet vetosivat mm. siihen, että marraskuun 1917 yleislakossa veturimiehet olivat olleet etunenässä vaatimassa kahdeksan tunnin työaikalakia, mutta jääneet siitä itse osattomiksi. Nyt oli sosialidemokraattisen työväenhallituksen velvollisuus korjata tämä vääryys. ”Me teemme sen”, kerrotaan Wuolijoen todenneen.<sup>1</sup> Kirjallinen anomus valtioneuvostolle jätettiin huhtikuussa 1927.<sup>2</sup>

Heinäkuun 1. päivänä 1927 tekemällään päätöksellä Tannerin hallitus kumosi veturimiehiin nähden vallinneen poikkeuksen työaikalaista. Hallitus teki päätöksensä vastoin rautatiehallituksen kielteistä kantaa.<sup>3</sup> Keskusvirasto joutui joka tapauksessa antamaan päätöksen soveltamismääräykset. Niiden mukaan työaika sai säännöllisessä työssä olla enintään 192 tuntia neljän viikon aikana, mikä vastasi keskimäärin kahdeksan tunnin mittaista työpäivää.<sup>4</sup>

Veturimiesyhdistys antoi saavutukselle suuren arvon. Epäilemättä Tannerin hallituksen saama ylistys heijasti myös yhdistyksen sosialidemokraattista värvivahdetta; pöytäkirjoissa ja Veturimieheissä esimerkiksi pidettiin aiheellisena mainita, että työaikapäätöksen oli tehnyt nimenomaan sosialidemokraattinen työväenhallitus. Vielä vuonna 1930 kiitollisuus oli niin ylenpalttista, että Tannerille ja Wuolijoelle lähetettiin yhdistyksen vuosikokouksesta kiitossähkeet kolme vuotta aikaisemmin tehdyn päätöksen johdosta.<sup>5</sup>

Olenneisen parannuksen vuoden 1927 ratkaisu kyllä toikin kysymyksessä, jonka veturimiehet olivat vuosikymmeniä kokeneet asemansa yhdeksi keskeisimmäksi epäkohdaksi. Toki tiedettiin, ettei tehty ratkaisu poistanut työaikaongelmaa. Vaikka vuorokautiset työajat piti soveltamismääräysten mukaan järjestää mahdollisimman tasaisiksi, työpäivä saattoi venyä paljon pidemmäksi kuin kahdeksaan tuntiin. Ei myöskään otettu riittävästi huomioon erilaisten työtehtävien erilaista rasittavuutta.<sup>6</sup> Tähän kysymykseen Veturimiesyhdistys alkoi kiinnittää jo 1920-luvun viimeisinä vuosina päähuomionsa työajan alalla. Kaikesta huolimatta työaikakysymys lakkasi vuoden 1927 jälkeen joksikin aikaa olemasta samalla tavoin polttava ongelma kuin aikaisemmin.

## 7. Eläkeuudistukset

Eläkekysymys kytkeytyi 1920-luvulla läheisemmin kuin autonomian aikana palkkaukseen. Suunniteltu ja vuonna 1923 toteutettu palkkausjärjestelmän uudistus edellytti myös eläkejärjestelmän muutosta. Veturimiesten yhteinen palkkakomitea ryhtyi vuoden 1923 alussa laatimaan omaa ehdotustaan, jonka se keväällä jätti hallitukselle. Anomuksessa esitettiin, että eläkkeen suuruudeksi määrättäisiin kaksi kolmasosaa vuotuisesta peruspalkasta. Veturinkuljettajan eläkeikä oli komitean mielestä säilytettävä entisellään 50 vuodessa ja täyteen eläkkeeseen oikeuttava palvelusaika samoin en-

<sup>1</sup> *Pyhäluoto* 1948 s. 185.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 27–29.4.1927 s. 33–34.

<sup>3</sup> *Långholm* s. 78; SVYn toim. kert. 1927, vuosikok. pk. 1928 s. 3–4.

<sup>4</sup> Soveltamismääräykset julk. Veturimies 11/1927.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 28–30.6.1930 s. 4–5.

<sup>6</sup> Valituksista ks. esim. Helsingin Sanomat 5.12.1928 ”Veturinkuljettaja”: ”Kululaitosministeriön vetoamus” sekä Veturimies 10/1929 A. K(ivimäk)-i: ”Pari sanaa pitkistä työvuoroista”.

nallaan 25 vuotena. Veturinlämmittäjän osalta esitettiin muutosta. Siihenastisten 55 ikävuoden ja 30 palvelusvuoden vaatimusten sijaan olisi pitänyt säätää täyden eläkkeen edellytyksiksi 50 ikävuotta ja 25 palvelusvuotta eli samat kuin kuljettajilla. Muutosta perusteltiin sillä, että lämmittäjän työ oli ruumiillisesti ”kieltämättä kaikkein raskainta rautateillä”.<sup>1</sup>

Sen jälkeen kun laki virkamiesten palkkauksen yleisistä perusteista vuoden 1923 lopulla hyväksyttiin, hallitus antoi eduskunnalle esityksen virkamiesten eläkelainsäädännön. Eduskunta hyväksyi lain marraskuussa 1924. — Kuten yleensä 1920-luvulla virkamiesasioiden käsittelyyn, nytkin lain hyväksymiseen liittyi poliittista ristivetoa. Maalaisliitto, jonka ohjelman mukaan virkamiesten eläkkeet olisi pitänyt lakkauttaa kokonaan, asettui jyrkästi vastustamaan lakiesitystä. Kun se kuitenkin hyväksyttiin 117 äänellä 70:ää vastaan, maalaisliitto veti pois ministerinsä Lauri Ingmanin johtamasta porvarillisesta yhteishallituksesta.<sup>2</sup>

Täyden eläkkeen suuruudeksi määrättiin vuoden 1925 alussa voimaan tullessa laissa 60 prosenttia peruspalkasta. Eläkeoikeuden yleisenä edellytyksenä oli 63 vuoden ikä sekä 30 vuoden palvelusaika sen jälkeen, kun hakija oli täyttänyt 30 vuotta. Työkyvyttömyyseläkkeen suuruus määräytyi pääsääntöisesti siten, että 30 ikävuoden jälkeisten palvelusvuosien määrällä kerrottiin 1/30 täydestä eläkkeestä. Virantoimituksesta aiheutunut pysyvä työkyvyttömyys oikeutti täyteen eläkkeeseen riippumatta palvelusvuosien määrästä ja iästä. Sosiaalidemokraattien vaatimuksesta laki säädettiin koskemaan myös valtion työntekijöitä.<sup>3</sup>

Veturimiesten eläke-edut poikkesivat jälleen yleisestä säännöstä. Sekä kuljettajien että lämmittäjien eläke-iäksi määrättiin lain täytäntöönpanoasetuksessa 53 vuotta. Näin alhainen eläkeikä oli heidän lisäksi ainoastaan sairaanhoitajilla. Täyteen eläkkeeseen edellytettiin veturimiehilläkin 30 palvelusvuotta, mutta heillä palvelusvuodet alettiin laskea jo 25. ikävuodesta lähtien.<sup>4</sup>

Järjestöjen yhteisen palkkakomitean kanta ei siten täysin toteutunut. Etenkin lämmittäjillä eläkkeet kohosivat kuitenkin selvästi sekä absoluuttisesti että palkkaan nähden suhteellisesti. Vaikka veturinkuljettajien eläkeikä ja vaadittava palvelusaika kohosivat, he säilyttivät joka tapauksessa huomattavan poikkeusaseman valtion viranhaltijain joukossa. Veturimiesyhdistys oli tulokseen kohtalaisen tyytyväinen. Samalla se korosti hieman uhmakkaasti, että ”edulliseen asemaan” oli päästy ”yksinomaan järjestötyömme ansiosta.”<sup>5</sup>

Vasta jonkin ajan kuluttua lain voimaantulosta veturimiehet havaitsivat siinä yhden selvän epäkohdan. Vaikka veturimiehet pääsivät eläkkeelle jo 53-vuotiaina, täyteen eläkkeeseen heillä oli käytännössä mahdollisuus vasta 55 vuoden iässä. 53-vuotiaalla veturimiehellä näet oli 25. ikävuoden jälkeen kertynyt korkeintaan 28 palvelusvuotta eikä täyteen eläkkeeseen vaadittuja 30 vuotta. Sitä, ettei epäkohtaa kuitenkaan pidetty kovin polttavana, osoittaa, että yhdistys ryhtyi toimiin sen korjaamiseksi vasta vuonna 1927. Tällöin Veturimiesyhdistys anoi hallitukselta lakiin muutosesitystä. Anomus

<sup>1</sup> Anomus julk. jäljennöksenä vuosikok. pk. 28–30.6.1923, liitteet, s. 28–29.

<sup>2</sup> Ks. Vp 1924 P s. 1000, 1016; *Jääskeläinen* s. 56–57.

<sup>3</sup> As.kok. 323/1924; *Jääskeläinen* s. 56; *Holopainen* s. 614–616.

<sup>4</sup> As.kok. 60/1925 sekä palvelusvuosien laskennasta itse laki § 2,3,4.

<sup>5</sup> SVYn toim. kert. 1924, vuosikok. pk. 1925 s. 4.

oli kuitenkin tulokseton.<sup>1</sup> Veturimiehet saattoivat niin ollen siirtyä eläkkeelle jo 53 vuoden iässä, mutta saivat silloin korkeintaan 28/30 täydestä eläkkeestä, tai he saattoivat jatkaa työtään täyden eläkkeen saavuttaakseen 55-vuotiaiksi. Ilmeisesti varsin monet työkykyiset veturimiehet olisivat joka tapauksessa jatkaneet virantekoa yli 53 ikävuoden, mikä selittäisi tyytymisen silloisiin säädöksiin.

Kun myös palkkiohenkilökunta oli vuonna 1912 saanut oikeuden valtion eläkkeeseen, väheni VRn oman eläkelaitoksen merkitys. Yksin sen antamien eläkkeiden varaan ei kenenkään rautatieläisen tarvinnut enää vanhuudenpäiväänsä suunnitella. Edelleen eläkelaitos kuitenkin toimi merkittävänä peruseläketurvan täydentäjänä.

Vuonna 1921 hyväksytyllä uudella ohjesäännöllä pyrittiin jossain määrin sopeuttamaan eläkelaitosta muuttuneisiin oloihin. Sen keskeiseksi tehtäväksi tuli nyt jälleensä jääneiden sosiaaliturvan järjestäminen. Ohjesäännön mukaan kaikki VRn viran- ja toimenhaltijat olivat velvollisia kuulumaan laitokseen ”kuolinpesänsä puolesta”. Oma-kohtainen kuuluminen laitokseen oli sen sijaan jätetty vapaaehtoiseksi.<sup>2</sup>

Laitoksen eläkejärjestelmässä olivat kuitenkin edelleen jäljellä samat heikkoudet, joihin rautatieläiset olivat vuosisadan alkuvuosina kiinnittäneet huomiota. Ne vähensivät halukkuutta liittyä laitoksen osakkaiksi. Osakasmaksut tuntuivat kohtuuttoman korkeilta eläkkeisiin nähden. Eikä riittänyt, että osakas maksoi maksuja virassa ollessaan, vaan hänen oli kustannettava eläkettään vielä eläkevuosinaan. Ja kuolinpesä joutui maksamaan maksuja vielä osakkaan kuoltuakin. Veturimiesyhdistyksessä samoin kuin muissa rautatieläisjärjestöissä nämä seikat nostattivat eniten arvostelua. Esimerkiksi ’Setä’ piti toukokuun 1924 Veturimiehellä eläkelaitoksen maksuvelvollisuuksia väärytenä, kun laitos samanaikaisesti keräsi ”monimiljoonaisia vuotuisia voittoja”. Tosin ’Setä’ myönsi laitoksen varoja käytetyn hyödyllisiinkin tarkoituksiin: niitä lainattiin rautatieläisille omakotitalojen rakentamiseen.

Yleinen tyytymättömyys vuoden 1921 ohjesääntöön sai aikaan sen, että se uusittiin jo kesäkuussa 1926. Samalla kun eläkkeitä — mutta myös maksuja — korotettiin, poistettiin katkeruutta herättänyt maksuvelvollisuus virasta eroamisen jälkeen.<sup>3</sup>

Uusittu ohjesääntö lisäsi laitoksen merkitystä myös osakkaan itsensä kokonaiseläketurvassa. Laitoksen eläkkeiden osuutta voidaan kuvata esimerkillä I luokan veturinkuljettajasta, joka siirtyi vuonna 1926 eläkkeelle 55-vuotiaana ja 30 vuotta palveluun. Hän sai valtion eläkettä 15 300 markkaa vuodessa sekä VRn eläkelaitoksen eläkettä 3 520 markkaa eli yhteensä 18 820 markkaa vuodessa. Hänellä eläkelaitoksen eläke muodosti niin muodoin likimain viidenneksen kokonaiseläketurvasta. Sosiaalisen perusturvallisuuden kannalta laitoksen tehtävä painottui kuitenkin entistä enemmän siihen, että se takasi kuolleen veturimiehen omaisille toimeentulon mahdollisuuksia aikana, jolloin perhehuoltajan menetys tavallisen työmiehen perheessä oli jo taloudellisesti raskas isku.

Eläkekysymyksessä veturimiesjärjestöjen yhteistyö oli 1920-luvulla kiinteätä. Yhteinen palkkakomitea ulotti toimintansa myös tälle alueelle. Siinä eivät ideologiset ristiriidat päässeet vaikuttamaan. Sen vuoksi eläke-etujen parantamiseksi vakiintunut yhteistoiminta omalta osaltaan pohjusti veturimiesten järjestötoiminnan eheytymistä.

<sup>1</sup> SVYn keskustoimik. pk. 5—6.5.1926; vuosikok. pk. 16—18.6.1926 s. 11; keskustoimik. pk. 23—24.2.1927 s. 6—7; H 822 III. 2 1927. RhA.

<sup>2</sup> Holopainen s. 620.

<sup>3</sup> Sama; Veturimies 5/1926 ’Setä’: ”Pakinoita päivystyshuoneelta”.

## 8. Hajaannuksen päätyminen

Pyhäluotolaisten ja varjorantalaisten katkerimman taisteluvaiheen päätyttyä 1920-luvun ensimmäisten vuosien jälkeen veturimiesjärjestöille muodostui melko laaja yhteistoiminta-alue. Siihen kuuluivat palkat ja eläkkeet. Otollista kenttää yhteistoiminnalle olivat myös veturimiesten työhön välittömästi nivoutuneet ongelmat. Näistä kysymyksistä yhdistysten paikallisosastot pääsivät helposti yhteisymmärrykseen. Esimerkiksi Turun varikolla Veturimiesyhdistyksen ja Kuljettajayhdistyksen osastot toimivat jo vuonna 1922 yhdessä ajovuorojärjestelyjen parantamiseksi.<sup>1</sup>

Veturimiesyhdistyksellä oli yhteistyössä etulyöntiasema. Se oli alusta alkaen edustavuudeltaan vahvin järjestö. Ja se oli ”puhtaasti ammatillinen”. Sen oli helppo vaakuuttaa edustavansa veturimieskunnan aitoja, ulkopuolisista tekijöistä riippumattomia vaatimuksia. Sille ei tuottanut myöskään vaikeuksia osoittaa, että kun veturimiesjärjestöjen yhteistyössä esiintyi kitkaa, tämä johtui muiden järjestöjen epäammatillisista piirteistä. Selvimmin nämä näkyivät Kuljettajayhdistyksen peruspulmassa, valkoisten rautatieläisten yhteenkuuluvuuden ja veturimiesten ammattikunnan etujen ristiriidoissa, jotka ilmenivät Kuljettajayhdistyksen jonkinmoisena horjuvuutena esimerkiksi palkkatavoitteiden asettamisessa.

Kolmen yhdistyksen yhteistyön innokkain puolestapuhuja oli ruotsinkielinen veturimiesyhdistys. Sille yhteistoiminta oli elinkysymys; muista erillään yhdistyksellä ei ollut edellytyksiä vaikuttaa veturimiesten asemaan. Kielellä ei ollut merkitystä silloin, kun oli kysymys palkoista, työajasta, eläkkeistä. Mutta Lokomotivmannaförening halusi säilyttää itsenäisyytensä yhdistyksensä.

Ruotsinkielisen yhdistyksen tavoitteeksi tuli jo 1920-luvun alussa yhteisen kattojärjestön perustaminen veturimiesyhdistyksille. Ensimmäisen kerran se teki tätä tarkoitaneen aloitteen huhtikuussa 1921.<sup>2</sup> Ennen muuta Kuljettajayhdistyksen ja Veturimiesyhdistyksen välinen juopa oli kuitenkin liian katkera, jotta suunnitelma olisi voinut toteutua. Vuoden 1924 lopulla, jolloin oli jo kokemuksia yhteisen palkkakomitean työstä, Lokomotivmannaförening teki uuden aloitteen yhteisestä keskusjärjestöstä.<sup>3</sup>

Sen pohjalta päästiin neuvotteluihin, joskin vasta lokakuussa 1925. Neuvottelukokous, jossa Veturimiesyhdistystä edustivat Heikki Pyhäluoto, Oskari Kivivuori, J.D. Saarinen ja Aku Valtasaari, laati luonnoksen yhteiseksi keskuselimeksi. Sen nimeksi kaavailtiin ”Suomen Veturimiesjärjestöjen Yhteistä Valtuustoa”. Valtuuston tehtävänä olisi ollut luoda vakinaiset puitteet yhteistyölle kysymyksissä, joissa yhdistysten tavoitteet olivat yhdensuuntaiset. Veturimiesyhdistyksen vuosikokous kesäkuussa 1926 ei kuitenkaan hyväksynyt suunnitelmaa.<sup>4</sup> Yhdistyksellä ei ollut ilmeisestikään halua antaa tekohengitystä muille veturimiesjärjestöille, vaan se alkoi pyrkiä entistä määrätietoisemmin näiden lopettamiseen.

Järjestöllinen hajaannus oli käynyt Veturimiesyhdistykselle yhä kiusallisemmaksi sitä mukaa, kun yhdistys voimistui sisäisesti. Hajaannus esti Veturimiesyhdistystä käyttämästä lisääntyntä voimaansa. Kuljettajayhdistys pystyi poliittisen kantansa

<sup>1</sup> SVYn Turun os. kok.pk. 12.1.1922. SVMLn Turun os. ark.

<sup>2</sup> SVYn keskustoimik. pk. 2–3.5.1921 s. 17–18, FSLF:n kirje päivätty 21.4.1921.

<sup>3</sup> SVYn keskustoimik. pk 11–13.12.1924 s. 9; sama 3–4.3.1925 s. 8.

<sup>4</sup> Luonnos: SVYn keskustoimik. pk. 5–6.5.1926 s. 18–19; SVYn vuosikok. pk. 16–18.6.1926 s. 11–12.



*Helsingiläinen Oskari Kivivuori (vas.) oli pitkän aikaa Veturimiesyhdistyksen keskuustoimikunnassa 1920- ja 1930-luvuilla mm. taloudenhoitajana ja sihteerinä. Pyhäluodon ohella Kivivuori oli 1920-luvun alussa etunenässä taistelemassa Veturimiesyhdistyksen tunnustamisesta. — J.D. Saarinen (oik.), hänkin Helsingistä, oli 1920-luvun puolivälistä lähtien vakionimiä Veturimiesyhdistyksen keskuustoimikunnassa. Sen sihteerinä hän oli vuosina 1925–1927. Sen jälkeen kun 'Setä' Björkman lopetti 1930-luvun alussa pakinointinsa Veturimiehessä, 'JiiDeestä' tuli sen uusi alakertapakinoitsija.*

vuoksi jatkuvasti nauttimaan rautatieviranomaisten mielisuosiota ja usein sivuuttamaan Veturimiesyhdistyksen ammattikunnan edustajana. Tavatonta katkeruutta Veturimiesyhdistyksessä herätti keväällä 1926 se, että rautatiehallituksen kurinpitoasioita käsittelevään osastoistuntoon valittiin koneosaston henkilökuntaa edustavaksi lisäjäseneksi Kuljettajayhdistyksen vastoin muiden veturimiesjärjestöjen kantaa asettama ehdokas Emil Helle eikä Veturimiesyhdistyksen Aku Valtasaarta. Valinta synnytti näiden kahden veturimiesjärjestön välille tulikivenkatkuisen riidan, jota käytiin erityisesti Veturimiehen ja Rautatieläisen palstoilla.<sup>1</sup>

Kuvatunlaiset tapaukset lisäsivät Veturimiesyhdistyksen aktiivisuutta kukistaa lopullisesti Kuljettajayhdistys, jonka jäsenmäärä ei enää ollut edes kymmenettä osaa Veturimiesyhdistyksen jäsenluvusta. Syksyllä 1926 antoi SVYn pyrkimykselle lisäpontta Suomessa vierailut Pohjoismaiden veturimiesliiton puheenjohtaja, ruotsalainen A. Borgstedt. Hän tähdensi eheytyksen tärkeyttä ja toivoi, että Suomen veturimiehet sopisivat yhteen yhdistykseen ennen liittymistään Pohjoismaiden veturimiesliittoon.<sup>2</sup>

Vuoden 1927 alussa Veturimiesyhdistys ryhtyi eheyttämisen aloitteenkijäksi. Helsingin osasto lähetti tammikuussa keskuustoimikunnalle alustuksen, jossa se arveli olevan mahdollista löytää ”oikeudenmukainen perusta kaikkien suomen- ja ruotsinkielis-

<sup>1</sup> Veturimies 2/1926 'Wall': "Vahvistakaa rivit!"; Rautatieläinen — Järnvägsmannen 6/1926 O(skari). V(arjoranta): "Raivostunut Veturimies"; Veturimies 4/1926, SVYn keskuustoimik. julkilausuma; sama 'Wall':n vastine Varjorannalle; sama 'Setä': "Pakinoita päivystyshuoneelta".

<sup>2</sup> Veturimies 9/1926 "Toteutunut vierailu"; *Långholm* s. 81–82.

ten veturimiesten yhtymiseksi yhdeksi liitoksi”. Osaston mielestä Suomen veturimiehet olivat ”yhdistyselämässä sikäli kehittyneitä, että valtiollisiin tai kielipoliittisiin asioihin puuttumatta” oli mahdollista päästä eheyteen.<sup>1</sup> Keskustoimikunta oli samaa mieltä, ja se lähetti toisille veturimiesjärjestöille ehdotuksen neuvottelujen käynnistämisestä. Muilla järjestöillä ei ollut perusteita kieltäytyä, joten saatiin kokoon yhteinen komitea valmistelemaan asiaa.<sup>2</sup>

Alustava sopimusluonnos valmistui niin pian, että sitä voitiin käsitellä Veturimiesyhdistyksen vuosikokouksessa Oulussa kesäkuussa 1927. Ehdotuksen mukaan oli perustettava uusi yhdistys, johon kaikki veturimiesyhdistykset sulautuisivat ”tasarvoisina jäseninä”. Uuden yhdistyksen nimeksi kaavailtiin perinteellistä ”Suomen Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistystä”; tämä oli Kuljettajayhdistyksen vaatimus. Komitea oli luonnostellut myös uuden järjestön organisaatiota ja kielellisiä suhteita. Siten esimerkiksi keskustoimikunnan seitsemästä jäsenestä kahden oli määrä edustaa ruotsinkielisiä osastoja. Visaisimpana ongelmana komitea piti yhdistysten ja niiden avustuskassojen varojen yhdistämistä, josta se ei ollut pystynyt muodostamaan yksimielistä kantaa.<sup>3</sup>

SVYn vuosikokous asettui periaatteessa eheytyshankkeen taakse, mutta vaati kuitenkin eräitä merkittäviä muutoksia komitean ehdotukseen. Se ei hyväksynyt ehdotettua nimeä, vaan vaati nimeksi ”Suomen Veturimiesyhdistys – Finlands Lokomotivmannaförening”. Tässä ilmeni Veturimiesyhdistyksen pyrkimys sulauttaa muut yhdistykset itseensä, mihin sen ylivoimaisuus muihin verrattuna antoi oikeutuksen. Sama tavoite näkyi myös vuosikokouksen ehdotuksessa varojen yhdistämisestä: pohjana piti olla Veturimiesyhdistyksen rahastojen. Vuosikokous päätti tiedustella muiden veturimiesjärjestöjen kantaa eheytyksensä.<sup>4</sup>

Yhdistysmissuunnitelma eteni nyt entistä selvemmin Veturimiesyhdistyksen ehdoilla. Sillä ei enää ollut halua tehdä muille järjestöille mitään merkittäviä myönnytyksiä. Elokuussa 1927 nimimerkki ’X’ (Antti Kivimäki) vaafi Veturimieheissä eheytyksen edellytyksenä sen tunnustamista, että ”Kuljettajayhdistyksen perustaminen on ollut erehdys ja että tällä yhdistyksellä ei ole todellista pohjaa olemassaololleen”. Samalla Kivimäki syytti ruotsinkielisiä veturimiehiä ”kielipoliittikan lietsomisesta”. Tämä kuvasti Veturimiesyhdistyksen lähtökohtaa. Se piti itseään veturimiesten järjestötoiminnan jatkuvuuden edustajana ja vanhan SKLY/SVMLn työn jatkajana; muut veturimiesyhdistykset olivat lohkeamia tästä valtavirtauksesta.

Tappion Veturimiesyhdistys kärsi kuitenkin siinä, että Lokomotivmannaförening jättäytyi syksyllä 1927 syrjään yhdistymishankkeesta.<sup>5</sup> Verkkaan sujuivat myös suomenkielisten yhdistysten neuvottelut. Samaan aikaan kun palkkauskysymys kärjistyi vuoden 1928 lopulla, pääsi ”yhteenliittymiskomitean” työ kunnolla vauhtiin.<sup>6</sup> Tässä vaiheessa olivat Veturimiesyhdistyksen edustajina komiteassa Pyhäläluoto, Kivivuori ja Saarinen; Kuljettajayhdistystä edustivat Helle ja Vasenius. Komitea sai ehdotuksensa valmiiksi huhtikuun 1929 lopulla. Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunta hyväksyi sen 29.4.1929.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Helsingin os. kok.pk. 10.1.1927; keskustoimik. pk. 23–24.2.1927 s. 3–4.

<sup>2</sup> Em. keskustoimik. pk.: SVYn vuosikok. pk. 27–29.6.1927 s. 16.

<sup>3</sup> SVYn vuosikok. pk. 1927 s. 16–17.

<sup>4</sup> Sama s. 18, 22–23.

<sup>5</sup> Ks. SVYn toim.kert. 1927, vuosikok.pk. 1928 s. 8.

<sup>6</sup> Ks. SVYn keskustoimik. pk. 14–15.11.1928 s. 2.

<sup>7</sup> Keskustoimik. pk. 29–30.4.1929 s. 5–6.



Eheytykseltä puuttui enää yhdistysten vuosikokousten siunaus. Veturimiesyhdistyksen vuosikokouksessa Sortavalassa kesä–heinäkuussa 1929 sopimusehdotus hyväksyttiin pääosin yksimielisesti. Kuljettajayhdistyksen vaatima kohta, jonka mukaan ”kummallekin yhdistykseen kuuluvalla ammattiryhmälle myönnetään oikeus itsenäisesti käsitellä mahdollisesti esille tulevia asioita”, hylättiin kuitenkin yksimielisesti. Äänestykseen jouduttiin muutamista häutaus- ja eroavustusrenkaan jäsenyyttä koskeneista kysymyksistä, mutta niiltä osin sopimusehdotus hyväksyttiin lopulta sellaisenaan.<sup>1</sup> Kuljettajayhdistyksellä ei ollut muuta neuvoa kuin hyväksyä sopimusehdotus omassa vuosikokouksessaan Veturimiesyhdistyksen korjaamassa muodossa. Kuljettajayhdistys lopetti toimintansa. Sulautumisen käytännöllisistä järjestelyistä sovittiin elokuussa 1929.<sup>2</sup>

Hankaluuksitta ei eheytyös tosin käytännössä toteutunut sopimuksen solmimisen jälkeenkään. Syntyi kohua herättänyt jälkinäytös, kun paljastui, että Kuljettajayhdistys oli jakanut varojaan erilaisina ”lahjapalkkioina” entisille jäsenilleen. Tämä oli Veturimiesyhdistyksen käsityksen mukaan vastoin eheytyssopimusta. Vuoden 1930 aikana käytiin monivaiheinen riitajupakka, kun Veturimiesyhdistys yritti jäljittää hämäreille joutuneita rahoja.<sup>3</sup>

Järjestölliseltä tasolta poistui joka tapauksessa vuonna 1929 tulehdus, joka oli puhjennut vallankumousvuosina 1917–1918. Eheytyös oli Veturimiesyhdistyksen merkittävä voitto, vaikka yhdistyksen jäsenmäärä ei siinä olennaisesti lisääntynyt: Kuljettajayhdistyksellä oli syksyllä 1929 vain 89 jäsentä annettavanaan yli 1700-jäseniseen Veturimiesyhdistykseen.<sup>4</sup> Yhdistymisen merkitys olikin toisaalla. Nyt Veturimiesyhdistys oli suomenkielisen veturimieskunnan ainoa ja kiistämätön edustaja. Työnantajan oli mahdotonta sivuuttaa sitä samalla tavoin kuin varsinkin 1920-luvun alussa. Ja kun valkoisten kuljettajien järjestö oli sulautunut Veturimiesyhdistykseen, tämän yltä väheni poliittinen rasite työnantajapuolen edessä. Vuoden 1929 ratkaisu muodosti eräänlaisen päätepisteen Veturimiesyhdistyksen kehityksessä ”hyväksytyksi” järjestöksi. Vaikutusmahdollisuuksien olennaista lisäystä tämä ei kuitenkaan merkinnyt eikä myöskään päälliköiden harjoittaman poliittisen painostuksen loppua, mikä tuli laupalaisvuosina selvästi ilmi.

Myös ruotsinkielisen veturimiesyhdistyksen liittymisestä Veturimiesyhdistykseen neuvoteltiin jo kesällä 1929. Neuvottelut, joita sittemmin käytiin vuosina 1930–1931, eivät kuitenkaan johtaneet tulokseen.<sup>5</sup> Käytännössä Lokomotivmannaförening kehittyi itsenäisenä organisaationa yhä selvemmin vain kielelliseksi yhdyssiteeksi, kun taas ammatillisissa asioissa Veturimiesyhdistys usein edusti tosiasiasa myös ruotsinkielisiä miehiä.<sup>6</sup>

Kaksikymmenluvun päättyessä Veturimiesyhdistys saattoi todeta, että sen toiminta kaiken kaikkiaan oli vahvalla pohjalla. Samalla yhdistyksen työ vaati entistä enem-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 29.6.–1.7.1929 s. 17–19. Ks. myös SVYn Helsingin os. kok.pk. 12.6.1929.

<sup>2</sup> SVYn keskustoimik. pk. 21–22.8.1929 s. 2–6.

<sup>3</sup> Ks. keskustoimik. pk. 27–28.2.1930 s. 2–4; 24–26.4.1930 s. 2–3; 25–26.2.1931 s. 7–11.

<sup>4</sup> Kuljettajayhdistyksestä tulleiden jäsenien luettelo SVYn keskustoimik. pk. 21–22.8.1929 s. 4–5.

<sup>5</sup> Ks. SVYn vuosikok. pk. 1929 s. 23; keskustoimik. pk. 24–26.4.1930 s. 18–20; 20–21.4.1931 s. 5–6; vrt. *Luoma* 1962 II s. 35.

<sup>6</sup> Vrt. *Luoma* 1962 II s. 35. 84.



*Keskustoimikunta sai vuodesta 1930 lähtien kokoontua yhdistyksen omassa toimistohuoneistossa Maurinkatu 2:ssa Helsingissä. Uusissa tiloissa vasemmalta sihteeri A. Valtasaari, puheenjohtaja H. Pyhälunto, P. Pulkkinen, K. Helin, O. Arosilta, O. Kivivuori, O. Peltonen, E. Suonperä ja E. Långholm. SVML.*

män voimavaroja. Vuoden 1929 vuosikokous päätti muuttaa sihteerin tehtävän päätoimiseksi. Tehtävään valittiin eläkkeelle siirtynyt Aku Valtasaari, joka astui toimeen vuoden 1930 alussa. Sama "eheyttävä vuosikokous" päätti myös, että yhdistykselle oli hankittava oma toimistohuoneisto. Keskustoimikunta osti huoneiston vakavaraisesta yhtiöstä Maurinkatu 2:sta, jossa se piti ensimmäisen kokouksensa helmikuussa 1930.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> SVYn toim.kert. 1929. vuosikok. pk. 1930 s. 11.



# Pulavuosista talvisotaan (1930–1939)

## 1. Pula- ja lapualaisvuodet

### 1.1. Lama ja työväestö<sup>1</sup>

Kaksikymmenluku oli ollut nopean taloudellisen kasvun aikaa. Taloudellisen laman oireita alkoi kuitenkin näkyä jo vuoden 1928 syksyllä ensinnä sahateollisuudessa sekä viljantuotannossa. Suomessa suhdannekäännö tapahtui noin vuotta aikaisemmin kuin yleensä kapitalistisissa maissa, joissa lamakauden merkit kävivät selviksi vuoden 1929 aikana. Alkoivat pulavuodet.

Työttömyys laajeni vuoden 1929 aikana. Jo edellisenä talvena olivat metsänhakuut supistuneet. Rakennustyöt vähenivät kevästä 1929 alkaen. Rekisteröityjä työttömiä oli tammikuussa 1930 jo yli 43 000. Tosiasiana työttömien määrä oli tätä suurempi, sillä likikään kaikki eivät ilmoittautuneet kortistoihin. Ja työttömyys syveni edelleen. Pahimmillaan helmikuussa 1932 kortistoissa oli 92 000 rekisteröityä työtöntä.

Kuntien järjestämät hätäaputyöt antoivat heikon toimeentulon. Näissä töissä palkkataso oli tuntuvasti alhaisempi kuin vapailla työmarkkinoilla, mutta hätäaputöiden palkkoihin vedoten yksityiset työnantajat vuorostaan alensivat palkkojaan. Tällöin taas hätäaputöiden palkkoja pudotettiin; muodostui eräänlainen ”palkanalennusautomaatti”.

Koska lamaan liittyi deflaatio eli hintatason aleneminen, työläisten reaaliansiot säilyivät vielä vuoden 1930 alkupuolella ennallaan, osin jopa kohosivat – jos töitä riitti. Mutta vuodesta 1930 lähtien ansiotasoa romahti. Jos reaali-palkkoja vuonna 1928 merkitään sadalla, teollisuustyöntekijäin keskimääräinen palkkaindeksi oli vuonna 1930 103, mutta vuonna 1932 enää 92. Rakennustyöläisillä reaali-palkat putosivat vastaavasti vuoden 1930 111:stä vuoden 1933 90:een. Maataloustyöläisten palkkakehitys oli kehnompaa: vuonna 1930 pisteluku 103, vuonna 1932 88. Kurjimmassa asemassa olivat metsä- ja uittotyöläiset, joiden palkat putosivat vuodesta 1930 vuoteen 1932 reaaliarvoltaan pisteluvusta 101 pistelukuun 71.<sup>2</sup>

Muuttoliike maaseudulta kaupunkiin kasvoi pulavuosina jyrkästi. Maa- ja metsätyöläisten lisäksi muuttovirtaan liittyi lukuisasti pienviljelijöitä, joita lama alkoi kiristää erityisen pahoin vuonna 1930 maidon hinnan romahtaessa ja sivuansioita antaneiden metsätöiden jatkuvasti vähetessä. Siirtyminen kaupunkiin ei kuitenkaan aina turvannut leveämpää leipää, vaan usein työttömyys jatkui kaupungissakin.

Laman vaikutukset tuntuivat eri aloilla jossain määrin eri aikoina. Vuoden 1933 alussa alkoi jo yleisesti näkyä oireita pula-ajan päättymisestä. Työttömyysluvut alkoivat pienetä. Lamakauden voi katsoa loppuneen vuonna 1934.

<sup>1</sup> Esitys perustuu tältä osin, ellei toisin viitata, *Siiven* teokseen, s. 82–91, sekä *Kalelan* julkaisemattomaan käsikirjoitukseen *Pulapolitiikka I–II*.

<sup>2</sup> *Parviainen* s. 37, taulukko 2.

## 1.2. Veturimiehet pulavuosina

Yhteiskunnassa ei voinut olla ryhmiä, joita lama ei olisi tavalla tai toisella koskettanut. Virkamiesten asema oli kuitenkin aivan toisenlainen kuin työväestön. Myöskään veturimiehille pulavuodet eivät merkinneet elintason romahdusmaista laskua. Vakinaisten veturimiesten työllisyys- ja palkkakehitys poikkesi selvästi teollisuus- ja ennen kaikkea maa- ja metsätyöläisten olosuhteista.

Rautatieliikenne supistui nimenomaan tavarankuljetusten osalta selvästi, mutta koko liikenteen vähennys oli lopultakin melko pieni. Veturimiesten työmäärän kehitystä kuvaavat hyvin veturikilometrit. Tavarajunissa ne supistuivat selvästi: veturit vetivät tavarajunia vuonna 1928 noin 8,1 miljoonaa kilometriä, mutta pahimpana pulavuonna 1932 vain runsaat 6,4 miljoonaa kilometriä. Mutta henkilöjunissa veturikilometrit lisääntyivät yhtä selvästi: vuonna 1928 8,2 miljoonaa kilometriä, mutta vuonna 1932 jo 11,5 miljoonaa kilometriä. Veturikilometrien kokonaismäärä, jossa ovat mukana kaikki junatyytit, vaihtopalvelu ja radanrakennustyöt, oli vuosina 1928–1929 noin 31 miljoonaa kilometriä ja alhaisimmillaan vuonna 1931 30,1 miljoonaa kilometriä.<sup>1</sup>

Vakinaisille veturimiehille työttömyys ei ollut uhka. Heidän kohdallaan ei esiintynyt varsinaista työttömyyttä, kylläkin jonkin verran pakkolomia. Melko yleistä oli kuitenkin se, että virkaatekevät joutuivat nimitystään vastaavaan tehtävään, mikä tuntui lähinnä virantekorahojen pienenemisenä. Ylimääräisten lämmittäjien asema oli pahin. Heistä melko monille tuli lähtö rautateiltä tai siirtyminen veturilta tallille. Ylimääräisiä lämmittäjiä oli VRllä vuonna 1929 474, mutta vuonna 1932 vain 294. Vuonna 1934 heidän lukumääränsä palasi kuitenkin lamaa edeltäneelle tasolle. Kaikkien kuljettajien ja lämmittäjien lukumäärä oli vuonna 1929 2 373 ja vuonna 1932 2 220. Vuonna 1934 palattiin vuoden 1929 tasolle.<sup>2</sup>

Veturimiesten reaaliensioiden kehitys oli pulavuosina päinvastainen kuin tavallisen työväestön. Virallisen elinkustannusindeksin mukaan elinkustannukset putosivat vuodesta 1928 vuoteen 1934 noin 20 prosenttia.<sup>3</sup> Veturimiesten, kuten muiden valtion viranhaltijoiden, nimellispalkkoja kuitenkin korotettiin vuoden 1930 alusta ja ne säilyivät sillä tasolla vuoden 1932 alkuun. Vuoden 1932 alussa tosin astui voimaan eduskunnan säätämä ns. pulavero, jolla valtion virkamiesten peruspalkkaa vähennettiin perheellisiltä 5 ja perheettömiltä 10 prosentilla. Seuraavana vuonna pulavero ulotettiin myös ikälisiin, paikkakuntalisiin sekä lisäpalkkioihin.<sup>4</sup> Mutta nimellinen palkanalennus ei lähimainkaan leikannut sitä reaaliensioiden nousua, jonka elinkustannusten aleneminen virkamiehille antoi. Vakinaisten veturimiesten reaaliensiot olivat vuonna 1933 lähes 20 prosenttia korkeammat kuin vuonna 1929.

Ylimääräiset lämmittäjät olivat myös palkkakehityksessä heikommassa asemassa kuin vakinaiset veturimiehet. Heitä ei nimittäin koskenut eduskunnan pulaveropäätös, vaan heidän palkkansa riippuivat rautatiehallitukselle myönnetyistä määrärahoista. Kun vakinaisten miesten palkat pantiin 5 tai 10 prosentin verolle, ylimääräisten läm-

<sup>1</sup> SVT XX 1928–1932 Rautatietilasto.

<sup>2</sup> Sama mainituilta vuosilta.

<sup>3</sup> Sosiaalinen Aikakauskirja 1928–1934.

<sup>4</sup> *Jääskeläinen* s. 359–360; SVYn toim.kert. 1932, vuosikok. pk. 1933 s. 4–6; *Parviainen* s. 38–39.

mittäjien nimellispalkat putosivat samaan aikaan 9–15 prosenttia.<sup>1</sup> Mutta tämäkin oli pienempi kuin elinkustannusten lasku, joten sikäli kuin ylimääräiset lämmittäjät säilytivät työpaikkansa, heidänkään reaaliensiotasonsa ei pudonnut.

Veturimiesyhdistyksen vaikutusmahdollisuudet olivat joka tapauksessa pulan aikana vähäiset. Yhdistyksen toiminta keskittyi ylimääräisten miesten asemaan sekä pulaveroon. Ilmeisesti juuri ylimääräisten miesten vaikeuksien tähden yhdistyksen avustustoiminta joutui koetukselle. Avustusrahaston lainausliike kasvoi selvästi, ja monet joutuivat anomaan siltä velan lyhennysten lykkäystä.<sup>2</sup> Työttömyyden ja pakkolomien estämiseksi esittivät jotkut yhdistyksen johtomiehet myös eri varikkojen ajovuorojen tasaamista; kuljetusten supistukset vaihtelivat eri puolilla maata. Vaikeutena olivat kuitenkin tällöin varikkojen keskinäiset erimielisyydet.<sup>3</sup> Ylimääräisten miesten palkoista yhdistys jätti hallitukselle ja rautatiehallitukselle useita anomuksia, mutta päätöksentekijät vetosivat pula-aikaan ja määrärahojen niukkuuteen ja anomukset jäivät tuloksettomiksi.<sup>4</sup>

Pulaveroa Veturimiesyhdistys samoin kuin muut viranhaltijajärjestöt vastustivat alusta alkaen jyrkästi. Ennen kuin eduskunta päätti syksyllä 1931 palkanalennuksista, yhdistyksen keskustoimikunta lähetti kaikkien eduskuntaryhmien puheenjohtajien, valtiovarainvaliokunnan puheenjohtajan ja sen eräiden jäsenten luo lähetystön vastustamaan suunniteltua alennusta.<sup>5</sup> Pulaveron jatkaminen vuoteen 1933 ja lievennettyä vielä vuoteen 1934 nostatti veturimieskunnassa pahaa verta. Veturimieheissä esimerkiksi esiintyi ennennäkemättömän kovasanaista arvostelua sosialidemokraatteja kohtaan, jotka olivat näkyvästi vaatineet virkamiesten palkkojen alentamista. Vuoden 1933 lopulla lehti kirjoitti, että valtion virkamiehiä ”vastassa on yhä edelleen vuodesta toiseen ja eduskunnasta toiseen niin vankka joukko etupäässä vasemmiston ja maalaisliiton edustajia, että me yksinkertaisesti olemme heidän armoillaan”.<sup>6</sup>

Vaikka veturimiesten reaalin palkkakehitys tosiasiasa oli noususuunnassa pulavuosina, tilipussin keveneminen synnytti tyytymättömyyttä. 10 tai 5 prosentin vähenys palkassa oli kourautuntuva; yhtä helppoa ei sen sijaan ollut nähdä, että vähenneylläkin palkalla sai enemmän kuin ennen. Veturimieskunnan keskuudessa nousi myös arvostelua keskustoimikuntaa kohtaan. Väitettiin, ettei tämä ollut riittävän tarmokkaasti toiminut palkanalennusta vastaan.<sup>7</sup>

Tuloksena pula-ajasta oli kaikesta tyytymättömyydestä huolimatta se, että veturimiesten palkkataso oli paitsi kohonnut reaaliarvoltaan myös hypännyt tuntuvasti ylöspäin suhteessa ”yksityisen sektorin” sekä myös valtion työsopimussuhteiseen työväestöön. Myöhemmin tehdyn tutkimuksen mukaan yksityisten konepajojen ammattimies hankki vuosina 1928–1929 suunnilleen saman verran kuin II luokan veturinkuljettaja.

<sup>1</sup> SVYn anomukset rh:lle ja valtioneuvostolle, keskustoimik. pk. 14–15.12.1933 s. 4–6; rh:n vastaus, sama s. 6–7. Ylimääräisten lämmittäjien vaikeuksiin viitataan myös useiden osastojen toimintakatsauksissa ja historiikeissa. Ks. esim. ”Historiikka Tampereen osaston 50-vuotistaipaleelta”, ”50-vuotishistoriikki Veturimiesten Liiton Kouvolan osaston toiminnasta” (koonnut: Allan Yläneva), ”Suomen Veturimiesten Liiton Karjaan osasto r.y.:n historiikki” (koonnut: Valto Tonteri). SVMLn ark.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1933, vuosikok. pk. 1934 s. 4–6.

<sup>3</sup> Veturimies 10/1930 E(dvin). L(ångholm): ”Taloudellinen pulakausi”.

<sup>4</sup> Ks. keskustoimik. pk. 21.5.1930 s. 2–3; 8–9.12.1931 s. 3–5; 25–26.2.1932 s. 7–8; 21–22.2.1933 s. 2–4; 14–15.12.1933 s. 4–6.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1931, vuosikok. pk. 1932 s. 4–7.

<sup>6</sup> Veturimies 12/1933 ”Nykytilanteen tarkastelua”.

<sup>7</sup> Vrt. toim.kert. 1932, vuosikok. pk. 1933 s. 6–7. — Kentällä näkynyttä tyytymättömyyttä osoittaa myös se, että osastojen piirissä tehdyissä historiikeissa väitetään veturimiesten joutuneen pula-aikana ”palkkakuoppaan”, mikä tosiasiasa ei pidä paikkaansa. Ks. esim. em. Tampereen osaston historiikki s. 10–11. SVMLn ark.



*Veturimiesyhdistyksellä oli yhteyksiä paitsi Pohjoismaiden myös Eestin veturimiesten järjestöön. Vuonna 1932 eestiläiset vierailivat Suomessa. Kuva Alppilassa pidetyiltä jäähyväispäivällisiltä, joita vallinnut pula-aikakaan ei näytä pahemmin varjostaneen. SVML.*

Vuonna 1932 II luokan kuljettaja ansaitsi kuitenkin yli neljänneksen enemmän. Vielä selvempi oli ero vertailussa VRn Helsingin konepajan ammattimiehen ja veturimiesten välillä. Konepajalaisen palkka oli 1928–1929 suunnilleen sama kuin veturinlämmittäjän. Vuonna 1932 lämmittäjän palkka oli kuitenkin 50 prosenttia suurempi ja kuljettajan palkka kaksi kertaa niin suuri kuin VRn konepajan ammattimiehen.<sup>1</sup>

### 1.3. Poliittisen järjestelmän muutos

Kolmekymmenluvun alun lamakausi vaikutti elinkeinorakenteen lisäksi myös poliittiseen järjestelmään. Jo 1920-luvun viimeisinä vuosina vahvistuivat porvariston piirissä ”lujan hallitusvallan” vaatimukset. 1920-luvun jälkipuolisko oli ollut lyhytaikaisten vähemmistöhallitusten aikaa. Työväenpuolueiden melko suuri valtiopäiväedustus (noin 80 paikkaa) vaikeutti olennaisella tavalla yhtenäisen porvarillisen hallituspolitiikan toteuttamista. Samaan aikaan ammattiyhdistysliike oli – ennen sisäistä hajoamistaan vuonna 1929 – voimistunut ja ”häiritse yhteiskuntarauhaa”.

Kun lamakausi alkoi, porvarillisella taholla vaadittiin entistä äänekkäämmin lujaa hallitusta ”rämettyneen parlamentarismiin” sijaan; vain siten oli mahdollista toteuttaa

<sup>1</sup> Komiteamietintö Mon. 1945: 26 (Veturimiesten palkkauskomitean mietintö) s. 25.

laman aikana ns. tervettä talouspolitiikkaa. Vuoden 1929 lopulla aloitti toimintansa lapuanliike, joka nojautui lähinnä suurten ja keskisuurten viljelijöiden pulanaikaiseen tyytymättömyyteen. Sen näkyvimpänä tavoitteena oli kommunismin täydellinen tukahduttaminen, mutta se pyrki alusta alkaen myös koko työväenliikkeen vaikutusmahdollisuuksien poistamiseen. Liikkeen perimmäisenä päämääränä oli juuri ”lujan” porvarillisen hallitusvallan pystyttäminen. Vaikka lapualaisten väkivaltaisia menettelytapoja arvosteltiin myös porvarillisissa piireissä varsinkin kesän 1930 jälkeen, lapuanliikkeen tavoitteet saivat porvariston, ennen muuta suurteollisuuden, laajan tuen.

Lapuanliikkeen huippukausi alkoi loppukevästä 1930. Porvariston yhtenäisen kannatuksen voimin toteutui heinäkuussa 1930 lapualaisten vaatimus kaiken kommunistien toiminnan kieltämistä. Myös Suomen Ammattijärjestö ammattiliittoineen joutui lopettamaan heinäkuussa 1930 toimintansa ja seuraavana vuonna se julistettiin lakkautetuksi. Ammattiyhdistysliike tosin oli tässä vaiheessa jo sisäisten ristiriitojensa heikentämä. Sosialidemokraattisjohtoiset liitot olivat eronneet Suomen Ammattijärjestöstä ja suunnittelivat uutta keskusjärjestöä. Lisäksi Ammattijärjestöä jäyti kommunistisen liikkeen sisällä vuosina 1928–1930 vallinnut hajaannus. Joka tapauksessa ammatillisen liikkeen elpymisen mahdollisuudet olivat kesän 1930 jälkeen heikot. Kun taloudellinen lama syveni, kun työttömyys lisääntyi ja palkat putosivat, ei ollut olemassa toimintakykyistä ammattiyhdistysliikettä. Sosialidemokraattien syksyllä 1930 perustamassa SAK:ssa oli vielä vuoden 1933 lopussa vain vajaat 20 000 jäsentä<sup>1</sup>.

Syksyllä 1930 pidetyissä eduskuntavaaleissa työväenliikkeen eduskuntaedustus supistui ratkaisevasti; vaalit käytiin vahvan lapualaisterrorin alla. Sosialidemokraatit, jotka tämän jälkeen yksin edustivat työväenliikettä eduskunnassa, saivat vain 66 paikkaa eli yhtä vaille kolmasosan määrävähemmistön. Kevään 1931 presidentinvaaleissa lapuanliike sai presidentiksi oman ehdokkaansa P.E. Svinhufvudin, jonka se oli edellisenä kesänä nostanut pääministeriksi.

Lapuanliikkeen vaikutuksesta syntynyt varsin yhtenäinen porvarillinen rintama alkoi kuitenkin vähitellen murentua. Liikkeen suorittamat väkivallanteot – mm. entisen presidentin K.J. Ståhlbergin kyyditys – voimistivat myös porvarillisella taholla lapualaisia vastustanutta mielialaa. Ja ennen kaikkea taloudellinen kehitys hajotti porvaristoa. Maalaisliitto irtautui porvarillisesta rintamasta ensimmäisenä, sen jälkeen kun laman koettelemia pienviljelijöitä edustaneet ns. pulaliikkeet olivat asettuneet jyrkästi vastustamaan noudatettua, metsäyhtiöitä suosinutta talouspolitiikkaa. Kun sitten taloudellinen lama alkoi helpottaa, myös suurteollisuus oli valmis luopumaan puolifasistisesta poliittisesta järjestelmästä.<sup>2</sup> Lapuanliikkeen työnjatkajaksi perustetusta Isänmaallisesta Kansanliikkeestä (IKL) ei koskaan muodostunut johtavaa poliittista puoluetta.

Työväenliikkeen vaikutusmahdollisuudet lisääntyivät jossain määrin vuoden 1932 jälkeen. Ne eivät kuitenkaan palanneet edes sille tasolle, jolla ne olivat olleet 1920-luvun aikana. Kommunistinen toiminta pysyi maan alla vuoteen 1944 saakka. Ammattiyhdistysliike ei saavuttanut 1930-luvulla edes sitä asemaa, jossa se oli ollut vuonna 1928.

<sup>1</sup> Luoma 1967 s. 180.

<sup>2</sup> Vrt. Kalela 1976 s. 119–124.



#### 1.4. Veturimiesyhdistys ja äärioikeisto

Vaikka Veturimiesyhdistys oli väritynyt porvarien silmissä jonkin verran vasemmistolaiseksi, sen olemassaolo ja toimintamahdollisuudet eivät lapualaisvuosina joutuneet suoranaisesti uhatuiksi. Tässä mielessä myös Kuljettajayhdistyksen sulautuminen Veturimiesyhdistykseen osui sopivaan aikaan, vuoteen 1929.

Yhdistyksen vaikutusmahdollisuuksia 1930-luvun alun poliittinen järjestelmä kuitenkin rajoitti. Varovaisuus vaatimusten esittämisessä oli Veturimiesyhdistyksen ohjenuorana jo 1920-luvulla, mutta sitäkin suuremmalla syyllä oli pidättäytyttävä jyrkistä otteista 1930-luvun alkuvuosina. Kommunistin leima oli valtionpalvelijan uran kannalta pahin mahdollinen, ja tämän leiman saaminen ei suinkaan vaatinut mitään todellisia yhteyksiä kommunistiseen puolueeseen. Rautateiden varsinaisessa virkamieskunnassa äärioikeistolla oli vahva kannatus. Esimerkiksi varikonpäälliköt valvoivat tarkoin veturimiesten poliittista käyttäytymistä ja ottivat selvän siitä, kuuluiko veturimies suojeluskuntaan tai urheiliko hän TULn seurassa. Lapualaisvuosina tämäntapainen poliittinen painostus kävi entistä selvemmäksi. Esimerkiksi Helsingin varikonpäällikkö yritti 1930-luvun alussa jopa erottamisella uhaten pakottaa veturimiehiä liittymään suojeluskuntaan.<sup>1</sup>

Veturimiesyhdistys ei ottanut mitään kantaa sellaiseen poliittiseen kysymykseen kuin lapuanliikkeeseen. Yhtään päätöstä saati julkilausumaa yhdistys ei siitä tehnyt. Veturimieheissä ei lapuanliikkeestä kirjoitettu. Epävirallisesti kysymyksestä kyllä yhdistyksessä puhuttiin. Pöytäkirjojen mukaan Pyhälüoto käsitteli vuosikokouksissa 1931 ja 1932 avauspuheissaan ”maassa vallinnutta sisäpoliittista tilannetta”. Lapuanliikkeen järjestämän mutta pahoin epäonnistuneen Mäntsälän kapinan jälkeisessä vuoden 1932 vuosikokouksessa Pyhälüoto arveli ilmeisen tyytyväisenä, ”etteivät veturimiehet liene tapahtumiin (tarkoittanee lapuanliikkeen toimintaa – PK) sanottavamin osaaottaneet”.<sup>2</sup>

Pyhälüodon toteamus, niin hämäräksi kuin pöytäkirjuri olikin sen muotoillut, osoittaa kuitenkin, että veturimieheissä oli myös lapuanliikkeeseen myönteisesti suhtautuvia. Veturimiehiä oli lukuisasti suojeluskuntatyössä, ja juuri heistä monet ilmeisesti hyväksyivät ja tukivat lapuanliikkeen tavoitteita.<sup>3</sup>

Näkyvimvät äärioikeistolaiset mielenilmaukset tulivat veturimieskunnan sisällä kuitenkin esiin vasta lapuanliikkeen huippukauden mentyä. Ne kytkeytyivät IKLn alkuvaiheeseen. Huhtikuussa 1933 kokoontui Elisenvaarassa veturimiehiä useilta varikoilta perustamaan ”Suomen isänmaallisten veturimiesten kerhoa”. Kerhon alullepanijoina mainittiin veturinkuljettajat A. Heikura ja A. Ylänkö. Uuden Suomen kousselostuksessa kerrottiin, että kerhon perustavassa kokouksessa vallitsi ”innostunut isänmaallinen mieliala”.<sup>4</sup> Kerhoja ryhdyttiin tämän jälkeen perustamaan useille muille varikoille. Pieksämäen kerhon perustavassa kokouksessa julisti kuljettaja E. Ambrus Pieksämäki-lehden selostuksen mukaan, että Veturimiesyhdistyksen johdossa oli ”vasemmistohenki”, joka oli juurittava pois. Kokouksen tekemän päätöksen mukaan kerhon tarkoitus oli ”isänmaallisen mielialan ja velvollisuudentunnon kohotta-

<sup>1</sup> Erkki Tervion haastattelu 22.5.1975.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 27–29.6.1931 s. 2–3; vuosikok. pk. 11–13.6.1932 s. 2–3.

<sup>3</sup> Esim. Lauri Luodon haastattelu 25.3.1975.

<sup>4</sup> Uusi Suomi 16.4.1933.

minen ja kasvattaminen veturimieskunnassa” sekä Veturimiesyhdistyksen ”marxilaisen johdon” syrjäyttäminen.<sup>1</sup>

Viralliseksi nimekseen maanlaajuinen kerho otti ”V.R. Koneosaston Isänmaallisten Kerho R.y.”. Kerho jakautui varikoilla ja konepaja-alueilla toimiviin alakerhoihin, joita vuonna 1937 oli seitsemän. Kerhon puheenjohtajana toimi veturinkuljettaja E. Larvola. Vuonna 1937 siinä oli oman ilmoituksensa mukaan 170 jäsentä, joissa oli veturimiesten lisäksi myös muita koneosastolaisia.<sup>2</sup>

Veturimiesyhdistyksen johdolle syytökset marxilaisuudesta ja vasemmistohengestä olivat vähintäänkin kiusallisia. Keskustoimikunta tuomitsi ”isänmaallisten” miesten puuhut jo huhtikuussa 1933. Se ei kuitenkaan julistanut sotaa äärioikeistolaisuutta vastaan, vaan piti kerhojen perustamista ”tarpeettomana”, koska Veturimiesyhdistys itsekin korosti velvollisuudentuntoa rautatielaitosta ja koko maata kohtaan.<sup>3</sup> Myös Veturimies hyökkäsi ”politikoivia” kerholaisia vastaan, mutta vältti suoranaisesti mainitsemasta, minkälaisuudesta ”politikoinnista” kerhoissa oli kysymys. Samalla lehti torjui epäsuorasti syytökset vasemmistolaisuudesta. Se totesi selvästikin vuoden 1918 tapahtumiin viitaten, että SVY ”tietää mikä kohtalo politikoivaa ammattiyhdistystä ennemmin tai myöhemmin kohtaa”.<sup>4</sup> Veturimiehessä kehkeytyi tämän jälkeen sananvaihto, jossa ’Joukko kerholaisia’ perusteli puuhiaan. Perustelut olivat kuvaavia: yhdistyksen vasemmistolaisuus oli ilmennyt mm. siitä, että se julkaisi arpajaisvoittoluetelonsa keskustalaisessa Helsingin Sanomissa ja vasemmistolaisessa Suomen Sosialidemokraatissa, muttei oikeistolaisessa Uudessa Suomessa. Uutta veturimiesjärjestöä kerholaiset eivät halunneet perustaa, vaan muuttaa Veturimiesyhdistyksen linjaa.<sup>5</sup>

Myös Veturimiehen uusi pakinoitsija ’JiiDee’ (J.D. Saarinen) puuttui vain varovaisesti kerhojen poliittiseen kantaan, vaikka hän tuomitsikin jyrkästi niiden perustamisen. Hänen mukaansa suunnitelma oli lähtöisin ”yhdistyksen ulkopuolella olevista piireistä”.<sup>6</sup> Todennäköisesti JiiDee tarkoitti ”ulkopuolisilla piireillä” vasta perustetun IKLn aktiivihenkilöitä.

Kesäkuun 1933 vuosikokouksessa Joensuussa yhdistyksen sisäiset poliittiset ristiriidat tulivat jonkin verran esiin. Pyhäluoto viittasi niihin avauspuheessaan toivoessaan, että veturimieskunta säästyisi sisäpoliittisen tilanteen aiheuttamien erimielisyyksien ”tuhoisalta vaikutukselta”. Toimintakertomuksen käsittelyn yhteydessä käyttivät muutamat, luultavasti kerholaisiin kuuluneet kokousedustajat puheenvuoroja keskustoimikunnan ”poliittisesta suunnasta”. Yhdistyksen johtoportaan ei kuitenkaan tapahtunut mitään sellaista muutosta, joka olisi merkinnyt ”isänmaallisten” tavoitteiden toteutumista.<sup>7</sup> Tämän jälkeen ”isänmaallisten kerho” ei enää merkittävästi vaikuttanut Veturimiesyhdistyksen toiminnassa, vaikka se jatkoikin edelleen omaa poliittista toimintaansa.

Veturimiesyhdistyksen taktiikkana sekä veturimieskunnan sisäistä oikeistolaikehdistää että koko poliittisen ilmapäirin painostusta vastaan oli – jos mahdollista – entistä varovaisempi ja sisäänpäin kääntyneempi toimintalinja. Tällaista taktiikkaa vahvisti

<sup>1</sup> Pieksämäki 21.4.1933; Veturimies 5/1933 ”Mikä tarkoitus”.

<sup>2</sup> Tamminen s. 874.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 25–26.4.1933 s. 15–16.

<sup>4</sup> Veturimies 5/1933 ”Mikä tarkoitus”; sama ’JiiDee’: ”Mitä meille kuuluu?”

<sup>5</sup> Veturimies 6/1933 ’Joukko kerholaisia’: ”Vastaus lehdesämme olleisiin kirjoituksiin ’Mikä tarkoitus’ ja ’Mitä meille kuuluu?’”.

<sup>6</sup> Veturimies 6/1933 ’JiiDee’: ”Mitä meille kuuluu?”.

<sup>7</sup> Vuosikok. pk. 17–19.6.1933 s. 3, 14, 16.

osaltaan pula-aika, joka pakotti yhdistyksen passiivisesti odottamaan valtiovallan tekemiä, yleiseen talouspolitiikkaan liittyneitä virkamiesratkaisuja. Veturimiesyhdistyksen sisäinen toiminta, joka vuonna 1929 oli ollut erittäin vilkasta, laimeni pula- ja lapualaisvuosina.<sup>1</sup> Mutta tämä taas vahvisti parempien aikojen koittaessa siihenastisen toimintalinjan arvostelua ja jyrkempien otteiden vaatimusta.

## 2. Muutospaineita

### 2.1. Palkkatyytymättömyys ja jäsenistön aktivoituminen

Valtion muiden viranhaltijoiden tavoin veturimiehet pääsivät eroon pulaverosta vuoden 1934 lopulla. Mutta tyytyväisyys oli vain puolinaista. Kun nimellispalkat pysyivät vuosien 1930–1931 tasolla, palkkavaatimukset kasvoivat. Helposti jäi huomaamatta, että lamakausi oli itseasiassa kohottanut tuntuvasti veturimiesten palkkatasoa — enemmän kuin heidän 1920-luvun lopulla esittämänsä vaatimukset olisivat konsanaan edellyttäneet. Laman päätyttyä veturimiehet alkoivat myös vertailla palkkakehitystään yleiseen ansiokehitykseen. Yksityisten yritysten palkansaajien palkat kohosivat pula-ajan päätyttyä ylöspäin siitä kuopasta, johon ne olivat 1930-luvun alussa romahaneet. Mutta pula-aikana melkoisen leveää leipää syöneiden veturimiesten reaaliansiot eivät enää laman päätyttyä kohonneetkaan. Tämä kasvatti palkkapainetta. Tyytymättömyyttä synnytti myös se, että laman jälkeisessä noususuhdanteessa rautatielaitos tuotti runsaasti voittoa, mikä ei kuitenkaan näkynyt henkilökunnan palkoissa.

Ensimmäisinä pulanjälkeisinä vuosina yhdistys ei kuitenkaan vielä ryhtynyt ajamaan palkkojen kokonaistarkistusta, vaan keskittyi ajankohtaisimpiin erityiskysymyksiin. 1920-luvun lopulta saakka yhdistyksen palkka-anomuksissa puututtiin siihen, että vuodesta 1926 lähtien ensimmäisen luokan veturinkuljettajat oli jaettu kahteen palkkaluokkaan: Helsingin ja Viipurin miehet saivat yhtä palkkaluokkaa korkeamman palkan kuin muut.<sup>2</sup> Myös veturinlämmittäjät oli jaettu kahteen palkkaluokkaan vastaavalla tavalla jo vuoden 1924 palkkajärjestelyssä. Veturimiesyhdistys piti jakoja epäoikeudenmukaisina ja pyrki kohottamaan alemmissa palkkaluokissa olleet I luokan kuljettajat ja lämmittäjät ylempiin luokkiin. Ensi luokan kuljettajien asiasta se teki anomuksia myös pulavuosina. Viranomaisetkin myönsivät jaon sinänsä perusteettomaksi, mutta ilmoittivat, ettei ollut varoja sen tasoittamiseen.<sup>3</sup> Vuoden 1937 budjettiin vihdoin sisältyi määräraha lämmittäjien sijoittamiseksi yhteen ja samaan palkkaluokkaan, mutta I luokan kuljettajien jako pysyi entisellään.<sup>4</sup>

Toinen tyytymättömyyttä herättänyt erityisongelma olivat virantoimitusrahat. Vuoden 1936 vuosikokoukselle oli Turun osasto laatinut asiasta alustuksen. Se totesi, ettei virantekorahoja ollut vuosien 1914–1921 inflaatiokauden jälkeen lähi-

<sup>1</sup> Vrt. toim.kert. 1931, 1932, 1933, vuosikok. pk:t seur. vuosilta, sekä Helsingin os. toim.kert. 1932, SVMLn ark.

<sup>2</sup> Ks. SVYn toim.kert. 1926, vuosikok. pk. 1927 s. 5.

<sup>3</sup> Ks. keskustoimik. pk. 4–5.9.1930 s. 2–3, 6; keskustoimik. pk. 7–8.3.1934 s. 7–8; keskustoimik. pk. 9.7.1934 s. 3–5; keskustoimik. pk. 6.11.1936 s. 11–13.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1936, vuosik. pk. 1937 s. 5–7.

mainkaan tarkistettu rahanarvoa vastaaviksi. Ne muodostivat niin ollen paljon pienemmän osan kokonaispalkkauksesta kuin ennen vuotta 1914. Samaan aikaan, kuten turkulaiset huomauttivat, ”junien suurempi nopeus kiihdyttää työtehoamme ja asettaa huolellisuutemme ja tarkkuutemme työssämme suuremmalle koetukselle”. Vääränä alustajat pitivät vielä sitä, että virantoimitusrahojen painopiste oli siirretty kilometri-rahoista aikataulutuntien perusteella maksettaviin tuntirahoihin. Aikataulutunnit olivat junanopeuksien kasvaessa vähentyneet, vaikka työn rasittavuus oli samaan aikaan lisääntynyt. Virantekorahojen korottamiseen tarvittavat varat Turun osasto ehdotti jyrkkäsanaisesti otettaviksi niistä ”monista miljoonista markoista”, joita veturimiehet vuosittain tuottivat rautateille säästämällä polttoainetta ja joista veturimiehille itselleen tuli säästöpalkkioina vain murto-osa.<sup>1</sup>

Vuosikokous hyväksyi alustuksen pohjalta päätöksen, jonka mukaan keskustoimikunnan oli jätettävä valtioneuvostolle anomus virantekorahojen korottamisesta 100 prosentilla. Anomusta oli pohjustettava henkilökohtaisella käynnillä asianomaisten ministerien luona. Vuosikokous piti tarpeellisena myös sitä, että rahojen maksuperusteissa oli pantava pääpaino akseli- ja kilometrimäärän perusteella maksettavaan palkkioon. Lisäksi junat oli luokiteltava eri ryhmiin ”laadun, nopeuden ja suuruuden mukaan”. Rahat oli jaettava miehistölle aikaisempaa tasaisemmin eli kuljettajalle kolme viidesosaa ja lämmittäjälle kaksi viidesosaa kokonaissummasta.<sup>2</sup> Keskustoimikunnan työskentely vaatimusten puolesta ei kuitenkaan 1930-luvun loppuvuosina tuottanut tulosta.<sup>3</sup>

Vuoden 1936 vuosikokous ei vielä käsitellyt perusteellisesti virkamiespalkkauksen mahdollista kokonaistarkistusta. Seuraavana vuosikokousvälinä palkkakysymys kuitenkin nousi koko laajuudessaan etualalle. Vuoden 1929 jälkeen hiljentynyt virkamiesten palkkaliike sai uutta pontta. Järjestöt tiuhensivat anomusten kirjoittamista, ja niiden edustajat tulivat entistä tutummiksi vieraiksi eduskunnassa ja ministerien luona. Myös järjestöjen keskinäiset suhteet yhteistyösuunnitelmiseen ja ristiriitoineen tulivat jälleen ajankohtaiseksi ongelma-alueeksi.

Eduskunta myönsi vuoden 1937 budjettiin 20 miljoonan markan määrärahan virkamiesten palkkojen tasoittamiseen. Määrärahan jako aktivoi virkamiesjärjestöjä, myös Veturimiesyhdistystä. Se anoi, että hallitus poistaisi määrärahalta jaot kahteen palkkaluokkaan samassa virkanimitysryhmässä. Ainoa tulos oli kuitenkin lämmittäjien saattaminen samaan palkkaluokkaan, mikä antoi veturimiehille yhteensä vajaat 200 000 markkaa.<sup>4</sup> Veturimiesyhdistyksen kentältä alkoi kuulua vahvistuvia ääniä, jotka vaativat yhdistyksen johdolta lujempia otteita.

Samaan aikaan Veturimiesyhdistyksen järjestötoiminta voimistui. Jäsenmäärä oli jatkuvasti kasvussa; vuoden 1934 lopulla jäseniä oli jo yli 2 000.<sup>5</sup> Vuoden 1934 lopussa oli vakinaisia ja ylimääräisiä kuljettajia ja lämmittäjiä 2 391,<sup>6</sup> joten 100-prosenttinen järjestäytyminen alkoi häämöttää realistisena tulevaisuuden tavoitteena. Osastojen piirissä pyrittiin järjestäytymisasteen kohottamiseen entistä määrätie-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 18–20.7.1936 s. 20–22.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 18–20.7.1936 s. 28.

<sup>3</sup> Toim. kert. 1936, vuosikok. pk. 1937, s. 6; toim. kert. 1937, vuosikok. pk. 1938, s. 7; toim. kert. 1938, vuosikok. pk. 1939, s. 8–9.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1936, vuosikok. pk. 1937, s. 5–7.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1934, vuosikok. pk. 1935, s. 15.

<sup>6</sup> SVT XX 1934 Rautatietilasto.



*Veturimiesten järjestötoiminnan vireytyminen antoi lisäpontta myös veturimiesten vaimojen yhteistoiminnalle. Jo vanhan Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen aikana oli perustettu yhdistyksen osastojen yhteyteen vaimojen ompeluseuroja. Yllä kuva Tampereen osaston ompeluseuran vierailulta Turussa toukokuussa 1937. SVML.*

toisemmin. Toimintamuotoja tehostettiin. 1930-luvun alkuvuosien jälkeen yleistyi osastoissa kerhotoiminta, jonka avulla pyrittiin lisäämään veturimiesten tietämystä ammatillisista kysymyksistään sekä järjestäytymisen merkityksestä.<sup>1</sup> Pulavuosien päätyttyä tämä toiminta pääsi kunnolla vauhtiin. Ainakin Helsingin ja Turun osastoissa alettiin 1930-luvun puolivälin tienoilla valita erityinen luottamusmies, jonka tehtävänä oli hoitaa veturimiesten työoloihin liittyneitä ongelmia.<sup>2</sup>

Jäsenistön aktivoituminen tehosti yhdistyksen sisäisiä muutospaineita. Yhdistyksen voimavarat olivat kasvaneet. Yhteiskunnallinen kehitys puolestaan tuntui antavan edellytyksiä niiden tehokkaammalle käyttämiselle. Taloudellinen kasvu oli 1930-luvun jälkipuoliskolla nopeata. Sitä paitsi poliittinen järjestelmä näytti muuttuvan ammattiyhdistystoiminnalle suotuisammaksi. Keväällä 1937 muodostettiin ns. punamultahallitus, jossa olivat mukana sosialidemokraatit ja maalaisliitto. Hallitusratkaisu kuvasti sosialidemokraattisen puolueen pääsyä yhteiskunnan ”sisälle”. Vaikka uudelta hallitukselta ei voitu odottaa ”virkamiesystävällistä” politiikkaa, pienipalkkaisten viranhaltijoiden ei-oikeistolaisen järjestön näkökulmasta poliittiset muutokset sitten lapualaisvuosien näyttivät avaavan väljempiä toimintamahdollisuuksia.

<sup>1</sup> Ks. toimintakertomuksia vuosilta 1933–1935, vuosikok. pk:t. Ks. myös Turun os. kok. pk. 15.3.1933 (SVMLn Turun os. ark.) sekä Helsingin os. toim. kert. 1933 (SVMLn ark.).

<sup>2</sup> Turun os. vuosikok. pk. 8.1.1935; Helsingin os. vuosikok. pk. 30.1.1938.

## 2.2. *Oppositio*

Kolmekymmenluvun puolivälin jälkeen Veturimiesyhdistyksen johtoon kohdistunut arvostelu kävi julkiseksi. Vuosikymmenen jälkipuoliskon vuosikokouksissa ilmeni enemmän tai vähemmän selvä jako vanhan johdon kannattajiin ja toimintalinjan tarkistusta vaatineeseen oppositioon. Arvostelijoiden eturivissä olivat Helsingin ja Turun osastojen edustajat. Juuri näillä Etelä-Suomen suurilla varikoilla veturimiesten sosiaaliset ongelmat ilmenivät moninaisimmillaan. Ja ennen kaikkea juuri Helsingissä ja Turussa olivat elinkustannukset maan korkeimmat. Jos vuoden 1937 elinkustannusindeksiä koko maassa merkitään 1 000:lla, se oli Helsingissä niinkin korkea kuin 1 545 ja Turussa 1 311.<sup>1</sup> Palkkatyytymättömyydelle oli siten näillä varikoilla erityistä maa-perää.

Jo vuoden 1936 vuosikokouksessa Helsingin osasto arvosteli keskustoimikuntaa, joka ei ollut ottanut erästä osaston aloitetta vuosikokouksen ohjelmaan, liian ”isällisestä” suhtautumisesta yhdistystoimintaan.<sup>2</sup> Palkkauskysymyksen kiristyminen alkuvuodesta 1937 loi uusia säröjä yhdistyksen johdon ja kentän välille. Turun osasto, jossa varsinkin Urpo Juva ja Alarik Geijer edustivat entistä tiukempaa linjaa, lähetti keväällä 1937 keskustoimikunnalle kärkevän kirjeen: oli luovuttava ”turhiksi havaituista anomuksien jättämisistä ja negatiivisia tuloksia antavista henkilökohtaisista kumarrusmatkoista”. Huomautus sisälsi pisteliästä arvostelua yhdistyksen siihenastisia menettelytapoja kohtaan. Piikin kärki kohdistui Pyhälüuotoon, jonka myös rautatie- ja hallitusviranomaiset tiesivät hyväluontoiseksi ja kaikkea muuta kuin jyrkkäotteiseksi mieheksi.<sup>3</sup> Turkulaisten mielestä oli kutsuttava koolle ylimääräinen edustajakokous ”päättämään mahdollisista toimenpiteistä”, näin viitattiin selvästikin lakkouhkan mahdollisuuteen.<sup>4</sup>

Turkulaisten esittämän arvostelun lähtökohtaa osoitti hyvin se, että jyrkkiä otteita suositellessaan osasto samalla torjui ehdottomasti muiden järjestöjen kanssa palkka-asiassa tehtävän yhteistyön. Yhdistyksen johtoon kohdistettu kritiikki nousi siten selväpiirteisen ammattikuntaiselta pohjalta.

Näkyvämmän kuin koskaan aikaisemmin yhdistyksen sisäinen oppositio ilmeni heinäkuussa 1937 Iisalmen suojeluskuntatalolla pidetyssä vuosikokouksessa. Ristiriidat tulivat näkyviin myös henkilövaaleissa. Lähinnä Helsingin, Turun ja Tampereen edustajat saivat helsinkiläisen ’JiiDee’ Saarisen suostuteltua opposition puheenjohtajaehdokkaaksi.<sup>5</sup> Seitsemäntoista vuotta yhdistystä johtanut Pyhälüuoto voitti kuitenkin äänestyksen selvin luvuin 55–27.<sup>6</sup>

Pyhälüuodon aseman varmistamisessa oli Alarik Geijerin kertoman mukaan tärkeä osansa yhdistyksen keskustoimikunnan jäsenenä, kansanedustaja Onni Peltosella. Hän mm. kehotti Geijeriä välttämään tarpeetonta ”särmikkyyttä”.<sup>7</sup> Sosialidemokraattisena poliitikkona Peltonen ilmeisesti pelkäsi veturimiesten liiallisen aktiivisuuden ai-

<sup>1</sup> Lindgren 1938 s. 18–19.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 18–20.7.1936 s. 14–16.

<sup>3</sup> Alarik Geijerin haastattelu 18.8.1975.

<sup>4</sup> Turun os. kirjelmä, SVYn keskustoimik. pk. 21–22.4.1937 s. 29–30.

<sup>5</sup> Geijerin haastattelu.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 10–12.7.1937 s. 31.

<sup>7</sup> Geijerin haastattelu.

heuttavan punamultahallitukselle hankaluuksia.

Heinäkuun 1937 vuosikokouksessa sujui palkkakysymyksen käsittely muodollisen yksimielisesti. Sen kohdalla oppositio sai kuitenkin äänensä selvästi esiin. Hyväksytyssä palkkausasiain valiokunnan mietinnössä arvosteltiin peitellysti keskustuimikuntaa. Tämän aikaisemmin jättämää palkkaesitystä kannatettiin sinänsä, mutta samalla epäiltiin, vastasiko esitys todella ”nykyistä elintasoa”. Oikeana pidettiin vaatia edellisen anomuksen lisäksi kauttaaltaan yhden palkkaluokan lisäkorotuksia veturimiehille. Edelleen mietinnössä tähdennettiin, että palkka-asiaa oli ajettava täysin riippumatta muista järjestöistä. Keskustuimikunta veloitettiin toimimaan sen hyväksi, että veturimiehille myönnettäisiin heidän budjetin yhteydessä kärsimänsä vääryyden korvaukseksi ylimääräinen ”kolmannentoista kuukauden” palkka. Vielä mietinnössä kiinnitettiin huomiota vt. kuljettajien palkkauksen epäkohtiin.<sup>1</sup>

Vuosikokouksen hahmottamat käytännön toimet tulivat ajankohtaisiksi, kun seuraavan vuoden budjetti tuli syksyllä 1937 ratkaisuvaiheisiinsa. Menettelytapakiistat kärjistyivät Veturimiesyhdistyksessä. Rautatievirkamiesten yhdistys ehdotti muille rautatieläisjärjestöille yhteistyötä, ja vastoin vuosikokouksen päätöstä keskustuimikunta ryhtyi neuvottelemaan yhteistyömahdollisuuksista. Se piti kuitenkin tarpeellisenä kuulla kentän ääntä, missä tarkoituksessa kutsuttiin koolle lisätty keskustuimikunta eli keskustuimikunta täydennettynä osastojen puheenjohtajilla. Yhteistyö muiden järjestöjen kanssa ei saanut lisätyn keskustuimikunnan enemmistön kannatusta, vaan yhteistyö hylättiin äänin 19–8. Kokous itse lähetti lähetystöt eduskuntaryhmien, kulkulaitosministerin ja rautatiehallituksen luo ”selostamaan palkkakysymystä”. Lähetystöjen käynnit eivät kuitenkaan helpottaneet kokouksen päätöksentekoa. Lähetystöjen palattua käydyssä keskustelussa kävivät mielipiteet käytettävistä keinoista ”hyvin eri suuntiin”.<sup>2</sup>

Keskustuimikuntaa arvosteltiin mm. propagandan laiminlyömisestä: palkkavaatimuksia olisi pitänyt paremmin selostaa sekä veturimiehille itselleen että suurelle yleisölle. Kokous päätti, että osastot saisivat pyydetessä keskusjohdon jäseniä selvittämään kentällä tilannetta. Lisätyn keskustuimikunnan tärkein päätös esitettiin julkilausumassa, jossa vaadittiin tiukkaan sävyyn ”palkkausten saattamista paitsi elinkustannuksia vastaavalle tasolle, myöskin huomioon ottaen veturimiesten työn rasittavuus ja vastuunalaisuus”. Tähän sisältyi vaatimus veturimiesten palkkojen parantamisesta suhteessa muihin viranhaltija- ja rautatieläisryhmiin. Yhdistyksen keskustuimikunnan oli tarvittaessa kutsuttava koolle ylimääräinen edustajakokous, ”ja ellei parannuksia veturimiesten palkkoihin saada, järjestettävä yhdistyksen jäsenten keskuudessa äänestys vastaisista toimenpiteistä”.<sup>3</sup> Todennäköisesti työtaistelua ajateltiin tällöin viimeisenä varteenotettavana vaihtoehtona.

Joulukuun alussa Veturimiesyhdistys ja Lokomotivmannaförening jättivät valtioneuvostolle laajaasti perustellun palkka-anomuksen. Eduskunta oli jo tätä ennen hyväksynyt seuraavan vuoden talousarvion, jossa I luokan veturinkuljettajat oli siirretty samaan, ylempään palkkaluokkaan. Tämä ei kuitenkaan riittänyt veturimiehille, joiden mielestä heidän ammattikuntansa oli jälleen jäänyt muita vähemmälle. Yhteisessä

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 10–12.7.1937 s. 32–34.

<sup>2</sup> Lis. keskustuimik. pk. 28–29.10.1937 s. 17–18.

<sup>3</sup> Sama s. 18–19. – Veturimiesten palkkakysymyksen kärjistyminen huomattiin myös julkisessa sanassa. Helsingin Sanomissa oli 28.10.1937 puheenjohtaja Pyhälüodon haastattelu, jossa tämä selvitteli veturimiesten palkkakehitystä 1800-luvun lopulta lähtien.



*Yhdistyksen johto joutui lisätyn keskustoimikunnan kokouksessa lokakuussa 1937 arvostelun kohteeksi liian pehmeästä linjasta. Vakavaimisessa kuvassa vasemmanpuoleisen pöydän päässä istuva puheenjohtaja Pyhälä ja oikeanpuoleisen pöydän päässä istuva veteraani Aku Valtasaari mm. edustivat vanhaa varovaista linjaa. Kuvan keskellä on johtaviin oppositio-osastoihin kuuluneen Helsingin osaston puheenjohtaja K.A. Lehtonen. SVML.*

palkka-anomuksessa ”toivottiin mitä hartaimmin”, että hallitus antaisi esityksen lisäämäärärahan myöntämiseksi veturimiesten palkkaluokkakorotuksiin. Kiireellisiä toimia pidettiin tarpeellisina, koska veturimiesten keskuudessa esiintyi ”kärjistyneessä muodossa” katkeruutta ja tyytymättömyyttä. Anomuksen sävy oli jyrkempi kuin tavallisesti, mutta mitään varsinaista uhkavaatimusta siihen ei sisällynyt.<sup>1</sup> Anomustaan veturimiehet tukivat käynneillä valtiovarainministeri Väinö Tannerin ja kulkulaitosministeri Väinö Salovaaran luona.<sup>2</sup>

Veturimiesten palkka-anomus ei johtanut siinä asetettuihin tavoitteisiin, mutta se pohjusti osaltaan virkamiespalkkauksen kokonaisjärjestelyjen suunnittelua. Vuosien 1937 ja 1938 vaihteessa veturimiesten palkkataktiikka suuntautui eri laduille kuin lisätyn keskustoimikunnan jyrkkä ja samalla korostuneen ammattikuntainen päätös edellytti. Veturimiesyhdistys hankkiutui yhteistoimintaan muiden viranhaltijajärjestöjen kanssa.

Yhteistyön aloitteentekijänä oli Virkamiesyhdistysten Keskusliitto (Virkamiesliitto), joka sai useiden viranhaltijajärjestöjen edustajat yhteiseen neuvottelupöytäan jo marraskuussa 1937. Veturimiesyhdistys osallistui yhteisiin neuvotteluihin, joiden tulok-

<sup>1</sup> Anomus julk. SVYn keskustoimik. pk. 16–17.12.1937 s. 7–11. Ks. myös Veturimies 10/1937 ”Palkkauskysymyksemme” ja sama ”JiiDee”: ”Mitä meille kuuluu?”.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1937, vuosikok. pk. 1938, s. 6.



sena jätettiin vuoden 1938 alussa hallitukselle anomus palkkausjärjestelmän uudistamisesta.<sup>1</sup> Uudelleen tiivistyneessä virkamiesten yhteistoiminnassa ei tosin ollut kiinteästi mukana kuin vain noin puolta koko järjestäytyneestä virkamieskunnasta edustanut koostuma. Siihen kuuluivat Virkamiesliiton lisäksi Upseeriliitto, Aliupseeriliitto, VRn liikennevirkamiesyhdistys, Rautatieteknikkojen yhdistys, Poliisien liitto sekä molemmat veturimiesjärjestöt. Suurin osa palveluskunnasta oli tämän koostuman ulkopuolella.<sup>2</sup>

Yhteisesiintyminen palkkausperusteiden muuttamiseksi oli nimenomaan ”pyhäluotolaisen” johdon kannan mukaista. Se tuotti myös tulosta. Hallitus asetti maaliskuussa 1938 komitean valmistelemaan uutta lakia valtion virkamiesten palkoista. Komitean kokoonpano oli veturimiesten kannalta ennennäkemättömän myönteinen. Alemman viran- ja toimenhaltijakunnan edustajaksi tähän ns. Kivialhon komiteaan pääsi Pyhäluoto.<sup>3</sup>

Saavutettu askel oli takaporttina, jonka avulla Veturimiesyhdistyksen johto saattoi lykätä oppositiomiesten vaatimia ”jyrkkiä toimia”. Keskustoimikunta odotti palkkakomitean työltä paljon ja vetosi siihen tyynnyttäessään kentällä ilmennyttä arvostelua. Helmikuussa 1938 keskustoimikunta hylkäsi Riihimäen osaston esityksen, jonka mukaan olisi pitänyt järjestää lisätyn keskustoimikunnan päätöksen mukaisesti jäsenäänestys palkka-asian ajamisen menettelytavasta, ja perusteli päätöstään juuri Kivialhon komitean antamilla toiveilla.<sup>4</sup>

”Pyhäluotolaista” johtoa arvostelleet eivät sen sijaan olleet kehitykseen tyytyväisiä. Monien mielestä keskustoimikunta oli ylittänyt sille myönnettyjä valtuuksia ja poikennut lisätyn keksustoimikunnan sitovista päätöksistä ryhtyessään muiden järjestöjen kanssa yhteistyöhön sekä laiminlyönyt kentällä suoritettavan valistustyön. Elisenvaaran suojeluskuntatalolla heinäkuussa 1938 kokoontuneessa vuosikokouksessa keskustoimikuntaa arvosteltiin tästä.<sup>5</sup> Kokouksen palkkausasiain valiokunta, jonka puheenjohtajana toimi turkulainen Urpo Juva, ei liioin ollut tyytyväinen. Sen mielestä ”veturimiesten palkkauksen kehitys on mennyt kovin hitaasti eteenpäin ja valtion palkkauskomitean asettamisella lykkääntynyt vieläkin tuonemmaksi”. Valiokunnan hyväksytyksi tulleen mietinnön mukaan veturimiesten oli odotettava palkkakomitean työn tuloksia, mutta ”tähän mennessä valmistautuu Veturimiesyhdistys kaiken varalle”. Keskustoimikunnan oli myös tehostettava valistustyötä: oli ryhdyttävä ”tekemään mainostusta” osastoissa, Veturimiehessä ja sanomalehdissä asian eteenpäin viemiseksi.<sup>6</sup>

Pyhäluodolle ei kuitenkaan asetettu tällä kertaa vastaehdokasta, vaikka häntä oli-kin kentällä kuuluvasti arvosteltu. Turun osasto esimerkiksi oli evästännyt vuosikokousedustajiaan valitsemaan vielä Pyhäluodon, koska ”nykyinen ajankohta ei ole so- piva puheenjohtajan pakolliselle vaihdokselle”. Pyhäluotoa ei ollut viisasta syrjäyttää,

<sup>1</sup> SVYn toim.kert. 1937, vuosikok. pk. 1938 s. 7.

<sup>2</sup> Luoma 1962 II s. 137. Ks. myös. Veturimies 8/1939 ”Palkkoja parannetaan, toimia vakinaistetaan”.

<sup>3</sup> Komitean puheenjohtajana oli fil.tri K. Kivialho ja jäseninä kansanedustajat Mandi Hannula (ed), Viljami Kallio- koski (ml), August Kuusisto (sd), Armas Paasonen (sd), J. Erl. Pilppula (ml), Kalle Soini (kok) ja John Österholm (r), poliisikomentaja J.V. Arajuuri, kansliapäälliköt Reino R. Lehto ja Oiva Olenius sekä veturinkuljettaja Heikki Pyhäluoto. Valtion viran- ja toimenhaltijain palkkausta ja muitakin oloja koskevia säännöksiä harkitsemaan asetun komitean mietintö ja ehdotukset. Mon 1939:1.

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 22–23.2.1938 s. 10–11.

<sup>5</sup> Vuosikok. pk. 2–4.7.1938 s. 15. Vrt. toim.kert. 1937, vuosikok. pk. 1938, s. 7.

<sup>6</sup> Sama s. 34–35. — Mm. Helsingin osasto oli ennen vuosikokousta hyväksynyt suunnilleen samansisältöisen kan- nanoton. Helsingin os. pk. 21.6. 1938.



*Sopuisannäköisestä perhetunnelmasta huolimatta Elisenvaaran vuosikokouksessa kesällä 1938 esiintyi selviä ristiriitoja yhdistyksen johdon sekä jyrkempiä otteita vaatineen "opposition" välillä. SVMML.*

koska hän oli valtion palkkauskomitean jäsen.<sup>1</sup> Oppositio oli joka tapauksessa Elisenvaarassa selvästi havaittavissa. Niinpä kokouksen päätteeksi Pyhäluodon esittämien kiitosten jälkeen kiitti Alarik Geijer isäntiä opposition puolesta – tosin leikin varjolla.<sup>2</sup>

Kivialhon komiteaan asetetut toiveet eivät kuitenkaan näyttäneet toteutuvan. Pyhäluoto yritti parhaansa mukaan toimia veturimiesten edustajana komiteassa ja yhdistys itse yritti vaikuttaa komitean työhön anomuksin,<sup>3</sup> mutta väliaikatiedot eivät tyynnyttäneet veturimiesten tyytymättömyyttä. Kentältä tuleva paine kohosi. Helsingin osaston johtokunta esitti huhtikuussa 1939 keskustoimikunnalle valmistautumista tarvittaessa "palkkataisteluun".

Kun yhdistyksen vuosikokous kokoontui heinäkuun 1939 alussa Kouvolaan, Kivialhon komitean mietintö oli viimeistelyvaiheessa ja sen pääsisältö oli tiedossa. Pyhäluodon palkkauskomiteassa tekemää suurta työmäärää kiitettiin yleisesti, mutta yhdistyksen toiminta joutui jälleen ankaran arvostelun kohteeksi. Puheenjohtajan alus-

<sup>1</sup> Turun os. pk. 15.6.1938.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 1938 s. 38.

<sup>3</sup> Vt. veturinkuljettajien palkkausta koskeva anomus: keskustoimik. pk. 26–27.4.1939; virantekorahojen korottamista koskeva anomus: keskustoimik. pk. 7.7.1939 s. 7–15.

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 26.–27.4.1939 s. 22.

tuksen jälkeen pitämässään pitkässä puheessa Urpo Juva hyökkäsi jyrkin sanoin keskustoimikuntaa vastaan. Olisi pitänyt suunnitella ”jyrkempiin toimenpiteisiin ryhtymistä veturimiesten vaatimusten läpiajamiseksi”. Juva ehdotti lopuksi ”mitä vakavimman huomautuksen” antamista keskustoimikunnalle. Helsingin edustajat K.A. Lehtonen ja K. J. Nurminen yhtyivät turkulaisen Juvan syytöksiin. Toisaalta yhdistyksen johto – Juvan esitys tulkittiin yleisesti epäluottamuslauseeksi nimenomaan puheenjohtaja Pyhälüudolle – sai puolustajikseen mm. viipurilaisen Y. Ikäheimon ja seinäjokelaisen A. Nurron. Kokouksen enemmistö ei yhtynyt Juvan esittämään epäluottamuslauseeseen. Palkkakysymyksestä hyväksytyssä jyrkkäsävyisessä julkilausumassa kuitenkin opposition kannat pääsivät jälleen hyvin esiin. Siinä mm. velvoitettiin keskustoimikunta tehostamaan palkkausta käsittelevää valistustyötä.<sup>1</sup>

Odotettu komiteanmietintö valmistui heinäkuun 1939 lopulla. Siihen liitetyistä useista eriävistä mielipiteistä yksi oli Pyhälüodon. Osaksi Pyhälüoto arvosteli komitean ratkaisuja palkkausperusteita koskeneissa kysymyksissä, mm. siinä ehdotettua ikälisäjärjestelmää sekä kalliinpaikanlisien käyttöönotosta tehtyä suunnitelmaa. Mutta pääpaino Pyhälüodon kritiikissä kohdistui veturimiesten asemaan palkkaluokitukseensa. Hän korosti rautateiden teknisen henkilökunnan keskeistä osuutta liikenteen hoidossa ja esitti sen palkkojen korottamista kautta linjan komitean ehdotukseen verrattuna.<sup>2</sup> Veturimiesten kanta ei komitean mietinnössä toteutunut myöskään virkaatekevien palkkauksen osalta.<sup>3</sup>

Kivialhon komitean ehdotukset eivät poistaneet veturimieskunnan keskuudessa kausatunutta tyytymättömyyttä, vaikka niihin sisältyi sekä palkkausjärjestelmän parannuksia että palkkojen tuntuvia korotuksia. Mutta näidenkin ehdotusten toteutumismahdollisuudet romuttuivat vain toista kuukautta mietinnön valmistumisen jälkeen. Syyskuun 1939 alussa puhkesi toinen maailmansota. Jo ennen kuin Suomi itse joutui sotaan, hallitus ryhtyi mukauttamaan valtiontaloutta sotaolosuhteisiin. Kivialhon komitean ehdottamat järjestelyt olisivat merkinneet valtiolle puhdasta lisämenoa yli 240 miljoonaa markkaa. Hallituksen budjettiesityksessä oli tähän tarkoitukseen alkuaan 150 miljoonaa, mutta sodan sytyttyä määräraha supistettiin 18 miljoonaan markkaan.<sup>4</sup>

Veturimiehet pitivät tässä tilanteessa moraalisenä velvollisuutenaan tyytyä ratkaisuun ja pidättyä jyrkistä vaatimuksista. Sodan puhkeaminen patosi myös Veturimiesyhdistyksen sisäisiä muospaineita, mutta niiden purkautuminen oli odotettavissa. Toimintalinjan muutoksen enteet olivat 1930-luvun loppuvuosina tulleet selvimmin esiin juuri palkkauksen alueella. Mutta niitä esiintyi myös muilla tehtäväalueilla.

### 2.3. *Vaatimus neuvotteluoukeudesta*

Periaatteellisesti tärkeä muutoksen oire oli se, että 1930-luvun puolivälissä alettiin Veturimiesyhdistyksessä pohtia kysymystä neuvotteluoukeuksista valtiotyönantajan kanssa. Vaikka virkamiesasioiden ratkaisu oli Suomen itsenäistyessä muuttunut, valtio-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 8–10.7.1939 s. 22–25 ( Pyhälüodon, Juvan, O. Peltosen, Ikäheimon, Lehtosen, Nurron, Nurminen puheenvuorot), s. 36–38 (palkkausasiain valiokunnan mietintö).

<sup>2</sup> Komiteanmietintö Mon. 1939:1.

<sup>3</sup> SVYn toim.kert. 1939 vuosikok. pk. 1940, s. 12.

<sup>4</sup> Veturimies 11/1939. ”Valtion viran- ja toimenhaltijain hiekkään valuneet toiveet”.

työnantajan ja viranhaltijoiden ristiriitoja säätelemään ei rakennettu muodollisia sovittelujärjestelmiä.<sup>1</sup> Vaikutuskanavien rajallisuus kävi kuitenkin entistä polttavamaksi. Tuloksettomat, usein vastausta vaille jääneet anomukset ja ”kumarruskäynnit” turhauttivat.

Viranhaltijain neuvotteluoikeuksien puuttuminen ilmensi Suomen työmarkkinapolitiikan kehittymättömyyttä. Se oli osa samaa ongelmakenttää kuin työehtosopimus-käytännön puuttuminen. Työnantajat tahtoivat säilyttää työehtojen yksipuolisen ja yrityskohtaisen määräytyyden ja onnistuivat tässä pitkälti. Työehtosopimusten osalta Suomi oli vuosikymmeniä jäljessä esimerkiksi Ruotsista, jossa työehtosopimukset olivat vakiintuneet jo ennen vuotta 1910.<sup>2</sup> Viranhaltijoiden järjestöjen neuvotteluoikeudet olivat Ruotsissa käytännössä laajat mm. erilaisten lautakuntien kautta jo 1920-luvulla, joskin yhtenäinen lakisääteinen neuvottelujärjestelmä luotiin vasta vuonna 1935.<sup>3</sup>

Juuri Ruotsissa saavutetut tulokset antoivat sysäyksen sille, että neuvotteluoikeudet otettiin Veturimiesyhdistyksessä vakavasti keskusteltaviksi 1930-luvun puolivälissä. Toiselta puolen asian ajankohtaisti yhdistyksen oman toiminnan aktivoituminen. Elo- ja syyskuun 1935 numeroissaan Veturimies selosti Ruotsin neuvottelukäytännön kehitystä ja vaati Veturimiesyhdistystä ja muitakin rautatieläisjärjestöjä toimeen Suomen tilanteen korjaamiseksi. ”Sillä meikäläisten ’neuvotteluoikeushan’ on niin alkuperäisellä kannalla, ettei siihen edes sisälly viranomaisille velvollisuutta vastata lähetettyihin anomuksiin ja kirjelmiin”, totesi kirjoittaja — ilmeisesti Edvin Långholm, joka oli ollut yhdistyksen stipendiaattina Ruotsissa.<sup>4</sup>

Käytännön toimiin Veturimiesyhdistys ryhtyi vuoden 1937 alussa. Tällöin kysymys nousi esiin myös muissa viranhaltijajärjestöissä, mistä veturimiehet ottivat ainakin osa-ansion itselleen. Rautatievirkamiesten yhdistyksen aloitesta pidettiin keväällä 1937 useiden virkamiesjärjestöjen yhteisiä neuvottelukokouksia, joissa Veturimiesyhdistystä edustivat Långholm ja Onni Peltonen.<sup>5</sup> Yhdistys ryhtyi kuitenkin ajamaan asiaa myös itsenäisesti omilla keinoillaan.

Långholm alusti neuvotteluoikeuskysymyksen Iisalmen vuosikokouksessa heinäkuussa 1937. Hän päätyi esittämään sellaista menettelytapaa, että Onni Peltosta pyydetäisiin tekemään asiasta eduskunnassa toivomusaloite. Kokous hyväksyi ehdotuksen.<sup>6</sup> Peltonen useiden muiden sosialidemokraattisten kansanedustajien kanssa jätti eduskunta-aloitteen helmikuussa 1938. Aloitteentekijäin mielestä valtionhallinnossa esiintyvää virkavaltaisuutta ja mielivaltaa voitiin poistaa myöntämällä henkilökunnan yhdistyksille neuvotteluoikeus, joka oli jo pitkään ollut käytännössä Skandinavian maissa.<sup>7</sup> Aloite tosin hylättiin eduskunnassa, mutta ennen sen käsittelyä hallitus oli asettanut komitean selvittämään neuvotteluoikeuskysymystä. Komitean jäseneksi pääsi myös Peltonen. Asia oli siten pantu toden teolla vireille. Peltosen aloitteen lisäksi

<sup>1</sup> Luoma 1962 I s. 104–109, 156.

<sup>2</sup> Ks. Casparsson s. 647, bilaga 5.

<sup>3</sup> Ks. Veturimies 8 ja 9/1935 ”Rautatieläisille neuvotteluoikeus heitä itseään koskevissa kysymyksissä”.

<sup>4</sup> Samat. Ks. myös Långholmin laatima, Helsingin osaston nimissä esitetty alustus keskustoimikunnassa: pk. 25–26.2.1937 s. 8–10; Helsingin os. pk. 16.2.1937.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 25–26.2.1937 s. 10–12.

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 10–12.7.1937 s. 28–30.

<sup>7</sup> Vp 1938 L s. 335–339, toivomusal. n:o 105.



*Onni Peltonen (vas.) kuului Veturimiesyhdistyksen ja myöhemmin Veturimiesten liiton johtoportaaseen liki kahden vuosikymmenen ajan 1920- ja 1930-lukujen vaihteesta lähtien. Peltonen oli myös siitä harvinainen veturimies, että hän oli aktiivipoliitikko. Kansanedustajana (sos.dem.) Peltonen oli kolmisenkymmentä vuotta sekä ministerinä kuudessa hallituksessa vuosien 1946–1956 aikana, neljästi kulkulaitosministerinä ja kahdesti sosiaaliministerinä. — Edvin Långholm (oik.) Helsingistä oli Veturimiesyhdistyksen pitkäaikaisia järjestöaktiiveja. Yhdistyksen sihteerinä hän oli vuosina 1927–1929. Yhdistys saattoi usein käyttää hyväkseen sekä hänen ammattiteknistä asiantuntemustaan — Långholm toimi useita vuosia rautateillä matkaneuvojana — että hänen perehtyneisyyttään ulkomaiden veturimiesten järjestötoimintaan.*

näin myönteiseen ratkaisuun vaikutti myös Virkamiesliiton kesällä 1938 hallitukselle jättämä anomus kysymystä selvittävän komitean asettamisesta.<sup>1</sup>

Komitea ei saanut mietintöään valmiiksi ennen sodan syttymistä, ja sota hidasti asian käsittelyä. Tuloksiin päästiin vuonna 1943, jolloin komitean mietinnön pohjalta hyväksyttiin laki valtion virkamiesten neuvotteluoikeudesta. Veturimiesyhdistys saattoi todeta, että se oli aktiivisuudellaan omalta osaltaan edistänyt uudistuksen syntymistä.

#### 2.4. Rohkeat työaikatavoitteet

Kun liikenne pulavuosien jälkeen kääntyi kasvuun ja kun junapainot ja -nopeudet jatkuvasti lisääntyivät, työajat nousivat taas kerran Veturimiesyhdistyksen yhdeksi päälimmäiseksi toimintakohteeksi. Enää ei tyydytty esittämään parannuksia silloisten säännösten puitteissa, vaan itse tavoitteet asetettiin uudelle tasolle. Vuosina

<sup>1</sup> Vp 1938 P s. 2171–2174 (erityisesti Inkilä); Virkamiesten Aikakauslehti 8–9/20.9.1938.

1905–1910 oli veturimiesten työaikatavoitteeksi hahmottunut kahdeksan tunnin työpäivä. Sen puolesta oli toimittu, kunnes vuonna 1927 veturimiehet pääsivät kahdeksan tunnin lain piiriin. 1920-luvun lopulla ja 1930-luvun alussa oli huomio kiinnitetty työaikalain soveltamisessa ilmenneisiin epäkohtiin. Mutta 1930-luvun puolivälissä omakuttiin uudet tavoitteet; 192 tuntia neljän viikon aikana alkoi tuntua liian rasittavalta.

Työaikakäsymyksen ajankohtaisti osaltaan eduskunnan vuonna 1935 hyväksymä Kaisa Hildénin ynnä muiden sosialidemokraattien toivomusaloite, jonka mukaan hallituksen toivottiin toimituttavan tutkimuksen työaikakäsymyksestä silmällä pitäen työajan lyhentämisen vaikutusta työttömyyden torjumisessa ja antavan tarvittaessa asiasta esityksen eduskunnalle.<sup>1</sup> Sittemmin joulukuussa 1936 hallitus asettikin työaikakomitean, jonka mietintö kuitenkin valmistui vasta sota-aikana, vuonna 1941.<sup>2</sup>

Veturimiesyhdistyksen vuosikokouksessa 1935 alusti edellä mainitun aloitteen allekirjoittajiin kuulunut Onni Peltonen työaikaongelmasta. Hän totesi, etteivät silloiset työaikamääräykset estäneet ylettömän pitkiä yhtämittaisia ajovuoroja eikä niissä otettu huomioon erityyppisissä junissa tehtävän työn erilaista rasittavuutta. Peltosen mielestä ei enää ollut syytä tyytyä 8-tuntiseen työpäivään. Eri maissa keskusteltiin jo 40-tuntisesta, jopa 36-tuntisesta työviikosta. Peltosen alustuksen pohjalta vuosikokous velvoitti keskuustoimikunnan toimimaan 40-tuntisen työviikon puolesta.<sup>3</sup>

Vuosikokouksen jälkeen Veturimiesyhdistys ja Lokomotivmannaförening muodostivat yhteisen toimikunnan laatimaan ehdotusta veturimiesten työajan lyhentämisestä. Anomus jätettiin valtioneuvostolle maaliskuussa 1936. Siinä ei kuitenkaan pyydetty muutosta itse työaikalakiin, vaan rautateille annettuihin soveltamismääräyksiin. Esityksessä työajat jaettiin neljään rasittavuusluokkaan, joissa tuntimäärät olivat 160, 172, 184 ja 192 tuntia neljässä viikossa. Yhtäjaksoinen virantoimitus olisi saanut kestää korkeintaan 10 tuntia. Yötyöstä olisi pitänyt saada 50 prosentin aikahyvitys. Kotivarallaolosta, joka silloin oli itseasiassa ilmainen velvollisuus, oli työtunneiksi laskettava 50 prosenttia. Anomukseen sisältyi lisäksi yksityiskohtaisia ehdotuksia veturien valmistelu- ja jättötyöhön, raporttien kirjoittamiseen ym. laskettavasta työajasta.<sup>4</sup>

Yhdistyksen aktiivisuus tuotti sen tuloksen, että vuoden 1937 budjettiin tuli määräraha pika- ja erityisesti yöjunien työvuorojen helpottamiseksi. Sen sijaan anomuksen edellyttämiä soveltamismääräysten muutoksia ei saatu, vaan valtioneuvosto hylkäsi esityksen rautatiehallituksen lausunnon perusteella. ”On kuitenkin erikoisena piirteenä pantava merkille, että asiassa on annettu yhdistyksellemme vastaus, jollaisia vain harvoin, tuskin ensinkään on tähän mennessä saatu”, huomautettiin yhdistyksen toimintakertomuksessa kirpeästi.<sup>5</sup>

Eduskunnan hyväksymä toivomus työaikalain mahdollisesta tarkistamisesta antoi pontta myös muiden rautatieläisjärjestöjen toimintaan. Sitä paitsi useimmat rautatieläisryhmät olivat kahdeksan tunnin työaikalain ulkopuolella ennen kuin suurin osa rautatieläisistä vuosien 1936 ja 1937 soveltamismääräyksillä pääsi sen piiriin.<sup>6</sup> Keväällä 1936 muodostivat Svenska kamratförbundet, Asemamiesyhdistys sekä Lokomotivmannaförening yhteisen työaikatoimikunnan. Toimikunnassa tarjottiin edustus-

<sup>1</sup> Vp 1935 A V:2 eduskunnan toiv. (toivomusal. miet. n:o 36)

<sup>2</sup> Komitealta, joka on asetettu tarkistamaan työaikaa teollisuus- ja siihen verrattavilla aloilla koskevia säännöksiä ja tekemään ehdotuksen niiden uusimiseksi. Komiteamietintö 1941:5.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 13–15.7.1935 s. 22–27, 33.

<sup>4</sup> Anomus julk. keskuustoimik. pk. 23.3.1936 s. 2–7.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1936, vuosikok. pk. 1937, s. 7.

<sup>6</sup> Hellman s. 627–628; Riihinen–Hentilä–Roos II (Hentilä) s. 159–160.

ta myös Veturimiesyhdistykselle, joka muutaman kuukauden emmittyyään liittyi yhteistyöhön.<sup>1</sup> Siihen osallistuivat myös useimmat muut rautateiden alemman viranhaltijakunnan (entisen palveluskunnan) järjestöt: Valtionrautatieläisten keskusjärjestö, josta oli tullut puhtaasti palvelusmiesjärjestö Rautatievirkkamiesyhdistyksen erottua siitä vuonna 1932, VR:n Vaunumiehistöyhdistys, VR:n Ratakarttajyhdistys sekä SAKlainen Rautatieläisten liitto.

Järjestöt jättivät valtioneuvostolle maaliskuussa 1937 työaikakomitean jo työskennellessä yhteisen anomuksen työajan lyhentämisestä. Veturimiesten kannalta järjestöjen yhteinen esitys tosin oli selvästi varovaisempi kuin heidän oma anomuksensa. Se perustui 192 tunnin neliviikkoiseen työaikaan, jota kylläkin haluttiin säännellä tiukemmin kuin mm. veturimiesten siihenastisissa työaikamääräyksissä. Ylityöstä eli 192 tunnin ylittäviltä tunneilta oli saatava 50 prosentin korotus, yötyöstä taas vähintään 25 prosentin aikahyvitys. Keskeytymätöntä vuorotyötä tekeville piti antaa 40 tunnin yhtämittäinen lepoaika viikoittain.<sup>2</sup>

Veturimiesten työaikamääräyksissä sen paremmin kuin itse työaikalaissa ei kuitenkaan tapahtunut muutoksia ennen sotia; työaikakomitean työ oli talvisodan syttyessä kesken. Työaikakäsitys jäi Veturimiesyhdistyksen toiminnassa 1930-luvun viimeisinä vuosina palkkojen varjoon. Yhdistys oli joka tapauksessa omaksunut varsin radikaalit työaikatavoitteet, joiden eräänlaiseksi yleistunnukseksi muodostui 40-tuntinen työviikko. Tosin tämä tavoite oli asetettu pulavuosien jälkitunnelmissa, jolloin tilanne oli osittain toinen kuin 1930-luvun lopulla; sodan kynnyksellä veturimiehistä oli jo tuntuvaa puutetta eikä heidän työaikansa lyhentäminen näyttänyt mahdolliselta. Siten 40-tuntinen työviikko jäi tulevaisuuden tavoitteeksi, muttei lyhyen aikavälin toiminnan ohjenuoraksi.

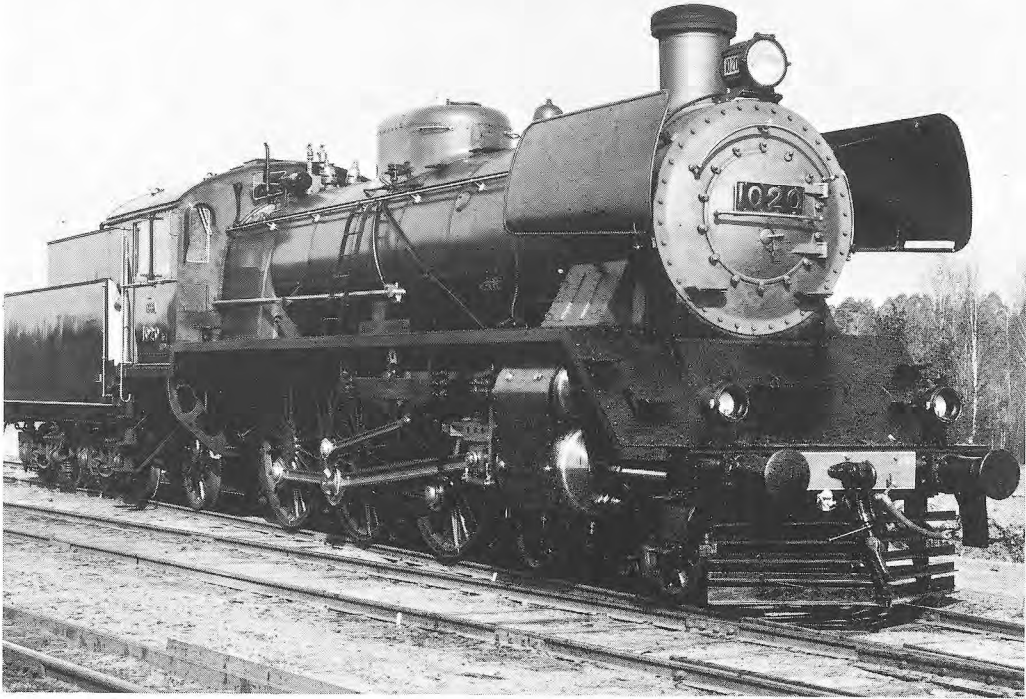
## 2.5. *Padot muutosten tiellä*

Kaiken kaikkiaan veturimiesten järjestötoiminnalle oli viimeisinä sotaa edeltäneinä vuosina ominaista sisäinen jännitystilä. Sitä heijasti Veturimiesyhdistyksen tavoitteiden ja toiminnan suuntautuminen enemmän ulospäin kuin vielä 1920-luvulla. Siten esimerkiksi ”oma-aputoiminnan” osuus yhdistyksen koko toiminnassa pieneni, niin tärkeä tehtävä kuin avustusrahastoilla edelleen olikin. Selvimmin enteili yhdistyksen etujärjestöluonteen muuttumista se arvostelu, jota siihenastisiin menettelytapoihin kohdistettiin yhdistyksen sisällä.

Veturimiesten järjestötoiminnalle oli alusta lähtien ollut leimallista vahva ammattikuntahenki. Sen tuloksena veturimiesten järjestäytymisaste kohosi paljon korkeammaksi kuin esimerkiksi teollisuustyöväestön, puhumattakaan maa- ja metsätalouden tai palveluelinkeinojen työväestöstä. Vuosisadan alun veturimiesjärjestö oli ollut eräänlainen ammattikuntayhdistys, joka pyrki sisäänpäin lämpiävästi pitämään huolta ammattikunnasta, vahvistamaan sen sisäistä kiinteyttä ja kohottamaan ulkoista statusta. 1930-luvulla – ja myöhemminkin – Veturimiesyhdistys nojautui edelleen veturimiesten erikoislaatuiseen yhtenäisyyteen. Oli kuitenkin näkyvillä oireita siitä, että

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 17.7.1936 s. 4; sama 18–19.12.1936 s. 5–7.

<sup>2</sup> Suomen Sosialidemokraatti 25.3.1937; Veturimies 3/1937.



*Vuonna 1937 tulivat käyttöön ensimmäiset 'Ukko-Pekat', raskaat henkilöliikenneveturit (Hr1). Kuvassa myöhemmin, 1950-luvun alussa, valmistunut n:o 1020. SVML.*

omanarvontunto oli muuttumassa voimantunnoksi ja että ammattikuntayhdistyksestä oli tulossa ammattiliitto.

Yhteiskunnalliset olosuhteet eivät kuitenkaan olleet vielä kypsyneet perusteelliselle muutokselle. Yhteiskunnan sisäiset voimasuhteet sääntelivät viime kädessä myös Veturimiesyhdistyksen toiminnan rajoja. Työväenliikkeen heikko asema poliittisella tasolla ja työmarkkinoilla vei edellytykset sellaiselta ”jyrkältä toiminnalta”, jota Veturimiesyhdistyksen sisällä monet vaativat. Näin oli laita siitäkin huolimatta, ettei Veturimiesyhdistyksen ”oppositio” 1930-luvun lopulla vaatinut tukeutumista työväenliikkeeseen, vaan puhtaasti ammattikuntaista, yhdistyksen kasvanutta sisäistä voimaa hyväksi käytettävää linjaa. Työnantajilla oli käytettävissään poliittisen järjestelmän vankka tuki. Sosialidemokraattien osallistuminen hallitukseen ei sitä pystynyt olennaisesti vähentämään. Vaikka punamultahallituksessa oli kaksi SAK:n työvaliokunnan jäsentä, K.-A. Fagerholm ja V.V. Salovaara, ammattiyhdistysliike ei esimerkiksi saavuttanut työehtosopimuksia 1930-luvun lopulla.

Poliittinen valtajärjestelmä vaikutti välittömästi veturimiesten yhdistystoimintaan. Valtion viranhaltijoina veturimiehet olivat sidoksissa tähän järjestelmään toisella tavoin kuin varsinainen työväestö. Heidän yhteiskunnallinen tietoisuutensa muodostui



toisenlaiseksi. Veturimiesten ammattiyhdistystoiminta ”joutui” mukautumaan poliittisen järjestelmän puitteisiin; työväestön ammattiliitot taas asettivat kyseenalaiseksi järjestelmän, jossa niiltä puuttuivat todelliset vaikutusmahdollisuudet.

Ennen kuin Veturimiesyhdistyksen toimintalinjan uudistusoireet kehittyivät varsinaiseksi muutokseksi, tarvittiin muutos yhteiskunnallisissa voimasuhteissa. Sota-aika muodostui tässä mielessä murroskohdaksi.

# Sotavuodet murroskohtana (1939–1944)

## 1. *Veturimiehet sodassa*

Suomi ei voinut säilyä syrjässä, kun Hitlerin Saksan laajentumispolitiikka kiristi 1930-luvun lopulla kansainvälistä jännitystä ja lopulta johti maailmansodan syttymiseen syksyllä 1939. Maamme ulkopoliitiikka oli 1920- ja 1930-luvuilla perustunut olettamukseen Neuvostoliiton aiheuttamasta uhasta. Siltä pohjalta Suomi asennoitui myöntymättömästi niihin järjestelyihin, joita Neuvostoliitto vuosina 1938–1939 esitti luoteisrajansa turvaamiseksi. Kun syksyllä 1939 Moskovassa käydyt neuvottelut päättyivät tuloksettomina, Neuvostoliitto ryhtyi ajamaan intressejään sotilaallisesti. Marraskuun 31. päivänä 1939 alkoi talvisota.

### 1.1. *Talvisota*

Sotatilan vaatimukseen oli mukautettava yhteiskunnan kaikki toiminta-alueet. Rautateillä epänormaali tilanne tuntui jo alkusyksystä 1939, jolloin sodan varalle valmistautuminen lisäsi kuljetuksia. Jyrkkä muutos tapahtui lokakuun alkupuolella, jolloin toteutettiin yleinen liikekannallepano. Siitä sekä väestön evakuoinnista aiheutuneet kuljetukset pakottivat toisaalta supistamaan siviililuonteista liikennettä. Marraskuun alkupuolella tilanne osittain tasaantui, mutta vain lyhyeksi aikaa.<sup>1</sup>

Sodan puhjettua rautateiden henkilökunnan oli pidettävä yllä liikennettä oloissa, jotka oli outoja ja ennenkokemattomia. Oli totuttauduttava työskentelemään pimeässä, tehtävä epäsäännöllisiä ja tavattoman pitkiä työvuoroja, oltava kaiken aikaa varuillaan ilmahälytysten ja pommitusten varalta.

Veturimiehet pysyivät sodan aikana yleensä työtehtävissään. Rintamalle varsinaisiin sotilastehtäviin joutui jonkin verran lämmittäjiä, muttei kuljettajia, joita tarvittiin kipeästi vetureilla. Veturimiesten tarvetta liikenteen kasvu lisäsi tuntuvasti. Kuljettajatutkinnon suorittaneita lämmittäjiä siirrettiin lukuisasti virkaatekeviksi kuljettajiksi. Lämmittäjiksi sopivasta työvoimasta oli huutava pula. Pätevyysvaatimukset jouduttiin jättämään syrjään, ja vetureille otettiin nuoria poikia lähes pystymetsästä. Heidän taitonsa olivat usein kehnot ja kuljettajat joutuivat huolehtimaan myös lämmittäjille kuuluneista tehtävistä.<sup>2</sup>

Työaikamääräykset joutuivat käytännöllisesti katsoen romukoppaan. Ympäri vuorokautiset työvuorot olivat tavallisia. Elisenvaaralaisen kuljettajan Junnon tapaus voidaan mainita esimerkkinä. Hän oli maaliskuun 1940 alussa työskennellyt yhtämit-

<sup>1</sup> Ks. *Elomaa*, s. 27–.

<sup>2</sup> Jooseppi Jokisen haastattelu 5.8.1975.

taisesti 46 tuntia, minkä jälkeen hän pääsi lyhyelle, pommitusten häiritsemälle levolle. Heti sen jälkeen Junno joutui 18 tuntia kestäneelle vuorolle. Tämän päätyttyä hän oli niin väsynyt, että nukahti kävellessään, putosi tallikanaaliin ja loukkasi itsensä. Tapaturma antoi Junnolle vihdoin lepoa: hän sai kahden viikon sairausloman.<sup>1</sup> Pidemmistäkin työvuoroista tiedettiin kertoa.<sup>2</sup> Sitä paitsi syksyille 1939 aiotut vuosilomat jäivät saamatta.

”Veturista ei saanut heijastua minkäänlaista valoa ulos, rata edessä katosi säkkipimeään ja rautatien varrella olevat valolaitteet oli pimennetty siinä määrin, että niistä erottui vain kapea valojuova. Veturin ikkunat oli suljettu peltiluukuilla ja tähtestyksen tuli tapahtua yhdestä avoimena olleesta ikkunasta. Tähtistäminen tulipalokkaskasen aikana ikkunasta, jossa lisäksi kävi ankara viima, ei toden totta ollut leikintekoa.”

Näin kuvasi talvisodan aikaista työtään veturinkuljettaja Aleksanteri Väänänen. Juuri öiseen aikaan onnettomuuksien vaara oli suuri, kun liikennepaikat olivat pimennettyinä ja opasteet joko kokonaan sammutettu tai himmennetty mahdollisimman vähäisiin. Linjalla täytyi luottaa täydellisesti junanlähettäjiin, joille puolestaan junien määrän lisääntyminen ja monenlaiset ylimääräiset junat tuottivat suuria vaikeuksia. Ratapihoilla veturimiesten oli toimittava konduktöörien ja vaihdemiesten näyttämien opasteiden varassa. Onnettomuudet lisääntyivät näissä oloissa väistämättä. Talvisodan runsaiden kolmen kuukauden aikana sai onnettomuuksissa surmansa kahdeksan veturimiestä.<sup>4</sup>

Varsinkin sotatoimialueen lähellä ja strategisesti tärkeillä radoilla pommi- ja hävitäjäkoneet olivat jatkuvana uhkana. Sodan alkuaikana liikenne keskeytettiin rautatieaseman seudun joutuessa ilmahälytyksen piiriin, vaikkei ilmahyökkäystä tapahtunutkaan. Tällainen varovaisuus sekoitti kuitenkin junien kulun auttamattomasti ja määrärajoja muutettiin niin, että liikenne oli lupa katkaista vasta suoranaisen ilmahyökkäyksen tapahtuessa. Osa junista lähetettiin asemilta linjalle aina siihen saakka, kunnes viholliskoneet ilmestyivät näkyviin. Kun ilmahyökkäys uhkasi, kuljettajan piti pysäyttää juna, antaa hälytys ja ohjata matkustajat suojaan mahdollisuuksien mukaan.<sup>5</sup> — Rintamalla sekä virantoimituksessa menehtyi varsinaisten sotatoimien uhreina talvisodassa 17 veturimiestä ja veturimiesoppilasta.<sup>6</sup>

Talvisota päättyi maaliskuun 13. päivänä 1940. Rauhanteko ei kuitenkaan lopettanut rautateiltä epänormaalia tilannetta, vaikka opasteet ja veturit voitiin jälleen valaista. Ensimmäisinä rauhanteon jälkeisinä viikkoina rautateillä oli valtava kuljetustehävä: luovutetun Karjalan evakuointi. Sitä paitsi luovutetulle alueelle oli jäänyt varsin suuri osa, noin viidennes, maan rautatieverkosta. Myös monelle veturimiehelle tuli lähtö entiseltä kotiseudultaan ja sijoittuminen muille varikoille; Viipurin, Elisenvaaran ja Sortavalan varikot sijaitsivat luovutetussa Karjalassa.

<sup>1</sup> Tämän esimerkin esitti Veturimiesyhdistyksen keskusostimikunta valtioneuvostolle toukokuussa 1940 jättämässään anomuksessa pitämättä jääneiden lomien järjestämisestä. Keskustoimik. pk. 28–29.5.1940 s. 19–21.

<sup>2</sup> Ks. samaa anomusta.

<sup>3</sup> Väänänen kertomus, jonka Vilho Nenonen oli merkinnyt muistiin, kuului Veturimieheissä vuosina 1968–1970 julkaistun kirjoitussarjaan ”Veturimiesten sodat”. Ko. kirj. Veturimies 7–8/1969.

<sup>4</sup> SVYn toim.kert. 1940, keskusostimik. pk. 23–25.4.1941 s. 4–5.

<sup>5</sup> *Elomaa* s. 34–35; Veturimies 7–8/1969 ”Veturimiesten sodat — 16” (L. Markkula).

<sup>6</sup> *Mäkisen* käsikirjoitus.

## 1.2. Välirauhasta jatkosotaan

Maaliskuussa 1940 solmittu välirauha ei ratkaissut Suomen ja Neuvostoliiton suhteiden perusongelmia. Välirauhan aikana Suomi lähentyi Saksaa, josta se haki tukea Neuvostoliittoa vastaan. Kesäkuun 22. päivänä 1941 Hitler pani täytäntöön ns. Barbarossa-suunnitelmansa, hyökkäyksen Neuvostoliittoa vastaan. Tässä suunnitelmassa oli myös Suomella osa Saksan rinnalla. Kesäkuun lopulla 1941 Suomi oli jälleen sodassa Neuvostoliiton kanssa. Jatkosota kesti syyskuuhun 1944 saakka.

Kesän ja syksyn 1941 hyökkäysvaiheen aikana suomalaiset ja – Pohjois-Suomessa – saksalaiset joukot valtasivat luovutetun alueen takaisin. Hyökkäys jatkui lisäksi pitkälle vanhan rajan taakse Syvärille ja Ääniselle. Rautateihin kohdistunut kuormitus kasvoi lähes kestävämmäksi. Myös veturimiehillä alkoivat jälleen ympärivuorokautiset työvuorot. Vaikeudet olivat osittain samoja kuin talvisodan aikana. Mutta tuli myös uusia ongelmia. Erityisiä hankaluuksia sekä koko rautatielaitokselle – jonka johto oli nyt tiukemmin puolustusvoimien käsissä kuin talvisodassa<sup>1</sup> – että veturimiehille aiheutti Itä-Karjalan liikenteen järjestäminen.

Miehitetyn Itä-Karjalan alueella oli rautateitä yli 440 kilometriä, minkä lisäksi tuli myöhemmin suomalaisten rakentama 110 kilometrin pituinen Uuksun–Mäkriän rata. Radat olivat heikkokuntoisia ja junanopeudet ja -painot senmukaisesti vähäisiä. Talvikausi 1941–1942 oli erikoisen vaikea. Veturien polttoaine oli heikkoa: hiililämmitykseenkin tarkoitetuissa vetureissa jouduttiin polttamaan mm. haapapuuta, joka oli vuosikausia maannut joen pohjissa. Etenkin Petroskoin (Äänislinnan)–Karhumäen rataosalla veden saanti oli vaikeata, sillä neuvostoliittolaiset olivat perääntyessään hävittäneet vedenantolaitteet. Kovissa pakkasissa veturien vetokyky aleni huomattavasti. Höyrynpaine laski monesti niin, että junan oli pysähdyttävä linjalle ja veturimiesten ryhdyttävä usein radan varresta haalituilla puilla kohottamaan höyryä.

Itä-Karjalaan siirtyneet veturimiehet olivat monessa tapauksessa kuljettajakurssin vastikään käyneitä lämmittäjiä, jotka pääsivät virkaatekeviksi kuljettajiksi paremmille ansioille. Heitä oli useilta Etelä-Suomen varikoilta. Lämmittäjistä monet olivat epäpäteviä nuoria poikia, jotka heikon ammattitaitonsa vuoksi sälyttivät työtaakkaansa kuljettajien kannettavaksi. Palvelusaika Itä-Karjalassa kesti kerrallaan kolme kuukautta, minkä jälkeen veturimies pääsi lomille tai mahdollisesti jopa takaisin kotivarikolleen.<sup>2</sup>

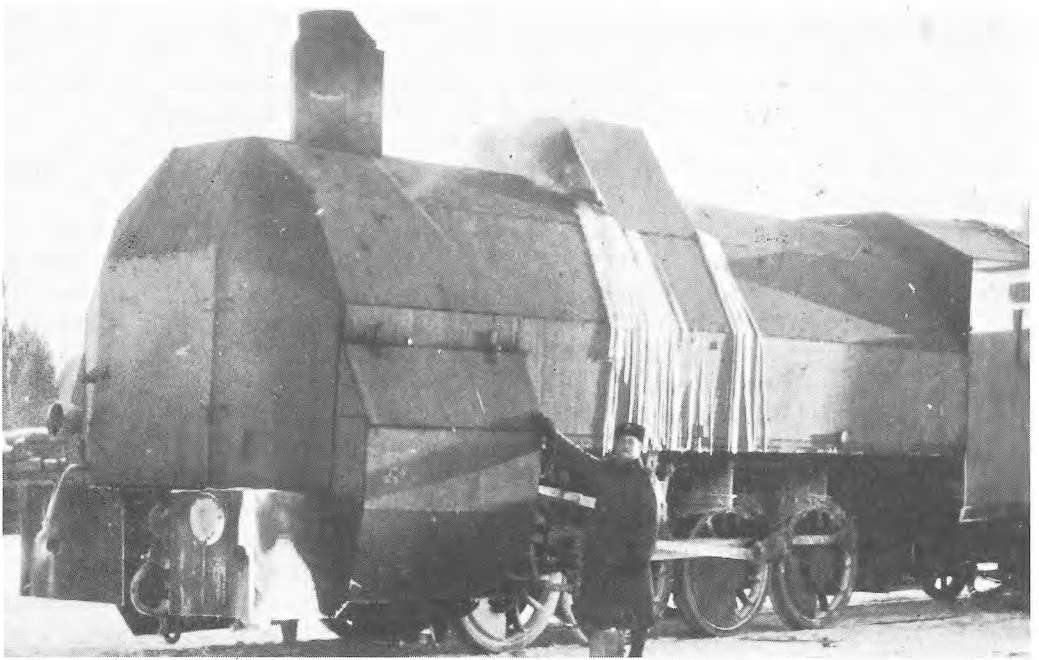
Toinen suunta, jonne etelän veturimiehiä siirrettiin, oli pohjoisessa Kemijärven–Sallan vielä pahoin keskeneräinen rata. Siellä kuormitusta aiheutti erityisesti saksalaisten joukkojen kuljetus ja huolto.<sup>3</sup>

Myös rautatiekalustosta oli puutetta. Uutta kalustoa voitiin kotimaassa rakentaa sodan aikana varsin vähän. Sotasaaliskalusto toi osittaista helpotusta. Hyökkäysvaiheen aikana saatiin mm. 33 sotasaalisveturia. Ne olivat kuitenkin huonokuntoisia ja

<sup>1</sup> Elomaa s. 47–48.

<sup>2</sup> Jooseppi Jokisen haastattelu 5.8.1975.

<sup>3</sup> Ks. esim. SVYn keskustoimik. pk. 25.7.1942 s. 12–13.



*Panssariveturi talvipakkasessa (yläkuva). Rautatiemuseo. Alakuvassa ensimmäisiä Karhumäkeen saapuneita suomalaisia rautatieläisiä keväältävella 1942. Vasemmalta junamies Matti Pehu, konduktööri Kaukonen junamies Riku Ahti, konduktööri Bruno Korenius, veturinkuljettaja Lauri Tarnanen, veturinlämmittäjät K. Happonen ja Matti Kuivalainen sekä veturinkuljettaja Jooseppi Jokinen. SVML.*



*Neuvostoliittolainen sotasaalisveturi Suojärvellä 1941. Rautatiemuseo.*

työskentelyolosuhteiltaan vaikeita. Erityisesti ns. Tatjaanat olivat jatkuvasti veturimiesten hampaissa. Sen kummempia eivät olleet saksalaisten luovuttamat virolaiset sotasaalisveturit, joita saatiin kaikkiaan 39, mutta joista vain parikymmentä pystyttiin laittamaan käyttöön.<sup>1</sup>

Asemasotavaiheen aikana rautatieliikenne saatiin jossain määrin vakiinnutetuksi. Vuosi 1944 asetti kuitenkin rautatiet jälleen uuden tilanteen eteen. Jo helmikuussa 1944 alkoivat sotilaskuljetukset lisääntyä jyrkästi, kun joukkoja alettiin siirtää Itä-Karjalasta Kannakselle Neuvostoliiton odotettua suurhyökkäystä torjumaan. Myös evakointeihin ryhdyttiin keväällä 1944. Sotilaallinen liikenne ei loppunut vielä senkään jälkeen, kun sota syyskuussa 1944 päättyi Suomen tappioon. Saksalaisten joukkojen karkottaminen ja siihen liittyneet sotilaskuljetukset jatkuivat seuraavaan kevääseen saakka.<sup>2</sup>

Jatkosodan aikana sai onnettomuuksissa surmansa 10 veturimiestä. Rintamatehtävissä sekä virantoimituksessa menehtyi sotatointen uhreina yhteensä 70 veturimiestä tai veturimiesoppilasta, heistä suurin osa nuoria rintamalle joutuneita miehiä.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> *Elomaa* s. 59–60.

<sup>2</sup> *Sama* s. 62–63.

<sup>3</sup> *Mäkisen* käsikirjoitus. – Lukuihin eivät sisälly sodan mahdollisesti aiheuttamaan sairauteen kuolleet.

### 1.3. Säännöstelytalous

Sota toi ahdinkoa myös veturimiesperheiden jokapäiväiseen toimeentuloon. Hinnat alkoivat kohota pian maailmansodan puhjettua. Elintarvikkeista tuli puutetta. Tavara-säännöstely aloitettiin syys-lokakuussa 1939 ja sitä laajennettiin vähitellen niin, että keväällä 1941 käytännöllisesti katsoen kaikki jokapäiväiset elintarvikkeet olivat kortilla. Säännöstelytalouden toteuttaminen tuli kansanhuoltoministeriön ja viimeisenä porttana sen alaisten paikallisten kansanhuoltotoimistojen tehtäväksi.<sup>1</sup>

Puutetta oli sekä yleensä elämisen tarpeista että veturimiesten työn vaatimista tarvikkeista. Veturimiesyhdistyksen toimistoon tuli jatkuvasti pyyntöjä, että keskustoimikunta ryhtyisi toimiin puolipohjien, jalkineiden, rukkasten ja suoja-pukujen hankkimiseksi veturimiehille. Nahasta oli kova puute, eivätkä maanviljelijät mielellään luovuttaneet eläintensä nahkoja julkiseen myyntiin.<sup>2</sup>

Korttiannosten täydentämiseksi jouduttiin turvautumaan myös mustaan pörssiin, joka paisui viranomaisten valvontayrityksistä huolimatta. Veturimiehet eivät sentään kuuluneet pienituloisimpiin, joten heillä oli varaa ainakin jonkin verran ostaa mm. lihaa mustasta pörssistä. Sen hinnat nousivat usein moninkertaisiksi säännöstelyhintoihin verrattuina.

Inflaatiota ei pystytty estämään ja se pudotti palkansaajien reaaliansioita maailmansodan ensimmäisinä vuosina. Myös palkat pantiin säännöstelyyn. Valtioneuvoston palkkasuosituksessa helmikuulta 1941 esitettiin, että vain pienituloisimmille palkansaajille oli elinkustannusten nousu korvattava täysimääräisesti, mutta muiden osalta piti noudattaa 2/3-kompensaatiota. Varsinainen palkkasäännöstely pantiin toimeen lokakuun 1942. Palkat oli sen mukaan tarkistettava indeksin pistelukua 160 vastaaviksi (vuosi 1939=100; vuoden 1942 lopulla indeksi oli tosiasiasa jo yli 180), minkä jälkeen 10 pisteen noususta oli annettava 4 prosentin palkankorotus. Säännöstely oli tällaisena voimassa vuoden 1945 alkuun saakka. Sen aikana toteutettiin yksi 8 prosentin ja kaksi 4 prosentin yleiskorotusta. Lisäksi vuoden 1944 lopulla annettiin ylimääräinen markan korotus tunnilta.<sup>3</sup>

Palkkasäännöstely ulotettiin tosiasiallisesti myös virkamiespalkkoihin, vaikka edellä mainitut päätökset koskivat yksityisessä työsuhteessa olevia. Syksyllä 1942 hyväksyttiin vihdoin uusi virkapalkkalaki, joka perustui pääosin Kivialhon komitean vuonna 1939 valmistuneeseen mietintöön sekä vuonna 1942 toimineen suppeamman palkkakomitean (Kivialho II) mietintöön. Astuessaan voimaan vuoden 1943 alussa uusi laki toi viranhaltijoille varsin tuntuvan palkankorotuksen, joskaan ei päästy likikään vuoden 1939 tasolle. Laissa oli määräys siitä, että elinkustannusten noustessa ”huomattavasti” oli varsinaisen palkkauksen lisäksi maksettava tulo- ja menoarvion rajoissa kalliinajanlisää.<sup>4</sup> Kalliinajanlisistä muodostui inflaatiokauden kestäessä kokonaispalkkojen olennainen osa, ja niiden maksamisessa olivat osviittoina yleiset palkkasäännöstelypäätökset.

Sotatalous muutti merkittävästi ammattiyhdistysliikkeen ja myös Veturimiesyhdis-

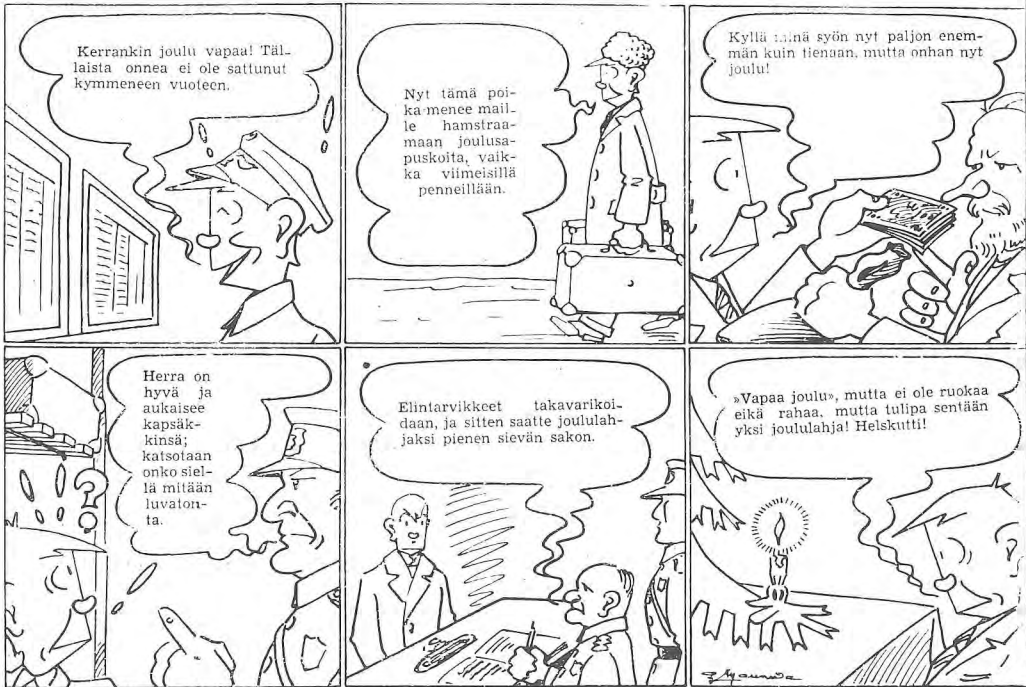
<sup>1</sup> Sota-ajan säännöstelytaloudesta tark. ks. *Lehtinen* s. 193—.

<sup>2</sup> Ks. Veturimies 1/1943 ”Toimituksen tuoilta”.

<sup>3</sup> *Honka* 1946 s. 59—

<sup>4</sup> As. kok. 1030/1942.

*Anselmi Häkäpää. Vieltää todellisen pulan joulun*



*Mustaan Pörssiin yritti turvautua, tosin huonolla menestyksellä myös lämmittäjä Anselmi Häkäpää, Jalo Maunulan piirtämä sarjakuvahahmo. Häkäpään "mietelmäjunnauksia" voitiin seurata Veturimiehestä monen vuoden ajan 1930-luvun lopulla ja 1940-luvulla. Veturimies 12/1942.*

tyksen toiminta-alueita. Valtion taloudellinen säätelytehtävä oli paljon laajempi kuin aikaisemmin. Yksittäisen ammatillisen järjestön oli otettava tämä huomioon asettaessaan tavoitteita ja valitessaan menettelytapoja. Veturimiestenkin asemaan vaikuttaneet tekijät kytkeytyivät nyt yhteen laajemmin kuin ennen ja nämä tekijät olivat useammin kuin ennen yhteisiä kaikille palkkatyöläisille.

## 2. Veturimiesyhdistys ja sota

### 2.1. Talvisodan yksimielisyys

Normaali järjestötoiminta lamaantui talvisodan syttyessä. Samalla sota teki vaatimusten esittämisen, paitsi hyödyttömäksi, Veturimiesyhdistyksen mielestä myös moraalisesti tuomittavaksi. Yhdistys piti veturimiesten ehdotonta lojaalisuutta esivallalle selviönä. Käsitteeksi muodostunut "talvisodan yksimielisyys" vaati veturimiehiltä nurkumatonta mukautumista vaikeuksiin.



Jo vuoden 1939 alusta lähtien Veturimiehessä kirjoitettiin usein maanpuolustuksen tuen tarpeellisuudesta. Rautatieläisten keskuudessa järjestettiin mm. keräys kenttäradion saamiseksi, ja sitä myös Veturimiesyhdistys tuki.<sup>1</sup> Syksyllä 1939 pantiin toimeen ”palkansaajien suurkeräys” maanpuolustukselle. Keräystoimikuntaan kuului mm. Pyhäluoto.<sup>2</sup> Talvisodan aikana tammikuussa 1940 yhdistys lajoitti 20 000 markkaa lähinnä ilmatorjunnan hyväksi.<sup>3</sup> Jyrkin sanoin tuomittiin Neuvostoliitto. Joulunumerosaan 1939 Veturimies kirjoitti:

”Barbaarisin keinoin 20. vuosisadan machiavellisin kuuliaiset oppilaat yrittävät riistää rauhallisen Suomen kansan vapauden ja itsemääräämisoikeuden. - - - Uskomme vuorenvarmasti, että on koittava päivä, jolloin idän hirmut eivät enää kansamme elämää häritse.”

Mitään aatteellisia tai poliittisia vaikeuksia ei Veturimiesyhdistyksellä ollut mennä kansalliseen rintamaan. Siihen oli liittynyt koko työläisten ammattiyhdistysliike ja lähes koko Suomessa vaikuttanut työväenliike.

Nimenomaan ammattiyhdistysliikkeen aseman muutos oli tärkeä. Sotienvälisen ajan ammattiyhdistysliike oli joutunut toimimaan ikään kuin yhteiskunnan ulkopuolella. Tätä oli selvimmin osoittanut se, ettei työnantajapuoli ollut tunnustanut ammatillisia järjestöjä neuvottelu- ja sopimuskumppaneiksi. Käänteentekeväksi muodostui ns. tammikuun kihlaus, tammikuussa 1940 annettu julkilausuma, jossa Suomen Työnantajain Keskusliitto ja Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliitto ilmoittivat pyrkivänsä ratkaisemaan keskinäiset ongelmansa neuvotteluteitse. Tammikuun kihlauksessa työnantajapuoli ensimmäisen kerran periaatteessa tunnusti ammatilliset järjestöt, vaikkakaan ei vielä työehtosopimuksia. Toisaalta sillä taattiin ammatillisesti järjestäytyneen työväestön pysyminen kansallisen yhtenäisyyden takana.<sup>4</sup>

Osoitus työväenliikkeen tulosta ”porvarillisen yhteiskunnan sisälle” oli myös sosialidemokraattisen puolueen ja suojeluskuntajärjestön tekemä sopimus siitä, etteivät näiden järjestöjen jäsenyydet sulkeneet pois toisiaan. Siinä vieläpä kehoitettiin työläisiä liittymään suojeluskuntiin.<sup>5</sup> Veturimiehille, joista varsin monet olivat 1920- ja 1930-luvuilla kamppailleet suojeluskuntatalon ja työväentalon välillä, tällä oli merkitystä: työväenliikkeeseen kuulumisen oli nyt ”hyväksyttyä”. — Vastaavanlaisen sopimuksen tekivät myös sosialidemokraattinen naisjärjestö ja Lotta Svärd-järjestö.<sup>6</sup> Näiden sopimusten merkitys jäi kuitenkin käytännössä pienemmäksi kuin tammikuun kihlauksen. Tämä sopimus toi Veturimiesyhdistyksessä uuteen valoon mahdollisuuden liittyä työväestön ammattiyhdistysliikkeeseen.

## 2.2. Velvollisuudentunnon vartijana jatkosodan aikana

Jatkosodan puhjettua kansallinen yhtenäisyys ei ollut yhtä säröilemätön kuin talvisodassa. Jo välirauhan aikana olivat sodanvastaiset oppositioliikkeet voimistuneet. Syn-

<sup>1</sup> Veturimies 1–2/1939. Ks. myös sama 4/1939 'U.R.U.': "Maanpuolustus ja veturimiehet".

<sup>2</sup> Sama 11/1939, keräystoimikunnan vetoamus.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 30.1.1940 s. 10.

<sup>4</sup> Ks. *Savola* s. 133–134.

<sup>5</sup> Vrt. *Salomaa* 1961 s. 216–217.

<sup>6</sup> *Salmela–Järvinen* s. 27–29.



*Veturimiesyhdistyksen 20-vuotisjuhlakokous jouduttiin järjestämään heinäkuussa 1940 Helsingissä vasta päättyneen talvisodan varjossa. Kokouksen puitteet oli silti yritetty saada mahdollisimman juhla-  
viksi; yllä juhlapäivälliset Elannon juhlasalissa. SVML.*

tyi mm. Suomen ja Neuvostoliiton ystävyysseura, jonka jäsenmäärä ylti lyhyessä ajassa tuhansiin. Seura joutui kuitenkin pian lakkautetuksi. Sosialidemokraattisen puolueen sisällä muodostui ns. kuutosryhmä, jonka jäsenet sittemmin joutuivat vankilaan. Sen jälkeen kun Saksa oli vuosien 1942–1943 vaihteessa hävinnyt Stalingradin taistelun, poliittisella tasolla hahmottui rauhanoppositio, johon kuului jäseniä sosialidemokraattisesta puolueesta (ns. Kedon ryhmä), ammattiyhdistysliikkeestä ja myös eri porvarillisista puolueista. Tavallisen kansan ja sotilaiden keskuudessa purnausrasialiala lisääntyi sodan kestäessä; jo jatkosodan alkuvaiheessa herätti varsinkin vanhan rajan ylittäminen sekavia tunteita.

Veturimiesyhdistyksen asennoituminen jatkosotaan noudatti täysin Suomen ”viralista” linjaa ja se tuki maan sodanpäämääriä. Samalla kun yhdistys pyrki mahdollisuuksiensa mukaan huolehtimaan veturimiesten sosiaalisesta asemasta sotaoloissa, se otti näkyväksi tehtäväkseen myös valvoa veturimiesten velvollisuudentuntoa. Keskeinen osuus tässä tehtävässä oli yhdistyksen uudella sihteerillä ja Veturimiehen toimittajalla Hugo E. Aattelalla, joka toimi samanaikaisesti sosialidemokraattisena kansanedustajana. Puolueessaan Aattela edusti Tannerille uskollista ryhmää.

Ensimmäisessä jatkosodan sytyttyä ilmestyneessä Veturimieheessä Aattela totesi



*Rautatiehallituksen ja rautatieläisjärjestöjen tuella järjestettiin vuonna 1943 rautatieläisten viihdytyskiertue Itä-Karjalaan ja Pohjois-Suomen rintamille. Kuwassa kiertue Äänislinnassa. Keskellä hattua kädessä Veturimiesyhdistyksen sihteeri Hugo Aattela. SVML.*

Suomen kansan suhtautuvan ”puolustussotaamme nyt, kun Saksa on ryhtynyt sotaan Neuvostoliittoon vastaan, suuremmalla rauhallisuudella ja luottamuksella kuin edellisen sodan aikana”.<sup>1</sup> Veturimiesten velvollisuudentuntoa lehdessä teroitettiin usein. Sodan tuomat vaikeudet nostattivat toki veturimiesten keskuudessa purnausta, vaikka myönnettiin, ettei henki sentään ollut veturin päällä sellaisessa vaarassa kuin rintamasotilaila.<sup>2</sup> Turhaa purnausta Veturimiesyhdistys vastusti. Edvin Långholm kirjoitti kesällä 1942 Veturimiehessä, että koska ”kavala vihollinen pakoitti kansamme käymään puolustussotaamme”, oli ”totaalisen sodan raskaimmat nurkumat kestettävä”. Tätä vaati hänen mukaansa ”isänmaallisuus ja veturimiesten kunnia”. Långholm kehotti nuri-sematta tyytymään myös Tatjaanoihin, sotasaalisvetureihin.<sup>3</sup> Tosin Långholmin kehotukset eivät kaikilta osin toteutuneet. Jo seuraavassa Veturimiehessä kirjoitti helsinkiläinen kuljettaja L.E. Koivisto aiheesta ”Sotasaalisveturit ja veturimiesten terveys”. Kirjoittaja valitti varsinkin Tatjaanojen kuljettajasuojuksia täysin alkeelliseksi ja pelkäsi, miten talvella käy.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Veturimies 6–7/1941 H.E.A.: ”Jälleen sodassa”.

<sup>2</sup> Mm. Jooseppi Jokisen haastattelu 5.8.1975.

<sup>3</sup> Veturimies 6–7/1942 E. Långholm: ”Totaalisen sodan raskaimmat nurkumat kestettävä”.

<sup>4</sup> Veturimies 8/1942 L.E. Koivisto: ”Sotasaalisveturit ja veturimiesten terveys”.

Velvollisuuksien täyttämistä tähdentäessään Veturimiesyhdistys jatkoi johdonmukaisesti aikaisempaa toimintalinjaansa. Eräässä mielessä esimerkiksi Veturimieslehden kirjoitukset kuitenkin poikkesivat selvästi 1920- ja 1930-lukujen ajoista: sota-aikana alettiin käsitellä veturimiehiä osana palkkatyöväestöstä. Yhdistyksestä tuli osa työläisten ammattiyhdistysliikettä.

### 3. *Paine alkaa purkautua*

Maailmansodan syttyminen oli aluksi lykännyt Veturimiesyhdistyksen sisäisiä muutosvaatimuksia. Väli rauhan aikana kuitenkin patoutunutta tyytymättömyyttä purkautui monella tavoin. Tällöin veturimiehet myös havahtuivat huomaamaan voiman, joka heillä oli ainutlaatuisen korkeassa järjestäytymisessä. Kun yhdistys heinäkuussa 1940 vietti 20-vuotisjuhliaan, voitiin todeta, että veturimiehet olivat järjestäytyneet jo 90-prosenttisesti.<sup>1</sup> Oli työläs perustella, miksei tällä voimalla voitu saada aikaan todellisia parannuksia, varsinkin kun veturimiesten yhteiskunnallinen avainasema oli niin talvisodan kuukausina kuin niiden jälkeen tullut entistä selvemmin esiin.

#### 3.1. *Virkaatekevien kuljettajien lakko syksyllä 1940*

Muutosvaatimus, jonka maaperänä oli tyytymättömyys sekä veturimiesten työehtoihin että Veturimiesyhdistyksen toimintalinjaan, johti näkyviin tuloksiin ensimmäisen kerran syksyllä 1940. ”Jyrkkien otteiden” pontimeksi muodostui virkaatekevien kuljettajien asema.

Virkaatekevien kuljettajien määrä oli syksystä 1939 lähtien kasvanut tuntuvasti. Heidän palkkauksensa oli vanhastaan Veturimiesyhdistyksen eniten arvostelemlia kysymyksiä. Yhdistyksen vaatimaa periaatetta, jonka mukaan palkka oli maksettava tehtävän eikä virkanimityksen mukaan, ei ollut toteutettu. Tosin virkaatekevien palkkauksesta annettuja määräyksiä oli parannettu 1930-luvun aikana. Ne olivat kuitenkin varsin monimutkaisia ja tulkinnanvaraisia. Liikenteen lisäyksen vuoksi kuljettajana toimiva lämmittäjä tosin saattoi yhden kuukauden työskentelyn jälkeen II luokan kuljettajan peruspalkan. Määrätyn karenssiajan, ns. vakanssisäästöajan, jälkeen myös avoimen viran tekijä saattoi saada saman palkan. Näitä säännöksiä oli kuitenkin helppo kiertää: lämmittäjä voitiin palauttaa juuri ennen määräajan umpeutumista omaan tehtävänsä, jolloin hän sai myös kuljettajan ajalta vain lämmittäjän palkan. Sairas- ja virkaloman sijaiset puolestaan eivät koskaan saaneet täyttä kuljettajan peruspalkkaa.<sup>2</sup>

Kolmekymmenluvun lopulla yhdeksi johtavaksi ”oppositiokeskukseksi” kohonnut Helsingin osasto toimi kesällä 1940 aloitteentekijänä. Elokuun 28. päivänä 1940 osasto lähetti keskustoimikunnalle kirjeen, jossa se ilmoitti:

”Suomen Veturimiesyhdistyksen Helsingin osasto 28.8.1940 pitämässään kokouksessa julkituo yksimielisen päätöksensä, että Rautatiehallitus velvoitettaisiin maksa-

<sup>1</sup> Ks. Pyhälüodon avauspuhe, vuosikok. pk. 6–8.7.1940 s. 2.

<sup>2</sup> SVYn toim.kert. 1940, keskustoimik. pk. 23–25.4.1941 s. 5; K.J. Tuliaran haastattelu 15.4.1975.

maan II luokan veturinkuljettajan palkka vähentämättömänä niille veturinlämmittäjille, jotka hoitavat veturinkuljettajan tointa. Jos viransijaisuus on lyhempi-aikaista, maksettakoon II lk:n veturinkuljettajan palkka niiltä päiviltä, kun asianomainen on tointa hoitanut. Jos arvoisa kulkulaitosministeri ei katso voivansa esitystä hyväksyä, esittää Suomen Veturimiesyhdistyksen H:gin osasto, että kaikki veturinlämmittäjät vapautettaisiin hoitamasta veturinkuljettajan tehtäviä 1.10.1940 alkaen ja siirrettäisiin nimitystään vastaavaan tehtävään. Ellei yllämainittuun päivään mennessä ole myönteistä vastausta saapunut, kieltää Suomen Veturimiesyhdistyksen H:gin osasto lämmittäjiä hoitamasta kuljettajan tehtäviä.”<sup>1</sup>

Keskustoimikunta joutui helsinkiläisten kirjelmän vuoksi epämiellyttävään tilanteeseen. Ensinnäkin kirjelmä edellytti siihenastisen toimintalinjan olennaista jyrkentämistä, tosiasiaassa virkaatekevien kuljettajien lakkoa. Toisekseen se osoitti Helsingin osaston omapäistä oppositiohenkeä: itsenäisesti, mitään lupaa keskustoimikunnalta kysymättä se vain ilmoitti ryhtyvänsä voimatoimiin.

Asia ei voinut keskustoimikunnan mielestä jäädä yksityisen osaston ajettavaksi. Helsingin kirjelmä lähetettiin kaikille osastoille, joiden oli otettava siihen kantaa syyskuun 20.päivään mennessä.<sup>2</sup> Kokoontuessaan syyskuun 24.päivänä keskustoimikunta saattoi todeta, että osastojen enemmistö kannatti helsinkiläisten päätöstä sellaisenaan. ”Eräät eivät pitäneet jyrkkiä pakkokeinoja sopivina”, ja kolme osastoa ei ollut ehtinyt määrittää kantaansa. Kentän ääntä kuultuaan keskustoimikunta piti ainoana mahdollisuutena jättää Helsingin osasto kirje koko yhdistyksen nimissä kulkulaitosministeri Väinö V. Salovaaralle. Siihen tehtiin vielä muutama lisäys. Ehdotettiin, että myös päteville ja vähintään vuoden palvelleille ylimääräisille ja virkaatekeville lämmittäjille maksettaisiin vakinaisen lämmittäjän palkka. Kirjelmää viemään valittiin lähetystö, johon tulivat Pyhälüoto, Helsingin osaston puheenjohtaja K.A. Lehtonen, keskustoimikunnan helsinkiläinen jäsen K.J. Tuliara ja Helsingin osaston jäsen O. Hyytiäinen.<sup>3</sup>

Määräpäivään, lokakuun 15:nteen, mennessä ei ministeriöstä kuitenkaan tullut vastausta. Saatiin tietää, että rautatiehallitus oli ministeriölle antamassaan lausunnossa vastustanut ehdotettua uudistusta. Keskustoimikunta kokoontui lokakuun 16.päivänä. Ensi töiksi lähetettiin Pyhälüoto, Tuliara ja kouvolalainen J. Kartila kulkulaitosministeriöön peräämään vastausta. Lähetystö kävi ministeriössä samana päivänä kaksikin kertaa, mutta pääsi vasta seuraavana päivänä Salovaaran puheille. Tämän keskustelun jälkeen yhdistys päätti siirtää lopullista määräpäivää 25:nteen lokakuuta, jolloin virkaatekevien kuljettajien lakon oli määrä alkaa, ellei ratkaisua löytyisi.<sup>4</sup>

Ratkaisua ei löytynyt. Alkoi virkaatekevien kuljettajien lakko. Virkaatekevät toisin sanoen kieltäytyivät kuljettamasta, mutta ilmoittivat olevansa valmiit hoitamaan nimitystään vastaavaa lämmittäjän tehtävään.

Työnantajapuoli pyrki leimaamaan lakon ”yhteiskunnanvastaiseksi” ja jopa rikolliseksi. Rautatiehallituksen lainopillinen toimisto järjesti kuulusteluja, joissa lakkoon ryhtyneitä uhattiin kovilla rangaistuksilla.<sup>5</sup> Rautatieviranomaiset yrittivät väittää, että lakko oli luonteeltaan poliittinen, että se oli osa välirauhan aikana esiintynyttä ”kommunistista nakerrustyötä”. Heidän ja yleensä porvarillisten piirien mielestä tästä oli

<sup>1</sup> Helsingin os. pk. 28.8.1940; keskustoimik. pk. 10–11.9.1940 s. 8–9.

<sup>2</sup> Em. keskustoimik. pk. s.9.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 24.9.1940 s. 18–19.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1940, keskustoimik. pk. 23–25.4.1941, s. 6–7; Tularan haastattelu 15.4.1975.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1940, em. pk., s. 7; Tularan haastattelu, Lauri Luodon haastattelu.

selvänä osoituksena se, että Neuvostoliiton radio kiinnitti lakkoon huomiota. Radio julisti marraskuun 10. päivänä, että "veturinlämmittäjien lakko" liittyi läheisesti Suomen työväenluokan taisteluun "tannerilaisten koplakuntaa" ja "mannerheimiläisiä" vastaan.<sup>1</sup> Lakon nostattama kohu ja uhkaukset hirvittivät veturimiehiä aluksi, mutta pelko tasaantui, kun mm. yhdistyksessä kunnioitettu auktoriteetti Onni Peltonen kehotti pysymään lujina.<sup>2</sup>

Keskustoimikunta kokoontui 28.10. ja pyrki tuloksettomasti kulkulaitosministerin puheille. Lähetystö pääsi kuitenkin rautatiehallituksen pääjohtajan Jalmar Castrénin luo. Vanha pääjohtaja oli kuohuksissaan veturimiesten ennennäkemättömästä röyhkeydestä. Hän antoi kuitenkin toiveita myönteisestä ratkaisusta. Rautatiehallituksessa oli tekeillä esitys ministeriölle.<sup>3</sup>

Valtiontyönantaja joutui lopulta taipumaan. Noin 300 kuljettajan vajoaus koetteli raskaasti rautateiden kestäkykyä. Kuusitoista päivää kestänyään virkaatekevien kuljettajien lakko päättyi veturimiesten voittoon. Toteutui periaate "palkka tehtävän mukaan." Lopputulosei tuonut parannusta ainoastaan vt. veturinkuljettajien palkkoihin, vaan lakosta hyötyivät muutkin rautateiden ja lopulta toistenkin valtionlaitosten virkaatekevät.<sup>4</sup>

Virkaatekevien kuljettajien lakko ilmensi murrosvaihetta Veturimiesyhdistyksen toimintalinjassa. Yhdistyksen vanha kaarti asettui lakon taakse varovaisesti ja epäillen, mutta joutui hyväksymään työtaistelun. Kesän ja syksyn 1940 aikana oli osoitautunut, ettei veturimieskuntaa enää ollut mahdollista pitää yhtenäisenä "nöyriin anomuksiin" ja "kumarruskäynteihin" perustuvan toimintalinjan takana. Alkusyksyt 1940 yhdistyksessä näkyi hajaannusilmiöitä, jotka osaltaan pakottivat sen johdon hyväksymään jyrkät otteet.

### 3.2. "Osasto Piikki"

Veturimiesyhdistyksen sisäisissä kiistoissa oli jo 1930-luvun loppuvuosina kysymys toisaalta "vanhan kaartin" ja "nuoren polven" ja toisaalta Etelä-Suomen suurten kaupunkivarikkojen ja maaseutuvarikkojen erimielisyyksistä. Sodan puhjettua molemmat rajalinjat jyrkentyivät. Esimerkiksi Helsingin elinkustannukset kohosivat enemmän kuin pienillä varikkopaikkakunnilla. Mustan pörssinkin hinnat olivat suurissa kaupungeissa korkeammat ja siihen oli pakko turvautua enemmän kuin maaseudulla. Siten on ymmärrettävää, että juuri helsinkiläisten veturimiesten vaatimukset olivat jyrkkiä ja heidän arvostelunsa yhdistyksen liiallisesta varovaisuudesta äänekkästä. Tyytymättömyimpiä olivat nuoret helsinkiläiset veturimiehet, joiden elämisen ehdotkin olivat niukimmat.

Pasilan varikon nuoret miehet eivät vaatineet ainoastaan jyrkempiä otteita, vaan myös avointa tukeutumista työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen. Ja kaiken lisäksi

<sup>1</sup> Ks. 'Jahvetti' s. 92.

<sup>2</sup> Tuliaran haastattelu.

<sup>3</sup> Ks. keskustoimik. pk. 28.10.1940 s. 5.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1940, keskustoimik. pk. 23–25.4.1941, s. 7–8; keskustoimik. pk. 17.12.1940 s. 13–15; Luodon, Tuliaran ja Tervion haastattelut.

helsinkiläiset radikaalit horjuttivat Veturimiesyhdistyksen toimintalinjan perusteita pitämällä tarpeellisena läheistä yhteistyötä muiden rautatieläisten kanssa.

Heinäkuun 1940 aikana alkoi kierrellä huhu, että Pasilaan oli suunnitteilla uusi veturimiesten yhdistys.<sup>1</sup> Se osoittautui todeksi. Helsingin työväenyhdistyksen talolla koontui elokuun 22. päivänä 1940 veturimieskokous, joka perusti Suomen Rautatieläisten Liiton osaston n:o 25. Tähän ”Osasto Piikkiin” liittyi perustavassa kokouksessa 33 jäsentä. Syyskuun 1940 lopulla siihen kuului osaston puheenjohtajan mukaan 122 helsinkiläistä veturimiestä. Vakinaisia kuljettajia heistä oli vain 12; loput olivat vt. kuljettajia ja vakinaisia tai ylimääräisiä lämmittäjiä.<sup>2</sup> Melko suuri osa jäsenistä oli epäpäteviä lämmittäjiä, jotka eivät Veturimiesyhdistyksen sääntöjen mukaan voineet kuulua yhdistykseen. Osaston puheenjohtajaksi valittiin lämmittäjä Eino J. Hämäläinen ja sihteeri lämmittäjä Erkki Lehto.<sup>3</sup>

Osasto sai heti Veturimiesyhdistyksen tuomion. Pyhäluoto oli mukana sen perustavassa kokouksessa yrittämässä estää ”hajoitustyön”.<sup>4</sup> Veturimiesyhdistyksen Helsingin osastossa suhtautuminen uuteen osastoon oli kuitenkin ristiriitaista.

Ennen SRL:n osaston perustamista SVY:n osasto teki päätöksen, jonka mukaan ”kaikki hajoittava toiminta on koetettava saada tyrehtymään”. Samassa kokouksessa Helsingin osasto päätti ryhtyä ”tarmokkaisesti toimenpiteisiin” virkaatekevien kuljettajien asiassa, millä ilmeisesti osaltaan pyrittiin estämään hajaannusta.<sup>5</sup>

Seuraavassa Helsingin osaston olivat kuitenkin enemmistönä Rautatieläisten liittoon myönteisesti suhtautuneet ”nuoret”. Keskustoimikunnan puolesta Tuliara oli alustamassa kysymyksen, mihin toimiin Helsingin osaston oli ryhdyttävä SRL:ään menneitä jäseniään vastaan. Kokouksen enemmistö oli kuitenkin sitä mieltä, etteivät nämä miehet olleet menetelleet osaston sääntöjen vastaisesti. Menipä kokous niin pitkälle, että päätti tivata keskustoimikunnalta, miksei tämä ollut ”herättänyt ja ottanut käsiteltäväksi kysymystä S.V.Y.:n liittymisestä Rautatieläisten liittoon tai Suomen Ammattijärjestöjen Keskusliittoon”.<sup>6</sup>

Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunta ei kuitenkaan ottanut tätä kysymystä pohdittavakseen, vaan yritti ankaruudella palauttaa Pasilan nuoria miehiä järjestykseen. 10–11.9. pitämässään kokouksessa se kehotti osastoja soveltamaan tarvittaessa sääntöjen määräyksiä jäsenen erottamisesta ja varoitti yhdistyksen jäseniä ”hajoittajista”.<sup>7</sup> Myös Helsingin osastossa Rautatieläisten liiton kannattajat jäivät selvästi alakynteen. Vuoden 1941 alussa keskustoimikunta erotti Helsingin osaston esityksestä mm. SRL:n osaston n:o 25 sihteerin Erkki Lehdon yhdistyksestä.<sup>8</sup> Puheenjohtaja Hämäläinen oli jo vuonna 1938 eronnut yhdistyksestä — kuten hän itse sanoi — ”sen aikaansaamattoman toiminnan takia”. Varsin monet ”Osasto Piikin” jäsenet kuuluivat kuitenkin edelleen myös Veturimiesyhdistykseen.<sup>9</sup>

”Osasto Piikin” tarkoitusta pohdittiin myös julkisen sanan palstoilla. Heti osaston synnyttyä kirjoitti nimimerkki ”Rivimies” Veturimiehessä ”kurittomasta sukupolvesta”,

<sup>1</sup> Helsingin os. pk. 1.8.1940.

<sup>2</sup> Suomen Sosialidemokraatti 1.10.1940 Eino J. Hämäläinen: ”Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnasta”.

<sup>3</sup> Erkki Tervion haastattelu.

<sup>4</sup> Sama.

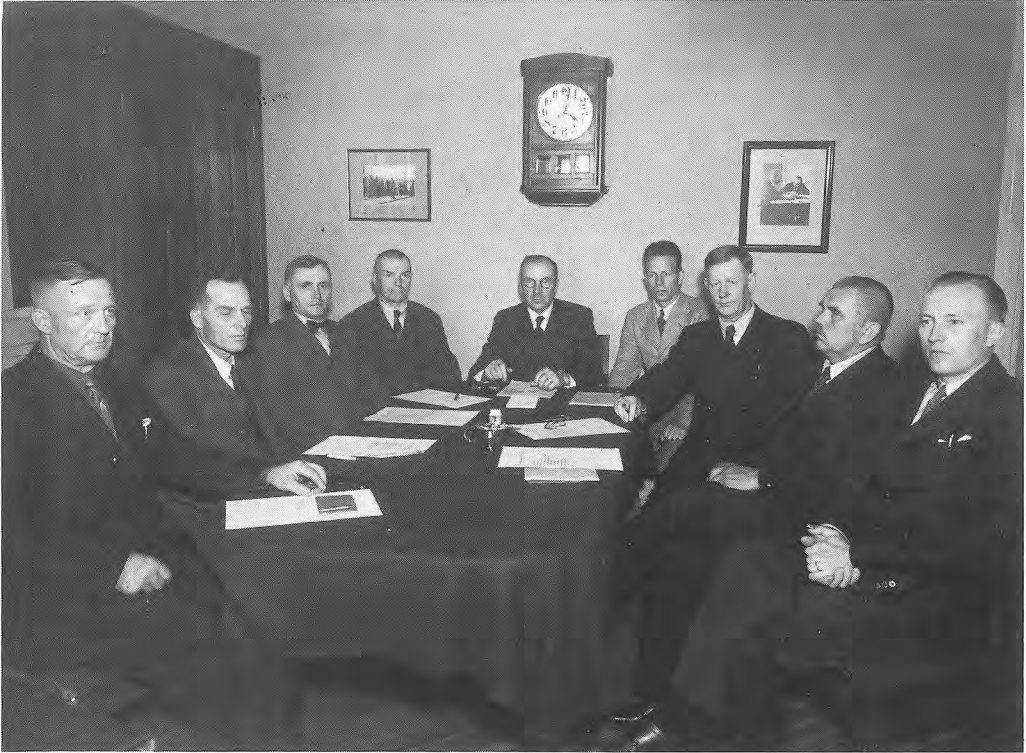
<sup>5</sup> Helsingin os. pk. 1.8.1940.

<sup>6</sup> Helsingin os. pk. 28.8.1940.

<sup>7</sup> Keskustoimik. pk. 10–11. 9.1940 s. 15–16.

<sup>8</sup> Keskustoimik. pk. 23–25.4.1941 s. 3.

<sup>9</sup> Ks. Suomen Sosialidemokraatti 6.10.1940 ”Veturimiesten järjestäytymiskysymys”.



*Vuoden 1940 keskustoimikunta edusti niitä toimintaperiaatteita, joiden pohjalta Veturimiesyhdistys oli kaksikymmentä vuotta aikaisemmin perustettu. Sota-aika kuitenkin vahvisti jo aikaisemmin esiintyneitä muutosvaatimuksia, jotka ilmenivät yhdistyksen johtoon kohdistuneena arvosteluna. Kuvassa keskustoimikunta yhdistyksen 20-vuotisjuhlan aikaan; vasemmalta N. Heikkilä, J.D. Saarinen, O. Peltonen, K. Kataja, H. Pyhälunto, K.J. Tuliara, A. Väänänen, J. Kartila sekä sihteeri A.O. Nieminen. SVML.*

joka oli ryhtynyt vakavana aikana vahingoittamaan veturimieskunnan yhtenäisyyttä.<sup>1</sup> Hämäläinen vastasi tähän Suomen Sosialidemokraatissa. Hän arvosteli kärkevästi Veturimiesyhdistyksen toimintaa: ” - - - työntekijän olisi myytävä työvoimansa sillä hinnalla, minkä työnantaja suvaitsee maksaa. Tämä sopii kyllä - - - SVY:n aatteisiin, mutta sotii se varsinaisia ammattiyhdistysperiaatteita vastaan”.<sup>2</sup>

Hämäläisen kirjoitukseen vastasi puolestaan Pyhälunto Suomen Sosialidemokraatissa. Hän hyökkäsi jyrkin sanoin niitä veturimiehiä vastaan, ”jotka tilaisuuden saatuaan ovat valmiit repimään ja hajoittamaan”. Pyhälunto vihjasi myös, että takana oli hämäläisperäisiä poliittisia pyrkimyksiä ja että hajottajilla oli yhteyksiä Vapaa Sana-lehden ympärille kokoontuneeseen ”klikkipolitiikkaan” eli ns. kuutosryhmään.<sup>3</sup> Tässä kohden Pyhälunto ilmeisestikin osui harhaan. Hämäläinen oli edellä mainitussa kirjoituksessaan todennut, että liittymällä Rautatieläisten liittoon veturimiehet vahvistivat

<sup>1</sup> Veturimies 9/1940 'Rivimies': ”Kuriton sukupolvi”.

<sup>2</sup> Suomen Sosialidemokraatti 1.10.1940 ”Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnasta”.

<sup>3</sup> Suomen Sosialidemokraatti 6.10.1940 ”Veturimiesten järjestäytymiskysymys”.



tätä liittoa, jota ”ns. hulinoitsijat yrittävät toiminnallaan vahingoittaa ja hajoittaa”. Puhe hulinoinnista viittasi niihin hyökkäyksiin, joita osittain SKP:n johdolla oli kesän ja syksyn 1940 aikana suunnattu SAK:ta ja sen liittoja vastaan ja joiden tarkoituksena oli murtaa ”tannerilaisten” valta-asema vuoden 1940 lopulla kokoontuvassa SAK:n edustajakokouksessa. Hämäläinen siis tunnustautui SAK:n siihenastisen linjan tukijaksi.

Myös Suomen Sosialidemokraatin toimitus suhtautui Hämäläisen osastoon ilmeisen suopeasti. Hämäläinen sai Pyhälüodon kirjoituksen luettavakseen ennen sen julkaisemista ja sen perään samaan lehteen oman viimeisen sanansa. Siinä hän kysyi: ”Missä viipyvät SVY:n ’hillittyjen keinojen’ tulokset, nimittäin veturimiesten palkankorotukset?” Hänen mukaansa myös SAK pyrki ratkaisemaan asiat neuvotteluteitse, kuten Pyhälüoto oli todennut Veturimiesyhdistyksen pyrkivän, mutta SAK oli myös saavuttanut tuloksia.<sup>1</sup>

Kävi kuitenkin pian selväksi, ettei Rautatieläisten liiton osasto pystynyt hajottamaan Veturimiesyhdistystä. ”Osasto Piikin” tärkein merkitys oli siinä, että se korosti yhdistyksen toimintalinjan muuttumisen tarvetta. Tämä muuttuminen puolestaan vei SRL:n veturimiesosastolta maaperän. Sen toiminta sammui viimeisten sotavuosien aikana.

### 3.3. Työtaistelun partaalle

Samaan aikaan kun virkaatekevien kuljettajien palkkakysymys oli kärjistymässä lakoksi, myös koko veturimieskunnan palkkaus nousi yhdistyksessä jälleen talvisodan katkoksen jälkeen etualalle. Talvisodan kynnyksellä oli jo tiivistynyt alemmpipalkkaisen viran- ja toimenhaltijain palkkayhteistyö. SVK:n johdolla perustettiin Pienipalkkaisten Yhtymä, joka talvisodan päätyttyä pääsi aloittamaan varsinaisen toimintansa. Yhtymästä muodostui erittäin laajapohjainen, siihen kuului laajimmillaan 25 järjestöä ja lähes 90 prosenttia järjestäytyneistä ”palvelusmiehistä”, mutta yhteenliittymänä se oli löyhä. PpY kanavoi pienipalkkaisten eli alle 33 000 markan vuosipalkkaa nauttivien viran- ja toimenhaltijain yhteisiä palkkaintressejä ja laati valtiovallalle esityksiä lähinnä yleiskorotuksista. Myös Veturimiesyhdistys liittyi Pienipalkkaisten Yhtymään, joka ei pystynyt liiaksi rajoittamaan sen itsenäistä tavoitteenasettelua.<sup>2</sup>

Veturimiesyhdistys oli Pienipalkkaisten Yhtymän rintamassa vaatimassa mm. vuoden 1940 lopulla ja sittemmin keväällä 1941 kalliinajanlisiä.<sup>3</sup> Veturimiehiä koskeneita erityistavoitteita se kuitenkin ryhtyi samanaikaisesti ajamaan Yhtymästä riippumattomasti. Syyskuun 1940 lopulla keskustoimikunta päätti, että koolle kutsuttaisiin ylimääräinen edustajakokous, ”jos osoittautuu tarpeelliseksi suuremman painostuksen aikaansaaminen asian tehokkaaseen päätökseen saattamiseksi”. Keskustoimikunta tiedusteli osastoilta, olivatko nämä valmiita ”jyrkkiin pakkokeinoihin tahi jonkinlaisiin lievempiin”. Osastojen oli myös määrä yksilöidä kantansa siihen, mihin oli pyrittävä. Keskustoimikunta oli itse sitä mieltä, että elinkustannusten nousu edellytti vähintään

<sup>1</sup> Suomen Sosialidemokraatti 6.10.1940 ”Veturimiesten järjestäytymiskysymys”.

<sup>2</sup> Ks. Luoma 1962 II s. 109–110; SVY:n keskustoimik. pk. 10–11.9.1940 s. 9–10.

<sup>3</sup> Pienipalkkaisten yhtymän toiminta v:nä 1941. Mm. Veturimies 4/1942.

25 prosentin korotusta peruspalkkoihin.<sup>1</sup> Jo tätä ennen yhdistyksen edustajat Pyhäluoto ja Aleksanteri Väänänen olivat käyneet esittämässä ministeri Salovaaralle veturimiesten palkkahuolia.<sup>2</sup>

Vuodelle 1941 hyväksytty budjetti ei tuonut veturimiehiä tyydyttäenitä korotuksia. Ylimääräinen edustajakokous kokoontui joulukuun 16. päivänä 1940. Siinä vallitsi jyrkkä mieliala. Helsingin osaston alustuksen pohjalta päätettiin vaatia veturinkuljettajien peruspalkkoihin 25 prosentin sekä lämmittäjien ja puhdistajien peruspalkkoihin 30 prosentin korotusta. Palkat piti sitoa kiinteästi elinkustannusindeksiin. Lisäksi toistettiin jo aikaisemmin omaksuttu vaatimus, jonka mukaan veturimiesten oli saatava ns. kolmannentoista kuukauden palkka korvauksena talvisodan aiheuttamista erityisvaikeuksista sekä lomien menetyksistä.

Tavoitteiden määrittelyn jälkeen oli päätettävä menettelytavasta niiden saavuttamiseksi. Osa ylimääräisen edustajakokouksen osanottajista oli sitä mieltä, että oli heti ryhdyttävä painostamaan työnantajaa työtaistelu-uhan avulla. Kokouksen enemmistö piti kuitenkin harkintaa edelleen tarpeellisena. Sen mielestä oli saatava selville jäsenistön mielipide, ja sen vuoksi osastojen oli vielä käsiteltävä sekä vaatimusten sisältöä että menettelytapaa.<sup>3</sup>

Rajalinja kulki jälleen Etelä-Suomen suurten kaupunkivarikkojen ja pienten maaseutuvarikkojen välillä. Viimeksi mainittujen edustajat olivat varovaisella kannalla samoin kuin yhdistyksen vanhat johtomiehet. Tämä ilmeni selvästi kevään 1941 mitaan. Helmikuun 1941 Veturimieheissä esimerkiksi Helsingin osaston Nestori Nieminen arvosteli maaseutuvarikkojen miehiä, jotka eivät ottaneet huomioon, että elinkustannukset olivat suurissa kaupungeissa paljon korkeammat.<sup>4</sup>

Ylimääräisen edustajakokouksen määrittämät tavoitteet hyväksyttiin kuitenkin osastoissa varsin yhtenäisesti. Sen sijaan voimatoimien käytöstä esiintyi erilaisia mielipiteitä. Maaliskuun 1941 lopulla yhdistys jätti valtioneuvostolle laajasti perustellun palkka-anomuksen, joka tavoitteiltaan noudatti ylimääräisen edustajakokouksen päätöstä. Anomukseen ei sisällynyt työtaistelu-uhkaa. Vastausta pyydettiin kesäkuun alkuun mennessä.<sup>5</sup>

Ennen kuin Veturimiesyhdistyksen vuosikokous kokoontui kesäkuun puolivälissä, ei kirjelmään kuitenkaan tullut vastausta. Tiedettiin tosin, että rautatiehallitus esitti valtioneuvostolle lausunnossaan veturinlämmittäjien ja -puhdistajien palkkojen korottamista yhdellä palkkaluokalla, mitä keskusvirasto piti tarpeellisena uhkaavan veturimiespulan torjumiseksi. Veturimiesyhdistyksen esitystä tällainen korotus ei kuitenkaan alkuunkaan vastannut. Vuoden 1941 vuosikokous päätti, että oli ryhdyttävä tehostamaan vaatimuksia työtaistelu-uhan avulla. Päätöksen mukaan oli syyskuussa järjestettävä joukkoirtisanoutuminen, mikäli veturimiesten vaatimuksiin ei suostuttaisi ja jos jäsenäänestyksessä vähintään 75 prosenttia jäsenistä olisi voimatoimien kannalla. Ellei koko jäsenistöstä kolme neljäsosaa olisi työtaistelun kannalla, olisi niiden osastojen, joissa tämä enemmistö saavutettaisiin, ryhdyttävä ajamaan asiaa ”kalliin

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 24.9.1940 s. 19–20.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 10–11.9.1940 s. 11–12; toim.kert. 1940, keskustoimik. pk. 23–25.4.1941, s. 9.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1940, keskustoimik. pk. 23–25.4.1941, s. 9–10; keskustoimik. pk. 16.12.1940 s. 15–16; Helsingin os. pk. 14.11.1940 ja 14.12.1940.

<sup>4</sup> Veturimies 2/1941 N.J.N.: ”Mihin toimenpiteisiin olisi veturimiesten ryhdyttävä taloudellisen asemansa parantamiseksi”.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 19–20.2.1941 s. 11; keskustoimik. pk. 23–25.4.1941 s. 23–28.



*Heikki Alfred Pyhälä (1880–1955) aloitti järjestötoimintansa Kuljettaja- ja lämmittäjä-yhdistyksen Helsingin osastossa. Hän toimi Veturimiesyhdistyksen puheenjohtajana yhtäjaksoisesti vuodet 1920–1942. Jättäessään puheenjohtajan tehtävän Pyhälä sai kutsun Veturimiesyhdistyksen ensimmäiseksi kunniapuheenjohtajaksi. Hän ei kuitenkaan vielä jättänyt yhdistystä, vaan jatkoi sen keskusneuvostossa vuoteen 1945 ja vielä sen jälkeen vuosina 1945–1948 yhdistyksen taloudenhoitajana.*

paikkakunnan lisäpalkkakysymyksenä”.<sup>1</sup> Vuosikokous toisin sanoen uskoi, että juuri kalliilla paikkakunnilla, kuten Helsingissä, Turussa ja Tampereella, olisi vaadittava enemmistö halukkaita työtaisteluun.

Näytti siis siltä, että syksyllä 1941 Veturimiesyhdistys joutuisi olemassaolonsa ajan suurimpaan voimanponnistukseen. Niin ei kuitenkaan käynyt. Ehti kulua vain viikko vuosikokouksesta, kun alkoi jatkosota. Se kariutti veturimiesten palkkaliikkeen; työtaistelun valmisteluista luovuttiin.<sup>2</sup>

Jatkosodan aikana Veturimiesyhdistys toki edelleen toimi palkkojen parantamiseksi tai paremminkin niiden laskun estämiseksi. Nimer.omaan yleisjärjestelyjen yhteydessä yhdistys vaikutti Pienipalkkaisten Yhtymän kautta. Esimerkiksi uuden palkkalain ollessa syksyllä 1942 ratkaisuvaiheessa pienipalkkaisten viranhaltijain yhteistoiminta oli tiivistä.<sup>3</sup> Mutta Veturimiesyhdistyksen järjestölliset yhteydet alkoivat sota-aikana ulottua laajemmallekin kuin vain muihin pienipalkkaisiin viranhaltijoihin: SAKlaiseen ammattiyhdistysliikkeeseen.

### 3.4. SAK:n ammattiliitoksi

Ennen talvisotaa ei Veturimiesyhdistyksen suhdetta SAKlaiseen ammattiyhdistysliikkeeseen näkyvästi pohdittu. SAKhon menoa ei vielä silloin vaatinut myöskään yhdistyksen piirissä ilmennyt oppositio. Mutta talvisodan jälkeen toisaalta palkkatyty-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 14–16.6.1941 s. 18–31.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1941, keskusneuvost. pk. 26–27.4.1942, s. 38.

<sup>3</sup> Sama s. 38–39; toim.kert. 1942, vuosikok. pk. 1943, s. 62–66.

mättömyys, toisaalta ammattiyhdistysliikkeen yhteiskunnallisen aseman muutos vetivät SAK-kysymyksen keskeiseksi puheenaiheeksi.

Ammattiyhdistysliikkeen saama hyväksyty yhteiskunnallinen asema oli veturimiesten kannalta tärkeä. Aikaisemmin työväenliikkeeseen kuulumisen tuotti sellaisia riskejä, joita veturimiehet sen paremmin kuin muutaakaan valtion viranhaltijat eivät olleet valmiita ottamaan. Tammikuun kihlauksessa tilanne muuttui.

Patoutunut palkkatyymättömyys toisaalta voimisti vaatimusta ammattiyhdistysliikkeen menettelytapojen omaksumisesta. Mutta palkkatyymättömyys sinänsä ei vielä välttämättä synnyttänyt yhteenkuuluvuutta muun palkkatyöväestön kanssa. Yhtä tärkeätä oli, että veturimiesten elinehtoja koskeneet ratkaisut kytkeytyivät sota-aikana kiinteämmin kuin ennen koko palkkatyöväestön asemaa koskeneisiin ratkaisuihin. Veturimiesyhdistyksen mahdollisuudet vaikuttaa itsenäisesti esimerkiksi hinta- ja palkkasäännöstelyyn olivat mitättömät, mutta tästä säännöstelystä kuitenkin riippui olennaisesti veturimiesten toimeentulo.

SAK ei 1930-luvulla ollut merkittävästi itsenäinen vaikuttaja, vaan ammattiliittonsa toiminnan koordinoija. Sota-aika muutti tilannetta tässäkin suhteessa. Keskusjärjestön rooli jäsenliitoistaan riippumattomana talouspoliittisena vaikuttajana korostui.<sup>1</sup> Ja SAK pyrki tällöin vaikuttamaan juuri niihin kysymyksiin, jotka olivat yhteisiä kaikille palkkatyöläisille, myös veturimiehille.

Lähentyminen työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen oli nähtävissä jo Veturimiesyhdistyksen juhlavuosikokouksessa kesällä 1940. SAK:n puheenjohtaja oli ensimmäistä kertaa kutsuvieraana yhdistyksen kokouksessa. Tervehdyksessään puheenjohtaja Eero A. Wuori selosti ”ammattiyhdistysliikkeen tarkoituksia ja sen henkeä”.<sup>2</sup> Vaikka Wuori vältti puheessaan avoimesti kosiskelemasta veturimiehiä, hän epäilemättä keskusteli veturimiesten tulosta SAK:hon epävirallisesti kokouksen yhteydessä.

SAK:hon liittymisen lisääntyneitä vaatimuksia kuvasti Onni Peltosen kirjoitus heinä-elokuun 1940 Veturimieheissä. Peltonen arveli, että ”ehkä olisi pyrittävä kehittämään yhdistystä myöskin enemmän varsinaiselle ammattiyhdistyslinjalle, sillä vasta silloin voisi yhdistys tehostaa voimakkaasti vaatimuksiaan, kun sillä olisi mahdollisimman suuret rahastot käytettävissään jäsenistönsä tukemiseksi tarvittaessa”. Epäluuloisten veturimiesten mielipidettä Peltonen pyrki muokkaamaan korostamalla, että ”kovien koettelemusten aikana” tehty tammikuun sopimus teki ammattiyhdistysliikkeen yhteiskunnassa hyväksytyksi.<sup>3</sup>

Peltosen kirjoituksen aikoihin syntyi Rautatieläisten liiton veturimiesosasto. Osaston perustaminen oli osaltaan osoitus siitä, että Veturimiesyhdistyksen oli aika tarkistaa suhdettaan työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen. Se myös lisäsi vaatimuksia SAK:hon menosta niidenkin keskuudessa, jotka viimeiseen saakka halusivat säilyttää Veturimiesyhdistyksen itsenäisenä, Rautatieläisten liitosta riippumattomana järjestönä.<sup>4</sup> Yhdistyksen sihteerinä vuosina 1940–1941 toiminut A.O. Nieminen tosin pyrki lokakuussa 1940 valamaan öljyä laineille kirjoittamalla Veturimieheissä, ettei SAK:n piirissä ollut vielä virkamiehiä, joten sen mahdollisuudet hoitaa näiden asiaa olivat kyseenalaiset.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Knoellinger* s. 147 ja *Stipi* s. 138.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 6–8.7.1940 s. 7–8.

<sup>3</sup> Veturimies 7–8/1940 O(nni). P(eltonen): ”Toiminnan tarkastelua”.

<sup>4</sup> Vrt. esim. Veturimies 9/1940 N.J. N(ieminen): ”Veturimiesten yhdistystoiminnasta”.

<sup>5</sup> Veturimies 10/1940 A.O. N(ieminen): ”Käsitteiden selvennystä”.

SAK-kysymykseen liittyi yhä useita ongelmia. Ensinnäkin SAK oli joka tapauksessa ulkonäöltään vasemmistolainen, mikä piti monien veturimiesten mielissä yllä epäluuloja. Niinpä SAK:n edustajat sekä Veturimiesyhdistyksen ”SAK-mieliset” joutuivat korostamaan alituisesti sitä, ettei SAK pyrkinyt rettelöihin eikä kapinoihin.<sup>1</sup> Toiseksi se perustelu, jolla A.O. Nieminen edellä mainitussa kirjoituksessaan vastusti SAK:hon menoa, oli monien mielestä otettava vakavasti. Työsopimussuhteisten ja virkasuhteisten työehdot määräytyivät sota-ajan muutoksista huolimatta varsin eri tavalla, eikä SAK:ssa todellakaan ollut vielä vuonna 1940 monta viranhaltijaa, Rautatieläisten liitossa tosin kasvavassa määrin. Tämä vastaväite alkoi kuitenkin menettää tehoaan, sillä SAK:hon liittyminen otettiin talvisodan jälkeen keskusteltavaksi useissa pienipalkkaisten viranhaltijoiden järjestöissä.<sup>2</sup> Oli todennäköistä, että nämä järjestöt yhdessä voisivat pitää SAK:n sisällä virkasuhteisten asiat kuuluvilla.

Kolmas vaikeus SAK:hon liittymisessä oli jopa edellisiä hankalampi. Rautatieläisten liitto näet antoi selvästi ymmärtää, että sen mielestä Veturimiesyhdistyksen oli parasta lopettaa oma toimintansa ja veturimiesten liittyä SRL:ään. Tätä osoitti myös liiton yhteyteen perustettu veturimiesosasto.<sup>3</sup> Toisaalta tämän osaston perustamisen yhteydessä kävi selväksi, että veturimiesten ylivoimainen enemmistö vaali yhdistyksensä itsenäisyyttä eikä halunnut sen sulautumista Rautatieläisten liittoon, vaikka tämä talvisodan jälkeen kokosi yhä enemmän myös viranhaltijoita ja kasvoi suurimmaksi rautatieläisjärjestöksi.<sup>4</sup>

Periaatteessa ei Veturimiesyhdistyksen liittyminen SAK:hon itsenäisenä liittona ollut ammattiyhdistysliikkeen organisaatiolinjan mukaista. SAK:n ohjenuorana oli ns. teollisuusliittoperiaate.<sup>5</sup> Se olisi edellyttänyt, että veturimiehet olisivat menneet SAK:hon Rautatieläisten liiton kautta. Jos veturimiehet olisivat olleet valmiita, SAK olisi epäilemättä mielihyvin ollut tällä kannalla. Mutta SAK:lla ei ollut varaa pitää teollisuusliittoperiaatetta ehtona veturimiesten liittymiselle. Veturimiesyhdistys oli Suomen oloissa sisäisesti ainutlaatuisen vahva ammatillinen järjestö. SAK:lla ei ollut houkuttimia vetää vanhastaan ammattiryhmäisesti järjestäytyneitä veturimiehiä sekaineksiseen Rautatieläisten liittoon. Siksi SAK ilmoitti kysymyksen tullessa Veturimiesyhdistyksessä ratkaisuvaiheeseen, ettei sillä ollut mitään vastaan yhdistyksen itsenäisyyttä.<sup>6</sup>

Keväällä 1941 lähettivät osastot aloitteita SAK:hon liittymisestä.<sup>7</sup> Niiden pohjalta kysymys oli edessä vuoden 1941 vuosikokouksessa. Sen alla yhdistyksen useimmat johtomiehet asettuivat selvästi kannattamaan liittymistä. Toukokuun 1941 Veturimiehen pääkirjoituksessa esimerkiksi selostettiin laajasti SAK:n toimintaperiaatteita. Vuosien 1917–1918 tapahtumista varoittavasti muistuttaville Veturimies kirjoitti, että ”ajat ovat muuttuneet. --- Ammattiyhdistysliike meillä pyrkii pysyttämään puhtaasti ammatillisena toimintana erossa poliittisista katsantokannoista.”<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Ks. esim. em. Peltosen kirjoitus; Wuoren tervehdys vuosikok. 1940; Veturimies 5/1941 ”Vuosikokouksen kynnyksellä”.

<sup>2</sup> *Luoma* 1962 II s. 178–179. Ks. myös Aulis *Alanen* s. 230–232.

<sup>3</sup> Tuliaran ja Tervion haastattelut.

<sup>4</sup> SRL:n jäsenmäärän kehityksestä ks. *Riihinen-Hentilä-Roos* II s. 297. Ks. myös sama (Hentilä) s. 60–61.

<sup>5</sup> Teollisuusliitto- ja ammattiliittoperiaatteista Suomen ay-liikkeessä ks. *Knoellinger* s. 196–202.

<sup>6</sup> Ks. vuosikok.pk. 14–16.6.1941 s. 11–13 (SAK:n taloudenhoitajan E. Kaukisen tervehdys).

<sup>7</sup> Keskustoimik. pk. 23–25.4.1941 s. 52–54.

<sup>8</sup> Veturimies 5/1941 ”Vuosikokouksen kynnyksellä”.

Vuosikokouksessa mieliala oli SAKlle suopea. Tosin lopullista ratkaisua ei vielä ha-  
luttu tehdä. SAK:n vastustustakin esiintyi jopa joillakin suurilla varikoilla. Vanhastaan  
oikeistohenkisen Kouvolan osaston edustaja O. Paukkunen ilmoitti, ettei hänen osas-  
tonsa halunnut liittyä mihinkään keskusjärjestöön. Tampereelainen J.E. Vuorinen tote-  
si, ettei myöskään Tampereella oltu vielä ”kypsiä” tekemään liittymispäätöstä.<sup>1</sup> Ko-  
kouksessa oli esillä myös liittyminen Suomen Valtionvirkailijoiden Keskusliittoon,  
SVK:hon, joka oli lähettänyt yhdistykselle siitä kirjelmän. Vaikka SVK:n kanssa oli  
oltu yhteistyössä Pienipalkkaisten Yhtymässä, siihen liittyminen ei kuitenkaan saavut-  
tanut kokouksessa kannatusta.<sup>2</sup>

Onni Peltonen ehdotti, että vuosikokous kannattaisi periaatteessa SAK:hon liitty-  
mistä sekä velvoittaisi keskustoimikunnan järjestämään asiasta jäsenäänestyksen. Pel-  
tosen ehdotus hyväksyttiin ylivoimaisella enemmistöllä, äänin 80–16.<sup>3</sup>

Veturimiesyhdistyksen uudenlainen työväenhenkisyys tuli esiin myös toisaalla. Vuo-  
sikokous päätti, että yhdistys liittyy Työväen sivistysliittoon.<sup>4</sup>

Jatkosodan syttymisen vuoksi jäsenäänestystä ei kuitenkaan voitu järjestää ennen  
vuoden 1942 vuosikokousta. Helmikuussa 1942 keskustoimikunta tosin tiedusteli  
osastoilta, oliko ajankohta sopiva äänestyksen toimeenpanolle.<sup>5</sup> Kaksitoista osastoa il-  
moitti olevansa kielteisellä ja yhdeksän myönteisellä kannalla. Neljä osastoa oli il-  
meisesti käsittänyt keskustoimikunnan kysymyksen väärin ja järjestänyt jäsenäänes-  
tyksen itse asiasta, SAK:hon menosta. Oulun, Karjaan sekä Virasojan osastoissa —  
viimeksi mainittu oli perustettu jatkamaan lähinnä Viipurin osaston työtä — tulos oli  
ylivoimaisesti myönteinen SAK:lle. Sen sijaan Kuopion osastosta tuli lakoninen vas-  
taus: ”ei liitytä SAK:hon, joten Kuopion osaston puolesta asia on loppuun käsitelty.”<sup>6</sup>

Kysymys oli jälleen asialistalla kesäkuun 1942 vuosikokouksessa Helsingissä.  
Muutamia itsepintaisia SAK:n vastustajia kokouksessa vielä oli. Kuopion osaston  
Martti Kärkiö perusteli vastustavaa kantaansa sillä, ettei SAK:ssa ollut ennestään vir-  
kamiesjärjestöjä ja että liittyminen tietäisi jäsenmaksujen kohoamista. Kärkiön mieles-  
tämä oman voimat riittivät kyllä mahdolliseen työtaisteluunkin. Myöskään Seinäjoen  
Iisakki Miilumäen mielestä ei ollut syytä liittyä ammatilliseen keskusjärjestöön. Useat  
muut puheenvuoronkäyttäjät epäilivät, oliko ajankohta sopiva asian lopulliseen rat-  
kaisuun. Helsingin Nestori Nieminen ja yhdistyksen uusi sihteeri Hugo Aattela olivat  
selvimmin pikaisen ratkaisun kannalla. Kutsuvieraana ollut SAK:n puheenjohtaja Eero  
A. Wuori teroitti osaltaan liittymisestä koituvia etuja. Hän torjui myös jyrkästi ne syy-  
tökset, joiden mukaan SAK olisi edesauttanut helsinkiläisten veturimiesten  
menoa Rautatieläisten liittoon. Wuori korosti, että SAK otti veturimiehet riveihinsä  
mielellään näiden oman ammattiliiton kautta.<sup>7</sup>

Vuosikokous äänesti siitä, pitkö jäsenäänestys toimittaa vuoden 1942 aikana. 85  
äänellä 11:tä vastaan (2 tyhjää) tuli päätökseksi, että keskustoimikunnan olisi järjes-  
tettävä äänestys marraskuun alkuun mennessä.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 14–16.6.1941 s. 42.

<sup>2</sup> Kirjelmä: keskustoimik. pk. 23–25.4.1941 s. 53–54. Vuosikokouksessa oli kutsuvieraana SVK:n puheenjohtaja  
B. Väisänen, joka houkutteli yhdistystä liittoonsa, pk. s. 13–14, 43.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 14–16.6.1941 s. 44–45.

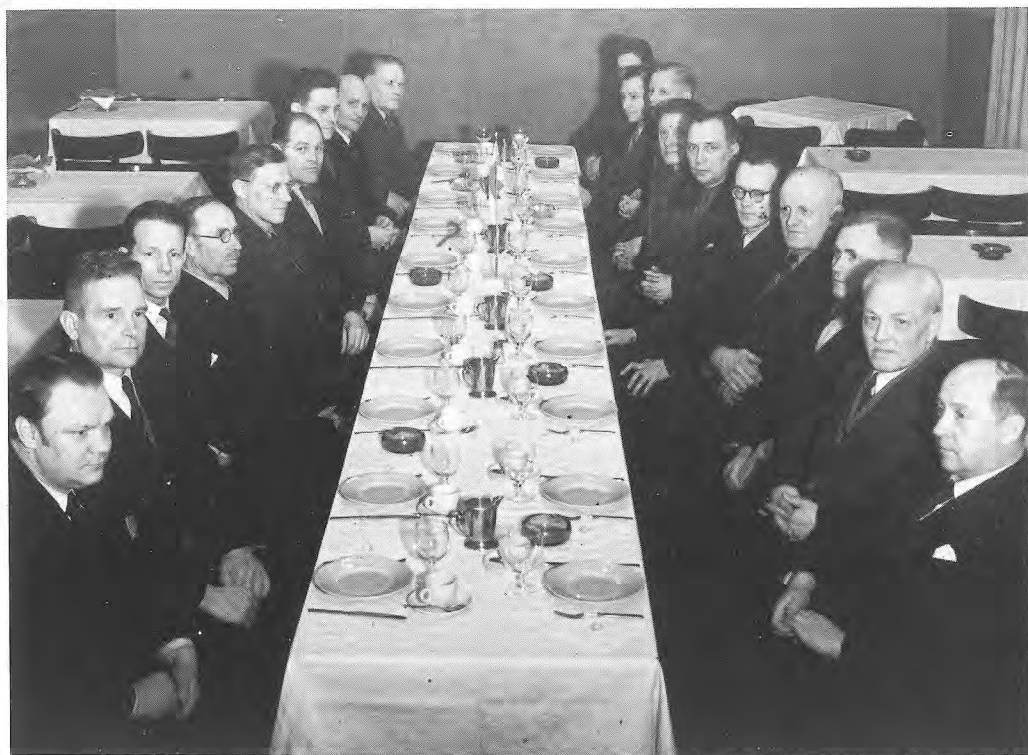
<sup>4</sup> Sama s. 53.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 15.2.1942 s. 19.

<sup>6</sup> Keskustoimik. pk. 26–27.4.1942 s. 14–15.

<sup>7</sup> Vuosikok. pk. 26–27.7.1942 s. 47–54.

<sup>8</sup> Sama s. 54.



*Veturimiehet lausutaan tervetulleiksi SAKhon Helsingin työväentalolla järjestetyssä tilaisuudessa. Pöydän vasemmalla puolella Pyhäluodon ja Lehtosen välissä SAKn puheenjohtaja Eero A. Wuori SVML.*

Ennen lokakuussa 1942 toimitettua äänestystä työskenteli varsinkin Aattela aktiivisesti sekä Veturimiehen kautta että kentällä osastojen kokouksissa liittymispäätöksen puolesta. Veturimiesten pinttyneiden epäluulojen hälventäminen oli tässä työssä etusijalla. Aattela korosti Veturimiehestä SAKn yleishyödyllisyyttä ja sen toimintaa kansallisen yhtenäisyyden puolesta sodan oloissa. Tammikuun kihlausta niin Aattela kuin muutkin SAK-mieliset pitivät ratkaisevana käännekohtana. Veturimiehen toimittaja tähdensi myös SAKn ”epäpoliittisuutta”. Toisaalta hän selitti, että ”se että SAKssa on paljon sosialidemokraatteja johtuu siitä varsin luonnollisesta seikasta, että maamme työväestön valtava enemmistö on maailmankatsomukseltaan sosialidemokraattinen”.<sup>1</sup>

Historiallinen äänestys pantiin toimeen lokakuun 15–31. päivinä. Tulos oli odotettua yksimielisempi ja lisäksi se ei äänestysprosentin korkeuden vuoksi – äänestykseen osallistui 96,4 prosenttia jäsenistä – jättänyt tulkinnoille sijaa. Äänestäneistä 84,2 prosenttia oli liittymisen kannalla. Vastaan oli 13,9 prosenttia, ja tyhjiä tai hylättyjä äänestyslippuja oli 1,9 prosentin verran. Kaikissa osastoissa SAKhon menoa

<sup>1</sup> Sitaatti: Veturimies 9/1942 H.E.A.: ”Toimituksen tuoilta”. Ks. myös sama ”Ratkaisua kohti”; sama 6–7/1942 E.J.H.: ”SAK ja veturimiehet”.

kannatti enemmistö. 100 prosentin kannatukseen yltivät Karjaan ja Kokkolan osastot. Enemmistö oli niukin Kouvolassa, 59 prosenttia.<sup>1</sup>

Suomen Veturimiesyhdistys liittyi Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliiton jäseneksi virallisesti vuoden 1943 alusta. Ratkaisun takana olivat muutokset veturimiesten sosiaalisessa asemassa sekä ammattiyhdistystoiminnan yhteiskunnallisissa edellytyksissä. Liittymispäätös tehtiin sodan oloissa. Sen käytännöllinen merkitys ei päässyt heti koko laajuudessaan näkyviin, vaikka se selvästi ilmensikin syvää murrosta veturimiesten ammattiyhdistystoiminnassa. Mutta kun sota päättyi, Veturimiesyhdistys oli laadullisesti toisenlainen järjestö kuin ennen talvisotaa.

---

<sup>1</sup> Toim.kert. 1942, vuosikok. pk. 1942, s. 59–60; Veturimies 11/1942 ”Ratkaisu on tehty”.





# Ammattiyhdistysliikkeen osana muuttuneessa yhteiskunnassa (1945–1950)

## 1. Ammattiyhdistysliike sodanjälkeisessä Suomessa

Sodan päättyminen toi laajoja yhteiskunnallisia muutoksia, näkyvimmin poliittisissa voimasuhteissa. Työväenliike sai nyt ensimmäistä kertaa itsenäisyyden aikana rajoittamattomat toimintaoikeudet. Kommunistinen puolue pääsi maan alta julkiseen toimintaan. SKP sekä osa sosialidemokraattisen puolueen sodanaikaista oppositiota perustivat vuonna 1944 Suomen kansan demokraattisen liiton (SKDL). Myös ammattiyhdistysliikkeen asema muodostui vuoden 1944 jälkeen ratkaisevasti toiseksi kuin ennen sotia. Se nousi heikkouden tilasta voimatekijäksi, jonka ääntä ei voitu olla kuulematta.

Mutta sodan jälkeen oli myös valtavia yhteiskunnallisia ongelmia odottamassa ratkaisuaan. Pahoin kärsinyt tuotanto oli saatava elpymään. Oli selvittävä aluemenetysten tuomista vaikeuksista. Työvoiman sijoittaminen rauhanaikaiseen elämään tuotti hankaluuksia; siirtoväelle ja rintamamiehille oli löydyttävä sija yhteiskunnassa. Suomen maksettaviksi tulleet sotakorvaukset vaativat elinkeinorakenteen monipuolistamista. Ja edelleen: Suomen ulkopoliittinen linja oli sodassa kärsinyt täydellisen haaksirikon. Keskeiseksi poliittiseksi tehtäväksi tuli sen uudelleen suuntaaminen.

Kaikkien näiden ongelmien ratkaisuisa työväenliikkeellä ja myös ammattiyhdistysliikkeellä oli uudenlainen keskeinen osa. Poliittisten voimasuhteiden muutos ilmeni selvästi vuoden 1945 eduskuntavaaleissa. Niissä SKDL sai 49 paikkaa ja sosialidemokraatit 50 paikkaa; pian vaalien jälkeen kaksi sosialidemokraattia siirtyi SKDLään, josta siten tuli eduskunnan suurin puolue. Vaalien jälkeen, osittain jo niitä ennen, alkanut ”kolmen suuren” eli SDP:n, SKDL:n ja maalaisliiton hallitusyhteistyö oli vahva osoitus sotia edeltäneen ja sodanaikaisen poliittisen järjestelmän murtumisesta.

Ammattiyhdistysliikkeen aseman muuttumista kuvasti ulospäin selvimmin ammatillisesti järjestäytyneiden työläisten määrän moninkertaistuminen. 1930-luvulla SAK:n jäsenmäärä oli parhaimmillaankin noin 70 000. Vuoden 1945 päättyessä jäsenmäärä oli jo liki 300 000. Vuoden 1947 lopussa SAK:n liitoissa oli 341 600 jäsentä, mikä jäikin pitkäksi aikaa huippuluvuksi.<sup>1</sup>

Työmarkkinasuhteet muuttuivat tässä tilanteessa oleellisesti. Ennen sotia ammattiyhdistysliike oli käytännöllisesti katsoen tuloksetta pyrkinyt työehtosopimusmenettelyyn eli ammatillisten järjestöjen tunnustamiseen. Eräänlaisen käännekohtan muodosti talvisodan aikainen tammikuun kihlaus. Työehtosopimuksia se ei kuitenkaan vielä tuonut käyttöön. Vielä vuonna 1944 solmittuun SAK:n ja STK:n väliseen ns. yleissopimukseen työehtosopimukset eivät nimenomaisesti sisältyneet. Lopullisesti työnantaja-puoli hyväksyi työehtosopimukset vuoden 1946 yleissopimuksessa.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> SAK:n vuosikirjat mainituilta vuosilta.

<sup>2</sup> Esim. *Knoellinger* s. 156–165; *Savola* s. 133–135, 142; *Sjöberg* s. 252–262, 272–277, 293–300.

Sota-aikana oli kaikki yhteiskunnan toiminta-alueet pyritty saattamaan valtion valvontaan. Sodanjälkeisessä tilanteessa valtion taloudellinen säätelytehtävä oli edelleen laaja. Säännöstelyä jatkettiin edelleen, tosin osittain muuttuneissa muodoissa. Osaltaan tämä aiheutti sen, että ammattiyhdistysliikkeen toiminta-alue oli paljon laajempi kuin ennen sotia. Toisin sanoen ammattiyhdistysliikkeen oli työläisten sosiaalisesta ja taloudellisesta asemasta huolehtiessaan pystyttävä vaikuttamaan entistä moninaisempiin yhteiskuntapoliittisiin kysymyksiin. *Warista* mukailten voidaan sanoa, ettei enää riittänyt jäsenten etujen valvominen palkansaajina, vaan myös veronmaksajina, kuluttajina, vakuutus- tai avustusetuuksien saajina.<sup>1</sup> SAK:n tärkeimpänä neuvottelukumppanina ensimmäisinä sodanjälkeisinä vuosina oli itse asiassa maan hallitus. Hinta- ja palkkasäännöstelyn sisältö oli keskeinen kysymys työläisten kannalta, ja siinä oli kyse nimenomaan poliittisista ratkaisuista.<sup>2</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen aseman sodanjälkeiseen muutokseen liittyi myös sen sisäisten poliittisten voimasuhteiden ongelma. Kun kommunistinen liike sai toiminta-alueet ja vahvan poliittisen aseman, sen vaikutusvalta ammattiyhdistysliikkeessä lisääntyi ratkaisevasti. Selvemmin kuin esimerkiksi 1920-luvulla, jolloin ammatillisessa liikkeessä myös oli ollut näkyvillä poliittinen kahtiajako, ammattiyhdistysliikkeen sisäinen tila kytkeytyi yleiseen yhteiskunnalliseen kehitykseen. Kun ammattiyhdistysliikkeen vaikutusalue ja tehtävä oli laajentunut pitkälle poliittisenkin päätöksenteon piiriin, poliittinen ja ammatillinen työväenliike toimivat entistä läheisemmässä vuorovaikutuksessa. Tämän vuoksi ammattiyhdistysliikkeen sisäisillä poliittisilla suhteilla tuli olemaan laajat yhteiskunnalliset ulottuvuutensa.

Vielä vuonna 1945 sosialidemokraattien ja kommunistien suhteet SAK:ssa olivat varsin hyvät. Silloisessa työmarkkinatilanteessa, jolle oli ominaista työläisten reaali-ansioiden selvä kohoaminen, ammattiyhdistysliikkeen yhtenäisyydelle olivat hyvät edellytykset. Samaan aikaan ”kolmen suuren” poliittinen yhteistyö oli toiveikkaimmillaan. Keväällä 1945 sosialidemokraatit ja kommunistit jakoivat sopimuksella keskusjärjestön johtopaikat; sosialidemokraatit saivat niukan enemmistön.<sup>3</sup> Seuraavina vuosina sosialidemokraattien ja kommunistien välinen taistelu kuitenkin kiristyi.

## 2. Veturimiesten ammattiliitto

### 2.1. Uudet ongelmat ja uudet vaikutuskanavat

Entisestä veturimiesten ammattikuntayhdistyksestä tuli sodan päätyttyä veturimiesten ammattiliitto. Sen kehitys oli nyt selvästi sidoksissa koko ammattiyhdistysliikkeen asemaan, vaikka Veturimiesyhdistyksen erityispiirteet, mm. jäsenistön virkasuhteisuus ja tasa-aineksisuus, toivatkin sen kehitykseen oman leimansa. Ennen sotia veturimiesten järjestö toimi sisäänpäin kääntyneenä ja eristäytyneenä. Se oli kuitenkin sisäisesti voimistunut. Nyt oli tullut aika käyttää tätä voimaa ulospäin.

<sup>1</sup> *Waris* 1973A s. 62.

<sup>2</sup> Ks. esim. SAK:n vuosikirja 1946 s. 56–62.

<sup>3</sup> Palkkatyöläinen 23.3.1945.

Ajaessaan veturimiesten etuja Veturimiesyhdistyksen oli otettava huomioon, että sen edustaman ammattikunnan asemaan vaikuttavat tekijät olivat ”yhteiskunnallisempia” kuin ennen. Palkkakehitys riippui hyvin konkreettisesti yleisestä talouspolitiikasta. Sosiaaliturvassa ei enää ollut kysymys valtiotyönantajan ja sen palvelijain välisestä holhoussuhteesta, vaan se kytkeytyi yleiseen sosiaalipoliittikkaan. Oli enemmän kuin ennen sellaisia kysymyksiä, jotka olivat yhteisiä kaikille palkkatyöläisille ja joiden ratkaisuissa eristäytyvällä ammattikuntaisuudella ei ollut sijaa.

Uudentasoisia ongelmia vastaavien vaikutuskanavien saanti muodostui entistä näkyvämmäksi vaatimukseksi. SAKn muuttunut asema talous- ja sosiaalipoliittisissa ratkaisuissa toi myös Veturimiesyhdistykselle osana ammattiyhdistysliikettä uusia vaikutusmahdollisuuksia, joskin pienen liiton edellytykset vaikuttaa SAKn sisäiseen päätöksentekoon olivat suhteellisen rajalliset. Veturimiesten asema valtion viranhaltijoina piti kuitenkin heidän mahdollisuutensa vaikuttaa omiin työehtoihinsa toisenlaisina kuin työsopimussuhteisten työntekijäin.

Virkamieslainsäädäntö oli tosin vuonna 1943 uudistunut. Silloin vahvistettiin vuonna 1938 asetetun komitean mietinnön pohjalta laadittu laki valtion viran ja toimen haltijain neuvotteluoikeudesta. Sen mukaan virkamiehillä oli oikeus neuvotella asianomaisen valtion viranomaisen kanssa periaatteellisista tai muutoin yleisluontoisista virkaan tai toimeen ottamista, virka- ja työsuhdetta sekä palkkausta koskevista asioista rekisteröidyn ja neuvottelukelpoiseksi hyväksytyin yhdistyksensä välityksellä. Tämän samoin kuin kunnan virkamiehiä koskeneen lain heikkoutena oli kuitenkin, ettei neuvottelujen yksimielinenkään tulos sitonut osapuolia ehdottomasti.<sup>1</sup> Työehtosopimuksia vastaavaan menettelyyn ei siten viran- ja toimenhaltijain kohdalla päästy. Esimerkiksi lakko oli edelleen kaikissa oloissa lainvastainen vaikutuskeino, vaikeivät pakotteet riittäneekään sen käyttöä estämään. Neuvotteluoikeuslaki oli kaikesta huolimatta tärkeä periaatteellinen uudistus: viranhaltijajärjestöt saivat virallisesti tunnustetun aseman.

Mutta samaan aikaan kun oli entistä enemmän yhteisiä ongelmia muiden palkkatyöläisten kanssa, säilyi lukuisasti veturimiesten työhön ja ammattiin liittyneitä erityiskysymyksiä; niiden määrä jopa lisääntyi rautatietekniikan kehittyessä ja nimenomaan sodanjälkeisinä vuosina rautateiden toimiessa jatkuvasti suorituskykynsä ääri rajoilla.<sup>2</sup> Näidenkin ongelmien ratkaisut olisivat edellyttäneet vakiintuneita vaikutuskanavia.

Työläisten ammattiyhdistystoiminnassa luottamusmiesjärjestelmä oli kehittynyt varsin pitkälle jo ennen sotia. Vasta sodan jälkeen se kuitenkin vahvistettiin sekä laissa että työmarkkinajärjestöjen välisissä sopimuksissa.<sup>3</sup>

Myös Veturimiesyhdistyksen osastoissa valittiin luottamusmiehiä suunnilleen 1930-luvun puolivälistä lähtien. Kun järjestelmä vakiintui teollisuuden piirissä, myös veturimiehet pitivät tarpeellisenä luottamusmiestensä aseman vahvistamista. Nimenomaan luottamusmiehen ajankäytön korvaaminen oli keskeinen kysymys. Vuoden 1945 lopulla Veturimiesyhdistys ja Rautatieläisten liitto sopivat yhteistoiminnasta luottamusmiesjärjestelmän vakiinnuttamiseksi rautateillä. Järjestöt kävivät keväällä 1946 neuvotteluja rautatiehallituksen kanssa, mutta järjestöjä tyydyttäviin tuloksiin ei päästy.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Rytkölä s. 1–2.

<sup>2</sup> Sodanjälkeisestä kuljetuspaineesta ks. *Elomaa* s. 66–72.

<sup>3</sup> Tark. ks. SAKn vuosikirja 1946 s. 52 sekä s. 77 (STKn ja SAKn välinen yleissopimus).

<sup>4</sup> SVYn toim.kert. 1946 s. 16–18; toim.kert. 1947 s. 18.

Joka tapauksessa luottamusmieskäytäntö alkoi vakiintua sodan jälkeen virallisten määräysten puuttumisesta huolimatta.

Toiminta ns. teollisen demokratian puolesta oli 1940-luvun puolivälin jälkeen etualalla ammattiyhdistysliikkeessä. Sen tarmokkaasti ajama laki tuotantokomiteoista hyväksyttiin vuonna 1946, tosin SAKn mielestä pahoin vesittyneenä.<sup>1</sup> Rautatieläisjärjestöt ryhtyivät vuonna 1946 yhteistoimintaan lain ulottamiseksi myös rautateille. Siinä ne epäonnistuivat, mutta vuoden 1948 lopulla saatiin aikaan rautatiehallituksen ja rautatieläisjärjestöjen välinen sopimus aluksi kokeiluluonteisista ns. jaksonkäyttökomiteoista. Järjestelmä vakiinnutettiin sittemmin uusilla sopimuksilla kaikkiin liikenejaksoihin. Vuonna 1951 perustettiin ns. keskuskäyttökomitea.<sup>2</sup>

Jaksonkäyttökomiteoiden ja keskuskäyttökomitean tehtäväalue rajoitettiin suositusten antamiseen rautateiden toimintaa ja taloutta koskevista kysymyksistä. Keskuskäyttökomitean tehtäväksi tuli toimia, paitsi suositusten antajana koko rautatielaitosta koskevista asioista, yhdysiteenä jaksonkäyttökomiteain ja rautatiehallituksen välillä.

Vaikka komiteajärjestelmää on jatkettu, rautatieläisten mahdollisuudet vaikuttaa rautatielaitoksen olennaisiin ratkaisuihin sitä kautta ovat osoittautuneet vähäisiksi. Käyttökomiteoiden vaikutusmahdollisuudet jäivät jopa suppeammiksi kuin tuotantokomiteoiden ennen kaikkea siksi, ettei käyttökomiteoille annettu oikeutta valvoa työturvallisuutta koskevien määräysten noudattamista.

## 2.2. Veturimiehet rautatieläisten järjestökentässä

Rautatieläisten järjestökenttä uudistui merkittävästi sotaa edeltäneestä ajasta. Uusia olosuhteita kuvasti, että järjestöllisen eheytyksen aloitteen teki rautatielaitoksen johto. Sodan vielä kestäessä, tammikuussa 1944, järjestettiin rautatiehallituksen uuden pääjohtajan H. Roosin kutsusta rautatieläisjärjestöjen edustajien neuvottelukokous. Pääjohtajan mielestä rautatieläisten oli päästävä silloisesta järjestökirjavuudesta eheämpään toimintaan, sillä hajanaisuus ”ei ole vaikuttamatta heikentävästi ylöspäin ja samalla vaikeuttaa rautateiden johdon kääntymistä henkilökunnan puoleen”.<sup>3</sup> Huomautus viittasi lähinnä niihin vaatimuksiin, joita edellisenä vuonna säädetty neuvottelu-oikeuslaki asetti. Neuvottelujärjestelmän toimiminen olisi ollut hankalaa lukuisten pikuyhdistysten aikana.<sup>4</sup>

Tammikuun 1944 kokous valitsi järjestöjen yhteisen toimikunnan, ns. yhteishyvän toimikunnan — nimi sattui olemaan sama kuin kansalaissodan aikana toimineella valkoisten rautatievirkamiesten ”vastarintatoimintaa” johtaneella toimikunnalla. Uuteen yhteishyvän toimikuntaan tulivat edustajat kahdeksasta rautatieläisjärjestöstä. Veturimiesyhdistystä edusti vuonna 1943 Pyhäluodon seuraajaksi valittu K.A. Lehtonen. Puheenjohtajakseen toimikunta valitsi Svenska kamratförbundetin puheenjohtajan E. Bäckströmin.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Ks. SAKn vuosikirja 1946 s. 48–52.

<sup>2</sup> Käyttökomiteajärjestelmän synnystä ja toiminnasta tark. ks. Mäkelä sekä *Riihinen–Hentilä–Roos II* (Hentilä) s. 216–222.

<sup>3</sup> Veturimies 1/1944, selostus Roosin kokouksesta.

<sup>4</sup> Vrt. *Luoma* 1962 I s. 41, 154.

<sup>5</sup> Em. Veturimiehen selostus; *Riihinen–Hentilä–Roos II* (Hentilä) s. 65–66.

Toimikunta työskenteli kevään 1944 ajan, mutta se ei saanut aikaan välittömiä tuloksia. Vaikein kiistakysymys oli VR Keskusjärjestön sulautuminen Rautatieläisten liittoon, mihin Keskusjärjestö ei halunnut vielä suostua. Toimikunnassa erityisesti Rautatieläisten liitto haki esikuvaa Ruotsista, jossa teollisuusliittoperiaate oli rautateillä pitkälle toteutunut; mm. Ruotsin veturimiesliitto sulautui vuonna 1940 sikäläiseen rautatieläisten liittoon<sup>1</sup>. Merkittävää on, että K.A. Lehtonen on periaatteessa varsin lähellä Rautatieläisten liiton kantaa. Hänen mukaansa kehitys kulki siihen suuntaan, että ennen pitkää kaikki rautatieläiset kuuluisivat samaan liittoon. Tosin hän esitti varauksia veturimiesten senhetkisestä halukkuudesta tällaiseen ratkaisuun.<sup>2</sup> Yhden yhteisen julkilausuman toimikunta sai aikaan. Sen mukaan rautateiden ns. palveluskunnan ja varsinaisen virkamiehistön oli kummankin muodostettava oma liittonsa ja näille kahdelle liitolle oli rakennettava yhteinen katto-organisaatio.<sup>3</sup> Julkilausuma jäi kuitenkin vain periaatteelliseksi kannanotoksi eikä sen pohjalta päästy käytännön toimiin.

Järjestöllinen hajanaisuus väheni kuitenkin 1940-luvun puolivälin jälkeen. Varsinaisten virkamiesten puolella Liikennevirkamiesten yhdistys liittyi Rautatievirkamiesliittoon vuonna 1946, minkä jälkeen 95 prosenttia varsinaisista rautatievirkamiehistä oli samassa järjestössä.<sup>4</sup> Palveluskunnan puolella yhtenäistyminen ei edennyt yhtä pitkälle. Kuitenkin vuosina 1945–1947 liittyi yhteensä kahdeksan ammattiryhmäyhdistystä Rautatieläisten liittoon. Vihdoin vuonna 1948 siihen sulautettiin yhä kituliaammin elänyt ”Keskus”, jääne valkoisen Suomen ajalta. Tosin osa Keskusjärjestön jäsenyhdistyksistä jäi SRL:n ulkopuolelle, ja nämä yhdistykset perustivat vuonna 1953 yhteisliiton nimeltä VR Viran- ja toimenhaltijain Keskus.<sup>5</sup>

Merkittävin Rautatieläisten liiton ulkopuolelle jäänyt ryhmä oli veturimieskunta. Jos Veturimiesyhdistyksessä vielä vuonna 1944 esiintyi periaatteellista myötämielisyyttä rautatieläisten yhteistä liittoa kohtaan, se sammui viimeistään vuosien 1945–1946 palkkataistelujen yhteydessä, jolloin Veturimiesyhdistyksen ja Rautatieläisten liiton välit kylmenivät pahoin.

Vuonna 1944 yritettiin saattaa loppuun myös veturimieskunnan sisäinen eheytyminen. Veturimiesyhdistyksen ja Lokomotivmannaföreningin väliset neuvottelut eivät kuitenkaan johtaneet tulokseen.<sup>6</sup> Käytännössä kuitenkin yhä useammat, vähitellen kaikki ruotsinkieliset veturimiehet liittyivät myös Veturimiesyhdistykseen.<sup>7</sup> FSLF supistui pelkästään kielellis-aatteelliseksi yhdistykseksi, jollaisena se jatkoi toimintaansa vuoteen 1972 saakka.

Neljäkymmenluvun lopulla hallitsivat rautatieläisten järjestötoimintaa ”kolme suurta”, Rautatievirkamiesliitto, Rautatieläisten liitto sekä Veturimiesten liitto, joksi Veturimiesyhdistyksen nimi vuonna 1947 muutettiin. Saavutettu yhtenäistyminen ilmensi sitä, että rautatieläisten ongelmat ylittivät useammin kuin ennen ammattiryhmien väliset raja-aidat, jolloin niiden ratkaisut vaativat kiinteämpää yhteenliittymistä.

<sup>1</sup> Ks. *Kjellvard* II s. 134–140, 452.

<sup>2</sup> Yhteishyvän toimikunnan kokouksissa esitetystä lausunnoista ks. *Riihinen–Hentilä–Roos* II (Hentilä) s. 65–68.

<sup>3</sup> Julkilausuma julk. mm. *Veturimies* 3/1944.

<sup>4</sup> *Luoma* 1962 II s. 82.

<sup>5</sup> Sama s. 83–86.

<sup>6</sup> Ks. SVY:n vuosikok. pk. 18–19.6.1944 s. 20–25; vuosikok. pk. 29.6.–1.7.1945 s. 49–51.

<sup>7</sup> *Luoma* 1962 II s. 84; *Gröndahl* s. 13–15.

### 2.3. Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön jäsen

Sota oli näkyvä rajakohta yleensäkin viran- ja toimenhaltijain ammatillisen toiminnan kehityksessä. Rautatieläisten liiton jälkeen ensimmäisenä toimihenkilöjärjestönä SAKhon liittyi vuonna 1941 Mielisairaanhoitajain liitto, jonka jäsenet olivat pääasiassa kuntien toimenhaltijoita. Valtion palvelusmiesten järjestöistä Veturimiesyhdistys liittyi SAKhon – SRLn jälkeen – ensimmäisenä. Heti sodan päätyttyä suurin osa alempien viranhaltijoiden järjestöistä tukeutui SAKhon. Suurin osa Pienipalkkaisten Yhtymään kuuluneista järjestöistä oli työläisten ammattiyhdistysliikkeessä jo vuoden 1945 lopulla. Tämä aiheutti sen, että niin PpY kuin sen ytimenä ollut SVK lakkautettiin tarpeettomina vuonna 1945.<sup>1</sup>

Valtion virkasuhteisen henkilökunnan järjestöt muodostivat kuitenkin SAKn muusta kentästä poikkeavan osan. Varsinkin vuosien 1945–1946 palkkaliikehdintä vauhditti suunnitelmia siitä, miten viranhaltija-asioiden yhtenäinen hoito SAKn sisällä oli parhaiten järjestettävissä. Ruotsin LOn vuonna 1937 toteuttama Statstjänarkartellen oli esikuvana, kun SAKn työvaliokunta asetti syksyllä 1945 toimikunnan laatimaan ehdotusta kysymyksestä. Syyskuussa 1946 SAKlaiset viranhaltijajärjestöt kokoontuivat yhteiseen edustajakokoukseen, joka perusti Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön (VY).<sup>2</sup>

VY oli tarkoitettu SAKn apuelimeksi, valtion palveluksessa olevien ”federaatioksi”, jonka jäsenliittojen varsinainen keskusjärjestö siis oli SAK. VYllä oli kuitenkin omat sääntönsä ja päättävät elimensä. Se oli myös virallisesti rekisteröity. Vuoden 1946 lopussa VYn liitoissa oli yhteensä noin 16 000 jäsentä.<sup>3</sup>

Alempien viranhaltijaryhmien liittyminen SAKhon selvensi virkamiesliikkeen sisäistä rintamalinjaa. Inflaatiopaineen aikana pienipalkkaisten viranhaltijoiden yhteistoiminnalle olivat tavallista paremmat edellytykset. Samalla pieni- ja korkeapalkkaisten virkamiesten järjestöjen erilainen palkkapolitiikka pääsi hyvin näkyviin. VY oli SAKn palkkapolitiikan takana ja sen mukaisesti edellytti markkalinjaa; Virkamiesliitto puolestaan vaati prosenttikorotuksia. VYn ja Virkamiesliiton kilpailu oli tässä tilanteessa luonnollista. Tässä kilpailussa VYn asemaa osittain heikensi 1940-luvun lopulla se, että Yhteisjärjestö kuului SAKlaisena hallitsevaan poliittiseen ryhmittymään ja joutui siten asettamaan vaatimuksensa ”vastuunalaisesti”.<sup>4</sup>

Vuosina 1946–1948 oli tosin keskustelua myös varsinaisten virkamiesten sekä yleensä toimihenkilöiden liittymisestä SAKhon. Vuonna 1922 perustettu Henkisen Työn Yhtymä organisoitiin vuonna 1944 uudelleen ja sai nimen Henkisen Työn Keskusliitto (HTK). Siihen kuului yksityisen sektorin toimihenkilöjärjestöjen lisäksi ja vielä selvästi suurimpana jäsenenä Virkamiesliitto. HTKn jäsenmäärä kasvoi sodan päätyttyä jyrkästi.<sup>5</sup> Sen ja SAKn välillä oli edellä mainittuina vuosina yhteydenottoja, joissa kaavailtiin HTKn sulautumista SAKhon. Ne eivät kuitenkaan johtaneet tulokseen.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Tark. ks. *Luoma* 1962 II s. 110–112, 179–180.

<sup>2</sup> Sama s. 112.

<sup>3</sup> *Luoma* 1962 II s. 112; SAKn vuosikirja 1946 s. 80.

<sup>4</sup> Vrt. *Luoma* 1962 II s. 140–141.

<sup>5</sup> Sama s. 192–199.

<sup>6</sup> Sama s. 183; *Savola* s. 142. – Kysymys kytkeytyi ilmeisesti osittain SAKn sisäiseen poliittiseen taisteluun: sosiaalidemokraatit pyrkivät saamaan HTKn toimihenkilöt SAKhon lujittaakseen asemaansa kommunisteja vastaan. Mainittakoon myös, että Paasikivi näyttää kannattaneen HTKn liittymistä SAKhon. *Skog* 1971 s. 197–198.

Veturimiesyhdistys liittyi Valtionvirkailijain Yhteisjärjestöön tämän perustavassa kokouksessa. Tiettyjä epäluuloja tosin uutta järjestöä kohtaan tunnettiin.<sup>1</sup> Juuri edellisen syksyn ja talven aikana veturimiehet olivat palkkaliikehännässään joutuneet varsin pahoihin ristiriitoihin SAK:n muiden viranhaltijajärjestöjen, ennen muuta Rautatieläisten liiton kanssa. Voi joka tapauksessa sanoa, että Veturimiesyhdistys oli VY:n piirissä avainasemassa. Veturimiehet valvoivat yhteiskunnan yhtä elinhermoa, ja heidän järjestönsä merkitys muodostui sen tähden paljon suuremmaksi kuin sen jäsenmäärä olisi edellyttänyt. Toisaalta kävi pian ilmi, että veturimiesten järjestö halusi VY:hyn liittyttyäänkin säilyttää mahdollisimman itsenäisen liikkumavaran.

#### 2.4. *Suhteet kansainväliseen ammattiyhdistysliikkeeseen*

Veturimiesyhdistys ja aikoinaan jo Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistys pitivät yllä kiinteitä suhteita muiden maiden, varsinkin muiden Pohjoismaiden veturimiehiin. Näille suhteille oli annettu hyvin käytännöllinen tehtävä: niiden avulla saatiin perusteluja ja selkänöjää omille sosiaalisille ja taloudellisille vaatimuksille. Suunniteltiin myös liittymistä Pohjoismaiden veturimiesliittoon, mutta ratkaisu jäi tekemättä, osittain suurten jäsenmaksujen vuoksi, osittain ilmeisesti pohjoismaisen liiton vasemmistolaisen vivahteen vuoksi. Sen jälkeen kun Ruotsin veturimiesliitto liittyi rautatieläisten liittoon, lopetti myös Pohjoismaiden veturimiesliitto toimintansa ja sen jäsenliitot liittyivät Pohjoismaiden rautatieläisten unioniin (NJU). Suomen Veturimiesyhdistyksen kansainväliset suhteet tulivat osittain näiden muutosten, mutta ennen kaikkea yhdistyksen oman toimintalinjan muuttumisen vuoksi uudelleen arvioitaviksi.

Seinäjoella kesäkuussa 1944 pidetty vuosikokous päätti, että Veturimiesyhdistys hakee Pohjoismaiden rautatieläisten unionin jäsenyyttä vuoden 1945 alusta lukien. Hakemus hyväksyttiin lopullisesti NJUn kokouksessa Tukholmassa heinäkuussa 1945. Veturimiesyhdistys sai unionin sihteeristöön edustajansa.<sup>2</sup>

Vuonna 1945 Veturimiesyhdistys liittyi myös Kansainväliseen kuljetustyöntekijäin liittoon (ITF), jonka suurimpia suomalaisia jäsenliittoja olivat Kuljetustyöläisten liitto, Merimies-Unioni ja Rautatieläisten liitto.<sup>3</sup> Yhdistyksen vuosikokouksessa kesällä 1945 otettiin pöytäkirjan mukaan ”myrskyisin suosionosoituksin” vastaan tieto yhdistyksen hyväksymistä ITFn jäseneksi.<sup>4</sup> Siten veturimiesten kansainvälinen solidaarisuus ulottui laajalti yli veturimieskunnan; ulkoinen muutos aikaisempaan verrattuna oli näkyvä.

<sup>1</sup> Ks. keskustoimik. pk. 21–22.5.1946 § 6 ja sama 6.7.1946 § 12.

<sup>2</sup> Vuosikok. pk. 18–19.6.1944 s. 34–35; keskustoimik. pk. 28.6.1945 § 9; toim.kert. 1945 s. 20–21.

<sup>3</sup> SVY ei varsinaisesti hakenut ITFn jäsenyyttä, vaan puh.joht. Lehtonen tiedusteli ITFn presidentiltä Charles Lindleyltä tämän keväällä 1945 tekemän Suomen-vierailun aikana ITFn liittymisehtoja. Tämän Lindley oli käsittänyt jäsenyyshakemukseksi, ja sen pohjalta SVY otettiin ITFn jäseneksi. Yhdistyksen vuosikokous siunasi ratkaisun vasta jälkikäteen. Ks. keskustoimik. pk. 28.6.1945 § 10.

<sup>4</sup> Vuosikok. pk. 29.6.–1.7.1945 s. 52.





*Sotienjälkeisenä aikana kansainväliset suhteet saivat entistä tärkeämmän sijan Veturimiesten liiton toiminnassa. Liiton edustajat saivat myös merkittäviä luottamustehtäviä sekä Kansainvälisessä kuljetustyöläisten liitossa ITF:ssä että Pohjoismaiden rautatieläisten unionissa NJU:ssa. — Yllä NJUn sihteeristön kokous Helsingissä 11.5.1947. Vasemmalla laidassa liiton edustajat Gösta Widing ja Hugo Aattela. — Alemmassa kuvassa ITFn rautatiejaoston kokouksen työskentelyä Roomassa 26.–30.10.1953. Etualalla suomalaisia osanottajia: Rautatieläisten liiton puheenjohtaja W.E. Backman sekä Veturimiesten liiton edustajat Leevi Rignell ja Eino Rosti. SVML.*

## 2.5. Organisaatiouudistus

Uusi asema ammattiyhdistysliikkeen osana edellytti Veturimiesyhdistykseltä organisaation uudistamista; entinen järjestö rakenne ei toiminnan laajentuessa enää kelvannut. Vuoden 1947 Rauman vuosikokous hyväksyi yhdistykselle uudet säännöt.

Järjestön nimi muutettiin ammattiyhdistysliikkeen terminologian mukaiseksi Suomen Veturimiesten Liitoksi (SVML) eli samaksi kuin vallankumousajan 1917–1918 veturimiesjärjestön nimi. Koko organisaatio rakennettiin SAKlaisen ammattiyhdistyskäytännön mukaiseksi. Korkein päätösvalta kuului uusien sääntöjen mukaan liittokokoukselle, joka kokoontui joka kolmas vuosi. Liittokokousten väliajalla käytti korkeinta valtaa liittovaltuusto. Siihen kuuluivat liittokokouksen valitseman liittotoimikunnan jäsenet sekä tietyn piirijaon mukaan valitut 20 varsinaista jäsentä, jotka liittokokous niin ikään valitsi ja joilla oli henkilökohtaiset varamiehet. Liiton käytännön toimintaa johtamaan tuli entisen keskustoimikunnan tilalle liittotoimikunta. Siihen kuului puheenjohtajan lisäksi kahdeksan varsinaista ja kahdeksan varajäsentä. Jo vuodesta 1943 oli toiminut keskustoimikunnan työvaliokunta, jonka tehtävänä oli valmistella keskustoimikunnassa käsiteltävät asiat ja hoitaa keskustoimikunnan sille jättämiä asioita. Nyt työvaliokunta vakiinnutettiin. Sen muodostivat liiton puheenjohtaja, sihteeri, taloudenhoitaja ynnä kaksi liittotoimikunnan keskuudestaan valitsemaa jäsentä.<sup>1</sup>

Järjestölliseen muutokseen liittyi myös avustustoiminnan uudelleenjärjestely. SVYn Hautaus- ja eroavustusrenkaan säännöt muutettiin vuonna 1947. Aikaisemmin renkaan ja yhdistyksen hallintoelimet olivat yhteiset, mutta nyt kassa irrotettiin kokonaan hallinnollisesti Veturimiesten liitosta. Renkaan nimi muutettiin samalla Veturimiesten Avustuskassaksi.<sup>2</sup> — Edelleen liiton organisaatioon kuului kiinteästi sen oma avustusrahoisto, johon myös vanha Engströmin rahasto oli yhdistetty.<sup>3</sup>

Periaatteellisesti tärkeä uudistus oli liiton jäsenkelpoisuuden väljentäminen. Veturimiesten järjestöön saivat vanhastaan liittyä ainoastaan lämmittäjän pätevyyden hankkineet veturimiehet. Epäpätevien lämmittäjien sulkemista yhdistyksen ulkopuolelle oli perusteltu sillä, että haluttiin vaalia veturimiesten pätevyysvaatimuksia eikä antaa aseita työnantajapuolen mahdollisille pyrkimyksille taannuttaa veturimiesten palkkakehitystä. Sota-aikana ja senjälkeisenä kuljetuspaineen aikana epäpätevien lämmittäjien osuus oli suuri, vuonna 1945 noin puolet kaikista lämmittäjistä.<sup>4</sup> Heidän asiaansa yhdistys ei kuitenkaan ottanut vielä sodan aikana ajaakseen. Esimerkiksi Kemin osasto lähetti vuoden 1941 alussa keskustoimikunnalle kirjelmän, jossa se julisti, ettei Veturimiesyhdistyksen pitänyt ”missään muodossa” ajaa epäpätevien lämmittäjien palkka-asioita, vaan ”päinvastoin toimia siihen suuntaan, että ko. lämmittäjistä päästäisiin, sillä he - - - juuri - - - veturimiesten palkkoja polkevat”.<sup>5</sup>

SAKhon mentyään Veturimiesyhdistys joutui kuitenkin tarkistamaan kantaansa. SAKn kanta oli, että kaikkien veturimiesalalla olevien piti järjestäytyä Veturimies-

<sup>1</sup> Suomen Veturimiesten Liiton r.y. säännöt; vuosikok. pk. 5–7.7.1947 s. 32–53.

<sup>2</sup> Uudistuksesta tark. ks. Penttilä s. 47–57.

<sup>3</sup> Ks. esim. SVMLn toim.kert. 1947 s. 24.

<sup>4</sup> Komiteanmietintö 1945:26 (Veturimiesten palkkakomitean mietintö) s. 13–14 (SVYn komitealle lähettämä kirjelmä).

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 19–20.2.1941 s. 7.



*Veturimiesten liiton sosiaaliseen toimintaan on kuulunut myös lomanvietto- ja virkistysmahdollisuuksien tarjoaminen veturimiesperheille. Liitto hankki vuonna 1945 Kangasalta Vesijärven rannalta Pyysalon lepokodin. Osaltaan hankintaan vaikutti myös vallinnut inflaatiokausi ja sen aiheuttama tarve hankkia reaaliomaisuutta. Lepokotitoiminta voitiin aloittaa Pyysalossa kunnostustöiden jälkeen toden teolla 1950-luvun puolella. Myös monet osastot ovat hankkineet omat kesänviettopaikkansa. – Kuva Pyysalon päärakennuksesta. SVML.*

yhdistykseen.<sup>1</sup> Myös yhdistyksen sisällä sama näkemys saavutti laajenevaa kannatusta; varsinkin nuori polvi piti siihenastisia jäsenyysrajoituksia väärän ammattikuntahengen ilmentymänä. Helsinkiläinen Erkki Tervio kirjoitti kesällä 1946 Veturimiehessä jäsenyysrajoitusta vastaan jyrkin sanoin. Ammatillisen liikkeen tehtävänä oli hänen mukaansa ”luoda yhtenäinen rintama pääomaa vastaan, keskittämällä työntekijäin ainoan omistuksen, työvoiman, yhdeksi voimaksi”. Tätä periaatetta vastaan sotivat kirjoittajan mielestä Veturimiesyhdistyksen säännöt, jotka pitivät yllä keinotekoisia ”luokkarajoja”.<sup>2</sup>

Yhdistyksen vuosikokouksessa 1946 epäpätevien lämmittäjien jäsenyyskelpoisuudesta keskusteltiin ja monet olivat muutoksen kannalla. Asia lykättiin kuitenkin seuraavaan vuosikokoukseen, jossa sääntöjen muuttamisen oli määrä kokonaisuudessaan tulla ratkaistavaksi.<sup>3</sup> Vuoden 1947 vuosikokouksessa jäsenyysseitoja väljennettiin sel-

<sup>1</sup> Ks. esim. SVYn vuosikok. pk. 6–8.7.1946 s. 24 (Korsi), 34 (Välikoski), 36 (Hiironen).

<sup>2</sup> Veturimies 7–8/1946 K.E. Tervio: ”Veturimiesten voima on koottava”.

<sup>3</sup> Vuosikok. pk. 6–8.7.1946 s. 33–36.

västi, vaikka niihin edelleen jäi eräitä rajoituksia. Jäseneksi voitiin uusien sääntöjen mukaan hyväksyä myös ”veturimiespalvelukseen siirtynyt vähintään kaksi vuotta VRn konepajakoulussa ollut veturimiesoppilas” sekä ”veturimiespalveluksessa vähintään 12 kuukautta työskennellyt veturimiesharjoittelija, joka ei omaa säädettyä pätevyyttä, mutta jonka katsotaan voivan sen saavuttaa”.<sup>1</sup>

### 3. Uudelta pohjalta taisteluun palkoista

#### 3.1. ”Vertailutyymättömyys”

Veturimiesten liiton palkkapolitiikan tarkastelun pohjaksi on tarpeen luoda yleiskuva 1940-luvun puolivälin ja sen jälkeisestä taloudellisesta tilanteesta. Säännöstely ei sodan päätyttyä pystynyt hillitsemään inflaatiota. Hintojen ja palkkojen kilpajuoksu vauhdittui keväällä 1945. Kun ammattiyhdistysliike voimistui ja kun työvoiman sijoitusvaikeudet vaihtuivat useilla aloilla työvoimapulaksi, työväestön palkkataso kohosi tuntuvasti. Erityisen selvästi näin oli asianlaita metalliteollisuudessa, jonka oli sotakorvaustoimitusten vuoksi nopeasti laajennuttava.<sup>2</sup> Työmarkkinoille olivat ominaisia lukuisat, usein SAK:n luvatta järjestetyt lakkotaistelut.<sup>3</sup>

Viran- ja toimenhaltijain tilanne oli suhteellisesti heikompi kuin etenkin ammattitaitoisen teollisuustyöväestön. Heidän nimellisiansionsa seurasivat vaivoin elinkustannusten kohoamista. Varsinaisen työväestön ja — vanhaa termiä käyttääksemme — valtion palveluskunnan välinen tuloero, joka oli ennen sotia keskimääräisesti selvästi jälkimmäisen ryhmän eduksi, kaventui. Esimerkiksi metalliteollisuuden ammattimiehet ylittivät yhä useampien alempien viranhaltijaryhmien ansiotason.<sup>4</sup>

Veturimieskunnan keskuudessa oli palkkatyymättömyys kasautunut 1930-luvun lopulta lähtien. Sodanaikainen kalliinajanlisien järjestelmä pysytti palkkakehityksen hintojen nousun jäljessä. Kun sitten sodan päätyttyä teollisuustyöväestön ammattiliitot pystyivät kohottamaan jäsenistönsä palkkatasoa, muodostui veturimiehillä ”vertailutyymättömyyttä”. Sodan jälkeen oli näkyvä kehityspiirre juuri se, että veturimiehet ottivat vertailukohteikseen myös teollisuuden ja varsinkin metalliteollisuuden ammattimiehet. Tällainen vertailu oli vielä 1920- ja 1930-luvuilla satunnaista; palkkavertailu oli rajoittunut rautatieläisiin ja korkeintaan valtion muuhun henkilökuntaan.

Vaikka Veturimiesyhdistyksen palkkapolitiikka lähti nimenomaan veturimieskunnan eduista, sen oli nojaututtava laajempaan yhteiskunnalliseen tilannearvioon kuin ennen. Oli opittava talouspoliittista ajattelua. Mutta toiselta puolen juuri inflaatiokautena yksityisen ammattiliiton, erityisesti sellaisen ammattiryhmäpohjaisen liiton kuin Veturimiesyhdistyksen, toiminta suuntautui lyhytjänteiseksi. Inflaatiokierteen aikana

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 5–7.7.1947 s. 37; keskustelusta ks. sama s. 32–36.

<sup>2</sup> Ks. Puukari s. 108—.

<sup>3</sup> Savola s. 144.

<sup>4</sup> Vrt. esim. komiteamietintö 1945:26 s. 25.

työväestön ja yleensä palkansaajien sisäiset palkkaukselliset suhteet muuttuivat. Juuri nämä muutokset toimivat selvästi veturimiesjärjestön palkkapolitiikan suuntaajina. Ristiriidat muiden ammattiliittojen ja SAKn kanssa eivät olleet aina vältettävissä.

Rautateiden työvoimatilanne antoi osaltaan perustaa veturimiesten palkkapolitiikalle. Veturimiespula tunnustettiin yleisesti. Ennen muuta metalliteollisuuden ammattimiesten suotuisasta palkkakehityksestä johtui, että rautatiet joutuivat sodan jälkeen oikeastaan ensimmäistä kertaa kilpailemaan veturimieheksi sopivasta työvoimasta yksityisen teollisuuden kanssa. Tosin veturimiespulassa oli kysymys suurelta osin myös siitä, että silloisen veturimieskoulutuksen kapasiteetti oli riittämätön. Joka tapauksessa ylityöllisyystilanne antoi pontta veturimiesten palkkavaatimuksille.<sup>1</sup>

### 3.2. Vuosien 1945–1946 palkkaliike

#### *Työtaistelu-uhkaan*

Veturimiesyhdistys esitti vuoden 1945 alussa hallitukselle veturimiesten palkkojen korottamista kuudella palkkaluokalla. Asian tultua hallituksen käsiteltäväksi veturimiehille luvattiin aluksi kalliinajanlaisen muodossa palkankorotus, joka suuruudeltaan oli noin puolet yhdistyksen vaatimasta. Mielialat kiristyivät Veturimiesyhdistyksessä. Toimitetussa jäsenäänestyksessä vain 4 prosenttia oli valmiita luopumaan vaatimuksesta. Työtaistelun uhka leijui jo ilmassa.<sup>2</sup>

Tilanne laukesi kuitenkin, tosin vain tilapäisesti, kun hallitus huhtikuussa 1945 päätti korottaa veturimiesten palkkoja markkamääräisesti lähes yhdistyksen vaatimusta vastaavasti. Korotus saatiin kuitenkin kalliinajanlaisena eikä peruspalkkojen tarkistuksena. Yhdistys hyväksyi hallituksen ratkaisun, vaikka kentällä esiintyi nurinaa. Myönteisenä uudistuksena palkkaratkaisussa oli se, että korotukset maksettiin nyt palvelusvuosien ja tehtävän eikä virkanimityksen perusteella.<sup>3</sup>

Inflaatio söi kuitenkin saatuja korotuksia tehokkaasti. Ja yksityisen teollisuuden palkkataso kohosi kaiken aikaa. Veturimiesten tyytymättömyys purkautui uudestaan. Kesäkuussa 1945 Veturimiesyhdistys esitti hallitukselle veturimiesten palkkojen korottamista ”niin, että veturimiesten palkkaus kohoaisi samalle tasolle valtionrautateitten konepajoissa työskentelevien ammattimiesten palkkauksen kanssa”. Elokuussa vaatimus esitettiin uudelleen täsmennettynä.<sup>4</sup> Virkapalkkojen yleiskorotus hyväksyttiin eduskunnassa elokuussa, mutta hallitukselta ei kuulunut vastausta veturimiesten anomukseen. Elokuun lopulla yhdistys järjesti jälleen jäsenäänestyksen, jossa olivat vastakkain tyytyminen eduskunnan yleisratkaisuun ja yhdistyksen oma vaatimus. Äänestykseen osallistuneista yli 2 500 veturimiehestä vain 70 tyytyi eduskunnan ratkaisuun.<sup>5</sup>

Veturimiehet joutuivat yhä selvemmin ristiriitaan sekä hallituksen että SAKn kanssa. Jo keväällä SAKn järjestösihteeri Olavi Lindblom kävi Veturimiesyhdistyksen kes-

<sup>1</sup> Vrt. komiteamietintö 1945:26 s. 13–15. 66.

<sup>2</sup> Ks. keskustoimik. pk. 7–8.2.1945 § 13; keskustoimik. pk. 7.3.1945 § 4.

<sup>3</sup> Keskustoimik. pk. 7–8.5.1945 § 4; ks. erityisesti Aattelan puheenvuoroa sekä Turun osaston paheksumislausuntoa ja Sileniuksen ilmoitusta Oulun osaston paheksumislausunnosta.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1945 s. 7.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 28.8.1945 § 8.

kustoimikunnan kokouksessa varoittamassa veturimiehiä. Hän korosti, ”miten tärkeätä yleisten asioiden hoitamisen kannalta on, että kuri ja järjestys maassa säilyy ja että pyritään kompromissiratkaisuihin”. Lindblom toivoi myös, että Veturimiesyhdistys pyrki palkkapolitiikassaan yhteisille linjoille Rautatieläisten liiton kanssa.<sup>1</sup> Kun tilanne kiristyi elokuun 1945 jäsenäänestyksen jälkeen, SAKn sihteeri Emil Huunonen toi yhdistykselle SAKn kitkerät terveiset: ”kun 11 SAKn alaista valtion viran tai toimen haltijoita y.m. edustavaa liittoa ajaa yhtenäisen linjan mukaisesti palkka-asiaa, niin yhden liiton poikkeaminen tältä linjalta herättää tyytymättömyyttä.”<sup>2</sup>

Elokuun viimeisinä päivinä kokoontui Helsingissä yhdistyksen ylimääräinen edustajakokous. Mielipiteet menivät ristiin. Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunta ennen kaikkea oli sillä kannalla, ettei ilman SAKn lupaa voitu ryhtyä työtaisteluun. Kokous nyyväksyi tätä kantaa myötäillen päätöslauselman, jossa pidettiin tarpeellisena noudattaa sekä yhdistyksen että SAKn sääntöjä ja ilmoitettiin uuden jäsenäänestyksen järjestämistä. Päätöslauselmaa vastustaneiden mielestä aika oli kypsä uhkavaatimukselle.<sup>3</sup>

Ylimääräisessä edustajakokouksessa oli läsnä myös Paasikiven hallituksen valtiovarainministeri Ralf Törngren. Hän ilmoitti hallituksen suostuvan veturimiesten palkkojen erityiskorotukseen yli elokuun yleisjärjestelyn, mutta korotuksen suuruus ei vastannut yhdistyksen vaatimuksia.<sup>4</sup>

Syyskuun alkupuolella veturimiehet saivat jälleen äänestää. Toimitetussa jäsenäänestyksessä olivat vastakkain hallituksen uusi tarjous ja yhdistyksen vaatimus. 92 prosenttia äänestäneistä hylkäsi hallituksen tarjouksen. Ylimääräinen edustajakokous kokoontui taas syyskuun 18. päivänä Helsingissä Säätytalolla.<sup>5</sup>

Keskustoimikunnan ja kentän ristiriita näkyi kokouksessa kärjistyneemmin kuin ennen. Tuntuvin käytännöllinen kiistakysymys oli, pitikö tällä välillä saatu virantekoraahojen korotus ottaa huomioon määritettäessä vielä vaadittavan korotuksen suuruutta. Keskustoimikunnan kanta, jonka mukaan se oli otettava huomioon, voitti äärimmäisen niukasti 41 äänellä 40:ää vastaan. Kokous oli kuitenkin yksimielinen siitä, että nyt oli aika esittää uhkavaatimus. Se ilmoitti, että jollei yhdistyksen vaatimus toteutuisi, työt loppuisivat kaikilla varikoilla lokakuun 1. päivänä 1945 klo 0.00.<sup>6</sup>

### *Yksin hallitusta ja SAKta vastaan*

Veturimiehet olivat entistä näkyvämmiin irtautuneet SAKlaisesta rintamasta. Veturimiesyhdistyksellä ei ollut keskusjärjestön lupaa uhkavaatimuksen esittämiseen. Sen johto oli vaikeassa välikädessä. Se ei halunnut rikkoa suhteita muuhun ammattiyhdistysliikkeeseen. Mutta toisella puolen olivat kentän jyrkentyneet vaatimukset. Keskustoimikunta yritti vielä syyskuun loppupuoliskon aikana saada SAKn veturimiesten taivutteen taakse.<sup>7</sup>

Mutta SAKlta ei tullut tukea. Se kuului keskeisellä tavalla hallitsevaan poliittiseen

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 7.3.1945 § 4.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 28.8.1945 § 4.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1945 s. 8.

<sup>4</sup> Sama s. 8.

<sup>5</sup> Keskustoimik. pk. 17.9.1945 § 12, 13.

<sup>6</sup> Toim.kert. 1945 s. 9; keskustoimik. pk. 18.9.1945 § 2; keskustoimik. pk. 19.9.1945 § 3, 4.

<sup>7</sup> Ks. keskustoimik. pk. 17.9.1945 § 12, keskustoimik. pk. 28.9.1945 § 3.



*Kireätunnelmainen ylimääräinen edustajakokous Säätytalolla syyskuussa 1945. Etualalla sihteerit Aattela ja Helsingin osaston Aleksanteri Väänänen, jotka molemmat edustivat palkkakysymyksessä "varovaisempaa" linjaa. SVML.*

ryhmittymään. SAK vastasi tärkeältä osalta hinta- ja palkkasäännöstelyn sisällöstä. Toisaalta rautatieliikenteen sujuminen oli sodanjälkeisen kuljetuspaineen aikana elintärkeää.

SAKn lopullinen vastaus tuli syyskuun 27. päivänä. Työvaliokunta toisti aikaisemman kantansa, jonka mukaan SAK ei antanut lupaa avoimelle työtaistelulle: "mikäli palkkaliikkeenne kaikesta huolimatta pääsee puhkeamaan avoimeksi työtaisteluksi, eivät Työvaliokunta ja SAK - - - ole siinä mukana, vaan palkkaliikkeenne vastaiset vaiheet tapahtuvat vastoin SAKn kantaa ja yhdistyksenne omalla vastuulla." SAKn vastaukseen sisältyi myös selvä uhkaus rangaistuksesta, jopa yhdistyksen erottamisesta SAKsta: "- - - on myöskin otettava huomioon ne järjestölliset seuraamukset, mitkä asiassa saattavat olla seurauksena."<sup>1</sup>

Vastaukseen sisältyi kuitenkin myös SAKn välitysehdotus. Sen mukaan veturimiesten palkkakysymyksen selvittämiseksi oli asetettava valtion komitea, johon yhdistykselle varattaisiin riittävän suuri edustus. Heti SAKn kirjelmän tultua Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunta kutsuttiin neuvottelemaan valtioneuvoston jäsenten kanssa. Paikalla olivat valtiovarainministeri Ralf Törngren (ruots.), toinen valtiovarainministeri

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 28.9.1945 § 4.

Onni Hiltunen (sos.dem.) sekä kulkulaitosministeri Yrjö Murto (skdl). Neuvotteluihin osallistui myös SAKn vt. puheenjohtaja Yrjö Rantala. Osoittautui, että SAKn välitysehdotuksen takana oli myös hallitus.<sup>1</sup>

Seuraavana päivänä, syyskuun 29:ntenä, kokoontui taas kerran Veturimiesyhdistyksen ylimääräinen edustajakokous. Yhdistyksen sisäiset erimielisyydet leimasivat kokousta. Keskustoimikunta päätti ennen sen alkua, että se kieltäytyisi johtamasta mahdollisesti syntyvää, SAKn jyrkästi tuomitsemaa lakkoo. Keskustoimikunta ehdotti edustajakokoukselle SAKn välitysehdotuksen hyväksymistä ja vetosi siihen, ettei yhdistys saanut sääntöjen mukaan aloittaa työtaistelua ilman SAKn lupaa.<sup>2</sup> Ehdotuksen läpimeno näytti kuitenkin jo alkuun epätodennäköiseltä.

Ylimääräinen edustajakokous hylkäsi keskustoimikunnan ehdotuksen äänin 64—16. Se päätti julistaa veturimiesten työt lakkotilaan lokakuun 1. päivän vastaisena yönä klo 0.00.<sup>3</sup>

Kun päätös tehtiin, keskustoimikunta ilmoitti vetäytyvänsä syrjään lakon johtamisesta. Kitkerän arvostelun kera kokous vapautti sen tästä tehtävästä. Valittiin 10-jäseninen lakkotoimikunta, joka koostui pääosin niistä miehistä, jotka olivat vaatineet SAKn kannasta riippumatonta toimintaa ja olleet koko lakon kannalla. Lakkotoimikunnan puheenjohtajaksi tuli helsinkiläinen N. Nieminen sekä muiksi jäseniksi K. Valjakka, G. Widing, L. Luoto ja Y. Tolvi Helsingistä, A. Geijer Riihimäeltä, A. Väyrynen ja V. Vuohula Tampereelta, I. Miilumäki Seinäjoelta ja O. Pilvessalo Kouvolasta sekä varalle V. Hyvärinen Lahdesta. Toimikunta kokoontui heti laatimaan osastoille lakko-ohjeita.<sup>4</sup>

Veturimiesyhdistyksen suhteet hallitukseen ja SAKhon jännittyivät entisestään. Hallitus käsitteli tilannetta heti lakkopäätöksen tultua tietoon. Ministerit poikkeuksetta pitivät mahdottomana suostua veturimiesten vaatimuksiin. Palkankorotus olisi heidän mielestään nostattanut monilta muilta tahoilta palkkavaatimuksia ja siten romuttanut hinta- ja palkkasäännöstelyä, hallituksen talouspolitiikan perustusta. Paasikiven ministeristö päätti panna kovan kovaa vastaan. Kun veturimiesten lakkotoimikunnan edustajat kävivät ilmoittamassa hallitukselle lakon puhkeamisesta, he saivat kuulla, että hallitus oli päättänyt kutsua kaikki reserviin kuuluvat veturimiehet asevelvollisuuslain nojalla ylimääräiseen palvelukseen ja loput veturimiehet työvelvollisuuslain nojalla niin ikään tekemään työtehtäviään.<sup>5</sup>

Nyt veturimiesten rohkeus alkoi pettää. Sunnuntaina syyskuun 30. päivänä saapuivat Maurinkadulle ministerit Törngren ja Hiltunen sekä SAKn edustajat vt. puheenjohtaja Rantala, II puheenjohtaja Väinö Tattari ja sihteeri Huunonen. He neuvottelivat lakkotoimikunnan kanssa useita tunteja ja lämmin sävy oli keskustelusta kaukana. Lakkotoimikunnassa mielipiteet alkoivat hajota kahtia. Mm. sen puheenjohtaja N. Nieminen oli valmis perääntymään. Lopulta lakkotoimikunta päätti äänestyksen jälkeen myöntyä SAKn ehdotukseen palkkakomitean asettamisesta ja lakkopäätöksen

<sup>1</sup> Keskustoimik. pk. 28.9.1945 § 4.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 29.9.1945 (klo 9) § 3; keskustoimik. pk. 29.9.1945 (klo 14) § 4.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1945 s. 11.

<sup>4</sup> Ylim. edustajakok. pk. 29.9.1945. SVMLn ark; Alarik Geijerin haastattelu; Lauri Luodon haastattelu.

<sup>5</sup> *Heikkilä* s. 112—113; toim.kert. 1945 s. 12.



kumoamisesta. Palkkaliikehännän dramaattinen vaihe päättyi siten veturimiesten tapioon.<sup>1</sup>

### *Rauhanomainen ratkaisu uuden lakkouhan jälkeen*

Lokakuun ensimmäisenä, jolloin lakon olisi alunperin pitänyt alkaa, valtioneuvosto asetti luvatus palkkakomitean. Komitean kahdeksasta jäsenestä kolme oli Veturi-miesyhdistyksen edustajia, K.A. Lehtonen, Hugo Aattela ja Kauko Valjakka. SAKta edusti Emil Huunonen. Komitean puheenjohtajaksi nimitettiin hallitusneuvos Eljas Kahra.<sup>2</sup>

Komitean mietintö valmistui joulun 1945 kynnyksellä. Siinä vertailtiin Suomen veturimiesten palkkausta ja sen kehitystä muiden rautatieläisryhmien, muiden viranhaltijaryhmien, konepajojen ammattimiesten sekä eräiden ulkomaiden veturimiesten kanssa. Komitea totesi, että veturimiesten palkkakehitys oli pulavuosien jälkeen ollut selvästi epäedullisempaa kuin konepajojen vastaavien ammattimiesten.

VRn Helsingin konepajan ammattimiehen palkka jopa ylitti laskujen mukaan 10 prosentilla veturinkuljettajan palkan vuonna 1945, kun se vuosina 1928–1929 oli ollut vain 76 prosenttia, vuonna 1932 vain 50 prosenttia ja vuonna 1939 94 prosenttia kuljettajan palkasta. Tosin laskelmassa otettiin kuljettajan vuoden 1945 virantekora-hoista ainoastaan runsaat puolet mukaan palkkaukseen. Yksityisen konepajateollisuuden ammattimiehen palkka oli saman periaatteen mukaan vuonna 1945 suunnilleen sama kuin veturinkuljettajan.<sup>3</sup>

Muihin rautatieläisiin ja valtion viranhaltijoihin nähden veturimiesten palkat sen sijaan olivat vuoden 1924 palkkalain jälkeen kehittyneet varsin hyvin komitean laskel-mien mukaan. Tässä kohden ei voitu puhua jäkeenjääneisyydestä.<sup>4</sup>

Tuskin kukaan odotti komitealta yksimielistä ehdotusta veturimiesten palkkojen tarkistuksesta. Komitean enemmistö ei pitänyt veturimiesten palkkavaatimuksiin suostumista mahdollisena ennen virkapalkkojen yleistä tarkistusta. Se esitti kuitenkin korotuksia palkkauksen eräisiin osatekijöihin. Tallipäivystäjien ja ns. heittosakissa olevien veturimiesten virantekorahoihin ehdotettiin korotuksia. Ns. säästörahojen enimmäismääriä komitea myös esitti korotettaviksi. Edelleen komitea ehdotti, että valtio kustantaisi veturimiesten virkalakit, joiden käyttöajaksi määrättäisiin kaksi vuotta, antaisi veturinkuljettajan käyttöön pitkän takin yhden vuoden käyttöajoin, veturin-lämmittäjän käyttöön suojapuvun puolen vuoden käyttöajoin sekä veturinkuljettajalle vuosittain yhden ja lämmittäjälle kahdet rukkaset. Kun valtion tarviketilanne parantuisi, olisi kohtuullista, että valtio välittäisi veturimiehille taskukelloja.<sup>5</sup>

Komitea yhtyi periaatteessa Veturimiesyhdistyksen ehdotuksiin työajan laskentape-rusteiden muuttamisesta. Edelleen se ehdotti yhdistyksen kannan mukaisesti, että veturinpuhdistajan virkanimitys poistettaisiin samoin kuin I ja II luokan veturinkuljetta-

<sup>1</sup> Alarik Geijer kertoi tekijälle, että lakkoon menosta tehtiin jo eräässä vaiheessa myönteinen päätös yhden äänen enemmistöllä. Kun lakon puolesta äänestänyt Geijer sitten poistui lyhyeksi aikaa, toimitettiin uusi äänestys, jossa Geijerin kertoman mukaan tamperelainen Väyrynen nyt päinvastoin kuin edellisessä äänestyksessä äänesti lakkoa vastaan. — Vrt. toim.kert. 1945 s. 12.

<sup>2</sup> Komiteanmietintö 1945: 26.

<sup>3</sup> Sama s. 25–26.

<sup>4</sup> Sama s. 30–33, 36–42.

<sup>5</sup> Sama s. 67–69.



*K.A. Lehtonen (1900–1961) toimi ensin useita vuosia Helsingin osaston puheenjohtajana ja edusti tällöin mm. palkkakysymyksessä jyrkempää linjaa kuin esimerkiksi puheenjohtaja Pyhälä. Vuonna 1943 Lehtosesta tuli Veturimiesyhdistyksen puheenjohtaja. Hänen puheenjohtajakautenaan (1943–1951) veturimiesten järjestö sai maineen jyrkkiin otteisiin valmiina ammattiliittona, vaikka Lehtonen itse joutui puheenjohtajana pikemminkin hillisemään kentän vaatimuksia. Lehtonen kutsuttiin vähän ennen kuolemaansa, vuonna 1960, SVML:n kunniapuheenjohtajaksi.*

jien jako. Komitea edellytti vielä, että virkapalkkajärjestelmä vakiinnutettaisiin ja kalliinajanlisistä luovutettaisiin heti, kun rahanarvo vakaantuisi.<sup>1</sup>

Veturimiehille ehdotus ei riittänyt. Mietintöön liittyi Veturimiesyhdistyksen edustajien vastalause. Lehtonen, Aattela ja Valjakka toistivat aikaisemmat palkankorotuspuhustelunsa, joista keskeisiä olivat palkkojen jälkeenjääneisyys metalliteollisuuden verrattuna, veturimiespula sekä veturimiesten työmäärän kasvu. He ehdottivat lopuksi, ”että veturimiehille myönnettäisiin Suomen Veturimiesyhdistyksen palkankorotusesityksessä esitetty palkankorotus”.<sup>2</sup>

Palkkakomitean työ ei siten tuntunut tuovan ratkaisua, eikä hallitukselta ollut luovassa mitään. Veturimiesten ristiriitaisia tunteita lisäsi se, että yhdistyksen keskustuomikunnan jäsenestä Onni Peltosesta tuli marraskuussa 1945 kulkulaitosministeri ja tässä ominaisuudessa hänen oli yritettävä hillitä ammattiveriensa intoa.<sup>3</sup>

Yhä toimintaansa jatkanut lakkotoimikunta otti tilanteen johtoonsa. Helmikuun 1946 lopulla se päättyi siihen, ”että veturimiesten palkkakysymyksen ratkaisuun saatamiseksi ei enää ollut käytettävissä muuta keinoa kuin avoimeen työtaisteluun ryhtyminen”. Se kehotti keskustuomikuntaa kutsumaan koolle ylimääräisen edustajakokouksen.<sup>4</sup>

Edustajakokous kutsuttiin koolle maaliskuun 27. päiväksi. Merkille pantavaa oli, että Peltonen, joka oli sillä erää viimeisiä päiviään ministerinä, kieltäytyi antamasta kokousedustajille vapaalippuja matkoja varten ja ilmoitti vastustavansa kokouksen pitämistä.<sup>5</sup> Edustajakokous päätti, että ellei hallitukselta saataisi myönteistä päätöstä

<sup>1</sup> Komiteamietintö 1945:26 s. 69–71.

<sup>2</sup> Sama s. 72–78. Ks. myös keskustuomik. pk. 19.12.1945 § 4.

<sup>3</sup> Vrt. Veturimies 11/1945 ”Onni Peltonen ministeriksi” sekä toim.kert. 1945 s. 15.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1945 s. 15–16.

<sup>5</sup> Keskustuomik. pk. 27.3.1946 § 3.

huhtikuun 10. päivään mennessä, esitettäisiin uusi palkkavaatimus, ja jollei siihen myönnyttäisi, vappuna alkaisi veturimieslakko.<sup>1</sup>

Huhtikuun 10. päivänä asia oli uuden, Mauno Pekkalan johtaman hallituksen ilta-koulussa. Hallitus päätti asettaa neuvottelukunnan selvittämään veturimiesten vaatimuksia. Neuvottelut alkoivat kuun puolivälissä, ja neuvottelukunnassa veturimiehiä edustivat jälleen Lehtonen, Aattela ja Valjakka. Hallitus ei suostunut antamaan korotusta varsinaiseen palkkaan eli uutta kalliinajanlisää, mutta se ilmoitti olevansa valmis palkkaukseen liittyneiden osatekijöiden varsin tuntuvaan korottamiseen. Keskustoimikunta, joka johti palkkaliikettä ylimääräisen edustajakokouksen jälkeen toimintansa lopettaneen lakkotoimikunnan sijasta, antoi neuvotteluille lisävauhtia lähettämällä osastoille lakko-ohjeet.<sup>2</sup> Toiselta puolen pääministeri Pekkala antoi oman panoksensa pitämällä radiossa puheen, jossa hän vetosi veturimiesten isänmaallisuuteen.<sup>3</sup>

Neuvotteluissa päädyttiin lopulta siihen, että hallitus suostui nostamaan lähinnä vi-rantekorahoja ja säästörahoja sekä muuttamaan työajan laskentaperusteita niin, että kaikille miehille tasan jaettuna korotus oli ollut 1 400 markkaa kuukaudessa. Yhdistyksen alkuperäinen vaatimus oli ollut 2 000 markan korotus. Veturimiesyhdistys ilmoitti olevansa tyytymätön etenkin korotuksen epätasaiseen jakautumiseen eri veturimiesten kesken, mutta ilmoitti siitä huolimatta hyväksyvänsä hallituksen esityk-sen ja luopuvansa työtaistelusta.<sup>4</sup>

Lopputulosta voitiin pitää veturimiesten voittona. Veturimiesyhdistystä vastassa olivat palkkaliikkeen ajan olleet vasemmistoenemmistöinen hallitus ja SAK, joiden ta-louspoliittisia tavoitteita veturimiesten erillistoiminta osaltaan uhkasi. Yhdistyksellä puolestaan oli vahvat houkuttimet käyttää hyväkseen veturimiesten sataprosenttista järjestäytymisastetta ja yhteiskunnallista avainasemaa.

Vuosien 1945–1946 palkkaliike tuntui yhdistyksen ja muun ammattiyhdistysliik-keen suhteissa pitkään. Erityisesti se tulehdutti Veturimiesyhdistyksen ja Rautatieläis-ten liiton välejä. Keväällä 1946 Rautatieläisten liiton sihteeri J. Saveri ehdotti SAKn työvaliokunnassa, että Veturimiesyhdistys erotettaisiin SAKsta.<sup>5</sup> SAKn edustajako-kouksessa vuonna 1947 puhkesi kiivas keskustelu veturimiesten erillistoiminnasta. Sen aikana Saveri mm. vihjasi, että hänen mielestään Veturimiesyhdistys ei ollut kelvol-linen SAKn jäseneksi, vaikkei hän suoraan vaatinut erottamista. Saveri sai vastaansa erityisesti Alarik Geijerin.<sup>6</sup>

Kaikesta huolimatta voi sanoa, että kevään 1946 ratkaisun jälkeen Veturimiesyh-distyksen ja SAKn tulehtuneet suhteet paranivat. Yhdistys antoi tunnustusta sille, että hallituksen asettamassa neuvottelukunnassa varsinkin Huunonen oli edesauttanut melko myönteisen lopputuloksen syntymistä<sup>7</sup>. Vaikka SAK vastusti veturimiesten eril-lisaktioita, sillä ei ollut halua rikkoa suhteitaan yhdistykseen. Osaksi SAKn sovittelun-halua lisäsi ammattiyhdistysliikkeen sisäinen poliittinen taistelu. Keskusjärjestön enemmistölle, sosialidemokraateille, oli tärkeätä, että täysin ei-kommunistinen Veturimiesyhdistys pysyi SAKlaisessa ammattiyhdistysliikkeessä.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Ylim. edustajakok. pk. 27.3.-46. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Keskustoimik. pk. 16.4.1946 § 6. — Lakon oli määrä alkaa toukokuun 1. päivänä klo 21; kellomäärä asetettiin tähän, ”jotta työläiset voivat osallistua vappujuhliin”.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1946 s. 19.

<sup>4</sup> Keskustoimik. pk. 29–30.4.1946 § 4.

<sup>5</sup> Sama § 10.

<sup>6</sup> SAK edustajakok. pk. 15–19.6.1947 s. 53–60, erityisesti s. 53 (Geijer), s. 57 (Saveri), s. 58 (Geijer).

<sup>7</sup> Ks. toim.kert. 1946 s. 20.

<sup>8</sup> Varsinkin Alarik Geijer korosti tätä haastattelussaan.

### 3.3. Suhteiden normalisointi

#### *Ensimmäiseen yleislakkouhkaukseen*

Kevään 1946 jälkeen Veturimiesyhdistyksen huomio suuntautui erillistoiminnan sijasta virkapalkkauksen uudelleenjärjestelyyn ja laajemminkin työmarkkinoiden vakaannuttamisen vaikeuksiin. Yhteistyö muun ammattiyhdistysliikkeen kanssa parani. Esimerkiksi kesän 1946 vuosikokouksessa monet edellisessä palkkaliikkeessä jyrkkää linjaa edustaneet miehet olivat sitä mieltä, että palkkakysymystä oli vastedes pyrittävä ajamaan yhdessä SAKn ja Rautatieläisten liiton kanssa, tosin — kuten Helsingin osaston puheenjohtaja Gösta Widing totesi — ”sillä nimenomaisella ehdolla, että yhteistointaa ei saa harjoittaa veturimiesten kustannuksella”.<sup>1</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen keskeisenä toimintakohteena oli jatkuvasti hinta- ja palkkasäännöstelyn sisältö. Inflaatiokierteen pysäyttämiseksi ja työmarkkinoiden rauhoittamiseksi hallitus julisti kesäkuussa 1946 ns. linnarauhan ja julkaisi samalla tuotannon ja elintason kohottamissuunnitelman eli TEKÖ-ohjelman. Vuoden 1946 loppupuolella hintojen nousu heikkenikin. Myös lakkotaistelut olivat vuoden 1946 aikana sekä määrältään että laajuudeltaan selvästi vähäisempiä kuin edellisenä vuonna.<sup>2</sup>

Lokakuussa 1946 hallitus asetti talousneuvoston, jonka ensimmäisenä tehtävänä oli laatia ehdotus uudeksi palkkasäännöstelypäätökseksi. Ehdotuksen pohjalta hallitus antoi uudet säännökset vuoden 1946 lopulla ja ne astuivat voimaan seuraavan vuoden alussa. Päätös ei merkinnyt yleistä palkankorotusta, mutta se lisäsi jonkin verran työmarkkinajärjestöjen mahdollisuuksia sopia keskenään palkoista ja palkkaperusteista varsinkin urakkatöissä.<sup>3</sup>

Jo vuoden 1947 alussa linnarauha mureni. Kun elinkustannusindeksi oli tammi-kuussa 1947 471 pistettä, se oli toukokuussa 559 pistettä ja joulukuussa jo 720 pistettä.<sup>4</sup> Työmarkkinoiden levottomuus kiihtyi. Samalla ammattiyhdistysliikkeen sisäiset poliittiset erimielisyydet kasvoivat. Kommunistit alkoivat vaatia palkkasäännöstelyn lopettamista ja ehdotonta hintasulkua.<sup>5</sup> Vuoden 1947 aikana puhkesi kaikkiaan 228 lakkoa, joista oli ns. korpilakkoja 169.<sup>6</sup>

SAK jätti syyskuussa 1947 hallitukselle oman edotuksensa uudeksi palkkasäännöstelypäätökseksi. Se vaati paitsi palkkaohjeen muuttamista myös verouudistuksen toimeenpanoa, hintasäännöstelyn tehostamista sekä laajoja toimia kansantalouden kokonaisuohjauksen ja -suunnittelun laajentamiseksi. Esitykseen sisältyi myös vaatimus alempien viran- ja toimenhaltijain palkkojen tarkistamisesta ”uutta palkkatasoa vastaaviksi” sekä niiden sitomisesta indeksiin. Kun asian käsittely hallituksessa sujui vitkaan, SAK otti käyttöön jyrkimmän aseensa: se uhkasi julistaa maahan yleislakon, ellei palkka-asia ratkeaisi syyskuun 24. päivään mennessä.<sup>7</sup>

Hallituksen ja SAKn välinen kriisitila päättyi kuitenkin neuvotteluteitse. Saatiin ai-

<sup>1</sup> Vuosikok. pk. 6–8.7.1946 s. 30–31, erityisesti ks. Widingin ja Geijerin puheenvuoroja.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1946 s. 22–23; Savola s. 144; Sjöberg s. 311–312.

<sup>3</sup> SAKn vuosikirja 1946 s. 23; Sjöberg s. 313.

<sup>4</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 88.

<sup>5</sup> Ks. esim. SAKn edustajakok. pk. 15–19.6.1947 s. 147 (Tattari).

<sup>6</sup> Savola s. 144.

<sup>7</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 50–55.

kaan uusi palkkasäännöstelypääätös, jossa SAKn kannat toteutuivat kohtalaisesti. Lokakuun 1. päivästä lukien suoritettiin yleinen tuntipalkkojen korotus ynnä tarpeelliset kuoppakorotukset. Vastaava korotus myönnettiin myös valtion viran- ja toimenhaltijoille. Uusi palkkaohje perustui elinkustannusten lievään ylikompensaatioon: elinkustannusindeksin jokaista 5 prosentin nousua tuli vastata 5,5 prosentin palkkojenkorotus.<sup>1</sup>

### *VYn rintamassa*

Viran- ja toimenhaltijoiden ansiokysymys kytkeytyi kiinteästi yleisiin hinta- ja palkkapoliittisiin ratkaisuihin. Kesäkuun 1946 TEKO-suunnitelmassa edellytettiin työsopimussuhteisten ja virkasuhteisten palkansaajien palkkaussuhteiden tarkistusta. Sitä valmistelemaan asetettu kolmimiehinen asiantuntijakomitea sai ehdotuksensa valmiiksi vuoden 1946 lopussa.<sup>2</sup> Kevään 1947 aikana valtio ja viranhaltijajärjestöt kävivät palkkausuudistuksen sisällöstä pitkäjäisiä neuvotteluja.

Neuvotteluissa olivat näkyvästi vastakkain toisaalta syksyllä 1946 perustettu VY, toisaalta Virkamiesliitto. VYLäinen Veturimiesyhdistys oli nyt tiiviisti mukana SAKn viranhaltijajärjestöjen yhteisrintamassa. Yhdistys ja Rautatieläisten liitto sopivat vuoden 1947 alussa yhteisistä tavoitteista rautatielaitoksen palkkajärjestelyissä, ja nämä tavoitteet saivat myös VYn ja SAKn hyväksynnän.<sup>3</sup> Ennen kuin virkapalkkakysymys ratkaistiin, ehti Virkamiesliitto esittää helmikuun 1947 lopussa uhkavaatimuksen, jonka mukaan liitto ryhtyisi maaliskuun alussa työtaisteluun. Veturimiesyhdistyksen aloitteesta SAKn viran- ja toimenhaltijaliitot sanoutuivat julkisesti irti virkamiesten lakkohankkeesta. Lakolta kuitenkin vältyttiin tällä kertaa, ja eduskunnan hyväksymä palkkaratkaisu näytti laukaisevan kiristyneen ilmapiirin.<sup>4</sup>

Yksityisen ja julkisen sektorin palkkaukselliset suhteet muuttuivat jälleen tuntuvasti, kun toukokuussa 1947 työsopimussuhteinen työväestö sai yleisen tuntipalkkojen korotuksen. SAKn tukemana VY otti tavoitteekseen näiden suhteiden palauttamisen toukokuuta edeltäneelle tasolle.<sup>5</sup> Tämä tavoite sisältyi myös SAKn syyskuussa 1947 esittämään yleislakkouhkaukseen. SAKn ja hallituksen välillä saatu neuvotteluratkaisu ei kuitenkaan alkuperäisessä muodossaan tyydyttänyt VYn liittoja: palkkaratkaisu koski tosin myös viranhaltijoita, mutta siihen ei sisältynyt VYn vaatimaa palkkaussuhteiden tarkistusta.<sup>6</sup>

Syksyllä 1947 käydyissä neuvotteluissa SAK tuki jälleen VYn vaatimuksia, vaikka se samalla yritti estää tilanteen kärjistymisen työtaisteluksi. Marraskuun 1947 lopulla saatiin aikaan ratkaisu, johon VY tyytyi. Sen sijaan Virkamiesliitto kieltäytyi hyväksymästä sitä. Se aloitti marraskuun 26. päivänä lakon. Työtaistelu ei kuitenkaan kestänyt kuin pari päivää, minkä jälkeen Virkamiesliitto joutui lopettamaan sen tuloksettomana saatuaan vastaansa niin hallituksen kuin ”yleisen mielipiteenkin”.<sup>7</sup>

Veturimiehet olivat koko palkkaliikkeen ajan toimineet VYn ja SAKn tavoitteiden

<sup>1</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 56–57.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1946 s. 67; SVYn toim.kert. 1946 s. 5.

<sup>3</sup> SVYn toim.kert. 1946 s. 8–9.

<sup>4</sup> Sama s. 10–11.

<sup>5</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 62.

<sup>6</sup> Sama s. 56–57, 62–63.

<sup>7</sup> Sama s. 63–64; SVYn toim.kert. 1947 s. 9.



*Veturimiesten liiton asema SAKlaisen ammattiyhdistysliikkeen osana vaati liiton toimi- ja luottamushenkilöiltä aikaisempaa enemmän tietoa yhteiskunnasta ja ammattiyhdistysliikkeen toimintaperiaatteista. Kuva Veturimiesten liiton opintokursseilta vuonna 1948 Sos.dem. Raittiusliiton liittokodissa Tervalammella. SVML.*

hyväksi. Kitka, jota vuosina 1945–1946 oli muodostunut Veturimiesyhdistyksen ja muun ammattiyhdistysliikkeen välille, häveni melko selvästi parina seuraavana vuonna. Eräänlaisesta etujoukon asemastaan veturimiehet eivät silti luopuneet. Tämä kävi ilmi samoihin aikoihin, kun varsinainen palkkakysymys oli ratkaisuvaiheissaan syksyllä 1947. Työaikamääräysten sisältö sai silloin veturimiehet ottamaan jälleen esiin työtaisteluaan.

## 4. Kiista työaikalain soveltamisesta

### 4.1. Vuoden 1946 työaikalaki

Työaikalain tarkistaminen oli ollut työn alla vuodesta 1936 lähtien, jolloin hallitus oli asettanut komitean sitä varten. Komitean mietintö valmistui vuonna 1941, mutta hallituksen esitys tuli eduskuntaan vasta vuoden 1946 keväällä.

Hallituksen esityksen ollessa eduskunnan työväenasiainvaliokunnassa Veturimies-

yhdistys ja Rautatieläisten liitto esittivät yhteiset korjausesityksensä, joista mm. kotivarallaolon työaikahyvitystä koskenut ehdotus saatiin lakiin.<sup>1</sup> Laki hyväksyttiin eduskunnassa heinäkuussa 1946 ja presidentti vahvisti sen elokuun alussa. Uudessa laissa työjakso määritettiin entisen neljän viikon sijasta kolmiviikkoiseksi ja sen korkeimmaksi työtuntimääräksi säädettiin 141 tuntia. Tämän ylittäviltä tunneilta oli saatava ensimmäisten 18 tunnin osalta 50 prosentin ja senjälkeisiltä tunneilta 100 prosentin korotus. 100 prosentin korotus piti pääsääntöisesti saada myös pyhätyöstä. Kotivarallaolosta laki edellytti laskettavaksi 50 prosenttia työajaksi.<sup>2</sup>

Lain oli määrä astua voimaan vuoden 1947 alusta. Mutta valtioneuvoston päätöksellä lain voimaantuloa valtion viran- ja toimenhaltijain kohdalta siirrettiin aluksi kolmella kuukaudella, jotta lain soveltamismääräykset olisi saatu valmistettua.

#### 4.2. *Sunnuntailakko lokakuussa 1947*

Soveltamismääräysten pahimmaksi kiistakysymykseksi kohosi sunnuntaityökorvaus. SAKn ja VYn vaatimuksesta tämä kysymys erotettiin viimein muista soveltamismääräyksistä, ja nämä tulivat voimaan huhtikuun 1947 lopussa. Sunnuntaityökorvausta käsittelemään hallitus asetti maaliskuun lopulla komitean, johon SAKn vaatimuksesta tuli myös neljä VYn edustajaa, heidän joukossaan Veturimiesyhdistyksen uusi toimitusjohtaja Kauko Valjakka.<sup>3</sup>

Ennen kuin komitea sai mitään näkyvää aikaan, kysymys tuli eduskunnassa ratkaistavaksi kevään 1947 palkkaratkaisun yhteydessä. Lisäbudjettiin hyväksytyn määrärahan perusteluissa eduskunta totesi, että sunnuntaityökorvaus olisi tulkittava sisältyväksi työaikalain alaisten viran- ja toimenhaltijain säännölliseen kuukausipalkkaan. Toisin sanoen erityistä sunnuntaityökorvausta ei pitänyt maksaa. Päätös syntyi porvarillisten puolueiden voimin vasemmiston vastustaessa kyseistä perustelua.<sup>4</sup> Sunnuntaityökorvausta selvitelty komitea lopetti tämän jälkeen työskentelynsä.<sup>5</sup> Pienipalkkaisten viranhaltijoiden järjestöt ryhtyivät nyt harkitsemaan lujempia otteita.

Veturimiesyhdistys, jonka edustama ammattikuntaa sunnuntaityökysymys koski tavallista kipeämmin, kulki VYn vaatimusten kärjessä. Kesäkuun 1947 lopulla keskusliiton hallitus järjesti jäsenäänestyksen siitä, oliko asiasta esitettävä uhkavaatimus. Sen puolesta äänesti yli 97 prosenttia äänestäneistä. Viikko äänestyksen jälkeen koontui Raumalla Veturimiesyhdistyksen — tästä lähtien ”Veturimiesten liiton” — vuosikokous. Se päätti, että jollei korvausta saada, veturimiehet kieltäytyvät sunnuntaityöstä syyskuun 15. päivää seuraavasta sunnuntaista alkaen.<sup>6</sup>

VY jätti elokuussa 1947 SAKn tukemana hallitukselle kirjelmän, jossa vaadittiin hallitusta tekemään eduskunnalle järjestöjen kannan mukainen esitys ja pyydettiin vastausta syyskuun 13. päivään mennessä. Hallitus antoi asian hoitamisen ministeri-

<sup>1</sup> SVYn toim.kert. 1946 s. 11–12; Riihinen—Hentilä—Roos II (Hentilä s. 161).

<sup>2</sup> As.kok. 604/1946.

<sup>3</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 64.

<sup>4</sup> Vp 1947 P s. 548–550 (Lepistö), 570–571 (Hiltunen), 572 (Oksala, Peltonen) 577–578. Ks. myös Veturimies 6/1947 O(iva). K(orsi): ”Sunnuntaityökorvausasia saatava oikeudenmukaiseen päätökseen”.

<sup>5</sup> SVYn vuosikok. pk. 5–7.7.1947 s. 63–64 (Aattela).

<sup>6</sup> Vuosikok. pk. 5–7.7.1947 s. 66–67.

Erkki Härmälle, kokeneelle ammattiyhdistysjohtajalle, jonka johdolla alkoivat hallituksen ja VYn väliset neuvottelut. Härmä tarjosi korvausta 26 sunnuntailta vuodessa sekä juhlapäiviltä. Tarjous sai jopa VYn hallituksen enemmistön hyväksynnän, mutta jäsenliittojen enemmistö osoittautui olevan sitä vastaan. Hallitus, jossa nimenomaan maalaisliitto vastusti VYn vaatimusta, antoi tästä huolimatta eduskunnalle Härmän ehdotuksen mukaisen esityksen.<sup>1</sup>

Veturimiesten liitto oli kaiken aikaa vastustanut Härmän kompromissiehdotusta ja pitänyt voimassa lakkouhkauksensa VYn hallituksen enemmistön kannasta huolimatta. Tosin sunnuntailakon ajankohtaa päätti syyskuun 16. päivänä kokoontunut lisätty keskustoimikunta lykätä lokakuun 12. päivään.<sup>2</sup>

Eduskunta sai hallituksen esityksen perjantaina lokakuun 10. päivänä. Koska esitystä oli mahdollista päästä käsittelemään vasta seuraavalla viikolla, hallituksen ja rautatiehallituksen edustajat yrittivät taivuttaa veturimiehiä siirtämään sunnuntailakon alkamisajankohtaa lokakuun 19. päivään eli viikolla eteenpäin. Keskustoimikunta päätti kuitenkin lokakuun 10. päivänä pitämässään kokouksessa järjestää ensimmäisen sunnuntailakon seuraavana sunnuntaina.<sup>3</sup>

SAKn työvaliokunta oli aikaisemmin antanut Veturimiesten liitolle luvan lakkoon. Se käsiteli kuitenkin asiaa uudelleen lauantaina 11.10. eli päivää ennen suunniteltua lakkoa. Koska eduskunnalla ei ollut tilaisuutta käsitellä hallituksen esitystä ennen lakkopäivää, SAKn työvaliokunta päätyi sille kannalle, että veturimiesten oli lykättävä lakkoaan viikolla eteenpäin.<sup>4</sup> Veturimiesten liiton työvaliokunta sai SAKn kannan heti tietoonsa, ja SAKn edustajien kanssa käymiensä keskustelujen jälkeen työvaliokunnan jäsenet olivat jo taipuvaisia peruuttamaan lakon. Useimmat keskustoimikunnan jäsenet olivat kuitenkin poistuneet Helsingistä eikä päätöstä voitu tehdä heitä kuulematta. Liiton toimistosta saatiin puhelimitse kiinni muutamia keskustoimikunnan jäseniä. Osoittautui, että kentällä lakkotunnelma oli jo korkealla ja kaikkia osastoja tuskin olisi ollut mahdollistakaan saada luopumaan lakosta. Hieman epäroiden työvaliokunnan helsinkiläiset jäsenet totesivat, että kaipa lakkoon oli sitten ryhdyttävä koko joukolla.<sup>5</sup>

Junat pysäytettiin sunnuntaiksi. Lakko onnistui alkuperäisten suunnitelmien mukaan; koko rautatieliikenne oli nyt lakon takia pysähdyksissä ensimmäisen kerran vuoden 1917 yleislakon jälkeen.

Lakkoon sisältyi kuitenkin tällä kertaa tavallista enemmän periaatteellisia ongelmia. Se kohdistui välittömästi eduskuntaan. Sillä pyrittiin vaikuttamaan kansanedustajien mielipiteisiin jo ennen eduskuntakäsittelyn alkamista. Oli olemassa vaara, että tällainen ”ulkoparlamentaarinen” painostus olisi siinä tilanteessa kääntynyt tavoitteitaan vastaan.

Sunnuntaikorvaukset eivät ehtineet ratkaisuvaiheeseen vielä lakkoa seuranneen viikon aikana. Veturimiesten liitto suunnitteli, että myös lokakuun 19. päivänä pysäytettäisiin rautatieliikenne. Keskustoimikunta kokoontui tekemään siitä päätöstä lokakuun 17:ntenä. Tällöin asiaan puuttui korkein parlamentaarikko, eduskunnan sosiali-

<sup>1</sup> SAKn vuosikirja 1947 s. 65.

<sup>2</sup> SVYn toim.kert. 1947 s. 12.

<sup>3</sup> Sama s. 13–14.

<sup>4</sup> SVYn toim.kert. 1947 s. 14.

<sup>5</sup> Toimintakertomus vuodelta 1947 kertoo ko. puhelinkeskusteluissa käyneen selville, ”että seisauksen toimeenpanon siirtäminen ei järjestötoiminnan yhtenäisyyden kannalta ollut mahdollinen”.



demokraattinen puhemies K.-A. Fagerholm. Hän vetosi liittoon, ettei uutta työnsisausta järjestettäisi, sillä sen vaikutus eduskunnan ratkaisuihin ei olisi myönteinen. Fagerholmin tavoin veturimiehiä varoittelivat monet muut varsinkin vasemmiston kansanedustajat. Yhden sunnuntain lakko oli osoittanut veturimiesten vaatimusten vakavuuden, eikä nyt ollut syytä pilata parantuneita mahdollisuuksia niiden läpimenoon. Vasemmistopuolueet olivat valmiita hyväksymään Veturimiesten liiton ja VYN tavoitteet, ja myönteisiä kantoja esiintyi myös porvarillisissa eduskuntaryhmissä. — Keskustoimikunta päätti, ettei lakkoa järjestettäisi 19.10., vaan tarvittaessa vasta sitä seuraavana sunnuntaina.<sup>1</sup>

Seuraavalla viikolla kysymys tuli eduskunnassa päätösvaiheeseen. Vasemmistopuolueet olivat 100 prosentin sunnuntaityökorvauksen kannalla. Myös suurin osa kokouksen, edistyspuolueen ja ruotsalaisten kansanedustajista oli valmiita tämän hyväksymään, olihan näiden puolueiden äänestäjissä sentään varsin paljon työaikalain alaisia alempia viran- ja toimenhaltijoita. Sen sijaan maalaisliitto vastusti 100 prosentin korvausta jyrkästi. Selvällä enemmistöllä eduskunta ratkaisi kysymyksen VYN vaatimalla tavalla.<sup>2</sup>

Veturimiesten liiton taipumattomuus vaikutti myönteiseen ratkaisuun olennaisella tavalla. Veturimiehet olivat olleet VYN sisällä keskeisesti asettamassa tavoitteita ja pitämässä niitä yllä. Itsenäisellä painostustoiminnalla he olivat antaneet näille tavoitteille pontta, vaikka heidän menettelytapojaan karsastivat niin valtiotyönantaja kuin monet ulkopuoliset ammattiyhdistysmiehet.

## 5. Ristiriitojen aika 1948–1950

### 5.1. Ammattiyhdistysliikkeen sisäinen taistelu ja työmarkkinakehitys

Syksyn 1947 yleislakkouhkauksen jälkeen saatu palkkaratkaisu ylikompensaatioineen tyynnytti joksikin aikaa SAKn sisäistä taistelua, joka oli ollut varsinkin kesän 1947 edustajakokouksen edellä kiivasta.<sup>3</sup> Työmarkkinatilannetta rauhoitti samanaikaisesti se, että vuoden 1947 lopulla inflaatio pysähtyi.<sup>4</sup> Mutta taka-alalla vaikuttivat tekijät, jotka jo vuoden 1948 aikana heikensivät selvästi poliittisen ja ammattillisen työväenliikkeen asemaa.

Ensinnäkin kansainvälisessä politiikassa alkoi ns. kylmän sodan aika, joka heijastui Länsi-Euroopan maissa muun muassa sosialidemokraattien ja kommunistien suhteiden viilenemisenä. Tämä kehitys ilmeni myös Suomessa. Se auttoi poliittisesti vahvis-

<sup>1</sup> Vrt. Veturimies 10/1947 "Oikeudenmukainen ratkaisu" sekä toim.kert. 1947 s. 15–16.

<sup>2</sup> Vp 1947 P s. 1803–1827. Ks. myös Veturimies 10/1947 H.E. A(attela): "Toimituksen tuoilta".

<sup>3</sup> Edustajakokousvaaleissa vuonna 1946 kommunistit saivat ensin enemmistön, mutta vaaleissa ilmenneisiin väärinkäytöksiin vedoten SAKn valtuusto siirsi edustajakokouksen seuraavaan vuoteen, jolloin sosialidemokraatit saivat niukan enemmistön. Ks. esim. Leskinen s. 41.

<sup>4</sup> Ks. SAKn vuosikirja 1948 s. 16–17.

tuneen porvariston pyrkimystä lopettaa kolmen suuren yhteistyö ja sysätä kommunistit paitsioon.

Vuoden 1948 eduskuntavaaleihin vasemmiston—keskustan hallitusyhteistyö päättyikin. Vaalien jälkeen sosialidemokraatit muodostivat vähemmistöhallituksen Fagerholmin johdolla.

Työmarkkinatilanteen rauhoittuneisuus päättyi Fagerholmin hallituksen synnyttyä. Tämän taustana olivat toisaalta vuoden 1948 mittaan kasvaneet merkit taloudellisen kasvun hidastumisesta sekä toisaalta kansandemokraattien tyytymättömyys maan politiikassa tapahtuneeseen käänteeseen. Työväestön aseman lisääntynyt epävarmuus ja reaaliansioiden kasvun pysähtyminen loivat otollisen pohjan työmarkkinatilanteen kirstymiselle. Hallituspolitiikan muutokseen tyytymättömät kansandemokraatit puolestaan pystyivät ottamaan työläisten palkkaliikkeet johtoonsa. Arabian lakko lokakuussa 1948 ja Kemin lakko kesällä 1949 olivat lakkolaisten ja poliisin välisine mella-koineen tilanteen kärjistyneimpiä ilmauksia.<sup>1</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen sisäisen taistelun aikana SAK erotti seitsemän kommunistijohtoista liittoaan syksyllä 1949. Jo saman vuoden aikana näistä hyväksyttiin viisi takaisin, mutta Kuljetustyöläisten liitto ja Metsä- ja uittotyöväen liitto jäivät keskusjärjestön ulkopuolelle.<sup>2</sup> Lopullisesti sosialidemokraatit vakiinnuttivat johtoasemansa SAK:ssa vuoden 1951 edustajakokousvaaleissa.<sup>3</sup>

Socialidemokraattien ”lopullisen” voiton varmisti se, että he pystyivät nimenomaan vuoden 1950 aikana varsin jyrkällä ammattiyhdistyspolitiikalla kanavoimaan työväestön tyytymättömyyttä. Työmarkkinatilanteen paine johti siihen, että tammikuussa 1950 Fagerholmin hallitus lopetti SAK:n vaatimuksesta palkkasäännöstelyn. Päätöksen jälkeisissä palkkaneuvotteluissa ei kuitenkaan sen paremmin yksityisellä kuin julkisellakaan alalla päästy tuloksiin. Kaiken lisäksi presidentinvaalien jälkeen maaliskuussa 1950 virkaanastunut Kekkonen hallitus korotti heti nimittämisensä jälkeen tärkeimpien elintarvikkeiden hintoja. Kun hallitus samalla ilmoitti lopettavansa eräiden kulutustarvikkeiden tuonnin, seurauksena oli valtava ostovimma sekä hintatason jyrkkä nousu.<sup>4</sup>

Toukokuun 3. päivänä SAK:n työvaliokunta päätti, että jollei tyydyttävää palkkaratkaisua saada, alkaa yleislakko toukokuun 8. päivänä 1950. Tässä yhteydessä SAK vaati myös virkasuhteisten palkkakysymyksen ratkaisua. Ensimmäisen tavoin tämä toinenkin sodanjälkeinen yleislakkouhkaus kuivui kuitenkin kokoon. Työmarkkinajärjestöt ja valtio hyväksyivät toukokuun 7–8. päivinä Fagerholmin tekemän sovintoesityksen, ns. F-sopimuksen, jolla palkkaliikehdintä saatiin tilapäisesti vaimennettua.<sup>5</sup>

Kun hintojen korotukset kuitenkin söivät saatuja korotuksia ja sopimus vähitellen rapistui, työmarkkinoiden levottomuus kiihtyi kesän 1950 aikana uudelleen. Liikeddinnällä oli nyt toisin kuin edellisenä kesänä SAK:n järjestöllinen tuki.

<sup>1</sup> Vrt. SAK:n vuosikirja 1948 s. 56–61, 67–68 sekä sama 1949 s. 58–65. Ks. myös *Ahvenlampi* s. 3–19.

<sup>2</sup> SAK:n vuosikirja 1949 s. 64–65. Ks. myös *Suutari* s. 226–229, 270–285.

<sup>3</sup> *Savola* s. 140.

<sup>4</sup> SAK:n vuosikirja 1950 s. 3–6, 38–44.

<sup>5</sup> SAK:n vuosikirja 1950 s. 44–49; *Sjöberg* s. 382–388.

## 5.2. Kertausharjoituksiin eläkkeiden vuoksi

Samaan aikaan kun palkkaneuvottelut olivat keväällä 1950 ajautumassa umpikujaan, nousi valtion viran- ja toimenhaltijain järjestötoiminnassa etualalle myös eläkekysymys. Eläketurvassa oli kyllä tapahtumassa edistystä nimenomaan virkamiehen jälkeensä jääneiden omaisten eläkkeiden osalta: 1940-luvun loppupuolella oli valmisteltu uutta perhe-eläkevakuutuslakia, joka sitten vuonna 1951 säädettiin. Uusi laki tuli täyttämään sitä sosiaaliturvan aluetta, jolla olivat vanhastaan toimineet eri valtionlaitosten eläkekassat, muiden muassa VRn eläkelaitos.<sup>1</sup> Samaan aikaan kun tätä lakia oli valmisteltu, olivat VY ja mm. sen jäsen Veturimiesten liitto useaan otteeseen kiirehtäneet myös vuodelta 1924 peräisin olleen virkamiesten eläkelain uudistamisesta. Kysymys uudistuksen sisällöstä kiristi keväällä 1950 dramaattisella tavalla valtiotyönantajan ja Veturimiesten liiton suhteita.

Fagerholmin hallitus oli antanut virkamiesten eläkeuudistuksen oikeusministeriön lainvalmistelukunnan valmisteltavaksi. Lainvalmistelukunnan ehdotus ei kuitenkaan ottanut valmistuakseen, ja vuoden 1949 lopulla Veturimiesten liitto päätti ryhtyä asian etumaiseksi ajajaksi. Se järjesti joulukuussa jäsenäänestyksen, jossa liittotoimikunnalle pyydettiin valtuuksia uhkavaatimuksen esittämiseen. 91 prosentin enemmistöllä se sai nämä valtuudet. Lainvalmistelukunnan ehdotus kuitenkin valmistui pian tämän jälkeen ja päästiin neuvotteluihin järjestöjen ja valtion välillä.<sup>2</sup>

Vanhassa eläkelaisissa Veturimiesten liiton samoin kuin muiden virkamiesjärjestöjen suurin tyytymättömyys kohdistui siihen, että eläke määräytyi peruspalkan eikä kokonaispalkan mukaan.<sup>3</sup> Lainvalmistelukunnan alustavan ehdotuksen mukaan eläke olisi edelleen määräytynyt peruspalkasta, mutta kohonnut aikaisemmasta 66 prosentista 75 prosenttiin. VYläisten liittojen vaatimukseksi taas hahmottui eläke, joka olisi 66 prosenttia peruspalkan, ikälisien ja keskimääräisen kalliinpaikanlisän yhteismäärästä. Erityisen jyrkästi tämän vaatimuksen taakse asettui Veturimiesten liitto.<sup>4</sup>

Vuoden 1950 ensimmäisten kuukausien aikana VYn ja valtion edustajat neuvottelivat Fagerholmin hallituksen oikeusministerin Tauno Suontaustan johdolla. Neuvottelut näyttivät johtavan SAKn viran- ja toimenhaltijaliittoja tyydyttävään tulokseen. Suontausta lupasi, että hallitus antaisi eduskunnalle VYn vaatimuksia melko pitkälle myötäilevän esityksen.<sup>5</sup>

Lakiesityksen jättäminen viivästyi kuitenkin, eikä Fagerholmin hallitus lopulta ehtinyt elinaikanaan jättää eläkkeistä minkäänlaista esitystä. Hallitus vaihtui. Myös virkamiesten eläkkeet siirtyivät Kekkonen maalaisliittolaisen ministeristön huoleksi. Maalaisliiton asenteet tietäen viranhaltijajärjestöt menettivät toiveikkuutensa.<sup>6</sup>

Kun hallitus viivytteli lakiesityksen antamisessa, Veturimiesten liitto ryhtyi käyttämään joulukuussa saatuja valtuuksia. Liitto pyysi SAKlta lupaa uhkavaatimuksen esittämiseen ja sai sen huhtikuun puolivälissä.<sup>7</sup> Hallitukselle lähettämässään kirjelmäs-

<sup>1</sup> SVMLn toim.kert. 1949 s. 63–66; SVMLn toim.kert. 1951 s. 15–17.

<sup>2</sup> SVMLn kiertokirje 16/1949 (28.12.); Veturimies 4/1950 ”Eläkekysymyksestä uhkavaatimus hallitukselle”.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1949 s. 54–55.

<sup>4</sup> Työvaliok. pk. 9.1.1950 § 5.

<sup>5</sup> Ks. Veturimies 4/1950 H.E. A(attela): ”Toimituksen tuoilta”.

<sup>6</sup> Ks. sama sekä SVMLn liittotoimik. pk. 28–29.3.1950 § 4.

<sup>7</sup> SVMLn kirjeet SAKn työvaliokunnalle 16.3.1950 ja 28.4.1950 (kons.) IV ryhmä n:o 1a, SAK:n kirjeenvaihto. SVMLn ark.

sä SVML toisti aikaisemman vaatimuksensa ja ilmoitti veturimiesten ryhtyvän lakkoon toukokuun 3. päivänä, ellei hallitus antaisi eduskunnalle huhtikuun 28. päivään mennessä tyydyttävää lakiesitystä.<sup>1</sup>

Liiton esittämän määräajan ollessa umpeutumassa huhtikuun 28. päivänä palkkaministeri Nils Meinander ilmoitti, että hallitukselta oli tulossa eduskunnalle palkkaesityksen rinnalla eläke-esitys, jossa eläke olisi 60 prosenttia kokonaispalkasta. Sen lisäksi hallitus oli valmis myöntämään eräitä verohelpotuksia eläkkeille. Meinanderin ilmoitus ei kuitenkaan tyydyttänyt veturimiehiä, vaan avoin työtaistelu tuli ajankohtaiseksi.<sup>2</sup>

Rautatieliikenne pysähtyi toukokuun 3. päivän vastaisena yönä. Poikkeusasemaan SVML asetti muutamien suurimpien asutuskeskusten työläis- ja niihin verrattavat paikallisjunat, jotka olivat kulussa aamuin illoin. Samoin liitto lupasi hoitaa sotakorvauskuljetukset sekä Suomen ja Neuvostoliiton yhdysliikenteeseen kuuluneet henkilökuljetukset.<sup>3</sup>

Jo ennakkoon liitto varautui siihen, että hallitus turvautuisi vuonna 1945 koeteltuun ja silloin tehokkaaksi havaittuun keinoon, asevelvollisuuslain hyväksikäyttöön. Odotukset toteutuivat: kutsu kävi kertausharjoituksiin tekemään lakonalaista työtä.<sup>4</sup>

Veturimiehet marssivat varikoille, mutta kieltäytyivät siellä nousemasta vetureille. Ja kun reserviläisiä komentaneet upseerit ja aliupseerit havaitsivat miesten itsepäisyyden, eivät he viitsineet näitä pahemmin vaivatakaan. Muutamilla varikoilla tosin nuoret upseerit yrittivät innokkaasti saada aikaan sotilaallista kuria, mutta joutuivat luovuttamaan, kun kukaan ei ollut kuulevinaan.<sup>5</sup> Alkujännityksen lauettua tilanne oli mitä otollisin huumorin kukkimiselle. Kouvolassa reserviläiset väsäisivät marssilaulunkin, joka raikui riemulla ja voimalla marssittaessa työkalut olkapäillä ”Kekkonen kertausharjoituksiin”.<sup>6</sup> — Sittenmin lakon lopettajaisiin osallistuivat ainakin Helsingissä myös reserviläisten esimiehet; Helsingin veturimiehiä komentanut väepeli tunnusti tällöin miehille, että häntä olisi aluksi pelottanut...<sup>7</sup>

Vastavetona hallituksen voimatoimille Veturimiesten liitto lopetti senkin ensisijaisen liikenteen, josta veturimiehet olivat alunperin lupautuneet huolehtimaan.<sup>8</sup> Kävi yhä ilmeisemmäksi, että hallitus oli kärsimässä kirvelevän arvovaltatappion.

Veturimieslakon kolmantena päivänä astui kuvaan myös Rautatieläisten liitto. Se ilmoitti yhtyvänsä lakkoon, ellei hallitus sitä ennen peruuttaisi veturimiehiin kohdistettuja pakkokeinoja. Kun hallitus ei tekemisiään perunut, laajeni työtaistelu.<sup>9</sup>

Eivät Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton suhteet silti olleet säröilemättömät lakon yhteydessä. Veturimiehet arvostelivat katkerasti sitä, ettei veljesliitto tullut mukaan alun alkaen, vaan ilmaantui julistamaan solidaarisuuttaan vasta, kun veturimiesten voitto alkoi näyttää todennäköiseltä. Esimerkiksi Veturimies-lehti kirjoitti

<sup>1</sup> Liittotoimik. pk. 25.4.1950.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1950 s. 97–98.

<sup>3</sup> Liittotoimik. pk. 2–3.5.1950 § 3.

<sup>4</sup> Ks. esim. Veturimies 6/1950 'Lapio': ”Oltiinpa reservissä”.

<sup>5</sup> Esimerkiksi Riihimäen varikolla esiintyi muuan virkaintoinen vänrikki, mutta huonolla menestyksellä. Gejerin haastattelu.

<sup>6</sup> Veturimies 5/1950 H.E. A(attela): ”Toimituksen tuolilta”.

<sup>7</sup> Erkki Tervion haastattelu.

<sup>8</sup> Toim.kert. 1950 s. 98.

<sup>9</sup> Riihinen–Hentilä–Roos II (Hentilä) s. 190–191.



*"Kekkosen kertausharjoitukset" toukokuussa 1950 sujuivat useimmilla varikoilla leppoisasti. Tiukka sotilaallisuus on kaukana yllä olevasta kuvasta, jossa Pasilan reserviläiset ovat käskynjaolla. — Riihimäen varikon miehet taas ovat pistäneet tupakaksi, vasemmalta Vilho Lampinen, Väinö Ahola ja Antti Ahonen.*

kärktyisästi myös siitä, että SRL kytki lakkotavoitteisiinsa myös joukon edustamiensa rautatieläisten erityisongelmia eikä pelkästään eläkekysymystä. Rautatieläisten liiton äänenkannattajan kirjoittelu lakon alkaessa nostatti veturimiesten keskuudessa osittain hurskastelevaakin vihastusta: Veturimiesten liitto ei sietänyt että lehti vihjasi veturimiesten lähteneen lakkoon ”omien erityisetujensa” vuoksi.<sup>1</sup>

Sen jälkeen kun Rautatieläisten liitto oli liittynyt lakkoon, ryhtyi eduskunnan puhemies K-A. Fagerholm sovitteluun lakkoon. Kun Fagerholm otti ensimmäisen kerran yhteyttä liittoon, hän oli parastaikaa välittämässä SAKn yleislakkouhkausta. Fopimuksen synnyttyä Fagerholm esitti liitolle toukokuun 8. päivänä kirjallisen vetoosuuden lakon lopettamiseksi. Puhemies oli jo siihen mennessä keskustellut eduskuntaryhmien puheenjohtajien kanssa eläkekysymyksen ratkaisusta. Hän antoi niiden perusteella veturimiehille suuria toiveita myönteisestä ratkaisusta. Fagerholm totesi myös, ettei eduskunta mielellään työskennellyt painostuksen alaisena. Myös SAKn puheenjohtaja Aku Sumu kehotti veturimiehiä lopettamaan lakkonsa. Ennen kuin liittotoimikunta teki päätöksen, se halusi hallitukselta vakuutuksen, ettei lakon johdosta uhattuja rankaisutoimia pantaisi täytäntöön ja että reserviimmääraus peruutettaisiin. Toukokuun 8. päivän iltapäivällä liittotoimikunta sai Meinanderilta tällaisen ilmoituksen.<sup>2</sup>

Veturimiesten liitto — ja sen myötä Rautatieläisten liitto — lopetti lakon toukokuun 8. päivänä kello 22. Työtaistelu ehti siten kestää kuusi vuorokautta.

Lakko oli puhjennut sisäpoliittisesti kriittiseen aikaan. Se herätti julkisessa sanassa paljon huomiota ja sai osittain ”poliittisen lakon” leiman. Etenkin maalaisliiton lehdistö leimasi veturimiesten työtaistelun suoralta kädeltä sosialidemokraattien juonitteluksi Kekkonen hallitusta vastaan ja yritykseksi vaikeuttaa sen muutoinkin hankalaa asemaa. Lisäksi lakon arveltiin liittyvän sosialidemokraattien ja kommunistien kamppailuun työväestön kannatuksesta ammattiyhdistysliikkeeseen: sosialidemokraattien väitettiin todistelevan lakolla omaa tinkimättömyyttään.<sup>3</sup> Sivustatukea hallitus sai myös kansandemokraattisilta lehdistä. Työkansan Sanomat esimerkiksi arveli veturimiesten aloittaneen lakkonsa ”socialidemokraattien ja kokoomuksen poliittisen pelin hyväksi”. Lehti vaati Veturimiesten liittoa sekä myös Rautatieläisten liittoa asetettaviksi edesvastuuseen tekosistaan.<sup>4</sup>

Tosiasiassa lakko ei varmaan puhjennut halusta tehdä Kekkoselle kiusaa; lakon perustana toki olivat veturimieskunnan sosiaaliset edut. Ilmeisesti poliittisen tilanne kuitenkin epäsuorasti vaikutti lakon alkamisen ajankohtaan. Veturimiehet niin kuin koko VYkin ryhtyivät ajamaan eläkeasiaansa todella ponnekkaasti juuri silloin, kun Fagerholmin hallituksen ero oli presidentinvaalien vuoksi näköpiirissä. Kun sitten syntyi maalaisliittojohtoinen hallitus, ei lakolle ollut poliittisia esteitä, kuten olisi ollut sosialidemokraattisen vähemmistöhallituksen aikana.

Poliittinen muutos vaikutti ennen kaikkea SAKn asenteisiin. Kekkonen hallituksen tultua valtaan SAKlla ei ollut tarvetta kieltää veturimiesten erillisaktiota, varsinkin

<sup>1</sup> Veturimies 5/1950 H.E. A(attela): ”Toimituksen tuoilta”.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1950 s. 96–97.

<sup>3</sup> Ks. Maakansa 30.4.1950 ”Vappunäkymiä” ja uutinen ”Veturimiehet lakkoon haetuilla tekosyillä. SAK esiintyy painostajana”; sama 3.5.1950 ”Edesvastuutonta”.

<sup>4</sup> Työkansan Sanomat 10.5.1950.

kun luvassa oli etuuksia kaikille SAKlaisille viran- ja toimenhaltijoille.<sup>1</sup>

Toisaalta lakon synnyn taustana oli kevään 1950 sekava työmarkkinatilanne ja yleinen tyytymättömyys ansiokkehitykseen. Juuri veturimiesten lakon ensimmäisenä päivänä SAKn työvaliokunta antoi yleislakkouhkauksen, joka ei suinkaan syntynyt hetken harkinnasta. SAKlla ei ollut mitään syytä vastustaa sitä, että veturimiehet antoivat omalla lakollaan esimakua siitä, mihin tilaan yleislakko saattaisi yhteiskunnan.

Veturimiesten lakon päätyminen nivoutui läheisesti työmarkkinatilanteen yleiseen tilapäiseen laukeamiseen F-sopimuksen synnyttyä. Sen jälkeen myös SAK ryhtyi määrätietoisesti tukemaan veturimies- ja rautatieläislakon lopettamiseen tähdänneitä pyrkimyksiä.

Valtion viran- ja toimenhaltijain eläkkeet tulivat kesäkuussa eduskuntaan. Ennakoon odotettiin, että Veturimiesten liiton ja koko VYN vaatimus menisi eduskunnassa läpi. 66 prosentin linjaan perustunut eläkelaki hyväksyttiin kolmannessa käsittelyssä. Maalaisliiton ja kansandemokraattien voimin laki kuitenkin lykkääntyi yli vaalien. Maalaisliiton vastustava kanta oli tiedetty, mutta SKDLn äänestyskäyttäytyminen oli monille VYläisille odottamaton.<sup>2</sup> Sen edustajat perustelivat kantaansa sillä, ettei eläkeuudistus tullut koskemaan valtion työsopimussuhteisia työntekijöitä ja että uudistus SKDLn mielestä suosi korkeapalkkaisia virkamiehiä.<sup>3</sup>

VYN ja Veturimiesten liiton piirissä mielialat kiristyivät jälleen, veturimiesten vielä erityisesti siksi, että heidän lakkonsa tulokset näyttivät valuvan hiekkaan. VYN liitot sopivat Veturimiesten liiton esityksestä yhteisen työtaistelu-uhkauksen esittämisestä ja saivat sille SAKn työvaliokunnan hyväksynnän.<sup>4</sup> Muutama päivä eläkelain lepäämään jättämisen jälkeen käveli Kekkonen puheille SAKn työvaliokunnan asettama lähetystö, johon kuuluivat SAKn pääsihteeri Olavi Lindblom, SRLn puheenjohtaja W.E. Backman, SVMLn puheenjohtaja K.A. Lehtonen sekä näiden kahden liiton toimitsijat K.E. Valjakka ja V. Pulkkinen. Lähetystö vaati hallitusta jättämään eduskunnalle uuden lakiesityksen tai muuten oli uhkaamassa SAKn viranhaltijaliittojen lakko elokuussa. Esitys oli annettava eduskunnalle heinäkuun loppuun mennessä. Pääministeri ei puolestaan halunnut kärjistää tilannetta, vaan lupasi esityksen. Sen sisälöstä hän ei kuitenkaan halunnut luvata mitään.<sup>5</sup>

Hallitus antoi lupaamansa esityksen, joka kuitenkin noudatti 60 prosentin linjaa. VY varautui aloittamaan työtaistelun, ellei laki eduskunnassa toisessa käsittelyssä saisi liittojen vaatimaa sisältöä.<sup>6</sup>

Eduskunta hyväksyi kuitenkin lain pääsisällöltään samassa muodossa kuin kesäkuussa lepäämään jätetty. Eläkelakia vastusti ainoastaan maalaisliiton ryhmä, joka vetosi siihen, että kansan enemmistön eläketurvan muodostivat vain pienet kansaneläkkeet sekä siten ollut kohtuullista korottaa virkamiesten eläkkeitä.<sup>7</sup> Sen sijaan SKDLn eduskuntaryhmä tuli nyt lain taakse. Tämän varmisti viime kädessä eduskun-

<sup>1</sup> Hallituksen ja SAKn välisistä viileistä suhteista ks. esim. SAKn vuosikirja 1950 s. 10.

<sup>2</sup> Ks. SVMLn liittotoimik. pk. 27.6.1950 § 3 (Aattela).

<sup>3</sup> Vp 1950 P s. 1214 (Kuusinen).

<sup>4</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 4.8.1950 § 12 (Valjakka). Ks. myös SVMLn kirje SAKn työvaliokunnalle 27.6.1950. IV ryhmä 1a, SAKn kirjeenvaihto. SVMLn ark.

<sup>5</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 4.8.1950 § 12.

<sup>6</sup> Sama; Veturimies 8–9/1950 ”Vihdoinkin ratkaisu”.

<sup>7</sup> Vp 1950 P s. 1636 (Kalliokoski).



*Vuosina 1948–1951 istunut liittotoimikunta joutui useiden dramaattisten ratkaisujen eteen. Ehdottomasti eniten huomiota herätti vuoden 1950 eläkelakko. Vuonna 1950 otetussa valokuvassa istumassa vasemmalta O. Korsi, sihteeri H.E. Aattela, puheenjohtaja K.A. Lehtonen, G. Widing ja V. Silenius. Seisomassa vasemmalta toimitsija K.E. Valjakka, E. Rosti, V. Erkkilä, M. Tamminen, T. Jantunen ja K. J. Nurminen, SVML.*

nan hyväksymä ponsi, joka edellytti hallituksen antavan kiireellisesti esityksen valtion työsuhteisten saattamisesta eläkelain piiriin.<sup>1</sup>

”Asiassa saatu voitto on jälleen varsin vakuuttava ja kouraantuntuva osoitus siitä, mitä hellittämättömällä, sitkeällä ja tiukalla järjestötoiminnalla saadaan aikaan.” Näin saattoi SVML:n sihteeri Hugo Aattela kirjoittaa *Veturimiehesä* taistelun tauottua.<sup>2</sup> Toiminnallaan veturimiehet olivat jälleen kiillottaneet ammattikuntaisen rämäpäisyytensä sädekehää – joka pisti ulkopuolisten silmiin toisinaan liiankin kirkkaana.

<sup>1</sup> Vp 1950 P s. 1637–1639 (M. Järvinen); ks. myös sama s. 1635–1636 (Aattela) sekä äänestyksestä s. 1645–1646.

<sup>2</sup> *Veturimies* 8–9/1950 ”Vihdoinkin ratkaisu”.





# Vakauttamisen ja epävarmuuden aika (1951–1955)

## 1. Yksin vai yhteisessä rintamassa

### 1.1. Vakauttamisen synty

Ajallisesti veturimiesten eläkelakko aloitti laajojen työtaistelujen sarjan, johon jouduttiin kesällä 1950. Toukokuinen F-sopimus rauhoitti työmarkkinat vain lyhyeksi aikaa. Hallitus ensinnäkin mitätöi sopimusta korottamalla hintoja jopa sopimuksen kirjaimen vastaisesti. Toisekseen työnantajat pyrkivät mahdollisuuksien mukaan kiertämään sopimusta. Sen vähittäinen mureneminen sai palkkatyöväestön nousemaan suurimpiin sodanjälkeisiin lakkoihin. Loppukesällä aloittivat metallityöläiset lakkonsa ja hieman myöhemmin puutyöläiset. Ne päättyivät vasta, kun SAK pakotti järjestyksessä kolmannella sodanjälkeisellä yleislakkouhalla työnantajapuolen ns. A-sopimukseen.<sup>1</sup>

Työmarkkinatilanne vakiintui A-sopimuksen solmimiseen. Tammikuussa 1951 poliittinen asetelma selkiytyi oleellisesti, kun Kekkonen johdolla muodostettiin ensimmäinen sodanjälkeinen punamultahallitus, sosialidemokraattien ja maalaisliiton yhteishallitus. Hallitusyhteistyö oli seurausta puolin ja toisin lisääntyneestä hinta- ja palkkakehityksen säätelemisen tarpeesta.

Johdonmukainen jatko oli toukokuussa 1951 hallituksen sekä työmarkkina- ja etujärjestöjen kesken solmittu linnarauhasopimus.<sup>2</sup> Seuraava askel oli syyskuussa 1951 syntynyt vakauttamissopimus.

Vakauttamissopimuksen nojalla säädeltiin hinta- ja palkkakehitystä vuoden 1956 yleislakon kynnykselle saakka. Mutta vakauttamiseen sisältyi muutakin kuin hinnat ja palkat. Sopimuksessa vakainaistettiin jo linnarauhasopimuksessa perustettu taloudellinen suunnitteluneuvosto, jonka tehtäväksi tuli laatia pikän aikavälin kokonaistaloudellisia ohjelmia. Vakauttamiseen sitoutui työntekijä- ja työnantajajärjestöjen lisäksi myös Maataloustuottajain Keskusliitto (MTK).<sup>3</sup>

Palkkojen osalta vakauttamissopimus sisälsi täysautomaattisen täyskompensaation. Viiden prosentin elinkustannusten nousua seurasi välittömästi samansuuruinen palkankorotus. Vaikka ennen muuta työn tuottavuuden kasvua ei otettu sopimuksessa huomioon, vakauttaminen joka tapauksessa pysäytti työnantajapuolen pyrkimykset alentaa sodan jälkeen kohonnutta palkkatasoa. Reaaliansioiden vakauttaminen osoitautui pian alkaneen laskukauden aikana tärkeäksi turvaksi työväestölle.

<sup>1</sup> Tark. ks. SAKn vuosikirja 1950 s. 50–69. Ks. myös *Sjöberg* s. 389–395.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1951 s. 65–69 ; *Sjöberg* s. 399–400.

<sup>3</sup> Ks. Vakauttamisohjelma. Talouspoliittisen suunnitteluneuvoston ehdotukset niihin liittyvine selvityksineen vakauttamistoimenpiteiksi linnarauhan 30.9.1951 päättyessä. Komiteanmietintö 1951:13 s. 18—. Ks. myös SAKn vuosikirja 1951 s. 78–117.

Vakauttaminen merkitsi sitä, että ammattiyhdistysliike – nyt lujasti sosialidemokraattisjohtoisena – vahvisti poliittis-yhteiskunnallista asemaansa, joka oli ollut vuoden 1950 aikana vakavasti uhattuna.

## 1.2. Palkkaluokkatarkistukset ja vakauttaminen: ensimmäinen vaihe

### *Virkamiehet heikkona renkaana*

Sodanjälkeisinä vuosina, valtion tehtäväalueen ja hallinnon laajentuessa ja työtehtävien muuttuessa, viranhaltijaryhmien palkkaukselliset suhteet olivat muodostuneet entistä monimutkaisemmaksi kysymykseksi. Lisäksi inflaatiokauden palkkatarkistukset olivat muuttaneet näitä suhteita. SAKlaisen ammattiyhdistysliikkeen vahva asema oli ensisijaisesti syynä siihen, että alempien viranhaltijoiden palkkakuilu ylempiin virkamiehiin nähden kapeni, jos kohta toisaalta voitiin ainakin osittain puhua alempien viranhaltijoiden jälkeenjääneisyydestä yksityisen teollisuuden palkkakehitykseen verrattuna.<sup>1</sup>

Vuonna 1949 hallitus asetti ns. Hongan komitean laatimaan virkapalkkojen yleiskorotusta ja palkka-asteikon tarkistusta. Komitean keväällä 1950 valmistunut mietintö sisälsi yläpään palkkoihin suhteellisestikin suuremmat korotukset kuin alempiin palkkaluokkiin.<sup>2</sup> Toukokuussa 1950 hyväksytty palkkajärjestely noudatti yleispiirteisissä Hongan komitean linjaa, joskin asteikon alapäähän suunnatut korotukset olivat sitä korkeampia. Kun lisäksi virkapalkkoihinkin piti liittää F-sopimuksessa sovittu korotus, oli kevään 1950 tulos viranhaltijoille lopulta varsin tyydyttävä. Virkapalkat sidottiin myös elinkustannusindeksiin samalla tavoin kuin työsopimussuhteisten palkat. Vuoden 1951 alussa saatiin virkapalkkoihin VYn liittojen aktiivisen toiminnan tuloksena syksyn 1950 A-sopimuksen edellyttämä korotus.<sup>3</sup>

Mutta kun vakauttamissopimus solmittiin, viranhaltijoiden palkkaliikehännälle oli samanaikaisesti olemassa vahvaa maaperää. 1940-luvun lopulla alkoi vuonna 1947 asetettu valtion palkkauskomitea, vuodesta 1951 valtion palkkauslautakunta, laatia kokonaisvaltaista palkkaluokkatarkistusta. Tehtävä oli epäkiitollinen, sillä tällä alueella jos missä eri ammattiryhmien intressit törmäsivät yhteen. Kun vakauttamisen aika alkoi, asian käsittely oli pahimmoilleen kesken. Osaltaan tämän kysymyksen pohjalta kasvoi painetta koko vakauttamispolitiikkaa vastaan.

### *Jälleen irti SAKn tavoitteista*

Valtionvirkaillain Yhteisjärjestö laati oman ehdotuksensa virkojen sijoittelusta palkkaluokkiin syksyllä 1951. Rautatieläisten palkkoja piti pääsääntöisesti korottaa yhdel-

<sup>1</sup> Luoman (1962 I s. 60–61) laskelmien mukaan virkamiesten ”ylimmän ryhmän” reaali-palkkaindeksi (1939=100) oli vuonna 1944 79 ja vuonna 1949 77, ”keskiryhmän” vuonna 1944 83 ja vuonna 1949 86, ”väliryhmän” vuonna 1944 94 ja vuonna 1949 104 sekä ”alimman ryhmän” vuonna 1944 97 ja vuonna 1949 121.

<sup>2</sup> Honka 1972 s. 183–184; SAKn vuosikirja 1950 s. 69–70.

<sup>3</sup> SVMLn toim. kert. 1950 s. 108–113.

lä palkkaluokalla. Veturinkuljettajien palkankorotukseksi ehdotettiin kuitenkin kahta palkkaluokkaa.<sup>1</sup>

Veturimiesten liittoa ei VYn esitys tyydyttänyt. Kesällä 1951 kokoontunut liittokokous oli vaatinut, että kaikkien veturinkuljettajien palkkoja korotettaisiin kolmella palkkaluokalla ja kaikkien veturinlämmittäjien palkkoja kahdella palkkaluokalla. Kentällä esiintyi vieläkin rajumpia vaatimuksia. Helsingin osasto oli tehnyt liittokokoukselle esityksen, joka olisi edellyttänyt mm. viiden palkkaluokan korotusta yli 5 vuotta ajaneelle kuljettajalle. Edellä mainittu kanta kuitenkin voitti Helsingin osaston ehdotuksen äänin 63–32.<sup>2</sup>

Valtiovarainministeri Matti Miikki antoi valtion palkkauslautakunnalle tammikuussa 1952 ohjeet, joiden mukaan lautakunnan oli oltava tarkistusehdotuksessaan mahdollisimman säästeliäs.<sup>3</sup> Oli selvää, ettei lautakunnan mietintö sitten valmistuttuaan vastannut alkuunkaan veturimiesten vaatimuksia. Heille ei palkkauslautakunta ehdottanut mitään palkkaluokkatarkistuksia. Tosin myös veturimiehiä koski mietinnön se lausuma, että olisi luovuttava määrävuosittaisista palkkaluokakorotuksista ja siinä tarkoituksessa korotettava silloisen alemman palkkaluokan virat ja toimet lähinnä ylempään luokkaan.<sup>4</sup>

Veturimiesten liiton liittovaltuusto oli yhtenäisen tyytymätön lautakunnan mietintöön kokoontuessaan huhtikuun 1952 lopussa. Vaatimusten suuruudesta ei kuitenkaan nytkään ollut yksimielisyyttä. Helsingin osasto toisti saman esityksen, jonka se oli tehnyt edellisen kesän liittokokoukselle. Se vaati peräti viiden palkkaluokan korotusta vanhemmalle (yli viisi vuotta ajaneelle) kuljettajalle, neljän nuoremmalle kuljettajalle sekä kolmen palkkaluokan korotusta vanhemmalle (yli kolme vuotta lämmitäneelle) lämmittäjälle ja kahden nuoremmalle. Liittotoimikunta puolestaan esitti samansisältöistä vaatimusta kuin vuoden 1951 liittokokouksessa.<sup>5</sup>

Kokouksessa olivat selvästi vastakkain ne, joiden mielestä vaatimukset oli sentään jossain määrin yritettävä sovittaa vakauttamisen yleisiin raameihin, sekä ne, jotka halusivat katsoa asioita vain ammattikunnan näkökannalta. Tyypillisenä piirteenä oli myös se, että viimeksi mainittujen vaatimukset suuntautuivat selvästi nimenomaan kuljettajien ja vielä vanhempien kuljettajien eduksi.<sup>6</sup> SAKn pääsihteeri Lindblom oli kokouksessa teroittamassa vakauttamisen merkitystä ja jarruttamassa ylisuuria vaatimuksia.<sup>7</sup> Lopulta liittovaltuusto hyväksyi äänin 21–8 liittotoimikunnan ajaman linjan. Päätöstä vastaan panivat Helsingin osaston Leevi Rignell ja Yrjö Salo vastalauseensa. He syyttivät liittovaltuuston enemmistöä siitä, että se oli pannut pääpainon ”vakauttamispyrkimykseen eikä palkkausasiaamme”.<sup>8</sup>

Kesäkuussa 1952 valtioneuvosto sai Veturimiesten liiton esityksen, jossa vaatimuksia perusteltiin laveasti perinteellisin perustein: veturimiesten korkeilla ammattitaitovaatimuksilla sekä työn vastuunalaisuudella ja rasittavuudella. Merkittävää oli, että

<sup>1</sup> SVMLn toim.kert. 1951 s. 20–22.

<sup>2</sup> SVMLn v. 1951 liittokokoukselle tehdyt esitykset s. 14–16, 22; liittokok. pk. 1951 s. 99.

<sup>3</sup> SVMLn toim. kert. 1952 s. 13.

<sup>4</sup> Valtion palkkauslautakunnan ehdotus valtion vakainaisten virkojen ja toimien sekä ylimääräisten toimien palkkaluokkiin sijoittelun tarkistamiseksi. Komiteamietintö 1952:15 s. 13–14.

<sup>5</sup> Liittovalt. pk. 24–25.4. 1952 s. 25–26.

<sup>6</sup> Sama s. 26–31, ks. erityisesti vakauttamista puolustaneen Aattelan sekä jyrkän ammattikuntaista linjaa edustaneen Helsingin osaston Erkki Nikkasen puheenvuoroja.

<sup>7</sup> Sama s. 11–12.

<sup>8</sup> Sama s. 31.

liittotoimikunta oli korottanut — edellä mainittua ”oppositiota” tyynnyttääkseen<sup>1</sup> — aikaisempaa vaatimustaan niin, että viisi vuotta tehtävässä toimineelle kuljettajalle esitettiin neljän palkkaluokan korotusta.<sup>2</sup> Liiton edustajat hakeutuivat useiden ministerien puheille selvittämään vaatimuksiaan. Aktiivisuus näytti kuitenkin tuloksettomalta, sillä hallitus ilmoitti pääosin yhtyvänsä palkkauslautakunnan mietintöön.<sup>3</sup>

Kun neuvotteluyritykset olivat tuloksettomia, Veturimiesten liitto turvautui jälleen lakkouhkaan. Jäsenäänestys pantiin toimeen vanhalla rutiinilla lokakuussa 1952. 91 prosenttia äänestäneistä oli sillä kannalla, että hallitukselle oli esitettävä uhkavaatimus.<sup>4</sup> Marraskuussa 1952 kokoontui liittovaltuusto ylimääräiseen kokoukseen. Se antoi omasta puolestaan liittotoimikunnalle valtuudet lakkouhkan hyväksikäyttöön.<sup>5</sup>

Asetelmat olivat kuitenkin sekavat. Veturimiesten liitto oli jälleen irtautunut SAK-laisesta viran- ja toimenhaltijarintamasta. VY toimi oman, syksyllä 1951 laatimansa ohjelman pohjalta. SAK:lle, joka oli vakauttamispolitiikan keskeinen taustavoima, veturimiesten erillistoiminta oli vähintäänkin kiusallista. Periaattessa SAK:n johto oli sillä kannalla, että yhden ryhmän erityiskohtelu johtaisi yleiseen palkkaliikehdintään ja siten nakertaisi pohjaa vakauttamisen alta. Tässä se yhtyi hallituksen linjaan.<sup>6</sup> Mutta SAK:lla ei liioin ollut halua kärjistä suhteitaan Veturimiesten liittoon, jonka valmiudesta omaan erillistoimintaan sillä oli vanhastaan kokemuksia.

### *Tappio*

Sääntöjen mukaan SVML tarvitsi SAK:n luvan ensin uhkavaatimukseen ja sitten itse lakkoon. SAK:n työvaliokunta ei puolestaan halunnut antaa lupaa vakauttamisen peruslinjan vastaiseen aktioon. Ylimääräisen liittovaltuuston kokouksen jälkeen SVML pyysi SAK:lta lupaa uhkavaatimukseen. Sitä se ei saanut, mutta SAK:n työvaliokunta ei myöskään virallisesti evännyt lupaa, vaan lykkäsi sen käsittelyä.<sup>7</sup> Liitto esitti valtioneuvostolle uhkavaatimuksen SAK:n luvan puuttumisesta huolimatta ja lähetti kentälle lakko-ohjeet. Mahdollisen lakon oli määrä alkaa joulukuun 1. päivänä.<sup>8</sup> SAK:lta liitto yritti tämän jälkeen saada varsinaista lakkolupaa, mutta sitä ei tullut. SAK:n puheenjohtaja Aku Sumu ilmoitti, että keskusliitto oli valmis antamaan luvan ainoastaan sellaiselle lakolle jolla pyrittäisiin VY:n asettamiin tavoitteisiin.<sup>9</sup>

Alkoivat tiukat neuvottelut hallituksen edustajien kanssa. Liiton pääneuvottelijoina olivat lähinnä vuonna 1951 puheenjohtajaksi Lehtosen jälkeen valittu Gösta Widing, toimitsija Kauko Valjakka ja sihteeri Hugo Aattela.<sup>10</sup>

Ilmeni, että hallitus oli valmis myöntämään veturimiehille yhden palkkaluokan korotuksen. Hallituksen asenteita tiukensi se, että eräät muutkin liitot, erityisesti VY-läinen Postimiesliitto sekä Virkamiesliittoon kuulunut Rautatievirkamiesliitto, havah-

<sup>1</sup> Vrt. liittokok. pk. 7–9.9.1954 s. 105 (Oivio)

<sup>2</sup> SVML:n kirjelmä valtioneuvostolle 17.6. 1952 (jälj.). Liittotoimik. pk. 8–9.7. 1952, liite n:o 2.

<sup>3</sup> Em. liittotoimik. pk. § 6.

<sup>4</sup> Ks. liittotoimik. pk. 23–24.10.1952 § 13.

<sup>5</sup> Ylim. liittovalt. pk. 11.11.1952, erityisesti s. 18–19, 22; liittotoimik. pk. 11.11.1952 § 3.

<sup>6</sup> Vrt. liittotoimik. pk. 27.11.–1.12.1952 § 3 (selostukset neuvotteluista SAK:n puheenjohtajan Aku Sumun ym. SAK:n edustajien kanssa).

<sup>7</sup> SVML:n toim.kert. 1952 s. 17, 24; työvaliok. pk. 19.11.1952 § 3.

<sup>8</sup> SVML:n kiertokirje 14/1952 (19.11.)

<sup>9</sup> Työvaliok. pk. 21.11.1952 § 3.

<sup>10</sup> Vrt. liittotoimikunnan ja työvaliokunnan pöytäkirjoja marraskuun 1952 lopulta.



*Hugo E. Aattela (vas.) (1897–1959) valittiin Veturimiesyhdistyksen sihteeriksi ja Veturimiehen toimittajaksi vuonna 1941. Näistä tehtävistä hän siirtyi eläkkeelle vuonna 1955. Aattelan yhtenä avuna – vankan toimitsijan ja toimittajan ammattitaidon ohella – oivat hänen poliittiset suhteensa: hän oli kansanedustajana (sos.dem.) vuosina 1929–1945, 1949 ja 1950–1951. – Kauko Valjakka (oik.) (1912–1955), helsinkiläinen veturimies, valittiin liiton toimitsijaksi vuonna 1946. Hän hoiti tehtävää vuonna 1955 tapahtuneeseen äkilliseen kuolemaansa saakka.*

tuivat vaalimaan jyrkin vaatimuksin omia etujaan; tämä antoi lisäpontta hallituksen käsitykselle, että yhden ryhmän palkankorotus johtaisi yleiseen palkankorotusvyyryyn.<sup>1</sup> Erityisesti maalaisliiton ministerit vastustivat jyrkästi veturimiesten vaatimuksia. Hallituksen myöntyminen edes yhden palkkaluokan korotukseen oli sosialidemokraattisen ministeriryhmän ansiota.<sup>2</sup>

Kun näytti täysin varmalta, ettei veturimiesten tavoitteita ollut mahdollista saavuttaa, liittotoimikunta perääntyi pääosin VYn esityksen linjalle. Liiton neuvottelijat ilmoittivat hallitukselle, että lakosta luovuttaisiin, jos veturinkuljettajat saisivat kahden ja veturinlämmittäjät yhden palkkaluokan korotuksen, kunhan samalla veturimiesten virantekorahoja korotettaisiin ja eläke maksettaisiin kahta palkkaluokkaa korkeamman palkan mukaan kuin eläkkeelle siirtyvä veturimies oli nauttinut.<sup>3</sup>

Mutta hallitus ei perääntynyt. Marraskuun 30. päivänä pääministeri Kekkonen kutsui liittotoimikunnan edustajat Kesärantaan. Sinne lähtivät Widing, Valjakka, Aattela sekä liittotoimikunnan seinäjokelainen jäsen Eino Rosti. He joutuivat ankaraan puhuteluun. Kekkonen ilmoitti, ettei hallitus missään tapauksessa suostuisi veturimiesten palkkavaatimukseen. SVMLn miesten puheet veturimiesten työmäärän ja vastuun

<sup>1</sup> Ks. mm. SVMLn toim.kert. 1952 s. 18–19 sekä liittotoimik. pk. 23–24.10.1952 § 13.

<sup>2</sup> Ks. työvaliok. pk. 21.11.1952 § 3, selostus SVMLn ja SAKn edustajien sekä sosialidemokraattisen ministeriryhmän välisistä neuvotteluista.

<sup>3</sup> Neuvottelujen kulusta ks. liittotoimik. pk. 27.11. –1.12.1952 § 3.

lisääntymisestä eivät saaneet vastakaikua. Pääministeri totesi veturimiesten pyrkimysten olevan täysin ristiriidassa vakauttamispolitiikan tavoitteiden kanssa. Hänen painavin sanomansa oli uhkaus poliittisesta kriisistä. Kekkonen ilmoitti, että jos veturimiehet ajavat tavoitteensa pakkokeinoin läpi, maalaisliitto lähtee hallituksesta.<sup>1</sup> Samana iltana pääministeri piti radion Päivän peilissä puheen, jossa hän ankarin sanoin ruoski veturimiesten vastuuntunnottomuutta ja yritti suunnata yleisen mielipiteen heidän liikehdintäänsä vastaan.<sup>2</sup>

Veturimiehille itselleen poliittisen kriisin uhka oli varsin kaukainen asia.<sup>3</sup> SAK:lle se sen sijaan oli vakava kysymys; maalaisliiton ero hallituksesta olisi vienyt pohjan vakauttamisen alta. Keskusliiton työvaliokunta kokoontui sen jälkeen, kun veturimiehet olivat palanneet Kekkonen luota. Työvaliokunta oli siihen saakka lykännyt lakkolupa-pyyntönsä virallista käsittelyä, mutta nyt se puuttui asiaan. SAK kehotti veturimiehiä luopumaan lakosta ja tyytymään hallituksen tarjoukseen.<sup>4</sup>

Liittotoimikunta, joka oli ollut yhtämittaisesti koolla marraskuun 27. päivästä lähtien, joutui nyt vaikean ratkaisun eteen. Oli tehtävä valinta ammattikuntaisen näkökulman ja palkkatyöväestölle kokonaisuutena merkittävän talous- ja sosiaalipolitiikan turvaamisen välillä. Liittotoimikunnassa syntyi kiihkeä keskustelu, jossa mielipiteet jakautuivat kahtia. Lakon peruuttamisen kannalla olivat mm. Kekkonen luona käyneet neuvottelijat. Sitä mieltä oli myös turkulainen 1930-luvun lopun oppositiomies Urpo Juva: ”Olen heikko taimi ammattiyhdistysliikkeen taimilavassa, mutta sen verran luulen ammattiyhdistysliikettä ymmärtäväni, että keskitetystä ammattiyhdistystoiminnasta on hyötyä.” Sen sijaan Helsingin osaston edustajat Kalle Nurminen ja Leevi Rignell sekä Tampereen osaston Viljo Vuohula pitivät tiukasti kiinni aikaisemmasta lakkopäätöksestä.<sup>5</sup>

Jouduttiin äänestykseen. Edellä mainitut kolme edustajaa pysyivät vastustavalla kannallaan, mutta jäivät vähemmistöksi. Widing, Rosti, Juva, Oulun osaston Max Ilvo, Kouvolan osaston Eino Järvi sekä Pieksämäen osaston Sigurd Saarelainen äänestivät lakon peruuttamisen puolesta. Hyväksytyn päätöksen mukaan oli järjestettävä uusi jäsenäänestys, jossa neuvottelujen tulos olisi punnittavana. Aattela lähetettiin radioon ilmoittamaan lakon peruuttamisesta.<sup>6</sup>

Eduskunnan hyväksyttyä joulukuussa hallituksen lupaaman esityksen liittotoimikunta järjesti jäsenäänestyksen. Äänestysasetelmassa annettiin selvästi ymmärtää, että liittotoimikunta halusi saavutetun ratkaisun hyväksymistä. Kenttä pystyttiin saamaan melko hyvin kuriin: noin 67 prosenttia äänestäneistä oli valmiita luopumaan aikaisemmasta vaatimuksesta.<sup>7</sup> Palkkaliike raukesi niin ollen sillä kertaa veturimiesten tappioon.

Saatu yhden palkkaluokan korotus oli tosin veturimiesten oman erillistoiminnan ansiota. Se jäi kuitenkin kauas liiton alkuperäisistä vaatimuksista, puhumattakaan niistä vaateista, joita mm. Helsingin osasto oli ajanut. Veturimiesten liitolla oli ollut vastas-

<sup>1</sup> Keskustelusta Kekkonen kanssa tark. ks. em. liittotoimik. pk. § 3.

<sup>2</sup> Puheen julkaisi pääosin mm. Uusi Suomi 1.12.1952.

<sup>3</sup> Esimerkiksi Eino Rosti totesi liittotoimikunnassa, että ”ei tarvitse kiinnittää huomiota poliittiseen uhkaan, koska se ei mitään merkitse. Joku hallitus tälle maalle aina saadaan, ellei muuta niin virkamieshallitus.” Em. liittotoimik. pk. § 3.

<sup>4</sup> SAK:n kirjelmä, em. liittotoimik. pk. § 3.

<sup>5</sup> Em. liittotoimik. pk. § 3.

<sup>6</sup> Sama. Ks. myös SVML:n kiertokirje 15/1952 (3.12.)

<sup>7</sup> Liittotoimik. pk. 5–6.2.1953 § 12.

saan vahvoja poliittisia realiteetteja, joita ammattikuntansa näkökulmasta tähyilleet veturimiehet eivät olleet täysin osanneet ottaa huomioon. Epätyydyttävä ratkaisu jäi kalvamaan mieliä. Seuraavina parina vuonna tyytymättömyys ei kuitenkaan purkautunut, sillä taloudellis-poliittinen kehitys alkoi uhata aikaisempiakin saavutuksia.

### 1.3. Puolustus kannalle

#### *Kustannuskriisi*

Kun valtion viranhaltijain palkkaluokkatarkistukset joulukuussa 1952 ratkaistiin, oli taloudellinen tilanne selvästi huonompi kuin vakauttamisen alussa. Vientiteollisuuden markkinatilanne oli ns. Korean noususuhdanteen jälkeen heikentynyt. Entistä määrätietoisemmin vientiteollisuus ryhtyi nyt toimimaan ammattiyhdistysliikkeen saavutusta, vakauttamispolitiikkaa, vastaan. Yritettyään ensin turhaan poistaa palkkojen indeksisidonnaisuutta sekä ajaa läpi devalvaatiota vientiteollisuus aloitti ”kustannuskriisi”-kampanjan. Sen väitteen mukaan laskusuhdanne johtui kotimaisen kustannustason korkeudesta, joka vei vienniltä kilpailukyvyn maailmanmarkkinoilla. Kustannustasoa oli valtion toimin laskettava eli oli toteutettava deflaatio.<sup>1</sup>

Ratkaisumalli sai vientiteollisuuden lisäksi myös muiden teollisuuspiirien sekä maataloustuottajien tuen. Sosialidemokraattien ja maalaisliiton hallitusyhteistyö ajautui umpikujaan, kun maalaisliitto ryhtyi deflaatiosuunnitelman poliittiseksi toteuttajaksi.

Kustannustason alentamisen tavoite merkitsi uhkaa työväestön ansiotasolle: teollisuuspiirit julistivat avoimesti, että palkkojen liiallinen korkeus oli väitetyn kustannuskriisin keskeinen syy. Sitä paitsi teollisuus oli jo vuodesta 1952 lähtien supistanut tuotantoaan, mikä johti työttömyyden paisumiseen. Deflaatiosuunnitelmat uhkasivat pahentaa tilannetta entisestään.<sup>2</sup>

SAK jäsenliittoon asetui täysin kielteiselle kannalle suunnitelmiin, jotka olisivat alentaneet työväestön ansiotasoa ja työllisyyttä. Hallituksessa sosialidemokraattinen ministeriryhmä toteutti SAK:n kantaa. Kun pääministeri Kekkonen esitti deflaatiosuunnitelmansa, ns. K-ohjelman, sosialidemokraattiset ministerit asettivat sitä vastaan ns. kynnysohjelman, joka oli lähtöisin SAK:sta. Seurauksena oli hallituksen hajoaminen kesällä 1953.<sup>3</sup>

Enää ei saatu aikaan punamultahallitusta. Entinen pääministeri muodosti maalaisliittojohtoisen keskustaporvarillisen ministeristön, Kekkonen neljännen. Se yritti ajaa K-ohjelman läpi ensin huonolla menestyksellä loppukesällä 1953 ja sitten vuoden 1954 budjetissa, joka linjansa ja laatijansa Juho Niukkanen mukaan sai ”niukkasbudjetin” nimen. Eduskunnan enemmistö muutti sitä kuitenkin oleellisilta osin; marraskuun 1953 alussa itse hallituskin kaatui Arava-määrärahoihin ja sijaan tuli Sakari Tuomiojan virkamieshallitus.<sup>4</sup> K-ohjelman kaatuminen kaiken kaikkiaan oli ammattiyhdistysliikkeen merkittävä poliittinen voitto.

<sup>1</sup> SAK:n vuosikirja 1953 s. 24; *Sjöberg* s. 410–414; *Skog* 1971 s. 334–.

<sup>2</sup> Vrt. *Knoellinger* s. 181.

<sup>3</sup> SAK:n vuosikirja 1953 s. 82–87; *Sjöberg* s. 413–414.

<sup>4</sup> SAK:n vuosikirja 1953 s. 86–87, 99–111.



### *Työttömyys veturimiesten uhkana*

Vuosien 1952–1953 laskusuhdanteessa veturimiesten eteen tuli uhka, jota heillä harvoin aikaisemmin oli ollut: työttömyyden vaara. Rautatieliikenne supistui vuosina 1952–1953 selvästi; sodanjälkeinen suhteellisen tasainen noususuunta päättyi. Osataan supistuksiin vaikutti myös sotakorvauskuljetusten loppuminen. Vuoden 1953 junakilometrien kokonaismäärä oli noin 34 miljoonaa kilometriä, kun se kaksi vuotta aikaisemmin oli ollut noin 36 miljoonaa kilometriä.<sup>1</sup>

Varsinainen työttömyys tosin koetteli, kuten 1930-luvun alun pulavuosinakin, ainoastaan epäpäteviä tilapäisiä lämmittäjiä. Kesäkuun 1953 alussa liittotoimikunta pyysi osastoja lähettämään tietoja työllisyystilanteesta, jolloin ilmeni, että jo siihen mennessä oli useita kymmeniä epäpäteviä lämmittäjiä joko sanottu irti tai siirretty veturipalveluksesta tallille huonompipalkkaisiin tehtäviin.<sup>2</sup> Useimmilla varikoilla tulivat vuoden 1953 aikana käyttöön palkattomat pakkolomat, joille joutui myös päteviä vakinaisia miehiä. Aallonpohjansa työllisyystilanne saavutti syksyllä 1953.<sup>3</sup>

Porvariston kustannuskriisikampanja ulotti vaikutuksensa myös valtionhallintoon ja erityisesti juuri rautateille, joiden kannattavuus oli sodan jälkeen jatkuvasti ollut miinuksen puolella.<sup>4</sup> Kustannustason alentamishjelmat lisäsivät vakinaistenkin veturimiesten turvattomuutta.

Pyrkinessään valtion menojen supistamiseen niukkasbudjetti esitti virkojen yleistä radikaalia vähentämistä. Hallituksen esityksen mukaan piti lakkauttaa mm. peräti 849 veturimiesvirkaa ja -tointa, joista peruspalkkaisia oli 101 ja loput ylimääräisiä. Osa näistä viroista ja toimista tosin oli ennestään täyttämättä.<sup>5</sup> Veturimiesten liitto piti esitettyjä vähennyksiä – samoin kuin muut viranhaltijajärjestöt omille toimialoilleen suunniteltuja<sup>6</sup> – ”suorastaan tyrmistyttävänä”.<sup>7</sup>

”Kustannuskriisi” ja varsinkin Kekkonen neljännen hallituksen politiikka yhdisti ammattiyhdistysliikkeen yhtenäiseen puolustukseen. VYläinen rintama tiivistyi. Veturimiesten liiton ja muiden SAKlaisten viran- ja toimenhaltijajärjestöjen juopa, joka edellisenä vuonna oli jälleen kerran avautunut, väistyi taka-alalle. Esimerkiksi Veturimies tähdensi sekä VYn että koko ammattiyhdistysliikkeen yhtenäisyyden merkitystä: ”On saatu - - - mitä selvemmin huomata, että viran- tai toimenhaltijain elinkesymykset niveltyvät mitä läheisimmin yhteen kaikkien palkkaeläjäiden elinkesymysten kanssa. Ja kun näin on, niin johtopäätös on, että näitä elinkesymyksiä on puolustettava yhdessä.”<sup>8</sup>

Eduskunta kuitenkin kaatoi K-ohjelman ja senmukaisen niukkasbudjetin ratkaisuilta osilta. Valtion virkojen supistukset, joita hyväksyttiin talousarvioon jonkin verran tuli, olivat selvästi vähäisempiä kuin budjettiesityksessä. Veturimiehiä vähennykset eivät merkittävästi koskettaneet.<sup>9</sup> Veturimiesten vähentämistä olisikin ollut budje-

<sup>1</sup> SVT 1951–1953 XX Rautatietilasto.

<sup>2</sup> Liittotoimik. pk. 8–9.7.1953 § 4.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1953 s. 13–15.

<sup>4</sup> Wallenius s. 322–324.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1953 s. 13–15.

<sup>6</sup> Esim. postimiesten osalta ks. Aulis Alanen s. 267–268.

<sup>7</sup> Veturimies 9/1953 H.E.A(attela): ”Sana on sanottava!”; sama ”Hallituksen vähentämishjelma odotettua raskaampi ja asiallisuutta hylkivä”.

<sup>8</sup> Veturimies 10/1953 H.E. A(attela): ”Ei nyrkissä vaan aivoissa”. Vrt. Viljakainen s. 24–27.

<sup>9</sup> Ks. toim.kert. 1954 s. 25.

tin hyväksymisvaiheessa, vuoden 1954 alussa, työläs perustella, sillä edellisten vuosien matalasuhdanne oli paraikaa kääntymässä nousuksi. Vuonna 1954 esiintyi jo veturimiespulaa ja ylityön huomattavaa kasvua.<sup>1</sup>

Joka tapauksessa ”kustannuskriisin” vaiheen turvattomuus sai Veturimiesten liiton kiinnittämään entistä enemmän huomiota jäsenkuntansa aseman varmistamiseen suhdannevaihtelujen varalta. Puolustuskannalle jouduttua oli havaittu selvästi virkasuhteen edut. Samalla korostui veturimieskoulutuksen pitkän tähtäyksen suunnittelun tarve. Sitä lisäsivät myös rautatielaitoksen kehitystekijät, rautatieliikenteen murros, joka juuri 1950-luvun ensimmäisen puoliskon aikana synnytti veturimiesten mielissä myös kauemmas tulevaisuuteen ulottunutta epävarmuutta.

## 2. Rautateiden murros ja turvattomuuden kasvu

### 2.1. Rautatiet kilpailutilanteessa

Sekä rautateiden yhteiskunnallisessa asemassa että rautatieteknologiassa ilmeni 1950-luvun alussa tärkeitä muutoksen merkkejä. Siihen saakka rautatiet olivat vain vähäisessä määrin joutuneet kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa. 1950-luvulle tultaessa rautateiden valta-asemaa alkoi kuitenkin uhata ennen muuta nopeasti laajentuva maantieliikenne. Toisekseen alkoi käydä selväksi, että varsinkin vetovoimakalusto joutuisi lähitulevaisuudessa perusteelliseen uudistumisprosessiin. Molempiin, sekä rautatielaitoksen asemaa että teknologiaa koskeneisiin muutoksiin sisältyi piirteitä, jotka toivat turvattomuutta veturimiesten tulevaisuudennäkymiin.

Heti sodan jälkeen oli alkanut autoliikenteen nopea kasvu. Varsinaista kilpailutilannetta rautateiden ja maanteiden välillä ei kuitenkaan vielä vuoteen 1948, ”jälleenrakennuskauden” päättymiseen<sup>2</sup>, mennessä muodostunut, sillä myös rautatiet toimivat suuren kuljetuspaineen alla. Vuoden 1948 jälkeen kuljetusmuotojen kilpailu kuitenkin kiihtyi. Jo 1950-luvun alkuvuosina olivat maantieliikenteeseen suunnatut investoinnit suurempia kuin rautatieliikenteeseen kohdistetut. Rautateiden ja autoliikenteen kilpailutilanne koski sekä tavara- että henkilökuljetuksia. Etenkin lyhyiden matkojen kuljetukset siirtyivät yhä enemmän autojen hoidettaviksi.<sup>3</sup>

Voimasuhteiden muutosta tavaraliikenteen osalta kuvaa tonnikilometrien määrän kehitys. Rautateiden tonnikilometrien määrä oli vuonna 1956 noin kaksinkertainen verrattuna vuoteen 1939.<sup>4</sup> Kuorma-autoliikenne oli kasvanut selvästi nopeammin: sen tonnikilometrien määrä oli samassa ajassa kasvanut noin 4,5-kertaiseksi. Tosin kuorma-autojen tonnikilometrien absoluuttinen määrä oli vuonna 1956 vain noin puolet rautateiden vastaavasta luvusta.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> SVYn toim.kert. 1954 s. 16–17.

<sup>2</sup> *Linnamo* erottelee vuodet 1945–1948 ”jälleenrakennuksen kaudeksi”, ks. s. 12.

<sup>3</sup> Sama s. 21–24.

<sup>4</sup> SVT XX Rautatietilasto, mainituilta vuosilta.

<sup>5</sup> *Linnamo* s. 22.



*Samalla kun Veturimiesten liitto joutui kiinnittämään yhä suurempaa huomiota veturimiesammatin tulevaisuudennäkymiin, se pyrki pitämään huolta myös eläkkeelle siirtyneistä jäsenistään. Sotien jälkeen eläkeläisten määrä liiton jäsenkunnassa on kasvanut selvästi (ks. liite 1). Liiton eläkeläisjäsenilleen järjestämät yhdessäolotilaisuudet takaavat osaltaan veturimiesten keskinäisen yhteyden säilymistä työvuosien päätyttyäkin. Kuva Oulun osaston "eläkevaarien juhlasta" 24.2.1957 Nokelan veturillän huoltorakennuksen kerhohuoneella.*

Rautateiden henkilöliikenne oli sodan aikana kasvanut tuntuvasti aikaisemmasta. Mutta 1940-luvulla se pieneni varsin jyrkästi, joskaan ei likikään sotaa edeltäneen ajan tasolle saakka. Henkilökuljetuksissa koko maanteiden moottoriajoneuvoliikenne – sekä yksityinen että ammattimainen – ylitti rautatieliikenteen jo 1930-luvulla. Mutta erityisesti juuri 1950-luvun alkuvuosina rautatiet näyttivät jäävän kilpailussa yhä pahemmin alakynteen. Vuodesta 1947 vuoteen 1957 henkilöautojen lukumäärä lähes kymmenkertaistui ja linja-autojen lähes kaksinkertaistui. Vuonna 1950 linja-autojen ja rautatiekaluston henkilöpaikkojen yhteismäärät olivat miltei samansuuruiset, mutta vuonna 1957 linja-autojen paikkaluku ylitti rautatiekaluston paikkaluvun lähes 100 prosentilla.<sup>1</sup>

Autoliikenteen ja rautateiden välillä ei toki ollut kysymys yksinomaan ankarasta kilpailusta, sillä näiden liikennemuotojen mahdollisuudet poikkesivat selvästi toisistaan. Niiden välille hahmottui, tosin suunnittelemattomasti ja usein epätarkoituksen mukaisestikin, työnjakoa.<sup>2</sup> Joka tapauksessa rautatielaitoksen yhteiskunnallinen ase-

<sup>1</sup> Esitys perustuu *Linnamon* laskelmiin, ks. erityisesti s. 5, 23–24.

<sup>2</sup> Vrt. *Hietanen* s. 43–46.

ma oli 1950-luvun ensimmäisinä vuosina toisenlainen kuin 1930-luvulla tai sota-aikana. Rautatielaitoksen mahdollisuudet vastata liikenneolojen muutoksen haasteisiin eivät näyttäneet erityisen hyviltä. Vaikka yhteiskunnan päätöksentekijät myönsivät, ettei rautatieliikennettä ollut kohtuullista arvioida pelkästään liiketaloudellisin perustein, laitoksen heikentynyt kannattavuus lisäsi epäilyjä sen kehityksestä.<sup>1</sup>

Viisikymmenluvun alussa kohosi yhä äänekkäämmäksi rautateiden teknisen uudistamisen ja rationalisoinnin vaatimus.

## 2.2. Osakeyhtiöksi?

Rautateiden hallinnon uudistamista alettiin pohtia jo varsin pian sodan jälkeen. Vuonna 1947 asetti kulkulaitosministeriö komitean tutkimaan rautateiden kannattavuutta ja organisaatiota. Komitean ehdotus valmistui vuonna 1949, ja siihen sisältyi varsin perinpohjaisia muutosesityksiä.<sup>2</sup> Rautateiden hallinto esitettiin irrotettavaksi välittömästä valtionhallinnosta ja siirrettäväksi valtionyhtiölle nimeltä Valtion Rautatiet. Tällöin laitoksen viran- ja toimenhaltijat oli määrä siirtää yksityisoikeudelliseen työsuhteeseen.

Komitean ehdotuksen pohjalta ei kuitenkaan saatu aikaan hallintouudistusta. Yksi syy tähän oli, että henkilökunnan järjestöt suhtautuivat kielteisesti tai ainakin epäillen virkasuhteen muuttamiseen työsuhteeksi.<sup>3</sup> Veturimiesten liiton antama lausunto ei ollut täysin kielteinen — yksityisoikeudellisen työsuhteen ilmeisesti katsottiin antavan mahdollisuudet palkkaliukumiin —, mutta liitto esitti vahvoja varauksia ja lopulta piti virkasuhdetta periaatteessa parempana. Jos kuitenkin työsopimussuhteeseen siirryttäisiin, oli voitava säilyttää lakisääteisinä kaikki silloiset sosiaaliset ja taloudelliset edut.<sup>4</sup>

Vuosina 1949–1951 työskenteli toinen valtionrautateiden hallinnon kehittämistä tutkiva toimikunta.<sup>5</sup> Sen perusteellisimmat muutosehdotukset koskivat rautateiden hallinnollis-taloudellisen desentralisaation mahdollisuuksia. Henkilökunnan oikeudellinen asema olisi komitean mietintöjen mukaan muuttunut vain konepajahallinnon viran- ja toimenhaltijain osalta. Rautateiden konepajoista oli tarkoitus muodostaa valtionyhtiö. Tämänkään toimikunnan esitykset eivät pääosiltaan toteutuneet; tosin sen ensimmäisen osamietinnön pohjalta hyväksyttiin vuonna 1950 laki rautateiden talouden hoidon yleisistä perusteista.<sup>6</sup>

Rautateiden organisaatiouudistus oli kuitenkin 1950-luvun aikana jatkuvasti pinnalla. Vuonna 1954 valtioneuvosto asetti komitean tutkimaan samoja kysymyksiä,

<sup>1</sup> Rautatiehallituksen vuonna 1956 virkaansa astunut pääjohtaja Erkki Aalto kuvasi tätä epäilyä teoksen Valtionrautatiet 1937–1962 alkusanoissa: ”... lähes krooniseksi muodostuneen vuosittapion takia pääsi yleiseen tietoisuuteen pesiytymään virheellinen käsitys, että rautatiet on vanhentunut kuljetusmuoto.”

<sup>2</sup> Rautateiden kannattavuutta ja organisaatiota tutkimaan asetetun toimikunnan mietintö. Komiteanmietintö 1:1949.

<sup>3</sup> *Auvinen*, s. 714; *Hietanen* s. 16.

<sup>4</sup> SVMLn kirjelmä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 18.8.1949 (iälj.). V ryhmä n:o 2 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, SVMLn ark.

<sup>5</sup> Toimikunta laati kaksi osamietintöä, joista toinen koski rautateiden taloushallintoa ja toinen konepajahallinnon uudistamista. *Auvinen* s. 714.

<sup>6</sup> Sama s. 715.

joissa kahden edellisen toimikunnan työ oli ollut tuloksetonta. Uusi komitea sai mietintönsä valmiiksi vuonna 1959. Mietinnössä jätettiin nyt toissijaiseksi mahdollisuus muuttaa rautatiet osakeyhtiöksi ja keskityttiin virastomuotoisen laitoksen kehittämiseen.<sup>1</sup>

Hallinnon uudistussuunnitelmat koskivat veturimiesten kannalta pitkällä aikavälillä olennaisia kysymyksiä, mutta jokapäiväiseen elämään nämä suunnitelmat kaikesta huolimatta vaikuttivat lähinnä vain välillisesti. Siksi Veturimiesten liitossa ei seurattu organisaatioehdotusten käsittelyä kovinkaan kiinteästi.<sup>4</sup>

Rautatiehallituksen säästäväisyyspyrkimykset ilmenivät kyllä jatkuvasti myös käytännön elämässä. Usein henkilökunta koki niiden kohdistuvan raskaimmin juuri omiin etuihinsa. Vanhojen oikeuksien kavennukset tuntuivat kipeimmin, eikä tällöin tarvinnut olla kysymys suuren suurista asioista.

### 2.3. Rautatiehallituksen ja veturimiesten ristiriita: samettilakko

Pientä säästöä rautatiehallitus yritti saavuttaa mm. sillä, että rautatieäisten vapaa-lippuoikeuksia vuonna 1950 jossain määrin kavennettiin. Tämä koski veturimiehiä sikäli, että alle kymmenen vuotta kuljettaneiden vt. kuljettajien oikeus toisen luokan lippuihin poistettiin ja heille annettiin sijaan kolmannen luokan pilettejä.<sup>3</sup> Vuosisadan alussa veturimiesten järjestö oli epäröinyt anoa huonokäyttöisille kuljettajille herrasväen vaunuosaston lippuja, mutta kun tämä oikeus myöhemmin oli saavutettu, siitä ei millään muotoa haluttu luopua.

Vapaalippujen vaunuoluokasta puhkesi rautatiehallituksen ja Veturimiesten liiton välille tulehdustila, jossa arvovaltakiista tosiasiaa sivuutti rahallisen puolen. Virkaatekevien kuljettajien oli vaikeata istahtaa koville puupenkeille, kun he kerran olivat ehtineet tottua samettipäällysteisiin, pehmustettuihin istuimiin. Rautatiehallitus ei puolestaan halunnut perääntyä päätöksestä, jonka se oli tehnyt.

Veturimiesten liitto ja rautatiehallitus kävivät vuoden 1950 ja kevään 1951 aikana useita neuvotteluja, mutta veturimiehiä tyydyttävää tulosta ei saatu. Liittoa ärsytti erityisesti se, että rautatiehallituksen kannan itsepintaisin puolustaja oli tariffiosaston johtaja, entinen sosialidemokraattisen puolueen puoluesihteerin Unto Varjonon.<sup>4</sup> Virkaatekevien kuljettajien vaatimukset jyrkistä otteista rautatiehallitusta vastaan voimistuivat. Vuoden 1951 alussa liitto pani vt. kuljettajien keskuudessa toimeen jäsenäänestyksen, jossa 566 äänestäjää piti kiinni entisistä oikeuksista ja vain 77 oli valmiita myöntymään rautatiehallituksen päätökseen. Tämän jälkeen liitto jätti rautatiehallitukselle uhkavaatimuksen, jonka mukaan vt. kuljettajat aloittaisivat huhtikuun alussa työtaistelun eli kieltäytyisivät kuljettajan tehtävistä, jollei ratkaisua saataisi.<sup>6</sup>

Liiton johtoportaan monet tunsivat itsensä kiusaantuneiksi, kun huhtikuun 1. päivänä alkoi virkaatekevien kuljettajien lakko eli ”samettilakko”, kuten työtaistelua alettiin nimittää kiistakysymyksen mukaan. Ammattiyhdistystoiminnassa kouliintuneiden

<sup>1</sup> Valtionrautateiden organisaatiokomitean mietintö. Komiteamietintö 1959:8.

<sup>2</sup> Esimerkiksi liiton toimintakertomuksissa ei kerrottu sanallakaan kahden edellä mainitun toimikunnan esityksistä.

<sup>3</sup> SVMLn toim.kert. 1951 s. 116–117.

<sup>4</sup> Ks. liittotoimik. pk. 21–22.2.1951 § 13.

<sup>5</sup> Sama.

liiton johtomiesten oli mahdotonta välttää ajatusta, että työtaisteluun oli menty pienenpuoleisesta syystä<sup>1</sup>. Liittotoimikunnassa lakkoon ryhtymistä vaati ehdottomimmin turkulainen jyrkkäotteiseksi tunnettu Oiva Korsi. Hän ilmoitti lopullista päätöstä tehtäessä, että turkulaiset ryhtyvät lakkoon tarvittaessa vaikka yksin.<sup>2</sup>

Työtaistelu alkoi joka tapauksessa maanlaajuisena, ja se kesti kuusi vuorokautta. Julkisessa sanassa lakkolaiset saivat tukea taholta, joka aikaisemmin oli suhtautunut veturimiesten voimatoimiin epäluuloisesti: SKDLn lehdistöltä. Sen mielestä vt. kuljettajat kävivät oikeutettua taistelua elinehtojensa huonontamista vastaan. Esimerkiksi Työkansan Sanomille tarjosi oivan aiheen tukea lakkoo maalaisliiton kansanedustajan, rovasti Jussi Annalan eduskunnan käytäväkeskustelussa esittämä valittelu, että ”ei kukaan herrasmies viitsi enää matkustaa II luokassa, kun siellä matkustaa kaikenlaisia veturinlämmittäjiä”.<sup>3</sup> Poliittisesti SKDLn lehdille oli edullista korostaa, että juuri sosialidemokraatti Unto Varjonen polki veturimiesten oikeuksia.<sup>4</sup> Porvarillisessa lehdistössä lakkoon suhtauduttiin yleensä kielteisesti, eivätkä sosialidemokraattiset lehdetkään sitä ylistäneet.<sup>5</sup>

Lakon lopputulos oli veturimiehille korkeintaan puolinainen voitto. Työtaistelun lopettamissopimuksessa rautatiehallitus lupasi vapaalippuasetukseen sellaisen muutoksen, joka oikeuttaisi vt. kuljettajat pehmeisiin istuimiin kolmen vuoden palvelusajan jälkeen.<sup>6</sup> Muutama päivä myöhemmin kuitenkin saatiin tietää, että rautatiehallitus oli sopimuksen vastaisesti korottanut rajan viiteen vuoteen. Rautatiehallituksen ”petosta” pohdittiin sittemmin sekä liittotoimikunnassa että liittovaltuustossa ja liittokokouksessa, mutta katsottiin, ettei sen vuoksi voitu ryhtyä uuteen lakkoon.<sup>7</sup>

”Samettilakko” oli kärjistynyt osoitus veturimiesten taipumattoman itsetietoisesta ammattiyhdistyslinjasta. Vapaalippujen vaunuluokan alentamisessa oli toki kyse veturimiesten oikeuksiin kohdistuneesta uhkasta. Kuitenkin tämä oli mitätön kysymys verrattuna niihin muutoksiin, joita rautateiden modernisointi- ja työn tehostamispyrkimykset toivat itse veturimiesten työhön.

## 2.4. *Alkava motorisointi*

Veturiteknikassa oli Ilmarisen ja Lemminkäisen jälkeen tapahtunut huomattavaa kehitystä 1940–1950-luvuille mennessä.<sup>8</sup> Vetureiden koko oli kasvanut, tekniset ominaisuudet parantuneet, erityyppisiä vetureita erilaisiin työtehtäviin, vaihtotyöhön, henkilöjuniin, tavarajuniin, oli kehitetty yhä pidemmälle. Vuonna 1937 käyttöön ote-

<sup>1</sup> Ks. mm. liittotoimik. pk. 30–31.3.1951 § 3, erityisesti Valjakan, Aattelan ja Lehtosen puheenvuorot.

<sup>2</sup> Sama.

<sup>3</sup> Työkansan Sanomat 8.4.1951 ”Onko pappi Annala herrasmies?”.

<sup>4</sup> Ks. sama sekä Kansan Tahto 3.4.1951 ”Tilapäiset veturinkuljettajat taistelevat oikeuksiansa säilyttämisestä”.

<sup>5</sup> Ks. esim. Uusi Suomi 4.4.1951, uutinen ”Työläisjuniakin peruutettava lämmittäjien lippuretelön seurauksena”. Suomen Sosialidemokraatissa olleissa uutisissa ei otettu lakkoon mitään kantaa, ja lehti antoi tilaa sekä Veturimiesten liiton että rautatiehallituksen lausunnoille. Uutislähteenään lakon kulusta lehti käytti ensisijaisesti rautatiehallitusta. Ks. 3.4., 4.4. ja 6.4. lehdessä olleita uutisia. Vrt. liittotoimik. pk. 5.4.1951 § 3 (Valjakka).

<sup>6</sup> Liittotoimik. pk. 7.4.1951 § 1.

<sup>7</sup> Toim.kert. 1950 s. 120–121; toim.kert. 1951 s. 25–27.

<sup>8</sup> Seuraava esitys perustuu veturiteknikan osalta pääasiassa A. Vuokon kirjoituksiin Moottorivaunut ja Dieselveurit teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962, s. 270–300.



*Viimeinen Suomessa valmistettu höyryveturi, Tr1-sarjan ('Risto') n:o 1096, koeajomatkan jälkeen 2.12.1957. Rautatiemuseo.*

tut raskaat henkilöliikenneveturit Ukko-Pekat (Hr 1) ja vuonna 1940 liikenteeseen tulleet raskaat tavaraliikenneveturit Ristot (Tr 1) poikkesivat melkoisesti ensimmäisistä A 1-sarjan vetureista. Kuitenkin vetovoimakaluston tekninen kehitys oli aina 1950-luvun alkuun saakka perustunut tavallaan aikaisempien ratkaisujen vähittäisiin parannuksiin; höyry oli yhä käytännöllisesti katsoen yksinomainen voimanlähde. Niin ollen myös veturimiesten työ oli muuttunut pikemminkin ”määrällisesti” eikä niinkään ”laadullisesti”.

Todellinen laadullinen muutos alkoi käytännössä 1950-luvun alussa. Moottorivetoa kalustoa tosin oli Suomeen vähäisessä määrin hankittu jo ennen sotia, henkilöliikenteeseen parikymmentä ns. moottorivaunua (Dm2, Bm2, Bm3) sekä etupäässä kevyeen vaihtopalvelukseen muutamia dieselpienvetureita (Vk11, Vk12, Vk13, Vv11). Suurempaa käytännön merkitystä tuli kuitenkin olemaan vasta sillä moottorikalustolla, jota otettiin käyttöön 1950-luvun alkuvuosista lähtien.

Vuonna 1952 tulivat liikenteeseen uudet kevyet moottorivaunut, ns. kiskoautot eli lättähatut. Nämä Dm6- ja Dm7-sarjojen moottorivaunut alkoivat nopeasti syrjäyttää höyryvetureja varsinkin lyhyiden matkojen henkilöliikenteessä. Samoihin aikoihin tuli käyttöön myös raskaampia moottorivaunuja, Dm3- ja Dm4-sarjat. Ensiksi mainitun sarjan vaunut muutettiin pian Dm4-sarjan mukaisiksi. Vuodesta 1954 lähtien tästä sarjasta liitevaunuineen muodostettiin Suomen ensimmäisiä ns. kiitojunia. Dieselmoot-

tori alkoi sivuuttaa höyrykonetta myös vaihto- ja järjestelytöissä, joita varten hankittiin 1950-luvun ensimmäisen puoliskon aikana erityyppisiä dieselvetureita. Tavaraliikenteessä ja pitkien matkojen henkilöliikenteessä höyryveturit säilyttivät asemansa vuosikymmenen lopulle saakka, josta lähtien dieselkalusto alkoi levittäytyä myös näihin tehtäviin.

## 2.5. Jupakka lättähattujen miehityksestä

Rautateiden teknisiin uudistuksiin sisältyi veturimiesten kannalta unkaavia tekijöitä, vaikka laajentuvalta motorisoinnilta voitiin odottaa veturimiehen työn ruumiillisen raskauden keventymistä. Uhka sisältyi itse veturimiesammatin tulevaisuudennäkyyn. Se ilmeni selvästi vuosina 1952–1956 käydyssä kiistassa siitä, kuka saisi ajaa uusia kiskoautoja.

Kiskoautojen miehityskysymys nousi ajankohtaiseksi juuri silloin, kun sekä rautatielaitoksen että koko kansantalouden ”kustannuskriisi” oli kuumimmillaan. Rautatiehallitus ryhtyi vuoden 1952 lopulla ajamaan ratkaisua, jonka mukaan kiskoautojen kuljettajat koulutettaisiin liikenneosaston henkilökunnasta, lähinnä asema- ja junamiehistä, ja että heidät asetettaisiin liikenneosaston eikä koneosaston alaisuuteen.<sup>1</sup> Keskusviraston tarkoituksena oli painaa kiskoautojen kuljettajien palkat selvästi alemmas kuin höyryveturin kuljettajien ja siten vetää teknisestä uudistuksesta mahdollisimman suuri kustannushyöty.

Kesäkuussa 1953 rautatiehallitus asetti toimikunnan laatimaan ehdotusta kiskoautojen miehittämisestä. Mietintö valmistui saman vuoden joulukuussa, ja se noudatti rautatiehallituksen aiempaa epävirallista kantaa. Kiskoautojen kuljettajilta ei sen mukaan pitänyt vaatia veturinkuljettajan pätevyyttä. Sen sijaan heillä piti olla ”moottorituntumusta” ja mm. kuorma-auton ammattiajokortti. Kuljettajat kaavailtiin alistettaviksi liikenneosastolle ja asetettaviksi palkkaukseltaan kolme-neljä palkkaluokkaa höyryveturinkuljettajien alapuolelle.<sup>2</sup>

Veturimiesten liiton ja rautatiehallituksen suhteet olivat näihin aikoihin mm. vapaa-lippukysymyksen jäljiltä ennestään kylmät. Rautatiehallituksen kanta kiskoautojen miehittämisestä syvensi veturimiesten ja keskusviraston välisiä säröjä. Samalla syntyi katkera riita Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton välille, kun SRL asettui tukemaan rautatiehallituksen toimikunnan omaksumaa kantaa.<sup>3</sup>

Veturimiesten mielestä rautatiehallituksen pyrkimyksenä oli ”lyödä kiilaa veturimiesten nykyiseen, liiankin voimakkaaksi käyneeseen järjestötoimintaan”, kuten puheenjohtaja Widing totesi vuoden 1952 joulukuussa liittotoimikunnassa.<sup>4</sup> Yhtenäinen ammattikunta yritettiin liiton käsityksen mukaan hajottaa, sen pätevyysvaatimuksia pyrittiin madaltamaan ja siten viemään pohja sen palkkavaatimuksilta. Liiton mielestä kiskoautojen kuljettajat oli koulutettava veturinkuljettajakurssien kautta, lisäämällä

<sup>1</sup> Ks. liittotoimik. pk. 22.12.1952 § 1 (Widing) sekä pk. liittotoimikunnan koolle kutsumasta moottorivaunumiesten neuvottelutilaisuudesta 12.3.1953, SVMLn ark.

<sup>2</sup> SVMLn kiertokirje 2/1954 (26.2.).

<sup>3</sup> Sama; *Riihinen-Hentilä-Roos I* (Hentilä) s. 191.

<sup>4</sup> Liittotoimik. pk. 22.12.1952 § 1.





*Muuttuva työ. — Vasemman kuvan om. Aimo Hyvärinen, oikean Mikko Saarinen.*



kuljettajakurssien opetusohjelmaan tarvittava moottorikoulutus. Tätä pidettiin myös rautateiden kannalta edullisimpana ratkaisuna, koska siten saataisiin kuljettajia, jotka olisivat päteviä kuljettamaan kaikkea vetovoimakalustoa. Veturimiesten liitto saattoi vedota myös Ruotsin esimerkkiin: naapurimaassa moottorivaunuja kuljettivat veturinkuljettajat.<sup>1</sup>

Rautatiehallitus ryhtyi keväällä 1954 puuhaamaan edellä mainitun toimikunnan edellyttämiä kiskoautonkuljettajien kursseja, mutta ennen kuin kurssit ehtivät alkaa, se siirsi niiden järjestämisen Veturimiesten liiton jyrkän vastustuksen tähden. Rautatiehallitus asetti toukokuussa 1954 uuden toimikunnan selvittämään vetovoimakaluston miehitystä. Siihen nimitettiin myös Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten liiton puheenjohtajat Widing ja Backman. Toimikunnan selvityksen valmistumiseen saakka kiskoautojen ajajina piti käyttää vain veturinkuljettajia.<sup>2</sup> Tämä oli jo periaatteellinen voitto veturimiehille.

Toimikunnan työskentely kesti yli puolitoista vuotta, ja se kokosi eri Euroopan maista laajan vertailevan aineiston moottorikaluston kuljettajien koulutuksesta. Sen mietintö valmistui tammikuussa 1956.

Ehdotus oli Veturimiesten liiton kannan mukainen. Lättähatut oli sen mukaan jätettävä veturimiesten ajettaviksi. Eriävässä mielipiteessään Rautatieläisten liiton puheenjohtaja W.E. Backman ja liikennetarkastaja V.H. Pyhäniemi vastustivat tätä; heidän mielestään kiskoautojen mahdollisuudet kilpailla linja-autoliikenteen kanssa riippuivat oleellisesti kiskoautojen työvoimakustannuksista ja ne piti saada mahdollisimman al-

<sup>1</sup> Ks. esim. SVMLn kirjelmä rh:lle 15.3.1954 (jälj.), liittotoimik. pk. 18.3.1954 sekä SVMLn kirjelmä SAKn työvaliokunnalle (jälj.) sama liittotoimik. pk.

<sup>2</sup> Liittotoimik. pk. 24.–25.5.1954 § 7: *Riihinen-Hentilä-Roos II* (Hentilä) s. 191–192.

haisiksi.<sup>1</sup> Rautatiehallitus ratkaisi kuitenkin asian toimikunnan enemmistön esityksen mukaisesti.<sup>2</sup>

Veturimiesten liitto oli siten saanut tärkeän torjuntavoiton teknisen kehityksen ja rationalisointipyrkimysten tuomaa vaaraa vastaan. Saavutuksen merkitys ei ulottunut pelkästään lättähattuihin. Se varmisti osaltaan veturimiesammatin tulevaisuutta ja ta-soa, kun höyry yhä enemmän syrjäytyi ja uudenlaista vetovoimaa otettiin käyttöön.

Lisääntyneiden erityyppisten dieselvetureiden miehitykseen sisältyi vastaavanlaisia ongelmia kuin lättähattuihin. Jo 1950-luvun alkuvuosina kohosi pulmalliseksi kysymys ns. yhdenmiehenajosta eli siitä, missä määrin ja millaisissa töissä oli mahdollista miehittää moottorivetureita vain yhdellä miehellä. Veturimiesten liitto omaksui alusta lähtien tiukan kannan ja pyrki mahdollisuuksien mukaan estämään yhdenmiehenajon laajenemisen.<sup>3</sup> Ongelma monimutkaistui sitä mukaa, kun motorisointi eteni. Niin ikään liitto valvoi tarkasti, työnantajan mielestä suorastaan pikkutarkasti, että myös erilaiset pienveturit miehitetiin veturimiehillä.<sup>4</sup> Entistä keskeisemmäksi kysymykseksi tuli motorisoinnin myötä myös se, miten veturimiehet voisivat vaikuttaa kalustohankintoja ja yleensä teknisiä uudistuksia koskeviin päätöksiin. Näissä kaikissa kysymyksissä veturimiesten edut olivat ristiriidassa niiden rautatielaitoksen johdon toimien kanssa, joiden tarkoituksena oli minimoida kustannuksia ja ottaa miehistä irti mahdollisimman paljon.

### 3. *Kasvava tyytymättömyys vakauttamiseen*

#### 3.1. *Puolustuksesta hyökkäykseen*

Vuodet 1952–1953 olivat Veturimiesten liitolle puolustustaistelun aikaa. Taloudellinen matalasuhdanne ja sen pohjustama ”kustannuskriisi” toivat vaikeuksia jokapäiväiseen elämiseen. Samoina vuosina kärjistyivät myös monet rautatielaitoksen murrokseen liittyneet kehitystekijät, jotka pakottivat liiton puolustuskannalle. Vuonna 1953, edellisen vuoden tappiollisen palkkaliikkeen jälkeen, Veturimiesten liitto oli mukana SAKn riveissä vakauttamispolitiikan puolesta.

Kun vuonna 1954 alkoi taloudellinen nousu, lisääntyi kuitenkin keskitettyyn työmarkkinapolitiikkaan kohdistunut paine myös ammattiyhdistysliikkeessä. Samaan aikaan teollisuuspiirit alkoivat ”kustannuskriisin” ajan deflaatiosuunnitelmien sijasta vaatia äänekkäästi paluuta ”vapaaseen talouteen”, kaikkinaisen vakauttamisen ja

<sup>1</sup> Mietintö julk. Veturimies 1/1956.

<sup>2</sup> *Voltti* s. 140.

<sup>3</sup> Ks. esim. Kotkassa vuoden 1953 syntyneestä miehityskiistasta toim.kert. 1953 s. 24–25.

<sup>4</sup> Vaikeimpia kiistakysymyksiä oli ns. Saalastien, vuonna 1957 käyttöön tulleiden pienveturien, miehitys. Ennen kuin Suolahteen sijoitettu ”Saalasti” saatiin veturimiesten ajettavaksi, tilanne kiristyi jopa työtaistelun kynnykselle. Ks. liittotoimik. pk. 7.2.1958 § 5, 19.–20.2.1958 § 11, 13.–14.3.1958 § 3, 4, 16.–17.6.1958 § 6, 11, 25.–26.11.1958 § 1.



*Rautatiehallituksen ja Veturimiesten liiton suhteet kiristyivät monesta syystä 1950-luvulla. Perimmäisenä syynä olivat pyrkimykset parantaa rautateiden kannattavuutta sellaisin keinoin, joiden veturimiehet katsoivat uhkaavan omaa asemaansa. Kuvassa rautatiehallituksen vuonna 1956 virkaansa astunut pääjohtaja Erkki Aalto vierailulla Veturimiesten liitossa vuonna 1958, jolloin motorisointiongelmat olivat kireimmillään. Isäntien edustajina vas. puheenjohtaja Gösta Widing ja pääjohtaja Aalosta (toinen vas.) oikealle liittotoimikunnan jäsen Erkki Nikkanen, sihteeri A.O. Nieminen (Jaakonsalo) ja toimitsija Pekka Oivio. SVML.*

säännöstelyn lopettamista. Hintasäännöstely joutui myös MTKn voimistuvien hyökkäysten kohteeksi.<sup>1</sup>

Vakauttamisen aika oli ollut edullisinta maaseudun vähäväkisille sekä asutuskeskusten matalapalkkaisille työläisille. Sen sijaan teollisuustyöväestön enemmistössä pitkään jatkunut tiukan solidaarinen palkkapolitiikka synnytti tyytymättömyyttä. Uuden noususuhdanteen tuomat palkkaliikumet ja urakoiden paraneminen eivät pystyneet jarruttamaan tyytymättömyyden kasvua. Sitä edistivät myös vakauttamisen aikana maataloudelle tehdyt myönnytykset: maatalouden tukitoimet ja niiden aiheuttama palkansaajien verorasituksen kasvu herättivät talouspolitiikan arvostelua.

Veturimiesten asema oli tässä kehityksessä samantapainen kuin teollisuuden ammattimiesten. Kaiken lisäksi noususuhdanne ei antanut viranhaltijoille mahdollisuutta

<sup>1</sup> Ks. *Sjöberg* s. 416–417; *Stiipi* s. 186–187.

liukumiin; tosin lisääntyneet ylityöt kasvattivat käteen tulevaa ansiota.<sup>1</sup> Veturimiehet eivät alkuaankaan olleet tyytyväisiä vakauttamisen sisältöön. He olivat ilmaisseet sen selvästi vuosien 1951–1952 palkkaluokkakiistan yhteydessä. Heidän tyytymättömyytensä kohosi siten vanhalta pohjalta, kun taloudellinen kehitys salli nousemisen puolustusasemista.

### 3.2. Palkkaluokkatarkistukset uudelleen

#### *Tuttu asetelma*

Vuoden 1952 lopulla väliaikaisesti ratkaistut palkkaluokkatarkistukset tulivat vuoden 1954 alussa uudestaan Veturimiesten liiton ja koko VYn keskeiseksi toimintakohteeksi. VY esitti heti vuoden alussa hallitukselle kesken jääneiden tarkistusten jatkamista. Valtion palkkauslautakunta ryhtyikin toimeen jo tammikuussa.<sup>2</sup> Tarkistusten käynnistyminen toi jälleen mukanaan ainekset eri viranhaltijaryhmien ristiriitoihin, jotka vuonna 1953 olivat tilapäisesti siirtyneet taka-alalle.

Palkkauslautakunnan mietinnön pohjalta eduskunta hyväksyi kesäkuussa lisämenoarvion. Sen mukaan kuitenkin vain hieman yli 6 000 viran- ja toimenhaltijan palkkaluokkaa korotettiin. VYLäisistä ryhmistä huomattavimpia kuoppakorotuksen saaneita olivat mielisairaanhoitajat ja luotsit. Sen sijaan veturimiehet jäivät korotuksesta osattomiksi.<sup>3</sup> Palkkalautakunta jatkoi kuitenkin edelleen kokonaistarkistuksen valmistelua. Tässä tilanteessa eri ammattiliitot pyrkivät kuumeisesti vaalimaan etuaan ja lautakunta sai vastaanottaa lukuisasti järjestöjen vaatimuspapereita.

Veturimiesten liitto lähetti omat vaatimuksensa valtioneuvostolle syyskuussa 1954. Se toisti aikaisemmat, vuonna 1952 omaksumansa palkkaluokkatavoitteet.<sup>4</sup>

Liiton esittämää vaatimusta ei kuitenkaan kentällä joka taholla pidetty riittävänä. Perinteisen jyrkän linjansa mukaisesti Helsingin osasto esitti syyskuussa 1954 pidetylle liittokokoukselle, että kaikkien veturimiesten palkkoja vaadittaisiin korotettaviksi kolmella palkkaluokalla sen päälle, mitä vuoden 1952 tarkistuksessa oli saavutettu.<sup>5</sup>

Liiton vanha vaatimus edellytti näin suurta korotusta vain vanhemmalle kuljettajalle. Esitystään Helsingin osastolaiset, mm. Erkki Nikkanen ja Erkki Tervio, perustelivat liittokokouksessa sillä, että noususuhdanne oli lisännyt työmäärää ja samanlainen rationalisointi työn tuottavuutta.<sup>6</sup> Pitkän ja kiihkeän keskustelun jälkeen liittokokous päättyi Helsingin osaston kannalle, joka voitti liittotoimikunnan esityksen äänin 64–34.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Toim.kert. 1954 s. 8–9, 17.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1954 s. 71.

<sup>3</sup> Sama s. 71; SVMln toim.kert. 1954 s. 9–10.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1954 s. 10–11.

<sup>5</sup> SVMln v. 1954 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt s. 38–40, esitys n:o 6 sekä liittotoimikunnan lausunto.

<sup>6</sup> Liittokok. pk. 7–9.9.1954 s. 103 (Tervio), s. 183 (Nikkanen).

<sup>7</sup> Sama s. 189.

Näin ollen Veturimiesten liitto oli määrittänyt itselleen linjan, joka varmasti joutuisi ristiriitaan muiden VYläisten liittojen kanssa. Liitto oli taas kerran irtautumassa SAKn vakauttamistavoitteista. Merkittävää oli, että kansandemokraatit, jotka SAKssa melko äänekkäästi arvostelivat vakauttamista ”palkkasulkupolitiikkana”<sup>1</sup>, tukivat veturimiesten tavoitteita. Mm. Rautatieläisten liitossa kansandemokraattinen vähemmistö esitti liiton liittotoimikunnassa yhteistyötä Veturimiesten liiton kanssa tämän omaksuman linjan pohjalta.<sup>2</sup>

SVMLn suhteet SAKhon ja varsinkin VYhyn olivat jo vuoden 1954 aikana pahoin kiristyneet, ja liittokokouksen määrittämät tavoitteet kylmensivät niitä edelleen. Jopa eroaminen SAKlaisten viranhaltijain yhteisjärjestöstä tuli vakavasti harkittavaksi. Kovan palkkaesityksensä ohella Helsingin osasto toimitti vuoden 1954 liittokokoukselle esityksen, jonka mukaan Veturimiesten liiton piti erota VYstä. Osasto oli sitä mieltä, että ”erikoisesti me veturimiehet emme ole saaneet kohtuullisillekaan esityksillemme tukea VY:n taholta, vaikka esittämämme parannukset olisivat koituneet muidenkin viran- ja toimenhaltijaryhmien kuin veturimiesten hyväksi”.<sup>3</sup> Esitys ei kuitenkaan saanut kokouksen osanottajilta sen paremmin kuin liittotoimikunnaltakaan tukea, ja se hylättiin ilman äänestystä; tosin kukaan ei liioin korottanut ääntään VYn puolesta.<sup>4</sup>

Tällä kertaa VYn sisäiset ristiriidat eivät kuitenkaan olleet pelkästään veturimiesten ja muiden välisiä, vaan liittojen suhteet rakoilivat laajemminkin.<sup>5</sup> VYn yhteisistä tavoitteista irtaantui Veturimiesten liiton ohella Postimiesliitto.<sup>6</sup> ”Oppositioliittoihin” voitiin lisäksi laskea Poliisien liitto.<sup>7</sup> Varsinkin keväällä 1955 näytti VYn hajoaminen olevan lähellä.

### *Veturimiehet ja VYn lakko 1955*

Lokakuun puolivälissä 1954 jätti eronpyyntönsä edellisenä keväänä muodostettu, Ralf Törngrenin johtama sosialidemokraattien, maalaisliiton ja ruotsalaisten hallitus, joka oli kariutunut talouspoliittisiin erimielisyyksiinsä. Pari päivää tämän jälkeen SAK jätti hallitukselle yleislakkouhkauksen, neljännen sodan jälkeen. Se vaati niiden toimien toteuttamista, joita se oli esittänyt elokuussa hallitukselle jättämässään kirjelmässä: toimia vakauttamisen ajan vinosuuntausten korjaamiseksi ja ammattiyhdistysliikkeen vakauttamistavoitteiden turvaamiseksi. SAK vaati myös viran- ja toimenhaltijain palkkakysymyksen järjestämistä.<sup>8</sup>

SAKn yleislakkouhka vaikutti ratkaisevasti siihen, että punamultayhteistyö virkosi. Lokakuun 20. päivänä astui virkaan Kekkosen viides hallitus. Hallitus otti SAKn vaatimusten mukaisesti tehtäväkseen saattaa virkamiesten palkkatarkistukset voimaan vuoden 1955 alusta.<sup>9</sup>

Tarkistus viipyi kuitenkin yli vuodenvaihteen. Kun valtion palkkauslautakunnan

<sup>1</sup> Ks. *Salomaa* 1959 s. 400–407.

<sup>2</sup> Työkansan Sanomat 29.9.1954, SRLn liittotoimikunnan jäsenen Eino Sahlmanin haastattelu otsikolla ”Minä p-n koko kirjelmälle, sanoi Rautatieläisten liiton puheenjohtaja erään viranhaltijaosaston kirielmästä”.

<sup>3</sup> SVMLn v. 1954 liittokokoukselle tehdyt esitykset s. 51–52, esitys n:o 15 sekä liittotoimikunnan lausunto.

<sup>4</sup> Keskustelussa käyttivät puheenvuoroja ainoastaan helsinkiläiset Tervio ja Nikkanen. Hekään eivät ehdottaneet Helsingin osaston esityksen hyväksymistä.

<sup>5</sup> Ks. SVMLn liittokok. pk. 7–9.9.1954 s. 132–133; *Riihinen-Hentilä-Roos II* (Hentilä) s. 192–193.

<sup>6</sup> Aulis *Alanen* s. 268.

<sup>7</sup> Ks. SVMLn liittotoimik. pk. 24–25.2.1955 § 6 (Widing).

<sup>8</sup> SAKn vuosikirja 1954 s. 4–5, 57–68.

<sup>9</sup> Sama s. 68–71, 72.

ehdotus sitten tammikuussa valmistui, voitiin havaita, että se suuntautui korkeapalkkaisten virkamiesten ”kuoppien” täyttämiseen; Virkamiesliitto sekä vuonna 1954 perustettu Akava olivat pystyneet tehokkaasti vaikuttamaan lautakunnan työhön.<sup>1</sup> Veturimiehistä olisi vanhempi veturinkuljettaja ainoana saanut korotuksen, sekin vain yhden palkkaluokan. Asian käsittely jäi nyt hallitukselle.

VY natsi pahoin liittoksissaan. Sen edustajisto oli määrittänyt tammikuun alussa palkkatavoitteet, joissa vanhoja vaatimuksia kauttaaltaan korotettiin yhdellä palkkaluokalla. Veturimiesten liitto ja Postimiesten liitto eivät kuitenkaan olleet niihin tyytyväisiä, vaan ryhtyivät erillistoimintaan, kun palkkauslautakunnan ehdotus valmistui.<sup>2</sup>

Veturimiesten liitto pyysi tammikuun 19. päivänä SAK:ltä lupaa uhkavaatimukseen oman palkkaesityksensä puolesta.<sup>3</sup> Keskusliitolle tilanne oli jälleen epämiellyttävä, sillä veturimiesten vaatimus poikkesi olennaisesti VY:n kannasta. SAK:n työvaliokunta ei halunnut käsitellä veturimiesten lupapyyntöä, ennen kuin hallituksen lopullisen esityksen sisältö olisi selvinnyt.<sup>4</sup>

SAK yritti sen sijaan saada VY:n liitot yhteisten vaatimusten taakse. Se joutui tasa-painoilemaan VY:n ”virallisen” linjan, jota jyrkimmin edusti Rautatieläisten liitto,<sup>5</sup> sekä ”oppositioliittojen” välillä. Keskusliiton työvaliokunnan sosialidemokraattisen ryhmän aloitteesta SAK:n puheenjohtaja Ero Antikainen kutsui tammikuun lopulla koolle neuvottelun, jossa olivat mukana Antikaisen lisäksi VY:n puheenjohtaja H. E. Helameri ja sihteeri Vilho Pulkkinen, Veturimiesten liiton ja Postimiesten liiton puheenjohtajat Gösta Widing ja Paavo Markkola sekä sosialidemokraattiset ministeri Tyyne Leivo-Larsson, Aarre Simonen, Emil Skog ja Hannes Tiainen. Neuvottelussa asetettiin epävirallinen toimikunta tekemään korjausehdotusta palkkauslautakunnan mietintöön.<sup>6</sup>

Toimikunta, jossa olivat edustettuina molemmat ”oppositioliitot” muttei Rautatieläisten liitto,<sup>7</sup> sai ehdotuksensa nopeasti valmiiksi. Se oli veturimiehille tuntuvasti edullisempi kuin palkkauslautakunnan esitys; veturimiesten palkat olisivat sen mukaan kohonneet myös suhteessa Rautatieläisten liiton edustamiin ammattiryhmiin. Toimikunnan asettaminen ja varsinkin sen esitys ärsyntyivät VY:n ”virallisen linjan” liittoja, erityisesti juuri Rautatieläisten liittoa.<sup>8</sup> Tilanne kärjistyi, kun hallitus omassa esityksessään korjasi valtion palkkauslautakunnan mietintöä pääosin tämän epävirallisen toimikunnan esityksen mukaisesti. Yli viisi vuotta ajanut kuljettaja olisi sen mukaan saanut kahden palkkaluokan korotuksen ja muut veturimiesryhmät yhden.<sup>9</sup>

Veturimiesten liitto oli esitykseen varsin tyytyväinen, vaikka se jäikin kauas liiton esittämistä tavoitteista.<sup>10</sup> Mutta useimmat VY:läiset liitot olivat katkeroituneita. Rautatieläisten liiton johdolla seitsemän VY:n ”virallisen linjan” liittoa ryhtyi valmistautumaan lakkoon. Ne pyysivät SAK:ltä lupaa uhkavaatimukseen ja saivat sen.<sup>11</sup>

<sup>1</sup> Ks. SVML:n liittotoimik. pk. 19–20.1.1955 § 10 sekä toim.kert. 1955 s. 19–20.

<sup>2</sup> SVML:n toim. kert. 1955 s. 19–20; Aulis Alanen s. 268.

<sup>3</sup> Liittotoimik. pk. 19–20.1.1955 § 10.

<sup>4</sup> Ks. SVML:n työvaliok. pk. 27.1.1955 § 2; toim.kert. 1955 s. 20.

<sup>5</sup> Vrt. *Riihinen-Hentilä-Roos II* (Hentilä) s. 145–147.

<sup>6</sup> SVML:n työvaliok. pk. 3.2.1955 § 2; liittotoimik. pk. 11.2.1955 § 6.

<sup>7</sup> Toimikunnan jäseninä olivat Helameri, Pulkkinen, Markkola ja Widing sekä valtion palkkauslautakunnan valtion edustajat Koskipirtti ja Canth. SVML:n työvaliok. pk. 3.2.1955 § 2.

<sup>8</sup> SVML:n liittotoimik. pk. 11.2.1955 § 6.

<sup>9</sup> SAK:n vuosikirja s. 46; SVML:n toim. kert. 1955 s. 20–21.

<sup>10</sup> Vrt. liittotoimik. pk. 22.3.1955 § 5, 9.

<sup>11</sup> SAK:n vuosikirja 1955 s. 46; SVML:n toim. kert. 1955 s. 22.

Työtaistelu alkoi maaliskuun 16. päivän vastaisena yönä. Vaikkei Veturimiesten liitto itse ollut lakossa mukana, työseisaus koski sitä monin tavoin. Rautatieläisten liiton lakko veti veturimiehetkin automaattisesti ”lakkoon”, sillä veturipalvelus oli mahdollonta. Ja ennen kaikkea oli mahdollista, että lakon lopputulos muodostuisi ”veturimiesten etukysymyksiä loukkaavaksi”,<sup>1</sup> toisin sanoen veturimiesten ja muiden VYläisten viranhaltijain palkkaussuhteet muuttuisivat veturimiehille epäedullisemmiksi. Liitto ilmoitti edellyttävänsä, että lakon mahdollisesti tuottamat palkankorotukset ulotettaisiin myös veturimiehiin. Tätä vaatimustaan liitto tehosti omalla lakkouhallalla. Liittotoimikunta kielsi jäsenistöä aloittamasta veturipalvelusta VYn lakon päätyttyä, ennen kuin liitosta annettaisiin siihen lupa.<sup>2</sup>

Hallituksen asettama välitysmies, ministeri Eero A. Wuori teki välitysehdotuksensa lakon kymmenentenä päivänä. Sen mukaan palkkoja piti tarkistaa heti hallituksen esityksen mukaisesti, mutta syksyllä oli määrä saada VYn esittämät lisäkorotukset. Lakokolaisliitot hyväksyivät tämän. Veturimiesten liitto peräsi nyt vakuutusta siitä, että korotukset koskisivat myös veturimiehiä. Tätä se piti ehtona veturimiesten työhön paluulle. Vakuutus saatiinkin, mutta odoteltaessa kiireistä palkkaministeriä Veikko Venamo puhelinlangan päähän sitä antamaan vierähti aikaa niin, että veturimiehet olivat ”lakossaan” puolitoista—kaksi tuntia VYn lakon päättymisen jälkeen.<sup>3</sup> Varsinainen lakko kesti yksitoista vuorokautta.

### *Riidellen ratkaisuun*

Kun palkkaluokkatarkistusten jatko tuli lakon jälkeen ajankohtaiseksi, VYn rintama repeili entistä näkyvämmiin. Postimiesliitto oli pysytellyt Veturimiesten liiton tavoin syrjässä VYn lakosta, sillä se ei ollut lakkotavoitteisiin tyytyväinen. Huhtikuun 1955 alussa postimiehet aloittivat oman lakkonsa. Sillä ei ollut SAKn lupaa, ja liitto sai varoituksen keskusliiton työvaliokunnalta.<sup>4</sup> Veturimiesten liitossa puhuttiin samaan aikaan entistä enemmän eroamisesta VYstä.

Haapamäen osasto teki huhtikuun 1955 lopulla kokoontuneelle liittovaltuustolle esityksen VYstä lähdöstä.<sup>5</sup> Kokouksessa esitystä kannattivat mm. Tampereen osaston T. Alanko, Helsingin osaston V. Manninen ja Oulun osaston H. Paasio. Liittotoimikunnan mielestä ei kuitenkaan ollut järkevää erota vielä, vaan piti katsoa, mihin suuntaan asiat kehittyisivät. Tämä kanta voitti äänestyksessä äänin 20—8 eroa vaatineiden esityksen.<sup>6</sup>

SAK yritti edelleen sovittelua VYn ristiriitoja, jotka uhkasivat ammattiyhdistysliikkeen palkkapolitiittista yleislinjaa. Postimieslakon aikana järjestetyssä VYn sisäisessä neuvottelussa SAKn puheenjohtaja Antikainen piti ainoana ratkaisuna sitä, että palkkakysymysten päätöksenteko siirrettäisiin entistä enemmän VYn sisältä SAKn työvaliokunnalle.<sup>7</sup> Toisin sanoen oli suuremmalla keskityksellä estettävä se, että liittojen kilpailu vaikeuttaisi SAKn yleistä tavoitteenasettelua.

<sup>1</sup> Toim.kert. 1955 s. 22.

<sup>2</sup> Liittotoimik. pk. 22.3.1955 § 9; toim.kert. 1955 s. 22.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1955 s. 23.

<sup>4</sup> Aulis Alanen s. 268—275.

<sup>5</sup> SVMLn v. 1955 liittovaltuustolle tehdyt esitykset s. 18—19, esitys n:o 17.

<sup>6</sup> Veturimies 5/1955.

<sup>7</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 26—27.4.1955 § 12 (Valjakka).

Valtion palkkauslautakunnan oli kevään mittaan osoittautunut mahdottomaksi työskennellä ennen muuta juuri VYN sisäisten riitojen vuoksi. Lautakunnassa olleet VYN edustajat, yhteisjärjestön ja Vankilavirkkailijain liiton puheenjohtaja H.E. Helameri ja Rautatieläisten liiton sihteeri Arvo Välikoski, olivat joutuneet ”oppositioliittojen” ankaran arvostelun kohteiksi.<sup>1</sup> Lautakunnan tilalle asetettiin huhtikuussa ns. tarkistuskomitea eli Canthin komitea. Valittaessa komiteaan SAKn viranhaltijain edustajia keskusliitto toteutti keskityspyrkimystään. Edustajia ei nimennyt VY vaan SAK itse. Komiteaan ei pantu VYN sisäisen kiistan etulinjan miehiä, vaan SAKn toinen puheenjohtaja Vihtori Rantanen ja VYN sihteeri Vilho Pulkkinen.<sup>2</sup> Rantanen sai kesällä 1955 erityistehtäväkseen selvittää VYN sisäistä kriisiä. Siinä tarkoituksessa SAKn työvaliokunta asetti myös Rantasen johtaman toimikunnan.<sup>3</sup>

Tosiasiassa VYN lakon lopettamissopimus hajosi kesän 1955 mittaan eri liittojen, sekä VYLäisten että Virkamiesliiton ja Akavan, kilpaillessa saatavasta potista. Palkkakysymyksen ratkaisua vaikeutti osaltaan se, että keväällä 1955 sai valmiiksi ehdotuksensa myös vuonna 1953 asetettu ns. palkkatasokomitea, jonka tehtävänä oli selvittää virkapalkkojen tasokorotusta yksityisen sektorin palkkoihin nähden.<sup>4</sup> Tasokorotus ja kuoppakorotukset kytkeytyivät kokonaisratkaisua vaikeuttavalla tavalla yhteen.

Loppukesän ja syksyn 1955 aikana syveni erityisesti Rautatieläisten liiton ja Veturimiesten liiton välirikko, jota palkkakysymyksen ohella piti yllä samanaikainen kiskobussiriita. Veturimiesten palkat kuuluivat palkkatarkistuksen keskeisiin kiistakysymyksiin. Rautatieläisten liiton mielestä veturimiehet olivat VYssä ryhmä, ”joka muista piittaamatta rohmuaa itselleen mitä kulloinkin saatavissa on”<sup>5</sup>. Veturimiesten liitto puolestaan joutui toteamaan, että palkkaneuvotteluissa ”päävastustajina esiintyivät nk. veljesliittomme”<sup>6</sup>. Samaan aikaan Virkamiesliitto ja Akava, joiden vaatimuksille palkkatasokomitean mietintö antoi perustelua, tehostivat toimintaansa.<sup>7</sup>

Yli lokakuun alussa näytti siltä, että Canthin komitean esitys ei muodostuisi veturimiehiä tyydyttäväksi. Liittotoimikunta harkitsi jopa lakkoa nimenomaan sen puolesta, ”että yli 5 vuotta ajaneen kuljettajan palkkauksen suhde muihin valtion viran- ja toimenhaltijoihin ei saa nykyisestäään huonontua”.<sup>8</sup> Tämän jälkeen veturimiehet saivat komitean esitykseen vaatimuksensa läpi varsin pitkälle. Vuoden lopussa suoritettu palkkaluokkatarkistus antoi kaikille veturimiehille yhden palkkaluokan kuoppakorotuksen ja veturimestarille kahden. Samassa yhteydessä järjestöt ja valtio sopivat tasokorotuksista, jotka vuoden 1955 osalta maksettiin ns. joulurahana ja vuoden 1956 osalta sovittiin jaettaviksi kahdessa erässä.<sup>9</sup>

Palkkajärjestely suosi yleiseltä linjaltaan ylempiä virkamiehiä. Vuoden 1955 aikana koko virkamieskunnan reaaliansiot kohosivat *Luoman* laskelmien mukaan noin 5

<sup>1</sup> Ks. esim. Veturimies 2/1955 G. W(iding).: ”Ammattiyhdistystoimintaako tämäkin?”.

<sup>2</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 26–27.4.1955 § 12; toim.kert. 1955 s. 24.

<sup>3</sup> SVMLn toim.kert. 1955 s. 24.

<sup>4</sup> SAKn vuosikirja 1955 s. 48–49; *Riikinen–Hentilä–Roos* II (Hentilä), s. 153–156; *Honka* 1972 s. 185.

<sup>5</sup> *Riikinen–Hentilä–Roos* II (Hentilä) s. 155.

<sup>6</sup> Toim.kert. 1955 s. 24.

<sup>7</sup> Ks. esim. SVMLn liittotoimik. pk. 7–8.9.1955 § 7 (Widing).

<sup>8</sup> Liittotoimik. pk. 6–7.10.1955 § 12.

<sup>9</sup> Veturimies 11/1955 ”Virkamiespalkkojen järjestely”; toim.kert. 1956 s. 24; *Riikinen–Hentilä–Roos* II (Hentilä) s. 156–157.





*Vaikka ulospäin suuntautunut toiminta oli veturimiesten järjestössä 1950-luvulla tärkeämmällä sijalla kuin ennen sotia, pidettiin yhä monin tavoin yllä ammattikunnan sisäistä kiinteyttä. Liiton urheilutoiminta oli alkanut jo vanhan SKLYn aikana, ja se laajeni entisestään myös sodanjälkeisinä palkkataistelujen vuosina. Yläkuva perinteisistä osastojenvälisistä hiihtokilpailuista vuodelta 1959, jolloin järjestäjänä toimi Haapamäen osasto. SVML. — Sen jälkeen kun vuosikokouksista luovuttiin ja siirryttiin harvemmin kokoontuviin liittokokouksiin, ovat liittopäivät olleet vuotuinen yhdessäolotilaisuus. Alakuva Turun liittopäiviltä vuonna 1959. Uintikisojen katsomossa mm. puheenjohtaja Gösta Widing, toimitsija Pekka Oivio ja liittotoimikunnan jäsen Erkki Nikkanen. SVML.*



*Omalla tahollaan toimivat veturimiesten vaimot, jotka yhdistivät ompeluseuransa vuonna 1948 maalaajuseksi yhdistykseksi Veturimiesten Naisten Ompeluseurat ry. Yhdistyksen nimi on myöhemmin muutettu Veturimiesten Naiset ry:ksi. Kuva VNO:n kokouksesta Lappeenrannassa vuonna 1954. SVML.*

prosenttia, mutta ”ylimmän ryhmän” peräti 8 prosenttia.<sup>1</sup> Useimmat VYn liitot ja etenkin Rautatieläisten liitto hyväksyivät ratkaisun sarvin ja hampain, lähinnä SAKn painostuksesta. Rautatieläisten liittoa ärsyttivät erityisesti veturimiesten saamat korotukset.<sup>2</sup>

Veturimiehet kuuluivat vuoden 1955 päättyessä maan tyytyväisimpiin; tässä suhteessa tilanne oli suorastaan ainutlaatuinen veturimiesten järjestötoiminnan historiasa. He olivat saavuttaneet karskilla, ”nk. veljesliittojen” mielestä häikäilemättömällä toiminnalla merkittäviä tuloksia. Vihdoin ”tässäkin maassa palkkaussuhteet ovat veturimiesten kohdalta määritelty samoin kuin muissa Euroopan maissa”, iloittiin liiton toimintakertomuksessa vuodelta 1955.<sup>3</sup>

Vuoden 1955 aikana tuli selvästi esiin, miten virkamiesryhmien keskinäinen kilpailu kohotti yleistä virkapalkkatasoa, mutta samalla muutti niiden keskinäisiä palkkaussuhteita. Palkkavaatimuksissa ajaututtiin siten eräänlaiseen noidankehään. Sitä kiihdyttivät ”ulkopuolelta” teollisuuden ammattitaitoisen työväestön palkkojen kohoaminen sekä maatalouden saamat tukitoimet. Virkapalkkojen noidankehä puolestaan

<sup>1</sup> Luoma 1962 I s. 60–61.

<sup>2</sup> Ks. Riihinen-Hentilä-Roos II (Hentilä) s. 156–157; SVMLn kiertokirje 11/1955 (9.12.).

<sup>3</sup> Toim.kert. 1955 s. 25.

synnytti omalta osaltaan painetta vakauttamispolitiikan muutoinkin horjuvia perustuksia vastaan.

Monivaiheinen palkkaliikehdintä ajankohtaisti kysymyksen valtion ja viranhaltijoiden välisten neuvotteluyhteyksien parantamisesta. Canthin komitean ehdotuksesta hallitus asetti tammikuussa virkamiesasiain neuvottelukunnan (VANK), johon tulivat valtion ja keskusjärjestöjen SAKn, Virkamiesliiton ja Akavan edustajat.<sup>1</sup>

Varsinkin syksyn 1955 aikana Veturimiesten liitto oli vaatinut edustustaan niihin elimiin, joissa virkamiesasioita käsiteltiin.<sup>2</sup> Tämä merkitsi käytännössä vaatimusta suuremmasta sanavallasta VYn ja SAKn sisällä näiden tehdessä päätöksiään esimerkiksi juuri edustajiensa nimeämisestä eri elimiin. Toukokuussa 1956 Gösta Widingistä tehtiin VYn puheenjohtaja. Saman vuoden kesäkuussa pidetyssä SAKn edustajakouksessa Widing otettiin SAKn työvaliokuntaan.<sup>3</sup> Valintojen taustalla oli paitsi Veturimiesten liiton vaatimus suuremmasta vaikutusvallasta myös SAKn ja VYläisten liittojen yritys palauttaa sillä tavoin VYn sisäinen yhtenäisyys.

---

<sup>1</sup> SAKn vuosikirja 1956 s. 66; Virkamiesliiton toim.kert. 1956 s. 44–45.

<sup>2</sup> Ks. esim. SVMLn kiertokirje 11/1955 (9.12.).

<sup>3</sup> SVMLn toim.kert. 1956 s. 42.

# Yleislakosta ammattiyhdistysliikkeen hajaannukseen (1956–1963)

## 1. Yleislakko 1956

### 1.1. Vakauttamisen loppu

Samoihin aikoihin kun virkapalkkojen tarkistukset olivat syksyllä 1955 ratkaisuvaiheissaan, vakauttamisen tukipilarit alkoivat josta suunnalla murtua. Hinta- ja palkkasäännöstelyn päättymistä vaativat yhä kuuluvammin teollisuuspiirit ja MTK. Säännöstelyn pohjana olleen taloudellisen valtalin kumoutuminen eduskunnassa näytti hyvin mahdolliselta. SAK yritti omalta osaltaan varautua sellaiseen tilanteeseen ja solmi marraskuussa 1955 STKn kanssa siltä varalta uuden indeksisopimuksen. Siinä se luopui täysautomaattisesta indeksisidonnaisuudesta puoliautomaattisen hyväksi. Uuden sopimuksen mukaan oli mahdollista saada huomattavasta elinkustannusten noususta aiheutuva, enintään kustannusten nousua vastaava palkankorotus sopimusvuoden puolivälissä käytävissä neuvotteluissa.<sup>1</sup>

SAKn meno tällaiseen sopimukseen kuvasti sen pyrkimystä toisaalta turvata yhä matalapalkkaisille työläisille edullisen vakauttamisen mahdollisuudet, mutta toisaalta tyyntää lähinnä parempipalkkaisten työläisten tyytymättömyyttä ja heidän vaatimustaan normaaleilla työehtosopimuksilla määräytyvistä palkkaratkaisuista. Osoitautui kuitenkin, ettei SAKn ollut ajan mittaan mahdollista istua kahdella tuolilla.

SAKn ja STKn indeksisopimus antoi tosiasiallisesti oikeistolle vapaat kädet kaataa valtalin ja sitä tietä vakauttaminen. SAKn luovuttua täysautomaattisesta kompensatiosta oli näet odotettavissa, ettei hintasäännöstelyn päättymistä seuraava kustannusten nousu heti heijastuisi palkkoihin, vaan jäisi palkansaajien kannettavaksi. Valtalin jatkokysymys tuli eduskuntaan vuoden 1955 lopulla, ja oikeisto-oppositio kaatoi lain määrävähemmistönsä turvin.<sup>2</sup>

Vuoden 1955 aikana oli MTKn ja SAKn välinen kamppailu tulonjaosta kiihtynyt. Kun valtalin kaatui, maataloustuottajien oli helppo kohottaa elintarvikkeiden hintoja ja he myös käyttivät tilaisuutta hyväkseen. Myös muiden kuin maataloustuotteiden hinnat alkoivat kohota. Elinkustannusindeksi oli joulukuussa 1955 101, tammikuussa 1956 104 ja helmikuussa jo 107.<sup>3</sup> Kun MTK ajoi tammikuussa 1956 läpi maidon hinnan korotuksen, sosialidemokraattiset ministerit jättivät eronpyyntönsä.<sup>4</sup> Vakauttamisen aika oli ohi.

<sup>1</sup> SAKn vuosikirja 1955 s. 42–43; *Haataja* s. 64–65.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1956 s. 39–40.

<sup>3</sup> SAKn vuosikirja 1956 s. 11–12, 41.

<sup>4</sup> Palkkatyöläinen 27.1.1956; *Haataja* s. 81–82.

## 1.2. ”Hallitseeko SAK maata vai ei?”

Ammattiyhdistysliike ei jäänyt toimeettomaksi reaaliansioiden jouduttua uhatuiksi. SAK esitti tammikuun lopulla työnantajille neuvotteluja elinkustannusten nousun korvaamisesta. Neuvottelut aloitettiin, mutta työnantajien asenne erilliskorotukseen oli kielteinen. Neuvottelut katkesivat.<sup>1</sup>

Helmikuun 8. päivänä 1956 SAK uhkasi viidennen kerran sodan jälkeen yleislakola. Se vaati hallitusta peruuttamaan vuodenvaihteen jälkeen suoritettut hinnankorotukset tai vaihtoehtoisesti työnantajia myöntämään erilliskorotuksen helmikuun 15. päivään mennessä. Muussa tapauksessa yhteiskunnan pyörät pysähtyisivät.<sup>2</sup>

Hintojen alentamiseen ei kuitenkaan ollut poliittisia edellytyksiä. Työnantajat taas olivat taipumattomia palkankorotukseen. Heidän asenteensa tärkeänä edellytyksenä oli se, että suhdannekehitys oli kääntymässä laskuun, mikä olisi joka tapauksessa tiennyt tuotannon supistuksia. Työnantajille tuntui lopultakin tarjoutuneen tilaisuus kaivata pysyvästi ammattiyhdistysliikkeen vaikutusvaltaa. Pääomapiirien mukaan kysymys oli siitä, ”hallitseeko SAK maata vai ei”<sup>3</sup>.

Työnantajien jyrkkyyttä vahvisti se, ettei maassa ollut toimintakykyistä hallitusta; aikaisemminhan juuri hallitukset olivat estäneet yleislakon puhkeamisen.<sup>4</sup> Presidentinvaalit olivat käsillä. Kekkonen hallitus toimi sosialidemokraattien eronpyynnön jälkeen vain toimitusministeristönä, ja Kekkonen jätettyä presidentinvaalin jälkeen pääministerin tehtävät oli hallitus entistäkin toimintakyvyttömämpi. SAK:n yleislakkouhka oli jätetty samana päivänä, jona Fagerholm tosiasiallisesti, vaikkakaan ei vielä virallisesti, sai tehtäväkseen hallituksen muodostamisen. Hän yritti myös sovittelaa SAK:n ja STK:n välillä, mutta tuloksetta.<sup>5</sup>

Yleislakko alkoi maaliskuun 1. päivänä, samana päivänä, jona Kekkonen astui tasavallan presidentiksi.

## 1.3. Yhtenäinen taistelu

Yleislakon kulku antoi kuvan yhtenäisestä ja voimakkaasta ammattiyhdistysliikkeestä,<sup>6</sup> SAK:n vaatimus ”12 markkaa tunnilta” sai ammatillisesti järjestäytyneen työväestön yksimielisen tuen. Lakkoon osallistui noin 420 000 työläistä; rikkureita ilmaantui vain joillakin yksittäisillä toimialoilla ja metsätyömailla. Vaikka ammattiyhdistysliikkeen sisäinen poliittinen erimielisyys oli näkynyt mm. syksyn 1955 indeksisopimuksen yhteydessä,<sup>7</sup> yleislakossa sosialidemokraatit ja kansandemokraatit olivat yhteisten vaatimusten takana.

Yhtenäisesti omaksutut tavoitteet sekä hyvin järjestetty tiedotustoiminta takasivat sen, että kuri säilyi lakon aikana hyvänä. SAK:n tiedotustoiminnasta vastasi ennen

<sup>1</sup> SAK:n vuosikirja 1956 s. 41–43. Ks. myös *Sjöberg* s. 424–425.

<sup>2</sup> SAK:n vuosikirja 1956 s. 43.

<sup>3</sup> Ks. *Haataja* s. 106–107.

<sup>4</sup> Vrt. *Sjöberg* s. 424.

<sup>5</sup> *Haataja* s. 117–119, 123–132.

<sup>6</sup> Yleislakon tapahtumakulun osalta seuraava esitys perustuu SAK:n vuosikirjaan 1956, yleislakon aikana ilmeistyneisiin Palkkatyöläisen numeroihin sekä *Kauniskankaan, Klockaren ja Klemolan* teoksiin.

<sup>7</sup> Ks. *Salomaa* 1959 s. 423.

kaikkea Palkkatyöläinen, joka ainoana lehtenä ilmestyi lakon aikana. Sitä toimitettiin päivittäin Helsingin lisäksi kahdessatoista kaupungissa. Suomen tietotoimiston STTN uutistoiminta sen sijaan sai sisältönsä vuoksi ammattiyhdistysliikkeen tuomion.

Vähäisiä järjestyshäiriöitä syntyi lakkorajojen tulkinnasta. Vakavampi oli ns. bensiinisota, joka johti useisiin lakkolaisten ja poliisien välikohtauksiin. Öljyfirmat yrittivät pitää yllä polttoaineen vapaata jakelua, mikä puolestaan oli vastoin lakkojohdon pyrkimystä pitää liikenne lakossa. Hallituksen välityksellä saatiin aikaan sopimus SAKn ja öljy-yhtiöiden välillä, ja se lopetti bensiinisodan väliaikaisesti. Lakon loppuvaiheessa kuitenkin öljyfirmat alkoivat rikkoa sopimusta, jolloin SAK julisti öljy-yhtiöiden keskusvarastot kokonaisuudessaan lakkotilaan. Kuten tuonnempana havaitaan, bensiinisotaan ehdivät antaa oman osuutensa myös veturimiehet.

Yleislakon mahtavin vaihe oli vuoden 1917 maaliskuun vallankumouksen vuosi-päivänä, maaliskuun 16:ntena. Joka puolella maata pidettiin samaan aikaan suuria mielenosoitusmarsseja ja joukkokokouksia. Pääkaupungissa marssi liki 40 000 ihmistä ja senaatintorin joukkokokoukseen kerääntyi 50 000 henkeä. SAKn puheenjohtaja Eero Antikainen puhui:

”Tuntematon sotilas ja vapautensa puolesta taisteleva suomalainen jokamies olivat 1940-luvun taitteen kansallinen sankariepos. Taloudellisen tasa-arvoisuuden ja siihen liittyvien perusoikeuksien puolesta taisteleva nainen ja mies ovat kansallisen historiamme 1950-luvun sankareita. - - - Suomalainen työmies näkee ennemmin nälkää kuin alistuu.”

#### 1.4. *Veturit pysähdyksissä*

##### *2400 markkaa*

Ennen vuosien 1955 ja 1956 vaihdetta oli mieliala Veturimiesten liitossa valoisampi kuin aikoihin. Valtalain kaatumisen jälkeen suoritettut hinnankorotukset uhkasivat kuitenkin niitä saavutuksia, joihin oli päästy pitkäaikaisen kamppailun tuloksena. Veturimiesten liitto asettui luonnollisesti yhtenäiseen SAKlaiseen rintamaan, kun maan sisäpoliittinen tilanne kärjistyi. Veturit pysähtyivät maaliskuun ensimmäisenä.

Kaikkien ammattiliittojen toiminta alistettiin lakon puhjettua SAKn keskuslakkotoimikunnalle. Myös Veturimiesten liiton tehtäväksi tuli välittää kentälle ne määräykset ja tiedot, jotka keskuslakkotoimikunta antoi. Liiton toimisto, jossa työskentelivät edellisenä vuonna eläkkeelle siirtyneen sihteerin Hugo Aattelan sekä vuonna 1955 kuolleen toimitsijan Kauko Valjakan paikoilla Reino Weuro ja Keijo Hummelin,<sup>1</sup> hoiti tätä tehtävää. Liiton jäsenet osallistuivat aktiivisesti myös paikallisiin lakon vaatimiin tehtäviin mm. paikallisissa lakkotoimikunnissa.

SAKn viran- ja toimenhaltijain lakonpäämääränä oli yleistä 12 markan tunnusta vastannut 2 400 markan korotus kuukausipalkkaan.<sup>2</sup> Perinteisen eripuraiset VYn liitot pystyivät nyt suuremmitta vaikeuksista asettumaan yhteisen tavoitteen taakse; lakon ulkopuolelle tosin jäivät poliisit, joiden asema yhteiskunnan ”säilyttäjinä” tuli lakon yhteydessä näkyvästi esiin<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Toimitsijoiden valinnoista ks. liittotoimik. pk. 7–8.9. 1955 § 19.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1956 s. 63.

<sup>3</sup> Vrt. *Ruotsalainen* s. 104–105.



*Monilla varikkopaikkakunnilla veturimiehet toimivat yleislakon aikana lakon johtotehtävissä – heillähän oli runsaasti aikaisempaa kokemusta. Kuva Pieksämäen lakkomarssista 16.3.1956. Kärjessä paikallisen lakkotoimikunnan puheenjohtaja, veturinkuljettaja Veikko Mustonen. Ensimmäisenä ammattiosastolippuna näkyy kulkuessa SVML:n osaston lippu.*

Veturimiehetkin olivat selvillä, mistä yleislakossa perimmiltään oli kysymys: ammattiyhdistysliikkeen yhteiskunnallisesta asemasta. Lakon päätyttyä osastojen puheenjohtajille lähettämässään kirjeessä Widing viittasi porvariston sisäisiin ristiriitoihin, mutta jatkoi samaan hengenvetoon: ”Yksi asia heillä on kuitenkin yhteinen. Se on taistelu ammattiyhdistysliikettä ja työntekijäin etuja vastaan.”<sup>1</sup>

### *Operaatio Iltatähti*

Vailla jännittäviä vaiheita ei yleislakon aika veturimiesten osalta kulkenut. Bensiiniosdan viimeisissä kuumissa vaiheissa syntyi Kokkolassa veturimiesten johdolla ns. operaatio Iltatähti, jota puitiin vielä seuraavina vuosina pitkään eri oikeusasteissa, julkisesta sanasta ja varsinkin liiton sisäisistä keskusteluista puhumattakaan.

Vielä senkin jälkeen, kun SAK oli julistanut öljyfirmojen keskusvarastot lakkotilaan, virtasi mm. Kokkolan Ykspihlajan satamasta bensiiniä täyttä päätä. Kokkolan rautatieläiset ryhtyivät tällöin veturimiesten johdolla toimiin. Maaliskuun 18. päivän, sunnuntain, vastaisena yönä ajoivat arvalla valitut veturimiehet junan Ykspihlajaan

<sup>1</sup> Widingin kirje osastojen puheenjohtajille 4.4.1956 (Kiertokirjeet 1956).

menevän tien tasoristeykseen ja estivät siten liikenteen. Vähän matkan päähän jätettiin miehitetty veturi siltä varalta, että tie olisi avattava mahdollisten hätäkuljetusten vuoksi. Operaatio sai komealta kalskahtavan nimen Iltatähti.<sup>1</sup>

Sunnuntai-iltapäivänä ilmestyi paikalle Seinäjoen varikonpäällikkö Himanen saatueenaan konepistoolein varustautuneita poliiseja. Veturissa olleet miehet, kuljettaja Terjo Tiera ja lämmittäjä Osmo Salmi, pidätettiin kuulusteluja varten. Suuren katsojajoukon todistaessa Himanen astui veturille kuljettamaan ja paikalliset asemapäällikkö ja junanlähettäjä ryhtyivät hoitamaan jarrumiehen tehtäviä. Tämän erikoislaatuisen miehistön onnistui ajaa veturi pois, joskin se jäi tallin ulkopuolelle sellaiseen kuntoon, että ammattiaan kunnioittaneet veturimiehet häpesivät näkyä.<sup>2</sup>

Useat Kokkolan veturimiehet joutuivat Iltatähden takia poliisikuulusteluihin. Samaan aikaan alkoi kuitenkin lakon loppu olla käsillä. SAKn, STKn ja hallituksen edustajien kesken sovittiin muun muassa, ettei lakon päätyttyä nostettaisi juttuja sellaisista välikohtauksista ja lain ylityksistä, jotka olivat johtuneet välittömästi lakosta. Veturimiesten liitto sai lupauksia, joiden mukaan myös Kokkolan kuulustelut lopetettaisiin.<sup>3</sup> Niin ei kuitenkaan käynyt.

Kun yleislakko oli ollut jo useita tunteja päättyneenä maaliskuun 20. päivänä, tuli Kokkolasta liiton toimistoon tieto, että poliisikuulustelut olivat yhä käynnissä. Veturimiehiä syytettiin barrikadien rakentamisesta, kapinasta ja jopa vallankumouksesta. Widing tarttui nyt tomerasti asiaan ja kehotti veturimiehiä lopettamaan työnsä. Merimies-Unionin Niilo Wälläri, joka oli koko yleislakon ajan taistellut bensiiinisodan etulinjassa, tuli apuun uhkaamalla käskeä kaikki jo liikkeelle lähteneet alukset takaisin satamiin.<sup>4</sup>

Käännös nostatti melkoisen hälyn. Samana iltana Widing kutsuttiin hallituksen istuntoon SAKn toisen puheenjohtajan Rantasen ja pääsihteerin Lindblomin kanssa. Paikalla oli myös ylipoliisipäällikkö Urho Kiukas. Lopulta pääministeri Fagerholm jätti Widingin ja Kiukkaan kahden kesken huoneeseen, josta nämä tovin kuluttua ilmaantuivat, kertomatta kuitenkaan heti, mihin ratkaisuun olivat päätyneet.<sup>5</sup> Sitten Widing kertoi sovituksen, että hän antaisi kahden kuukauden sisällä selvityksen tahtuneesta ja että kuulustelut lopetettaisiin.<sup>6</sup>

Veturimiehet ehtivät joka tapauksessa olla lyhyen aikaa ”omassa” lakossaan. Tulos jäi kuitenkin sikäli laihaksi, etteivät oikeustoimet operaatio Iltatähden vuoksi päättyneet Widingin ja Kiukkaan sopimuksesta huolimatta. Prosessin kestäessä oli kiistanalaisin kysymys, kenen luvalla tai määräyksestä Kokkolan miehet olivat operaationsa järjestäneet. Kokkolan miehet itse olivat sitä mieltä, että tällä lähinnä veturinkuljettaja Väinö Perttulan suunnittelemana tempauksella oli Widingin ja SAKn keskuslakkotoimikunnan lupa, jopa että siihen oli varta vasten käsketty. Esimerkiksi Perttula kertoi poliisikuulusteluissa ja oikeudessa näin. Widing puolestaan väitti kivenkovaan,

<sup>1</sup> Ks. Vaasan HOn päätös valitukseen, jonka poliisitarkastaja Arvi Salonen on tehnyt Kokkolan ROn huhtikuun 10 päivänä 1957 julistamasta päätöksestä virkavirhettä ynnä muuta koskevassa jutussa. Annettu Vaasassa toukokuun 9 päivänä 1958 (jälj.). Kansio ”Operaatio Iltatähti”, SVMLn ark. Ks. myös Widingin kirje osastojen puheenjohtajille 4.4.1956.

<sup>2</sup> Em. kirje.

<sup>3</sup> Widingin kirje osastojen puheenjohtajille 4.4. 1956.

<sup>4</sup> Sama; *Wälläri* s. 278.

<sup>5</sup> *Lindblom* s. 71.

<sup>6</sup> Liittotoimik. pk. 30.5.1956. § 4 F.



ettei hän ollut antanut operaatioon lupaa saatikka määräystä.<sup>1</sup>

Tosiasiassa Iltatähden suunnitelma oli ilmeisesti alkuaan syntynyt SVMLn ja SRLn Kokkolan osastojen piirissä. SVMLn johto samoin kuin SAKn keskuslakkotoimikunta olivat saaneet tiedon suunnitelmasta jo paljon ennen sen toteuttamista, jo maaliskuun 6. päivänä. Kun bensiinisota sitten uudelleen kuumeni lakon loppuvaiheessa, SAKn keskuslakkotoimikunta ja aivan ilmeisesti myös SVMLn johto pitivät suunnitelman toteuttamista tarkoituksenmukaisena. SAKn keskuslakkotoimikunta antoi Kokkolan miehille luvan ja jopa kehotti näitä panemaan suunnitelman täytäntöön. Myöskään Widing, joka oli tästä tietoinen ja joka oli samoihin aikoihin useita kertoja yhteydessä kokkolalaisiin, ei ainakaan kieltänyt operaatiota.<sup>2</sup>

Useiden kokkolalaisten ohella myös Widing ja SAKn keskuslakkotoimikunnan jäsen, järjestösihteeri Olavi Järvelä tuomittiin maksamaan sakkoja. Käydystä jupakasta oli kuitenkin Widingille myös hyötyä. Hänen maineensa räjäköänä, jyrkkäotteisena ammattiyhdistysjohtajana levisi entistä laajemmalle.<sup>3</sup> Sitä vahvisti hänen myöhempi toimintansa ja jo ulkonainen esiintymistapansa.

### 1.5. Näennäinen voitto

Ammattiyhdistysliike ajoi yhtenäisenä läpi yleislakon pohjana olleen 12 markan vaatimuksensa. Työnantajat joutuivat taipumaan. Heiltä puuttui riittävä poliittinen taustavoima SAKn kukistamiseksi. Lakon pitkittymisestä olisi kaiken lisäksi saattanut kehittyä vakavampi yhteiskunnallinen kriisi ja siten työnantajille vielä suurempia menetyksiä. Työnantajien päätöstä lopettaa lakko edistivät verohelpotukset, joita hallitus lupasi teollisuudelle. MTK, joka oli ryhtynyt lakon puhjettua vastatoimena luovutuslakoon, oli puolestaan tyytyväinen, kun jo Fagerholmin hallituksen hallitussopimukseen otettiin loppu kolmivuotisesta maataloustulolaista.<sup>4</sup>

Yleislakon lopputulos oli ulospäin ammattiyhdistysliikkeen suuri voitto. Mutta pian lakon jälkeen se alkoi murentua. Työläisten saama keskimäärin 10 prosentin palkan korotus hupeni inflaatiokierteeseen jo vuoden 1956 puoliväliin mennessä. Vuosien 1956–1957 vaihteessa reaali-palkkataso oli jo 5–10 prosenttia alhaisempi kuin vakauttamisen päättyessä vuoden 1955 lopussa. Seuraavan vuoden lopussa reaali-palkat alitivat jo vakauttamisen alkaessa vuonna 1951 vallinneen tason.<sup>5</sup> Laskusuhdanne, joka vuonna 1957 paheni suoranaisesti lamaksi, nosti työttömyysluvut korkeimmiksi sitten 1930-luvun alun pulakauden.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Ks. kansio ”Operaatio Iltatähti”, SVMLn ark., asiakirjajäljennöksiä poliisi-kuulusteluista ja oikeudenkäynneistä sekä liiton sisäistä kysymyksestä käytyä kirjeenvaihtoa.

<sup>2</sup> Widingin kannanotot operaatiosta poikkesivat toisistaan toisaalta hänen kirjeessään osastojen puheenjohtajille 4.4. 1956 ja toisaalta hänen oikeuskäsittelyn aikana esittämässään kirjelmässä. Ensiksi mainittu ”luottamuksellinen” kirje antoi ymmärtää, että Widing oli hyväksynyt operaation. Vrt. *Klockare* s. 44.

<sup>3</sup> Maineesta ei kuitenkaan ollut yksin hyötyä. Emil Skog kertoo muistelmissaan neuvotteluista, joita vuonna 1960 käytiin hallituspohjasta, johon olisi tullut mukaan yksi skogilaisten ja leskisläisten välimaastoon sijoittuva ammattiyhdistyssosiaalidemokraatti eli ns. retiisi. Täksi ministeriksi oli esillä myös Gösta Widing. Porvarit pitivät kuitenkin Widingiä erikoisen huonona vaihtoehtona, koska tämä oli heidän mukaansa ollut ”kaikista väkivaltaisim” ammattiyhdistysjohtaja yleislakon aikana. — Sittenmikä koko suunnitelma hallituspohjan laajentamiseksi kariutui, joskaan ei Widingin väkivaltaisuuteen. *Skog* 1974 s. 162.

<sup>4</sup> Vrt. *Klockare* s. 45.

<sup>5</sup> Tiedot perustuvat Kansan Markkinatutkimuslaitoksen (KAMALAn) laskemiin reaali-palkkaindeksiin; ks. SVMLn toim.kert. 1955 s. 11–12; SVMLn toim.kert. 1956 s. 11–12; SAKn vuosikirja 1956 s. 12; SVMLn toim.kert. 1957 s. 16–17.

<sup>6</sup> Ks. SVMLn toim.kert. 1958 s. 12–13.

Viran- ja toimenhaltijat saivat lakon lopputuloksena 2 400 markan korotuksen kuu-kausipalkkoihinsa, mutta inflaatio söi senkin nopeasti. Virkamiesten palkkakehitys oli vuosina 1956–1957 kuitenkin selvästi suotuisampi kuin yksityisten palveluksessa olleiden työläisten, vaikka heidänkin reaaliansionsa laskivat.<sup>1</sup> Vuoden 1955 lopulla sovitujen tasokorotusten vaikutus tuli vuoden 1956 mittaan esiin. Lisäksi varsinkin ylempiin palkkaluokkiin tuli tuntuvia palkankorotuksia sen jälkeen, kun Virkamiesliitto ja Akava syksyllä 1956 olivat painostaneet valtiotyönantajaa hakusaaroin ja joukkokirtisanoutumisin. Samassa yhteydessä valtio lupautui sitomaan virkamiespalkat yleiseen ansio- ja elinkustannuskehitykseen niiden periaatteiden mukaan, jotka esitettiin SAKn ja STKn edellissyksyisessä indeksisopimuksessa.<sup>2</sup>

Veturimiestenkään kohdalla inflaatio ja sitä seurannut lamakausi eivät tuntuneet niin pahasti kuin esimerkiksi teollisuustyöväestön, puhumattakaan metsätyömiesten keskuudessa. Kuitenkin sosiaalinen asema heikentyi ja se nostatti tyytymättömyyttä. Yksittäisen liiton toimintaedellytyksiin vaikuttivat kuitenkin yleislakon jälkeen laajemat tekijät kuin pelkästään sen edustamien palkkatyöläisten elinehtojen kehitys. Pian lakon päätyttyä vauhdittui poliittinen tapahtumakulku, joka uhkasi Veturimiesten liiton toiminnan peruslähtökohtia. Työväenliikkeen yhtenäisyys, joka oli yleislakon aikana näyttänyt tiiviimmältä kuin vuosikymmeniin, särkyi samaan aikaan, kun lakko-voitto murentui ja SAK menetti vahvan yhteiskunnallisen asemansa.

## 2. Ammattiyhdistysliikkeen hajoaminen

### 2.1. ”Kun puolue räjähti”<sup>3</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen ja sosialidemokraattisen puolueen sisäiset kehitystekijät nioutuivat yleislakon jälkeen entistä kiinteämmin yhteen. Vuosien 1957–1960 aikana ”räjähtivät” sekä sosialidemokraattinen puolue että ammattiyhdistysliike.

Hajaannusprosessissa ilmenivät näkyvästi eri leireihin sijoittuneiden ammattiyhdistysjohtajien ja poliitikkojen henkilökohtaiset kaunaisuudet. Usein onkin väitetty, että kysymys oli pelkästään johtomiesten keskinäisten riitojen aiheuttamasta jakautumisesta.<sup>4</sup> Sen syytä on kuitenkin aiheellista etsiä syvemmältä.

Sosialidemokraattisen puolueen ne ristiriidat, joista puolueräjähdyksen voi sanoa kehkeytyneen, juonsivat juurensa vakauttamisaikaan 1951–1955. Kysymys oli tällöin nimenomaan ammattiyhdistysliikkeen asemasta sekä sen vakauttamispolitiikasta. Lähinnä Väinö Leskisen ympärille koostunut ryhmittymä voimisti SAKn vastaista kritiikkiä, samalla kun SAK vuorostaan pyrki – vakauttamisen jatkon nimissä – vah-

<sup>1</sup> Ks. Luoma 1962 I s. 60–61.

<sup>2</sup> Virkamiesliiton toim.kert. 1956 s. 21–34; SAKn vuosikirja 1956 s. 63–66.

<sup>3</sup> Tällä tavoin otsikoi Hannes Tiainen SDPn hajaannusta ja eheytymistä käsittelevän teoksensa.

<sup>4</sup> Myös Klemolan tulkinta on tällä tasolla. Hänen mukaansa sekä Väinö Leskinen että Vihtori Rantanen olivat rakentaneet ympärilleen mahtavat junttakoneistot kommunisteja vastaan. Kun sitten kommunistit oli saatu nujerrettua sekä poliittisessa työväenliikkeessä että ammattiyhdistysliikkeessä, juntat kääntyivät toisiaan vastaan. Klemola s. 110–111. – Tämäntapaista tulkintaa ei kuitenkaan voi pitää erityisen selitysyyksisenä.

vistamaan asemaansa sosialidemokraattisen puolueen sisällä.<sup>1</sup>

SAKn tavoitteita tukeneen puoluejohdon, myöhempien ”skogilaisten”, ja sitä arvostelleen ryhmittymän, ”leskisläisten”, erimielisyys ilmeni vakauttamisen loppuvaiheessa kysymyksessä siitä, kenen kanssa puolueen piti olla poliittisessa yhteistyössä. Puoluejohto piti tarpeellisena jatkaa punamultayhteistyötä, jolla sen mielestä voitiin varmistaa matalapalkka-alojen ja mm. pienviljelijä-metsätyömiesten ansiokehitystä. Leskisläiset puolestaan ajoivat ns. teollistamislinjaa, ottivat kaikupohjakseen sen tyytymättömyyden, jota vakauttaminen oli padonnut teollisuustyöväestön keskuuteen, ja olivat vakauttamisen ja punamultayhteistyön purkaakseen valmiit yhteistyöhön poliittisen oikeiston kanssa.<sup>2</sup>

Yleislakon yhteydessä SDPn sisäinen tila oli jännittynyt, vaikkei se ulospäin juuri näkynyt. Tosiasiassa esimerkiksi Leskinen vastusti yleislakkoa, samoin Väinö Tanner.<sup>3</sup> Kun ammattiyhdistysliikkeen asema vuoden 1956 mittaan heikkeni, sosialidemokraattisen liikkeen ristiriidat kärjistyivät.

Yleislakon jälkihoito aiheutti vakavia säröjä myös SAKn ja sosialidemokraattisen puolueen silloisen johdon välille. Ne pohjautuivat kysymykseen hintojen nousun kompensoimisesta. SAK vaati lakonjälkeisestä hintakehityksestä täyttä korvausta, kun taas SDP asettui tukemaan Fagerholmin hallituksen vakauttamisohjelmaa, joka perustui 2/3-kompensatioon ja jonka eduskunta hyväksyi kevättalvella 1957.<sup>4</sup> Kun SAK oli vastikään saavuttanut näennäisesti suuren voiton, sen oli vaikeata perääntyä vaatimuksestaan. Yhtä vaikeata oli hallitusvastuuta kantaneiden sosialidemokraattien myöntäjä SAKn vaatimukseen aikana, jolloin hallituksella ei ollut tukena taloudellista valtalakia ja valtion kassa oli tyhjä.

SAK leimasi Fagerholmin vakauttamisohjelman suoralta kädeltä ”indeksihuijaukseksi” ja kieltäytyi hyväksymästä sitä. Yksimielisesti keskusliiton työvaliokunta kehotti jäsenistöä valmistautumaan työtaisteluun työläisten oikeuksien puolustamiseksi.<sup>5</sup> Kommunistit olivat jo aikaisemmin vaatineet lakkoaseen käyttöönottoa,<sup>6</sup> ja täyskompensaation linjalla SAKn sosialidemokraattien ja kommunistien ristiriita pysyi takalalla. Täyskompensaation mahdottomuus tuli kuitenkin yhä selvemmin näkyviin.

Sosialidemokraattisessa liikkeessä oli tässä vaiheessa, talvella 1957, havaittavissa kolme suuntausta: puolueen ”skogilainen” johto, ”leskisläinen” oppositio sekä SAKn sosialidemokraatit. Työväestön tyytymättömyys yleislakon jälkeiseen kehitykseen saattoi ensinnä vaikeuksiin puoluejohdon, joka joutui hallituksessa vastustamaan SAKn täyskompensatiovaatimusta; tätä politiikkaa oli vaikeata saada hyväksytyksi työväestön edessä. Vaikka myös leskisläiset olivat täyskompensatiota vastaan, he pystyivät kanavoimaan hyväkseen puolueessa ilmennyttä tyytymättömyyttä. He näet asettivat kyseenlaiseksi koko sen politiikan, joka oli edeltänyt työväenliikkeen alamäkeä ja jonka ulkoisena tunnusmerkkinä oli ollut punamultayhteistyö.

Leskisen johtama oppositio aloitti syksyllä 1956 tarmokkaan juntaustoiminnan. Se valtasi puolueen piirejä toinen toisensa jälkeen, ja oppositio voimistui niin, että keväällä 1957 toteutui sen vaatimus ylimääräisen puoluekokouksen koollekutsumisesta.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Skog* 1971 s. 374.

<sup>2</sup> Vrt. *Tiainen* s. 69–71, 99–105, sekä *Skog* 1974 s. 11–12.

<sup>3</sup> *Knoellinger* s. 189–190; *Skog* 1971 s. 389.

<sup>4</sup> *Lindblom* s. 95–97, 140–142; *Tiainen* s. 80–84, 93–95.

<sup>5</sup> SAKn vuosikirja 1957 s. 50.

<sup>6</sup> Ks. *Salomaa* 1959 s. 434–435.

<sup>7</sup> Puoluekokouksen valmisteluista ja kulusta ks. *Tiainen* s. 99–.

Voimasuhteet olivat äärimmäisen tasaiset. Väinö Tanner, opposition ehdokas, voitti puheenjohtajan vaalissa K.-A. Fagerholmin äänin 95–94. Vaalin jälkeen marssivat vähemmistöksi jääneet SAKn toisen puheenjohtajan Vihtori Rantasen johdolla ulos koussalista. ”Ryhmä 94” kieltäytyi tulemasta mukaan puolue-eliimiin, jotka entinen oppositio niin ollen kokonaan miehitti.

SAKn sosialidemokraattien ja SDPn entisen johdon välillä oli ollut ristiriitoja, mutta puolueen sisäinen käänne yhdisti nämä ryhmät leskisläisiä vastaan; puoluekokouksen tulos oli kummallekin selvä epäluottamuslause. ”Ryhmä 94”:stä muodostui puolueen entisen puheenjohtajan nimen mukaan skogilainen ryhmittymä. Tästä sosialidemokraattisesta oppositiosta syntyi keväällä 1959 Työväen ja Pienviljelijäin Sosialidemokraattinen Liitto (TPSL).

## 2.2. Kaksi ammatillista keskusjärjestöä

Ryhmä 94 lohdutettiin puolueräjähdyksen jälkeen: ”Leskisläiset saivat puolueen, meille jäi työväenliike.”<sup>1</sup> Keväällä 1957 tämä piti melko hyvin paikkansa. Sitä osoitti ennen muuta valta-asema SAKssa. Kuitenkin tilanne muuttui varsin pian.

Ylimääräisen puoluekokouksen jälkeen jatkui ammattiyhdistysliikkeen alamäki kiihtyvällä vauhdilla. SAKn jäsenistölleen antamat kehotukset valmistautua työtaisteluun osoittautuivat ontoiksi, kun työttömyys kasvoi ja laskusuhdanne syveni. Puoluekokouksen tulos oli lisäksi vienyt ammattiyhdistysliikkeeltä lopullisesti sosialidemokraattisen puolueen taustatuen. Näissä olosuhteissa SDPn sisäinen hajaannus pääsi yhä pahemmin hajottamaan myös SAKn rivejä.

SAKn vaikutusvallan menetystä osoitti, että ammattiyhdistysliikkeen oli taivuttava ottamaan kesällä 1957 2/3-kompensaatio työehtosopimusten pohjaksi.<sup>2</sup> Tässä kuvastui yleislakkovoiton lopullinen romuttuminen.

Ammattiyhdistysliikkeen vaikutusvaltaa kavensi entisestään skogilaisen puolueopposition pyrkimys estää joutumisensa poliittiseen paitsioon. Tämä satoi ammattiyhdistysliikkeen kädet. Skogilaiset etsivät ylimääräisen puoluekokouksen jälkeen tukea vanhasta liittolaisestaan maalaisliitosta, joka puolestaan käytti kernaasti hyväkseen tilaisuutta syventää SDPn riitaa. Kesällä 1957 viisi puolueopposition edustajaa meni mukaan maalaisliittojohtoiseen V.J. Sukselaisen hallitukseen ilman puolue-elinten lupaa; ”ottopoikien” erottaminen puolueesta sitten käytännössä varmisti SDPn hajoamisen.<sup>3</sup>

”Ottopojista” muodostui SAKlle painolasti. Skogilaiset ministerit olivat itse asiassa SAKn edustajia.<sup>4</sup> Sukselaisen hallituksen aikana taloudellinen laskusuhdanne syveni, eikä hallituksen politiikka tuonut työväestön kannalta suotuisia tuloksia.<sup>5</sup> Hallitus joutui huolehtimaan siitä, että sopimus 2/3-kompensaatiosta piti. Ansiokehitys pysyi edelleen laskevana. Hallitus toteutti myös vientiteollisuuden kauan vaatiman devalvaation.

<sup>1</sup> Tokaisu oli Janne Hakulisen. *Turunen* s. 160.

<sup>2</sup> SAKn vuosikirja 1957 s. 17–19.

<sup>3</sup> Vrt. *Skog* 1974 s. 43–46, 64.

<sup>4</sup> Vrt. *Huuska* s. 182–183.

<sup>5</sup> Vrt. esim. SVMLn toimintakertomuksissa 1957 ja 1958 esitettyjä pessimistisiä arvioita talouspoliittisten toimenpiteiden vaikutuksesta palkansaajien ja kuluttajaväestön asemaan.

Ammattiyhdistysliikkeen sisäinen valtataistelu kuumeni syksyllä 1957. Leskisläisen vähemmistön toimintaa johti aluksi Olavi Lindblom, jonka SAKta johtaneet puolueopposition edustajat kommunistien tuella erottivat heinäkuun 1957 lopulla SAKn pääsihteerin tehtävästä.<sup>1</sup> Vuoden 1958 aikana keskusliitosta erosi seitsemän ammattiliittoa, jotka perustivat Ammattiliittojen Yhteistyöjärjestön (AYJ).<sup>2</sup> Sovitteluyrityksiä tehtiin tämän jälkeen lukuisia, mutta yhtenäisyyttä ei onnistuttu palauttamaan. AYJn liittojen ja sosialidemokraattisen puolueen yhteisvoimin perustettiin syksyllä 1960 SAKn kanssa kilpailevaksi keskusjärjestöksi perinteellistä nimeä kantanut Suomen Ammattijärjestö (SAJ).<sup>3</sup>

Vuosien 1957–1960 aikana ammattiyhdistysliike uhrasi voimavaransa sisäiseen taisteluunsa. Samanaikaisesti palkkatyöväestön elinolosuhteet olivat epävarmemmat kuin siihen asti koskaan sodan jälkeen. Esimerkiksi vuosien 1958–1959 vaihteessa oli työttömyyskortistoissa yli 100 000 ihmistä eli sodanjälkeinen huippumäärä. Ammattiyhdistysliikkeen mahdollisuudet vaikuttaa kehitykseen olivat kovin vähäiset verrattuna 1950-luvun alkuvuosien vahvaan SAKhon. Kahden rinnakkaisen keskusjärjestön olemassaolo oli 1960-luvun alusta lähtien ilmentämässä ammattiyhdistysliikkeen alennustilaa.

### 3. *Veturimiehei kahden tulen välissä*

#### 3.1. *Ristiriidat 1957–1960*

Veturimiesten järjestötoiminnalle oli vanhastaan tyypillistä epäluuloinen suhtautuminen ”politiikkaan”. Se haluttiin pitää erossa ammattiyhdistystoiminnasta. 1950-luvun loppupuolella ”epäpoliittisuus” oli kuitenkin tavallistakin mahdottomampaa. Ammattiyhdistysliikkeen poliittiset rintamalinjat ulottuivat jakavina, vaikeivat yhtä jyrkkinä kuin useissa muissa liitoissa, myös Veturimiesten liiton toimintaan.

*Esimakua: riita KAFstä*

Sosialidemokraattisen liikkeen hajaannus ilmeni vuoden 1957 mittaan yhä selvemmin myös Veturimiesten liitossa. Liiton johto, nimenomaan Gösta Widing, oli ylimääräisen puoluekokouksen jälkeen varsin lähellä ”ryhmä 94”-ää.<sup>4</sup> Liitto tuki pääkysymyksissä SAKn kantoja. Vuoden mittaan liiton piirissä kasvoi kuitenkin näkyvä leskisläinen ryhmittymä, joka hyökkäsi SAKn ja Veturimiesten liiton johtoa vastaan.

Ammattiyhdistysliikkeen sisäisen kiistan kanssa Veturimiesten liitto joutui käytännössä ensimmäisen kerran tekemisiin vuoden 1957 alussa. Liitto oli yleislakon jälki-

<sup>1</sup> *Klockare* s. 92; *Lindblom* s.95–109.

<sup>2</sup> Jo edellisen vuoden alussa erosivat SAKsta Muusikkojen liitto ja Poliisien liitto, joskaan eivät suoranaisesti sos.-dem. puolueriidan vuoksi. Sen sijaan puolueriitaan selvästi liittyi Merimies-Unionin erottaminen SAKsta kesällä 1957, jos kohta päätökseen vaikuttivat myös muut Wällärin ja SAKn johdon väliset ristiriidat. Ks. *Klockare* s. 96–97.

<sup>3</sup> *Urmas* s. 71–72. – Hajaannusprosessiin palataan yksityiskohtaisemmin tuonnempana tarkasteltaessa Veturimiesten liiton asemaa siinä.

<sup>4</sup> Pekka Oivion haastattelu 28.8.1975 ja 15.9.1975.



*Vaikka Veturimiesten liitossakin alkoi jo talvella 1956–1957 ilmetä poliittisia ristiriitoja, liiton joh-toportaalla ja toimistohenkilökunnalla oli yllä olevaa kuvaa otettaessa syytä tyytymättömyyteen: kuva on liittotoimikunnan ensimmäisestä kokouksesta uudessa toimistossa Eerikinkatu 24:ssä marraskuussa 1956. Henkilöt vasemmalta lukien: T. Muje, E. Järvi, taloudenhoitaja Jenni Siivola, V. Vuohula, G. Widing, E. Rosti, M. Ilvo, toimistovirkailija Mia Rantanen, U. Kunnas, E. Nikkanen, J. Jokinen ja sihteeri R. Weuro.*

tunnelmissa liittynyt silloin perustettuun Kuljetusalan ammattiliittojen federaatioon (KAF).<sup>1</sup> Federaatiossa nousi keulahahmoksi Merimies-Unionin Niilo Wälläri.

Syksystä 1956 lähtien Wälläri alkoi varsin selvästi tukea SAKn leskisläistä oppositiota. Merimies-Unioni ja SAK joutuivat keskenään sotajalalle, ja tässä leskisläisten tukemassa taistelussa Wälläri pyrki käyttämään KAFää hyväksi.<sup>2</sup> Tämä sai SAKta tukeneen Veturimiesten liiton liittotoimikunnan harkitsemaan uudelleen suhteitaan Wälläriin. Wällärin omapäiset otteet ylipäätään nostattivat liitossa arvostelua. Hän ajoi KAFssä läpi mm. ulkopoliittisesti arveluttavia kannanottoja vuoden 1956 Unkarin kysymyksestä.<sup>3</sup> Lopullinen välirikko tuli SVMLn ja Wällärin välille, kun vuoden 1957 alussa täytettiin kulkulaitosneuvoston paikkoja. SAKn ehdokkaana järjestöjen edustajaksi oli Gösta Widing, mutta KAF asetti omiksi ehdokkaikseen Rautatieläisten liiton puheenjohtajan W.E. Backmanin ja Autoalan työntekijäin liiton puheenjohtajan

<sup>1</sup> Liittotoimik. pk. 26.4.1956 § 2; liittovalt. pk. 26–27.4.1956 s. 13–14, 37–38.

<sup>2</sup> Ks. esim. Kuljetustyöntekijä 26.1.1957 ”Wällärin itsethostuksen tarve ja keltaisen lehdistön harjoittaman propagandan vaikutus”. Vrt. *Wälläri* s. 285–290.

<sup>3</sup> Ks. SVMLn liittotoimik. pk. 28–29.11.1956 § 18.

S. Koution; molemmat SDPn leskisläisiä. Neuvostoon nimitettiin lopulta sekä Widing että Backman, kun Wälläri uhkasi voimatoimilla.<sup>1</sup> Ennen nimityskysymyksen ratkaisemista Veturimiesten liitto ilmoitti eroavansa KAFstä, koska liitto ”ei ole valmis Federationkaan puitteissa suostumaan valjastettavaksi joidenkin poliittisten ryhmävankkuriin vetäjäksi”.<sup>2</sup>

Veturimiesten liiton ero KAFstä oli siten kannanotto leskisläistä ammattiyhdistysoppositiota vastaan. Tosin erokysymys ei ollut pelkästään poliittinen, vaan osansa oli myös kahden jyrkkäluonteisen ammattiyhdistysjohtajan Wällärin ja Widingin henkilökohtaisilla antipatioilla.<sup>3</sup>

Liittotoimikunta teki eropäätöksen yksimielisesti, mutta kentällä asiasta ei ollut yksimielisyyttä. Kiinteytymässä ollut leskisläinen oppositio arvosteli päätöstä. Mm. syksyllä 1957 pidetyssä liittokokouksessa Widingiä kritisoi ankarasti KAFkysymyksen itsevaltaisesta hoitamisesta: erosta oli päättänyt liittotoimikunta eikä liittovaltuusto, jolla opposition mielestä olisi pitänyt olla viimeinen sana.<sup>4</sup>

### *Riitaisa liittokokous 1957*

Poliittinen juntaustoiminta oli syksyn 1957 liittokokousta ennen ja sen yhteydessä portevampaa kuin koskaan ennen veturimiesten järjestötoiminnassa. Veturimiesten liitto oli sosialidemokraattien puolueriidan osapuolille tärkeä liitto, ja niiden esikunnat valmistautuivat liittokokoukseen varten huolella. Kesäkuussa 1957 oli Rautatieläisten liitossa poliittinen suunta muuttunut. Entinen leskisläinen johto syrjäytyi, ja skogilaiset valtasivat liiton.<sup>5</sup> Veturimiesten liittokokouksessa oli osaltaan kysymys koko rautatieläisten järjestökentän väristä.

Liiton johto oli varautunut koviin hyökkäyksiin. Huumorimiehen maineessa ollut liiton uusi toimitsija Pekka Oivio jopa ehdotti kokousjärjestelyjen aikana, että juhlapäivällisten pitopaikan, ravintola Adlonin baarin yläpuolelle ripustettaisiin opaste ”Juntaushuone”.<sup>6</sup>

Kokousedustajistoa valittaessa poliittinen ryhmätoiminta oli aktiivista, ja siksi edustajiston kahtiajako oli jyrkempi kuin itse veturimiesten. Tosin kokouksen edustajistokaan ei ollut kokonaan jaettavissa eri poliittisiin ryhmiin. Oli niitäkin, jotka ajoivat vilpittömän hämmentyneinä politiikkaa pois ammattiyhdistystoiminnasta.<sup>7</sup>

Kokouksen toimihenkilöiden vaalissa kävi ilmi, että enemmistö oli vanhan johdon ja vanhan linjan kannalla. Kokouksen puheenjohtajiksi valittiin liittotoimikunnan ehdottamat Toivo Riikonen Joensuusta, Martti Kärkiö Kuopiosta ja Mauno Tahvonen Rovaniemeltä. Leskisläistä oppositiota edustanut Kemin Atte Kyllönen oli ehdottanut puheenjohtajiksi V. Erkkilää Kouvolasta, Paavo Riikosta Pieksämäeltä ja Leo Laipalaa Porista.<sup>8</sup>

SDPn uuden johdon linjalla ollut ryhmittymä käynnisti joka tapauksessa terävän

<sup>1</sup> Uusi Suomi 26.1.1957; Helsingin Sanomat 27.1.1957; Suomen Sosialidemokraatti 27.1.1957.

<sup>2</sup> SVMLn kirje KAFn toimikunnalle 15.1.1957. Liittotoimik. pk. 22–23.1.1957, liite 2.

<sup>3</sup> Pekka Oivion haastattelu.

<sup>4</sup> Liittokok. pk. 23–25.9.1957 s. 62–76 (erityisesti Laippalan, Kyllösen ja Kilpiän puheenvuorot).

<sup>5</sup> Ks. esim. Suomen Sosialidemokraatti 3.6.1957.— Liiton uudeksi puheenjohtajaksi W.E. Backmanin tilalle valittiin liiton sihteeri Onni Koski.

<sup>6</sup> Liittokok. pk. 23–25.9.1957 s. 37–38 (Widing).

<sup>7</sup> Jooseppi Jokisen haastattelu; Pekka Oivion haastattelu. — Itse kokouksen keskusteluissa ”epäpoliittisten” edustajien ääni ei kuitenkaan juuri kuulunut.

<sup>8</sup> Pk. s. 30.

arvostelun sekä liiton että SAKn siihenastista toimintaa vastaan. Toimintakertomusten käsittelyn yhteydessä alkoi riita yleislakoon johtaneesta politiikasta ja erityisesti lakon jälkihoidosta. Esimerkiksi Helsingin Reino Kilpiä, joka tähän aikaan edusti leskisläisten kantoja, ivaili katkerasti ”yleislakon johtajien mahtipontisia lupauksia”; näiden johtajien joukossa oli myös ”herra Widing”.<sup>1</sup>

Kysymys täyskompensaatiosta oli kokouksen käytännön työehtasioissa selvimpiä vedenjakajia. Kutsuvieraana ollut SAKn puheenjohtaja Eero Antikainen puolusti tätä vaatimusta, vaikka SAK oli jo tosiasiallisesti joutunut luopumaan siitä. Samoin SAKn työvaliokunnan jäsen Widing oli tiukasti täyskompensaation takana. Sen sijaan oppositio arvosteli sitä kärkevästi ja piti vaatimusta siinä tilanteessa mahdottomana hahmotteluna.<sup>2</sup>

Osanottajien kielet kirvoitti kiihkeimpään sananvaihtoon SAKn ”poliittisuus” ja liiton suhde siihen. Erityisenä kiistan kohteena oli SAKn perustama sanomalehti, Päivän Sanomat. Oppositio leimasi lehden, joka tosin ei vielä ollut alkanut ilmestyä, yksinomaan puoluepoliittiseksi. Sen edustajat syyttivät myös liiton johtoa siitä, että liitto oli SAKn jäsenmaksuilla tullut avustaneeksi tätä yritystä; vihjailtiin jopa, että liitto olisi ostanut lehden osakkeita. Liiton johtomiehet suhtautuivat lehteen sinänsä myönteisesti, vaikka kielsivätkin ostaneensa liitolle sen osakkeita.<sup>3</sup>

SAKsta eroamista oppositiomiehet eivät nimenomaisesti vaatineet, mutta heidän esittämänsä päätöslauselmaehdotukset olisivat olleet askel eroamista kohti. Helsingin Erkki Tervio ehdotti päätöslauselmaa, jossa olisi todettu, että SAKn ja SVM:n varoja oli käytetty ”puoluepoliittisiin pyrkimyksiin”, ja kielletty liittoa vastedes tukemasta tällaisia pyrkimyksiä.<sup>4</sup> Pitkän ja kiivaan keskustelun jälkeen hyväksyttiin kuitenkin liittotoimikunnan esitys:

”Suomen Veturimiesten Liiton liittokokous hyväksyy SAKn tähänastiset toimenpiteet maamme palkansaajaväestön etujen turvaamiseksi ja järjestön eheyden säilyttämiseksi, sekä velvoittaa liittomme johdon tulevaisuudessakin tukemaan keskusliittomme toimintaa ja pysymään erossa kaikesta ammattiyhdistysliikettä hajoittavasta puoluepolitiikasta.”

Äänestyksen tulos 68–41 (3 tyhjää) kuvasti voimasuhteita.<sup>5</sup>

Opposition ja sitä taustalta tukeneen SDP:n uuden johdon tavoitteena oli ennen kokousta ollut liiton johtoportaan, myös puheenjohtaja Widingin, vaihtaminen.<sup>6</sup> Kun kokouksen voimasuhteet kävivät selviksi ja kun Widingin vastaehdokkaaksi ei tuntunut löytyvän mitat täyttävää miestä, entinen puheenjohtaja valittiin kuitenkin yksimielisesti jatkamaan tehtävää. Liittotoimikunnan vaalista sen sijaan muodostui tiukka, joskin valintoihin vaikutti poliittisen kannan ohella myös ehdokkaiden asema osastojensa edusmiehinä. Liittotoimikunnan jäseniksi valittiin äänimäärien järjestyksessä seuraavat: Jooseppi Jokinen Turusta, Erkki Nikkanen Helsingistä, Max Ilvo Oulusta, Eino

<sup>1</sup> Pk. s. 45–46.

<sup>2</sup> Sama s. 46 (Kilpiä), 47–48 (Widing), 85 (Tervio), 107–117 (Antikainen).

<sup>3</sup> Sama s. 107–117, 119–146, erityisesti ks. oppositiomiesten Laippalan, Kyllösen ja Tervion sekä ”SAKlaisten” Widingin ja Rostin puheenvuoroja.

<sup>4</sup> Tervion esitys pk. s. 86–87.

<sup>5</sup> Sama s. 148–149.

<sup>6</sup> Sulo Karpin ja Erkki Tervion haastattelut 22.5.1975.





*Yleiskuva Helsingin työväenyhdistyksen juhlasalissa pidetystä vuoden 1957 liittokokouksesta. SVML.*

Rosti Seinäjoelta, Toivo Muje Joensuusta, Paavo Riikonen Pieksämäeltä, Eino Järvi Kouvolasta ja Sulo Fäldt Riihimäeltä.<sup>1</sup>

Liittotoimikunnan uusista jäsenistä Ilvo, Nikkanen ja Rosti kuuluivat tunnetusti skogilaisiin sosialidemokraatteihin. Jokinen oli liiton ja SAKn johdon linjalla, vaikkei osallistunutkaan SDPn sisäiseen kamppailuun.<sup>2</sup> Valituista ainoastaan Paavo Riikonen oli liittokokouksessa näkyvästi SAKn johtoa vastaan.<sup>3</sup> Kansandemokraatteja ei nykyään, kuten ei aikaisemminkaan, tullut liittotoimikuntaan yhtään. Tampereen osaston ehdokkaana tosin oli osaston kansandemokraattinen luottamusmies Olavi Pohjoismäki, mutta hän jäi täpärästi valitsematta.<sup>4</sup>

SVMLn vuoden 1957 liittokokous oli SAKn voitto. Seuraavana liittokokousten välinä SAKlaisuuden asema kuitenkin heikkeni veturimieskunnan keskuudessa. Syksystä 1957 alkaen SAKn sisäinen taistelu tuimeni. Tässä kehityskulussa muuttuivat myös Veturimiesten liiton toimintaedellytykset. Samalla muuttuivat osittain myös veturimiesten omat poliittis-ideologiset käsitykset ja tilannearviot.

<sup>1</sup> Pk. s. 274.

<sup>2</sup> Jooseppi Jokisen ja Pekka Oivion haastattelut.

<sup>3</sup> Ks. pk. s. 54–55, 144–145, P. Riikosen puheenvuorot.

<sup>4</sup> Pk. s. 266, 274.

### *Kolmannelle linjalle*

Kun sosialidemokraattisen liikkeen ja ammattiyhdistysliikkeen hajaannus syveni, voimistui Veturimiesten liiton sisäinen kamppailu. Samalla kuitenkin asetelmat monimutkaistuivat, nimenomaan vuoden 1958 lopulta lähtien. Toisaalta leskisläisten ja skogiläisten juopa leveni, toisaalta niiden väliin hahmottui ammattiyhdistysliikkeessä ryhmä, joka pyrki pysymään poissa sosialidemokraattisen sisällissodan etulinjoilta.

Syksystä 1957 loppuvuoteen 1958 Veturimiesten liiton linja oli näkyvästi ”SAK-lainen”. Esimerkiksi Veturimiehessä hyökättiin jyrkästi ”hajotustoimintaa” vastaan. Läheisimpänä osoituksena tästä toiminnasta oli Rautatieläisten liiton hajoaminen keväällä 1958, kun liitosta eronneet leskisläiset perustivat uuden liiton, Rautatieläis-Unionin (vuodesta 1960 Rautatieläisten Ammattiyhdistysten Liitto RAL).<sup>1</sup>

”Hajotustyötä” esiintyi myös SVML:n piirissä, jossa voimistuivat SAKta vastustaneet äänet. Myös ne saivat liiton johdon mielipiteitä välittäneeltä Veturimieheltä tuomion. Kun oppositio syytti SAKta politikoinnista, liiton äänenkannattaja arvosteli juuri SDP:n uutta johtoa politiikan tuomisesta ammatilliseen toimintaan. Samalla lehti korosti Veturimiesten liiton asemaa itsenäisenä, ”epäpoliittisena” ammattiliittona. ”Sosialidemokraattisen puolueen riita on johtajien riitaa, johon viisas ihminen ei pistä nenäänsä”, Veturimies arveli pääkirjoituksessaan tammikuussa 1958.<sup>2</sup>

Liiton sisäinen riitely ilmeni paitsi silloin tällöin julkisuuteenkin putkahtaneina ryhmäkokouksina<sup>3</sup> myös muutaman kerran käytännön ammatillisissa kysymyksissä. Marraskuussa 1957 Oulun osasto päätti liiton tukemana, että miehet kieltäytyisivät ajamasta yhdenmiehenajona erästä ylipitkää kiskoautojunaa. Tämä osittainen lakko puhkesi, mutta silloin Kemin osaston miehet ryhtyivät ajamaan kyseistä vuoroa. Osastojen välille sekä liiton ja Kemin osaston välille syntyi selkkaus, jota puitiin vielä kauan miehityskysymyksen ratkaisun jälkeen. Jupakka sai vahvan poliittisen sävyn. Siinä olivat vastakkain ennen kaikkea Oulun osaston skogilainen puheenjohtaja Max Ilvo ja Kemin osaston leskisläinen puheenjohtaja Atte Kyllönen, joiden keskinäinen poliittinen kauna oli ilmeisesti varsin tärkeä syy koko kiistaan.<sup>4</sup>

Ehdotonta sitoutumista SAK:n politiikkaan Veturimiesten liiton johto kuitenkin karttoi jo vuosina 1957–1958. Tämä näkyi esimerkiksi suhtautumisessa Päivän Sanomiin. Rovaniemen osasto esitti marraskuussa 1957 liittotoimikunnalle, että liitto tukisi lehteä sopivin keinoin – ilmeisesti tarkoitettiin osakkeiden ostoa. Liittotoimikunnassa mm. Widing ja Jokinen ilmoittivat kyllä henkilökohtaisesti olevansa valmiit tukemaan Päivän Sanomia, mutta arvelivat liiton tuen nostattavan jäsenistön keskuudessa vastustusta, joten sitä ei ollut syytä antaa. Tämä tuli myös kokouksen päätökseksi.<sup>5</sup> Seuraavan vuoden elokuussa tehty ratkaisu kuvasti vielä selvemmin liittotoimikunnan pyrkimystä välttää avoimesti poliittisia kannanottoja: liittotoimikunta toisaalta eväsi Suomen Sosialidemokraatin pyynnön saada liiton ilmoitus lehden 40-vuotisnumeroon, mutta toisaalta ei suotunut myöskään Päivän Sanomien pyyntöön liiton osallistumisesta lehden levityskampanjaan tai jäsenkunnan tilausmaksujen suorituksiin.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Rautatieläisten liiton hajoamisesta ks. *Riuhinen–Hentilä–Roos* II (Hentilä) s. 227–.

<sup>2</sup> Veturimies 1/1958 ”Ammattiyhdistysliike ja politiikka”.

<sup>3</sup> Ks. esim. Veturimies 1/1958 ”Hajotustyötä”.

<sup>4</sup> Ks. liittotoimik. pk. 10–11.10.1957 § 24, 6–7.11.1957 § 11, 12–13.12.1957 § 21.

<sup>5</sup> Liittotoimik. pk. 6–7.11.1957 § 14.

<sup>6</sup> Liittotoimik. pk. 22.8.1958 § 7.

Veturimiesten liiton asema hajoavassa ammattiyhdistysliikkeessä mutkistui, kun skogilainen puolueoppositio kevään 1958 eduskuntavaalien jälkeen alkoi järjestäytyä entistä kiinteämmäksi ja kun puoluehajaannus varmistui. SAKta johtanut sosiaalidemokraattinen ryhmä oli yhtenäisesti ”hajotusta” vastaan, kun vuoden 1958 aikana keskusliitosta erosi leskisläisten johtamia ammattiliittoja. Mutta likikään kaikki SAK-laiset ammattiyhdistysmiehet eivät lähteneet skogilaisten järjestäytymishankkeeseen eivätkä sitten keväällä 1959 perustettuun TPSLään. Siihen ei mennyt myöskään Gösta Widing.<sup>1</sup>

SAKn puheenjohtajaksi valittiin maaliskuussa 1959 Eero Antikaisen tilalle Kunnallisten työntekijäin ja viranhaltijain liiton puheenjohtaja Reino Heinonen. Heinonen oli pysynyt sosialidemokraattisessa puolueessa ja edusti ammattiyhdistysliikkeessä välittävää ryhmää.<sup>2</sup>

Heinosen valinta oli yritys palauttaa ammattiyhdistysliikkeen yhtenäisyys. Vuoden 1959 lopulla Heinosen siiven ja toisen puheenjohtajan Vihtori Rantasen johtaman skogilaisen suunnan ristiriita kärjistyi kuitenkin niin, että SAKn ”ei-kommunistinen” ryhmä hajosi kahtia. SAKn työvaliokunnan 17 jäsenestä oli puheenjohtaja Heinosen takana kahdeksan, heidän joukossaan Widing. Rantasen ryhmässä oli kuusi jäsentä, mutta asettumalla yhteistvöhön työvaliokunnan kolmen kommunistin kanssa se saattoi päästä valta-asemaan.<sup>3</sup>

Keväällä 1960 Rantanen ja kommunistit liittoutuivat käsiteltäessä neljän eronneen liiton anomusta päästä takaisin SAKn jäseniksi. Jäsenyysanomusten tarkoituksena oli vahvistaa SAKn sisällä SDPläistä siipeä, minkä Rantanen puolestaan halusi estää.<sup>4</sup> Neljä liittoa vaativat kaikkien hyväksymistä ilman ehtoja. SAKn työvaliokunta hyväksyi kuitenkin ensin vain Kirjatyöntekijäin liiton. Sitten toukokuussa 1960 SAKn valtuusto oli valmis ottamaan myös kolme muuta liittoa, mutta samanaikaisesti se hyväksyi jäsenyyteensä kaksi kyseisille liitoille perustettua skogilaista rinnakkaisliittoa. Tätä eivät eronneet liitot hyväksyneet. Ratkaisua ei hyväksynyt myöskään Heinonen, vaan hän jätti SAKn puheenjohtajan paikan. Sille nousi Rantanen.<sup>5</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus varmistui entisestään. Kesän 1960 aikana SAK erotti tehtävistään ns. sihteerijuntan, yhteensä kuusi toimitsijaa, jotka olivat osallistuneet uuden ammatillisen keskusjärjestön valmisteluun. Mm. VYn sihteeri Mikko Laaksonen potkaistiin pois SAKn lakimiehen tehtävästä.<sup>6</sup> Uuden ammattijärjestön valmistelut etenivät, ja sen puuhamiehet yrittivät irrottaa lisää liittoja SAKsta.<sup>7</sup>

Veturimieskunnan keskuudessa vuoden 1959 ja kevään 1960 kehitys oli vaikuttanut ristiriitaisella tavalla. Yhtäältä ”äärilaidat” olivat entistä etäämpänä toisistaan: skogilaisten ja leskisläisten välinen taistelu oli entistä kiivaampaa. Toisaalta kuitenkin kasvoi niiden joukko, jotka – joskus hieman naiivillakin tavalla – painottivat poliittisen riitelyn vahingollisuutta ja halusivat vetää veturimiehet ammattiyhdistysliikkeen riitakeskusten ulkopuolelle.

<sup>1</sup> Pekka Oivio kertoi tekijälle, että Widing muistutti näihin aikoihin mm. Oiviota siitä, että tämä pitäisi sosialidemokraattisen puolueen jäsenmaksunsa kunnossa.

<sup>2</sup> *Klockare* s. 107. – Ennen Heinosen valintaa oli kullissien takana puhetta myös Gösta Widingin valitsemisesta Antikaisen seuraajaksi. Ks. liittotoimik. pk. 18.12.1958.

<sup>3</sup> Ks. esim. Helsingin Sanomat 30.11.1959 ”SAKn kriisi”; *Keski-Korhonen* s. 39–.

<sup>4</sup> Vrt. *Klemola* s. 115–116.

<sup>5</sup> *Keski-Korhonen* s. 42–; *Klockare* s. 107–112.

<sup>6</sup> *Klockare* s. 112.

<sup>7</sup> *Keski-Korhonen* s. 52–.

### 3.2. Ero SAKsta 1960

#### Jäsenäänestys

Veturimiesten liitossa oli kesällä 1960 havaittavissa kolme ”voimaryhmittymää”. SAKn takana pysyivät tiukasti TPSLssä toimivat veturimiehet sekä ammattikunnan harvalukuiset kansandemokraatit<sup>1</sup>. SDPN johdon linjalle olleet veturimiehet taas vaativat jyrkästi eroa SAKsta sekä liittymistä ”kansanvaltaisen” ammattiyhdistysliikkeen riveihin. Kolmas ryhmittymä oli epämääräisempi, sikäli kuin varsinaisesta ryhmittymästä edes voi puhua. Sen johtotähtenä oli veturimieskunnan hajaannuksen estäminen, ja se vältti sitoutumista kummankaan riitapuolen tavoitteisiin. Tämän linjan etumainen edustaja oli Gösta Widing. Se sai taakseen myös monet ”epäpoliittiset” veturimiehet, jotka olivat kyllästyneet ammattiyhdistysliikkeen ”politikointiin”.

Uutta ammattijärjestöä suunnitelleille oli Veturimiesten liiton kannanotto tärkeä, edustihan liitto yhtä yhteiskunnallista avainryhmää ja oli jäsenmääränsä pienuudesta huolimatta myös VYN keulaliittoja. VYN irrottaminen SAKsta oli uuden järjestön suunnittelijoiden keskeisiä tavoitteita, ja tällöin Veturimiesten liiton kanta painoi paljon.<sup>2</sup>

Osastoissa SAK-kysymystä pohdittiin entistä aktiivisemmin kevään 1960 tapahtumien jälkeen. Ennen heinäkuun 1960 puoliväliä teki kymmenen osastoa liittotoimikunnalle esityksen jäsenäänestyksen järjestämisestä siitä, kuuluako SAKhon vai ei.<sup>3</sup> Liittotoimikunta otti kysymyksen käsiteltäväkseen heinäkuun 12–13. päivinä pitämässään kokouksessa. Mielenpiteet itse pääkysymyksestä, SAKhon kuulumisesta, menivät ristiin. Fäldt, Järvi, Muje ja tamperelainen varajäsen Vuohula olivat selvimmin sillä kannalla, että SAKsta oli lähdettävä. Widing ja Jokinen pitivät eroamista itsessään haitallisena asioiden hoidolle, mutta kuitenkin todennäköisesti välttämättömänä liiton yhtenäisyyden säilyttämiseksi. Eroamisen haittoja korostivat Nikkanen, Rosti ja Ilvo. Heidän eivät kuitenkaan katsoeet voivansa vastustaa jäsenäänestyksen järjestämistä. Jäsenäänestys päätettiin toimittaa ennen syyskuun alussa kokoontuvaa liittokokousta, elokuun 10–24. päivinä.<sup>4</sup>

Jäsenäänestyksen edellä ja sen aikana juntaustoiminta laajeni ennennäkemättömiin mittoihin. Veturimiesten postiluukuista putoili ”valistusta”, ja ammattiyhdistysliikkeen riitapuolet jakoivat sitä myös lehdistössä.<sup>5</sup>

Äänestyksen tulos tuli tietoon juuri liittokokouksen kynnyksellä. SAKsta eroamisen kannalla oli 71 prosenttia äänestäneistä.<sup>6</sup> Liiton sääntöjen mukaan jäsenäänestys ei ollut millään muotoa sitova, mutta tulos enteili jo melko varmasti tulevaa eropäätöstä.

<sup>1</sup> Kansandemokraattien näkemyksistä ks. esim. Olavi Pohjoismäen haastattelua Kansan Uutisissa 29.7.1960.

<sup>2</sup> Pekka Oivion haastattelu; ks. myös *Keski-Korhonen* s. 52.

<sup>3</sup> Liittotoimik. pk. 12–13.7.1960 § 11. Ks. myös mm. Helsingin Sanomat 2.7.1960 uutinen ”Veturimiehet ja SAK”; Suomen Sosialidemokraatti 2.7.1960 uutinen ”Porin veturimiehet haluavat äänestystä”.

<sup>4</sup> Sama liittotoimik. pk.

<sup>5</sup> Ks. esim. Valfrid Mannisen kirjoitus ”Veturimiesten jäsenäänestys” Suomen Sosialidemokraatissa 14.8.1960 ja Helsingin Sanomissa 16.8.1960, Antti Salon kirjoitus ”Joukko veturimiehiä” Suomen Sosialidemokraatissa 19.8.1960 sekä Eino Rostin kirjoitus Päivän Sanomissa 12.8.1960 ”Veturimiesten eroaminen SAKsta vie taantumukseen”.

<sup>6</sup> Toim.kert. 1960 s. 6.

### *Liittokokouksen eropäätös*

”Kansanvaltaiset” veturimiehet menestyivät hyvin myös liittokokouksen edustajien vaalissa. Elokuun 23. päivänä kokoontui Helsingissä Rakennusmestarien talolla ”kansanvaltaisten” liittokokousedustajien ryhmäkokous; kokouksutsun allekirjoittajina olivat eturivin leskisläiset veturimiehet Antti Salo ja Valfrid Manninen Helsingistä, Leo Laippala ja Ensio Hyvärinen Porista, Aarne Aaltonen Kouvola, Johan Johansson Vaasasta ja Sulo Karp Pieksämäeltä.<sup>1</sup> Kokous suunnitteli taktiikkaa SAK-kysymyksen hoitamiseksi sekä liiton ”skogilaisvoittoisen johtoportaan” puhdistamiseksi.<sup>2</sup>

Kaksi osastoa, Pieksämäki ja Pori, oli tehnyt liittokokoukselle esitykset, joissa edellytettiin liiton eroavan SAKsta. Esitysten mukaan SAKn toiminta ei ”perustu enää itenäisille eikä kansanvaltaisille perusteille” (Pori), vaan keskusliitossa ”vallitsee diktaattori demokratian asemasta” (Pieksämäki). Liittotoimikunta, joka antoi esityksistä lausuntonsa ennen jäsenäänestyksen tuloksen selviämistä, ei halunnut ottaa suoraa kantaa. Se totesi, että ”jäsenäänestyksen tulos antaa parhaimman lähtökohdan asian arvostelemiselle”.<sup>3</sup>

Suhteet SAKhon tulivat kokouksen varsinaiseen käsittelyyn toisena kokouspäivänä. Kuitenkin kiistakysymys pulpahti alusta lähtien tuon tuostakin esiin. Sosialidemokraattisen puolueen linjalla olleet kokousedustajat arvostelivat kärkkäästi siihenastista asiainhoitoa mm. työaika- ja palkkakysymyksissä.<sup>4</sup> Kutsuvieraana ollut Mikko Laaksonen pyrki omalta osaltaan todistamaan, että veturimiehet pystyisivät hoitamaan asiansa paremmin ”politikoivan” SAKn ulkopuolella.<sup>5</sup> Toisella kutsuvieraalla Vihtori Rantasella oli epäkiitollinen tehtävä yrittää pitää veturimiehet SAKlaisessa ammattiyhdistysliikkeessä.<sup>6</sup>

Varsinainen keskustelu SAKsta ryöpsähti liikkeelle toisen kokouspäivän puolivälissä ja jatkui pitkälti seuraavana päivänäkin. Puheliaimpia olivat SDPn johdon kantoja myötäilleet miehet. He ilmaisivat varsin selvästi halunsa paitsi irrottaa Veturimiesten liitto SAKsta myös vetää se uuteen keskusjärjestöön, jota parhaillaan viimeisteltiin. Helsingin Antti Salo kertoi tämän ryhmän näkemyksen jyrkkäsanaisesti: ”Kommunistit myötäilijöineen erottautuvat omaan karsinaansa ja toisaalta kansanvaltainen ammattiyhdistysväki, joka ei suostu marssimaan kansandemokratian tielle, kokoaa voimansa tiiviiksi kokonaisuudeksi.”<sup>7</sup> Tähän kokonaisuuteen olisi myös Veturimiesten liiton pitänyt liittyä.

Kokouksen alusta alkaen oli erittäin todennäköistä, että eropäätös tehtäisiin. Kun näin oli, yrittivät ”ei-kansanvaltaiset” veturimiehet ennen kaikkea tehdä mahdollisimman vaikeaksi liiton vetämisen uuteen keskusjärjestöön. Tässä suhteessa näytti olenmaiselta kysymykseltä, jäisikö liitto SAKsta erottuaankin silloisen VYn jäseneksi. Oli näet odotettavissa, että lähes kaikki muutkin VYn liitot eroaisivat SAKsta ja että VY sen jälkeen pyrittäisiin liittämään uuteen keskusjärjestöön. Mikko Laaksonen aktii-

<sup>1</sup> Ks. Päivän Sanomat 23.8. 1960 ”Veturimiesliiton hajottajat koolla”; Suomen Sosialidemokraatti 23.8.1960 ”Ei-kommunistinen ay-siipi valmistelee veturimiesten eroa”; Turun os. toimik. pk. 25.8. 1960, SVMLn Turun os. ark. (L. Suomisen selonteko kokouksesta).

<sup>2</sup> Sitaatti em. Suomen Sosialidemokraatin uutisesta.

<sup>3</sup> SVMLn v. 1960 liittokokoukselle tehdyt esitykset s. 30–31.

<sup>4</sup> Liittokok. pk. 5–7.9.1960, mm. s. 113–114 (Jyrkkävuori).

<sup>5</sup> Sama s. 102–104.

<sup>6</sup> Sama s. 20–21, 163–174.

<sup>7</sup> Sama s. 166.

visuus tässä pyrkimyksessä oli monien tiedossa.<sup>1</sup>

Puhtaasti juridiseltakin kannalta kysymys VYstä oli pulmallinen. Kokouksessa esiintyi eri käsityksiä siitä, loppuisiko VYn toiminta automaattisesti silloin, kun sen jäsenliitot eroaisivat SAKsta. Ne, jotka vastustivat liiton viemistä ”kansanvaltaiseen” ammattiyhdistysliikkeeseen, olivat jyrkästi sillä kannalla, ettei VY voinut enää toimia SAKsta eronneena.<sup>2</sup> Mutta he halusivat vielä varmistaa tämän kokouksen nimenomaisen päätöksen voimalla. Jyväskylän Toivo Manninen ehdotti päätöslauselmaa, jonka mukaan liitto SAKsta erotessaan erosi myös VYstä eikä saanut ilman jäsenäänestystä liittyä mihinkään uuteen järjestöön. Ehdotusta kannatti muiden muassa Olavi Pohjoismäki.<sup>3</sup> Asiallisesti samansisältöisen ehdotuksen teki Helsingin osaston Esko Kangas. Hänkin halusi ehdotuksessaan vaikeuttaa liiton vetämistä suunniteltuun uuteen ammattijärjestöön: ”Suomen Veturimiesten Liitto ei tule liittymään mihinkään jo perustettuun tai vasta perustettavaan yhteenliittymään ilman asiasta ennakolta koko jäsenistön keskuudessa suoritettavaa jäsenäänestystä.”<sup>4</sup>

Leskisläisen siiven edustaja Ensio Hyvärinen esitti puolestaan päätöslauselmaa, jossa laeasti selviteltiin SAKn poliittista kehitystä. Sen mukaan liittokokous edellytti, irroitettuaan ensin liiton SAKsta, että ”viran- ja toimenhaltijaryhmien yhteistyö jatkuu niiden suuntaviivojen mukaan, mitkä VYn toiminta on viitoittanut.”<sup>5</sup>

Pitkän keskustelun jälkeen kokouksen puheenjohtaja Oiva Korsi runnoi yksimielisen päätöksen, jonka mukaan Veturimiesten liitto oli siitä päivästä, syyskuun 7. päivästä 1960, eronnut SAKsta. Tehdyt päätöslauselmaehdotukset Korsi kokousteknisellä rutiinillaan sivuutti asiaankuulumattomina.<sup>6</sup> Siten liiton asema ammattiyhdistysliikkeen myöhemmissä asetelmissä jätettiin avoimeksi.

Liiton uutta suuntaa kuvasti liittotoimikunnan vaihtuminen, johon sisältyi vahva poliittinen väritys. Entisestä liittotoimikunnasta pääsivät jatkamaan puheenjohtaja Widingin lisäksi Jooseppi Jokinen, Toivo Muje ja Sulo Fäldt; heistä Muje ja Fäldt olivat jo edellisellä kautena osoittaneet olevansa ”anti-SAKlaisia”. Uuden liittotoimikunnan seitsemän muuta jäsentä olivat äänimäärien järjestyksessä — edellä mainittu kolmikko sai kuvatussa järjestyksessä suurimmat äänimäärät —: Veikko Mustonen Piekämäeltä, Erkki Lindfors Kouvolasta, Erkki Tervio Helsingistä, Ensio Hyvärinen Porista, Eino Häikiö Oulusta, Antti Salo Helsingistä ja Tuomas Viitamäki Seinäjoelta. Yhtään skogilaista ei liittotoimikuntaan mahtunut. Vaalissa mukana olleet Erkki Nikkanen ja Max Ilvo jäivät ehdokkaista viimeisiksi.<sup>7</sup>

### 3.3. Uusi VY

Liittokokouksen tekemä ratkaisu katkaisi järjestöllisen yhteyden työläisten ammattiyhdistysliikkeeseen. Liiton oli kuitenkin mahdotonta toimia muusta ammattiyhdistysliikkeestä täysin riippumattomasti. Jo työmarkkinapolitiikan viralliset instituutiot estivät tämän, puhumattakaan siitä, että moniin yhteiskuntapolitiisiin, kaikkia palkka-

<sup>1</sup> Pekka Oivion haastattelu; Esko Kankaan haastattelu. Ks. myös *Keski-Korhonen* s. 52.

<sup>2</sup> Ks. esim. Nikkasan puheenvuoroa, pk. s. 195–196.

<sup>3</sup> Sama s. 161–162, 184–185.

<sup>4</sup> Sama s. 188, 198–199.

<sup>5</sup> Sama s. 176–179.

<sup>6</sup> Sama s. 210–211.

<sup>7</sup> Sama s. 247.



*Vuoden 1960 liittokokouksessa selvittiin tärkeimmistä kysymyksistä, SAKsta eroamisesta, ilman äänestystä, mutta henkilövalinnoista jouduttiin jälleen kerran äänestämään. Kuvassa Kouvolan U. Väkeväinen pudottamassa äänestyslippuaan. SVML.*

työläisiä koskeviin kysymyksiin ammattiyhdistysliike saattoi vaikuttaa ainoastaan laajana rintamana.

Veturimiesten liitolla ei ollut edes muodollista mahdollisuutta huolehtia itsenäisesti olennaisista veturimiehiä koskeneista kysymyksistä. Liitolla oli neuvotteluoikeuslain mukainen neuvotteluoikeus rautatiehallituksen sekä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kanssa, mutta ainoastaan keskusjärjestöillä Virkamiesliitolla, Akavalla ja VYllä oli neuvotteluoikeus valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanssa.<sup>1</sup> ”Suurissa” kysymyksissä, kuten palkka- ja eläkeasioissa, VY oli siten ollut Veturimiesliitolle myös virallisesti tarpeellinen organisaatio, niin usein kuin liitto olikin harrastanut näissä asioissa omintakeista tavoitteenasettelua ja toimintaa. Juuri VYn välityksellä liitto oli voinut vaikuttaa Virkamiesasiain neuvottelukunnassa VANKssa, jossa kaikki tärkeät yleiset virkamiesasiat käsiteltiin.<sup>2</sup>

Useimmat VYn jäsenliitot erosivat SAKsta syksyn 1960 aikana. Sen yhdeksästä jäsenliitosta olivat vuoden 1960 lopulla SAKssa enää vain skogilaisjohtoiset Rautatieläisten liitto ja Valtionvirkailijain liitto. Nämäkin liitot erotettiin VYstä vuoden 1960

<sup>1</sup> Ks. Veturimies 9/1960 V(eikko). M(ustonen): ”Veturimiesliiton suhteet muihin ammattijärjestöihin” sekä SVMLn kiertokirje 5/1961 (15.5).

<sup>2</sup> Ks. esim. liittotoimik. pk. 23–24.1.1962 § 5.

lopussa.<sup>1</sup> Toisaalta kuitenkin oli samaan aikaan epäselvää, oliko VYtä ylipäätään olemassa sen jäsenliittojen erottua SAKsta. Sen uudelleenjärjestely tuli ajankohtaiseksi pulmaksi.<sup>2</sup>

Koko ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksessa VYn asema oli ongelmallinen. Sen SAKsta eronneet jäsenliitot eivät osallistuneet syksyllä 1960 Suomen Ammattijärjestön perustamiseen. SAKn ja SAJn välisessä taistelussa näiden liittojen myötätunto kallistui kuitenkin alun alkaen selvästi SAJn puolelle. Näin oli laita myös Veturimiesten liitossa syksyn 1960 jälkeen. Liittymistä SAJhin ei kuitenkaan kukaan liittotoimikunnan jäsen halunnut esittää ennen kuin viranhaltijain yhteistyökysymys olisi saatu kuntoon. Esimerkiksi Ensio Hyvärinen oli marraskuussa 1960 sitä mieltä, että ”suinpäin ryntääminen uuteen keskusjärjestöön ei olisi viisasta”.<sup>3</sup>

SAJn tavoitteena oli VYLäisten liittojen saaminen joukkoonsa, mutta mieluiten yhtenäisen, uudelleen järjestetyn yhteistyöjärjestön kautta. SAJ pyrki aktiivisesti vaikuttamaan SAKsta eronneiden VYn liittojen yhteistyöhön. VYn sihteerillä Mikko Laakosella oli tällöin keskeinen osa.<sup>4</sup>

VYLäisten liittojen yhteistyökysymyksessä kytkeytyivät kiinteästi yhteen virkamiesasioiden käytännöllinen hoito sekä ammattiyhdistysliikkeen poliittiset asetelmat. Toisaalta työmarkkinapoliittinen järjestelmä edellytti yhteistyön jatkamista. Toisaalta kuitenkin oli vaikeata ajatella siinä tilanteessa sellaista yhteistyön muotoa, johon ei olisi sisällynyt kannanottoa ammattiyhdistysliikkeen sisäiseen taisteluun.

Toukokuussa 1961 kokoontunut vanhan VYn edustajisto lopetti muodollisesti yhteisjärjestön toiminnan. Elokuussa 1961 perustivat SAKsta eronneet VYn liitot Virkamiesten Yhteisjärjestön, uuden VYn.<sup>5</sup> Siihen liittyivät myös muutamat ennestään SAKn ulkopuolella olleet viranhaltijaliitot. Widing toimi myös ”uuden” järjestön puheenjohtajana ja Laaksonen — monien veturimiesten harmiksi<sup>6</sup> — sihteerinä. SAJhin kallistuvaa ulkonäköä uudelle VYlle toi Laakososen valinnan lisäksi myös se, että syksyllä 1961 hyväksyttiin yhteisjärjestön jäseneksi SAJlainen Rautateiden ammattiyhdistysten liitto.<sup>7</sup> Kun SAKhon jääneet pari virkamiesjärjestöä perustivat Rautatieläisten liiton johdolla VYn vastapainoksi Suomen Virkamiesjärjestöt (SVJ) -nimisen yhteenliittymän, VYn ”SAJläinen” väri korostui.<sup>8</sup>

Julkisuudessa varsinkin Päivän Sanomat ja Kansan Uutiset tekivät parhaansa todistaakseen, että VY oli tosiasiaassa SAJn alajärjestö.<sup>9</sup> Kun uutta VYtä oltiin keväällä ja kesällä 1961 puuhaamassa, toimivat myös TPSLää ja SKDLää lähellä olleet veturi-

<sup>1</sup> Rautatieläisten liiton vuosikirja 1960 s. 30–32.

<sup>2</sup> Mm. liiton kertokirjeessä 11/1960 (9.12.) todettiin liiton eronneen VYstä samalla, kun se erosi SAKsta. Toisaalta kuitenkin Widing jatkoi edelleen VYn puheenjohtajana. Ks. esim. liittotoimik. pk. 8–9.11.1960 § 10.

<sup>3</sup> Em. liittotoimik. pk. § 10.

<sup>4</sup> *Keski-Korhonen* s. 61—.

<sup>5</sup> Liittotoimik. pk. 20.8.1961 § 4 d).

<sup>6</sup> Kun liittotoimikunnassa käsiteltiin perustettua uutta VYtä, valitti Jooseppi Jokinen Laakososen valintaa ja totesi, ettei tämä nauttinut veturimiesten luottamusta. Widingin mielestä ”tietysti olisi helpompaa, jos Laaksonen olisi ulkopuolella”. Em. pk. § 4 d).

<sup>7</sup> *Luoma* 1962 II s. 115, alaviite 78.

<sup>8</sup> Vrt. *Riihinen-Hentilä-Roos* II (Hentilä) s. 231 sekä *Luoma* 1962 II s. 115, alaviite 78.

<sup>9</sup> Ks. Päivän Sanomat 1.8.1961 ”Varatuomari Laaksonen perustanut uuden VY:n. Määrätietoista hajotustoimintaa” sekä Kansan Uutiset 11.8.1961 ”Sos.dem. puolueelle jälleen uusi ammatillinen järjestö”.



miehet aktiivisesti osoittaakseen VYn petollisen luonteen. Erityisen toimelias oli Helsingin osaston Erkki Nikkanen.<sup>1</sup>

VYn vastainen oppositio oli Veturimiesten liitossa varsin vahva. Ilmeisesti suuri osa ”epäpoliittisista” veturimiehistä karsasti VYtä, jonka mukana liiton arveltiin sotkeutuvan puoluepoliittisiin juonitteluihin. TPSLläisten ja kansandemokraattien julistus sai siten kaikupohjaa. Ennen uuden VYn perustamista liitto järjesti jäsenäänestyksen, jossa tällainen järjestö hyväksyttiin melko pienellä enemmistöllä, 1 682 äänellä 1 140 ääntä vastaan.<sup>2</sup>

Vaikka VYn ja SAJn suhteet olivat alkuaan varsin läheiset — mm. niiden toimistot olivat samassa rapussa<sup>3</sup> —, VYn liitot eivät kuitenkaan RALää lukuun ottamatta menneet SAJhin. Jo vuonna 1961 oli Veturimiesten liitossa varsin laaja yksimielisyys siitä, että liittyminen Ammattijärjestöön ei tullut kysymykseen, koska se olisi vakavasti uhannut liiton yhtenäisyyttä; ravistelihan sitä pahoin jo liittyminen uuden VYn jäseneksi. Vaikka mm. Widing oli näkyvästi VYn jatkamisen kannalla, hän korosti liiton säilyttämistä keskusjärjestöjen ulkopuolella.<sup>4</sup> Vuoden 1961 toimintakertomus kuvasi osuvasti ”veturimieskunnan valtaosan” näkemyksiä: ”- - - emmekä sido itseämme sen enempää taloudellisiin kuin poliittisiin suuntauksiin, sillä tänään on vallalla yksi, huomenna toinen, ja kukaan niistä ei hoida meidän asioitamme, jollemme me itse sitä tee.”<sup>5</sup>

### 3.4. *Veturimiehet muuttuneessa työmarkkinajärjestelmässä*

#### *Hajaannuksen ajan työmarkkinajärjestelmä*

Jotta ymmärrettäisiin Veturimiesten liiton asemaa ammattiyhdistystoiminnan kokonaiskentässä hajaannuksen aikana, on ensiksi syytä tarkastella tuon kokonaiskentän yleistä rakennetta. Tyypillistä sille oli läheinen kytkeytyminen poliittiseen voimatilanteeseen.

Kun poliittinen työväenliike oli voimaton ja hajanainen, ammattiyhdistysliikkeen oli pyrittävä vaikuttamaan reaaliansoikehitykseen muutoinkin kuin nimellispalkkoja kohoittamalla. Nimellispalkkojen korotusten riittämättömyydestä oli yleislakon jälkeinen kehitys katkerana osoituksena. Ammattiyhdistysliikkeen oli yritettävä vaikuttaa myös hintoihin. Tämä oli poliittinen kysymys. Sitä paitsi työväestön elintaso ei muodostunut pelkästään rahapalkasta, vaan erilaisten sosiaalisten osatekijöiden osuus korostui yhteiskunnallisen kehityksen myötä. Tässäkin ammattiyhdistysliikkeellä oli edessään nimenomaan poliittinen tehtäväalue.

SAK oli jo 1950-luvun lopulla yrittänyt suoraa poliittista vaikuttamista, ja samalla se oli osittain sitonut kätensä maalaisliiton johtamaan, hallitsevaan poliittiseen ryhmit-

<sup>1</sup> Ks. Veturimies 6/1961, kitkerin saatesanoin julkaistu Erkki Nikkanen ”fuottamuksellinen” junttakirje; sama 8/1961 ’Joukko helsinkiläisiä veturimiehiä’: ”Avoin kysymys Erkki Nikkaselle ja Tampereen kommunisteille”; sama 9/1961 Nikkanen vastaus edelliseen; sama 9/1961 ’Pikku-Matti’: ”Näin pitkällä siis ollaan”.

<sup>2</sup> SVMLn kiertokirje 6/1961 (28.8.1961).

<sup>3</sup> Ks. Veturimies 6/1961, em. kirjoitus Nikkanen junttakirjeestä.

<sup>4</sup> Ks. esim. liittotoimik. pk. 12.5.1961 § 7.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1961 s. 8.

tymään.<sup>1</sup> Vuonna 1962 muodostettuun Ahti Karjalaisen hallitukseen meni mukaan kolme SAKn johtomiestä, SAKn pääsihteeri Olavi Saarinen, Metallityöväen liiton puheenjohtaja Onni Närvänen ja Rautatieläisten liiton puheenjohtaja Onni Koski. SAKn poliittinen rooli oli tässä vaiheessa näkyvimmillään. Mutta hallituskokeilun kielteiset tulokset olivat merkittävämpiä kuin SAKlaisten ministerien mahdollisuudet palkkaratkaisujen poliittiseen jälkihoitoon. Ei ollut helppoa selittää työväestölle SAKn osallistumista porvarillisen hallitukseen samaan aikaan, kun suuret työväenpuolueet olivat oppositiossa. Syksyllä 1963 SAK veti turhautuneena miehensä pois hallituksesta.<sup>2</sup>

SAKn ja SAJn asemat poliittisen järjestelmän kannalta poikkesivat toisistaan oleellisesti 1960-luvun alkupuoliskolla. Sosialidemokraattisen puolueen läheisessä yhteydessä toiminut SAJ oli poliittisesti osa maalaisliiton johtaman ns. K-linjan vastaista oppositiota.

Mutta myös ”puhtaasti” työmarkkinapoliittisesti SAK ja SAJ erosivat toisistaan – muutenkin kuin siinä, että SAK oli selvästi suurempi<sup>3</sup>. SAK oli ”vahva” keskusjärjestö, SAJ taas ”heikko”. Toisin sanoen SAKlla oli jo sääntöjensä mukaan selvästi suuremmat mahdollisuudet ohjata jäsenliittojensa toimintaa esimerkiksi työehtosopimusneuvotteluissa tahi työtaistelun suunniteltaessa. Tähän liittyi myös näiden keskusjärjestöjen palkkapolitiittisten lähtökohtien erilaisuus. SAK korosti ”yleisen linjan” noudattamista ja sen turvaamista myös matalapalkka-aloilla. SAJn periaatteena taas oli, että ns. tehokkaat ammattiliitot toimivat melko itsenäisesti eräänlaisina muurinavaajina ja sitten mahdollisesti vetivät muut mukaan.<sup>4</sup>

SAKn keskitykseen pyrkivä työmarkkinapoliittinen linja tekee ymmärrettäväksi sen, että SAK menetti hajaannusprosessissa useita ns. tehokkaita, yhteiskunnallisia avainryhmiä edustaneita liittoja. Näitä olivat mm. Merimies-Unioni, Kirjatyöntekijäin liitto ja Sähköalantyöntekijäin liitto sekä tietenkin useat VYläiset liitot, etunenässä Veturimiesten liitto.<sup>5</sup> Tällaisille liitoille oli SAJ periaatteessa ”edullisempi” vaihtoehto, koska se ei sitonut samalla tavoin liittojaan yleiseen linjaan. Toisaalta kuitenkin ”tehokkaista” liitoista VYläiset eivät lainkaan menneet SAJhin ja juuri Merimies-Unioni, Kirjatyöntekijäin liitto ja Sähköliitto joutuivat SAJn sisällä ristiriitoihin järjestön johdon kanssa.<sup>6</sup> Vaikka SAJn palkkapolitiikka oli löyhää, järjestön selvä puoluepoliittinen rooli oli sellainen sitova tekijä, joka uhkasi avainryhmäliittojen itsenäistä toimintaa. Tämä näyttää olleen perimmiltään SAJn ja kyseisten liittojen ristiriitojen taustana.

SAJ jäi alusta alkaen työmarkkinapoliittiseen paitsioon. Tämä johtui paitsi SAKn voitosta kilpailussa ammatillisesti järjestäytyneestä työväestöstä myös SAKn ”vahvuudesta” keskusjärjestönä. Työnantajapuoli halusi neuvotella sellaisen keskusjärjestön kanssa, joka pystyi sopimaan asioista jäsenliittojaan velvoittavasti ja pitämään sitoumuksensa. Vuoden 1963 työehtosopimuskierroksella SAKn saama etulyöntiasema

<sup>1</sup> Vrt. *Huuska* s. 182–183

<sup>2</sup> Vrt. sama s. 178 ja *Urmis* s. 141.

<sup>3</sup> SAJn ilmoittama jäsenmäärä oli korkeimmillaan vuonna 1966 noin 107 000. SAKn jäsenmäärä oli hajaannuksen aikana alhaisimmillaan noin 228 000 – vuosina 1960 ja 1963 – ja eheytyksen kynnyksellä vuonna 1968 se oli 297 000.

<sup>4</sup> Vrt. *Urmis* s. 76–77, 110–111.

<sup>5</sup> Esimerkiksi puheenjohtaja Widing totesi syyskuussa 1962 selostaessaan ay-liikkeen tilaa, että SAKn vaikeana ongelmana oli puute ns. tehokkaista liitoista. Liittotoimik. pk. 19–20.9.1962 § 1.

<sup>6</sup> Ks. *Klemola* s. 129, 140, 171, 172; *Urmis* s. 74–80.



*Varatuomari A.O. Nieminen (vuodesta 1965 Jaakonsalo) (1911–1971) valittiin Suomen Veterinääriyhdistyksen sihteeriksi ja lakimieheksi vuonna 1939. Vuonna 1942 hän lähti yhdistyksen palveluksesta, mutta palasi SVMLään vuonna 1957. Hän toimi liiton pääsihteerinä kongressimatkalla Wienissä vuonna 1971 kohdanneeseen kuolemaansa saakka.*

tuli ensimmäisen kerran selvästi ilmi.<sup>1</sup> Toiselta puolen tilanne tarjosi SAJlle ja sen liitoille otollisen mahdollisuuden SAKn linjan arvosteluun ja sen ylittävien vaatimusten esittämiseen. Nimenomaan niillä aloilla, joilla toimivat suhteellisen tasavahvat rinnakkaisliitot, oli sopimuskilpailu tyypillistä.<sup>2</sup>

### *Virkamiesten järjestötoiminnan uusi asetelma*

Ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen ja poliittisen järjestelmän suhde heijastui hyvin selvästi myös koko virkamieskunnan järjestötoimintaan. Uudet asetelmat sopivat huonosti työmarkkinapolitiikan siihenastisiin instituutioihin. Neuvotteluoikeudet muodostuivat yhdeksi visaisimmaksi ongelmaksi. Uusi VY tosin säilytti vanhat neuvotteluoikeutensa. Sen sijaan se epäonnistui Akavan ja Virkamiesliiton tukemassa yrityksessään estää SVJtä saamasta neuvotteluoikeuksia.<sup>3</sup> Poliittisen järjestelmän SAKlle antama tuki tuli esiin myös VYhyn kohdistuneina syrjintätoimina.

Jo vuosien 1960–1961 vaihteessa SAK vaati Widingin ja Laaksosen erottamista Virkamiesasiain neuvottelukunnasta. Tähän valtioneuvosto ei suostunut.<sup>4</sup> Mutta kun VANKn toimiaika vuoden 1961 lopulla päättyi, hallitus jätti pyytämättä VYn edustajia neuvottelukuntaan. Se pyysi edustajat Virkamiesliitolta, Akavalta ja SAKlta, kuten aikaisemminkin, ennen ay-liikkeen uusia asetelmia. Akava ja Virkamiesliitto kieltäy-

<sup>1</sup> Ks. *Urmas* s. 108–112.

<sup>2</sup> Ks. sama s. 158–165.

<sup>3</sup> *Riihinen–Hentilä–Roos II* (Hentilä) s. 231.

<sup>4</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 23–24.1.1962 § 5 (Widing).

tyivät kuitenkin asettamasta edustajiaan, jollei VYlle annettaisi edustusta.<sup>1</sup> Tähän VANKn toiminta loppui.<sup>2</sup>

Ristiriitaisesta tilanteesta oli kyllä se hyöty, että se kiirehti suunnitelmia valtion työmarkkinajärjestelmän uudistamiseksi. Vuonna 1961 hallitus asetti ns. menettelytapakomitean (Nuorvalan komitea) valmistelemaan uutta koneistoa työmarkkinasuhteiden hoitamiseksi valtion piirissä. Komitean mietinnön pohjalta annettiin vuonna 1964 ns. menettelytapalaki. Se astui voimaan vuoden 1966 alussa.<sup>3</sup> Uuden järjestelmän sisältöön ja merkitykseen palataan tarkemmin jäljempänä.

Vuoden 1962 päättyessä kuului jompaan kumpaan työväestön ammatilliseen keskusjärjestöön vain muutama viran- ja toimenhaltijaliitto. SAKssa olivat Rautatieläisten liitto ja Valtionvirkaileijain liitto, SAJssä taas Rautatieläisten ammattiyhdistysten liitto. Valtion viranhaltijoista nimenomaan rautatieläisten keskuudessa ammattiyhdistysliikkeen hajaannus tuntui selvimmin.

Jäämällä SAKn piiriin Rautatieläisten liitto sitoutui SAKn yleislinjaan, jonka olennaisena piirteenä oli pyrkimys toiminnalliseen keskitykseen. Sen sijaan VYn asema keskusjärjestöjen ulkopuolella jo sinänsä lisäsi sen tavoitteenasettelun ja toiminnan liikkumatilaa. Viranhaltijaliitot olivat usein aikaisemminkin tunteneet kuuluvansa työväestön ammattiyhdistysliikkeeseen ikään kuin ulkojäseninä.<sup>4</sup> Ammattiyhdistysliikkeen poliittisen hajaannuksen aikaan tällainen tunne korostui.<sup>5</sup> VYn liitoissa vahvistui jyrkkä, mutta samalla eristäytyvä ammattiyhdistyslinja. Riippumattomuus keskusjärjestöistä ja VYn sisäinen ”väljyys” näyttivät antavan mm. Veturimiesten liitolle aikaisempaa paremmat mahdollisuudet itsenäiseen tavoitteenasetteluun ja toimintaan sen puolesta. Mutta tämä näköala oli osittain pettävä, sillä hajaannuksen aikana jos milloinkaan kaikella ammattiyhdistystoiminnalla oli laajemmat poliittiset ulottuvuutensa.

### *Vuoden 1963 lakko*

Ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen vaikutus viranhaltijain järjestötoimintaan ilmeni kärjistyneimmillään keväällä 1963 puhjenneessa VYn lakossa. Lähes kuukauden kestänyt lakko ja sen jälkiselvittelyt kuvastivat hyvin myös Veturimiesten liiton asemaa 1960-luvun alkupuolen työmarkkinajärjestelmässä.

Yleislakon jälkeen tehdyn valtioneuvoston päätöksen mukaan virkapalkat oli määrääjain tarkistettava yleistä ansiotason nousua vastaavasti. Virkamiesten palkkakehitys ei kuitenkaan pysynyt yksityisen teollisuuden keskimääräisen kehityksen tasalla. Erityisesti voitiin puhua keskipalkkaluokkiin kuuluneiden, heidän joukossaan veturimiesten, jälkeenjääneisyydestä. Mikään virkamiesten keskusjärjestö

<sup>1</sup> SVMLn liittotoimik. pk. 19–20.12.1962 § 4.

<sup>2</sup> SVMLn toim.kert. 1962 s. 21.

<sup>3</sup> Valtion työmarkkinalaitos VTML s. 11–12.

<sup>4</sup> *Keski-Korhonen* toteaa, osittain liiaksi kärjistäen, että ”virkamiesliittojen osalta työ liittojen irrottamiseksi (SAKsta) oli helppoa, koska yhteenkuuluvuuden tunne varsinaiseen työväenliikkeeseen puuttui”; s. 52. ”Ulkojäsenyys” tuli esiin myös Ensio Hyvärisen sinänsä kyseenalaisessa toteamuksessa SVMLn liittotoimikunnassa syksyllä 1960: ”SAKsta eronneista viran ja toimenhaltijoista SAK ei ole ollut erityisen huolissaan, päinvastoin on alleviivattu sitä, että nehan ovat virkamiesliittoja.” Liittotoimik. pk. 8–9.11.1960 § 10.

<sup>5</sup> Kuvaava esimerkki on SVMLn vuoden 1960 toimintakertomuksen toteamus: ” - - - keskimäärin meidän jäsenistöstämme ei ole äärimmäisenä vasemmalla eikä oikealla puolella, vaan se muodostuu henkilöistä, jotka - voisi sanoa - kuuluvat kaikkiin yhteiskuntaluokkiin, joista ylivoimainen valtaosa on maltillisia, rauhallisia virkamiehiä.” (s. 10).

ei ollut tyytyväinen vuonna 1961 asetetun ja samana vuonna mietintönsä jättäneen ns. palkkatasokomitean ehdotukseen, jonka oli määrä pohjustaa julkisen ja yksityisen sektorin tasotarkistusta. Tilanne kiristyi, kun juuri virkaansa astunut Karjalaisen hallitus antoi kesäkuussa 1962 virkapalkkojen tarkistuksesta esityksen, joka ei alkuunkaan vastannut järjestöjen tavoitteita. Siitä huolimatta eduskunta hyväksyi tämän ”pikatarkistuksen”.<sup>1</sup>

Syksyn 1962 aikana järjestöt yksilöivät omia tavoitteitaan. Virkamiesten palkkaliike sai samalla myös vahvan poliittisen merkityksen. SAK:n edustajat, heidän joukossaan Rautatieläisten liiton Koski, olivat hallituksessa. Pääministerin sihteerin Jouko Loikkasen arvio, jonka mukaan ”Virkamiesliiton ja SVJ:n ystävät olivat hallituksessa ja VY:n ystävät oppositiossa”,<sup>2</sup> osui yksinkertaisuudessaan lähelle oikeata. Palkkatytyttömyys oli vahvinta juuri VY:n piirissä ja siihen sekottui katkeruus yleensäkin hallituksen poliittisen ryhmittymän ja erityisesti SAK:n toimintaa kohtaan.<sup>3</sup> VY:ssä alettiin suunnitella työtaistelua.

Kun Veturimiesten liiton liittotoimikunta päätti lokakuun 1962 lopulla palkkatavoitteistaan, sen kokoukseen saapui myös VY:n pääsihteeriksi Mikko Laaksonen. Hän kertoi VY:n piirissä olevan laajalti valmiutta työtaisteluun; ”nyt vain odotetaan, mitä veturimiehet tekevät”. Laaksonen mielestä ”veturimiesten palkkataistelupäätös panee liikettä sekä kenttään että valtiovaltaan” ja hän ehdotti jäsenäänestyksen järjestämistä työtaisteluvaltuuksien saamiseksi. Hän ehdotti äänestyskelle ajankohdankin, marraskuun 12–17. päivän. Liittotoimikunta päättikin järjestää jäsenäänestyksen niinä päivinä. Äänestysasetelmassa esitetyt tavoitteet pohjautuivat VY:n laatimaan laskelmaan jäsenryhmien palkkakehityksestä verrattuna muihin palkansaajaryhmiin. Kaikille veturimiehille vaadittiin 16 prosentin tasokorotusta, lämmittäjille yhden palkkaluokan kuoppakorotusta ja yli 10 vuotta kuljettajina toimineille samoin yhden palkkaluokan korotusta.<sup>4</sup>

Toimitetussa äänestyksessä 86,7 prosenttia hyväksytyistä äänistä puolsi tarvittaessa työtaistelun aloittamista. Tulos osoitti, että kentällä oli todellista tyytymättömyyttä. Kaikkia äänestyslippuja ei tosin hyväksytty: Helsingin osastossa äänestyskuoret oli avattu ennen niiden toimittamista liittoon ja siten Helsingin osaston liput hylättiin.<sup>5</sup>

Tammikuun 10. päivänä kokoontui SVML:n ylimääräinen liittovaltuusto. Kokous ei ollut täysin yksimielinen. Kiistaa herätti paitsi tasokorotuksen suuruus erityisesti kuoppien kohdentaminen eri veturimiesryhmille. Yli 50 puheenvuoron jälkeen valtuusto hyväksyi päätöksen, jossa osittain madallettiin äänestysasetelman vaatimuksia. Tasokorotus oli määrä saada sille tasolle, jota VY oli ns. tasokomiteassa esittänyt eli 12 prosentiksi; mukana oli tällöin kesän 1962 tarkistus. Vuoden 1962 aikainen elinkustannusten nousu oli täysimääräisesti kompensoitava. Kuoppakorotusta vaadittiin nyt ensisijaisesti lämmittäjille. Valtuusto velvoitti liittotoimikunnan toimiin lakon aloittamiseksi viimeistään helmikuun aikana, ellei valtiovalta antaisi ”toteuttamiskelpoista esitystä”.<sup>6</sup>

Päätös ei syntynyt yksimielisesti. ”Anti-SAJläisen” Helsingin osaston edustaja Esko

<sup>1</sup> SVML:n toim.kert. 1962 s. 13–14.

<sup>2</sup> Loikkanen s. 68.

<sup>3</sup> Ks. VY tänään 7/1962 ”VY:n hallituksen julkilausuma”.

<sup>4</sup> Liittotoimik. pk. 23–24.10.1962 § 7.

<sup>5</sup> Liittotoimik. pk. 28–29.11.1962 § 5 h).

<sup>6</sup> Ylim. liittovalt. pk. 10.1.1963 s. 62–63.

Kangas ehdotti, että liitto ”toistaiseksi pidättäytyy tekemästä päätöstä työttaistelun alkamisajankohdasta ja jää odottamaan tätä valtiiovallan taholta tehtävää esitystä virkamiespalkkojen epäkohtien poistamiseksi”. Mikäli hallituksen esitys ei tyydyttäisi, olisi liiton tehtävä uusi vaatimusesitys, jonka puolesta vasta olisi syytä ryhtyä ”vaikka järjestöllisiin voimakeinoin”.<sup>1</sup> Liittotoimikunnan edellä kuvattu päätöslauselmaehdotus voitti kuitenkin Kankaan ehdotuksen ylivoimaisesti äänin 42–7.<sup>2</sup> Siten Veturimiesten liitto asetui selvästi VYläiseen rintamaan.

Tammikuun loppuun mennessä kaikki virkamiesten keskusjärjestöt olivat esittäneet hallitukselle omat vaatimuksensa. Voi sanoa, että poliittinen tilanne sävytti järjestöjen vaatimustasoa ja ennen kaikkea niiden valmiutta pitää vaatimuksistaan kiinni. Vaikka SAKlaisetkin viranhaltijajärjestöt olivat tyytymättömiä kesän 1962 palkkatarkistukseen, niiden esittämät vaatimukset olivat pienemmät kuin VYn ja ne painoutuivat kuoppakorotuslinjalle.<sup>3</sup>

Hallituksen esitystä viivyttivät meneillään olleet työehtosopimusneuvottelut. Kun tarjous sitten helmikuun 20. päivänä annettiin, mikään viranhaltijaliitto ei ollut siihen tyytyväinen. Hallitus ilmoitti varaavansa tasokorotuksiin 30 miljoonaa markkaa. Se olisi prosenttisesti tasan jaettuna merkinnyt vain 2–3 prosentin suuruista korotusta. Tosin lisäksi ilmoitettiin varatun kuoppakorotuksiin noin 20 miljoonaa markkaa. Tarjouksen edellytyksenä oli myös kaikkien työttaistelutoimien siirtäminen neuvottelujen ajaksi.<sup>4</sup>

Kaikki virkamiesjärjestöt hylkäsivät tehdyn tarjouksen. Ne vetosivat mm. siihen, ettei esitys vastannut vuoden 1963 työehtosopimuskierron yleislinjaa, johon oli sisältynyt yli 5 prosentin korotus.<sup>5</sup> VYn tavoin Virkamiesliitto ja Kansakoulunopettajien liitto olivat jo ennen hallituksen tarjousta uhanneet lakolla. Varsinkin Virkamiesliiton lakko näytti VYn lakon lisäksi pitkään todennäköiseltä.<sup>6</sup> Myös SVJ ilmoitti harkitsevansa lakkoa.<sup>7</sup>

Hallitus pääsi kuitenkin VYtä lukuun ottamatta muiden virkamiesjärjestöjen kanssa sopimukseen ensin lakon lykkäämisestä ja sitten maaliskuun puolivälissä sen lopullisesta peruuttamisesta. Sen sijaan VYn liitot ryhtyivät lakkoon maaliskuun 1. päivänä 1963.<sup>8</sup>

Lakossa oli yhteensä noin 20 000 valtion viranhaltijaa. Se pysäytti mm. rautatielaitoksen ja postin toiminnan. Laajaa yleisöä koskettaneena ja ajankohdan poliittiseen tilanteeseen kietoutuneena lakko sai osakseen julkisuudessa tavatonta huomiota.

Puoluelehdissä asenoiduttiin jyrkästi joko lakkoa vastaan tai sen puolesta. Poliittiset intohimot pääsivät valloilleen varsinkin sen jälkeen, kun oli osoittautunut, että VY jäi lakkoonsa yksin. Päivän Sanomat ja Maakansa tuomitsivat ”sosialidemokraattisen puolueen lakon”, jota ne pitivät yrityksenä kamppailla maan hallitus.<sup>9</sup> Toista

<sup>1</sup> Ylim. liittovalt. pk. 10.1.1963 s. 21–29, erityisesti s. 26–27.

<sup>2</sup> Sama s. 65.

<sup>3</sup> Ks. SVMLn liittotoimik. pk. 1–2.10.1962 § 4 (Widing).

<sup>4</sup> Ks. SVMLn toim.kert. 1963 s. 9.

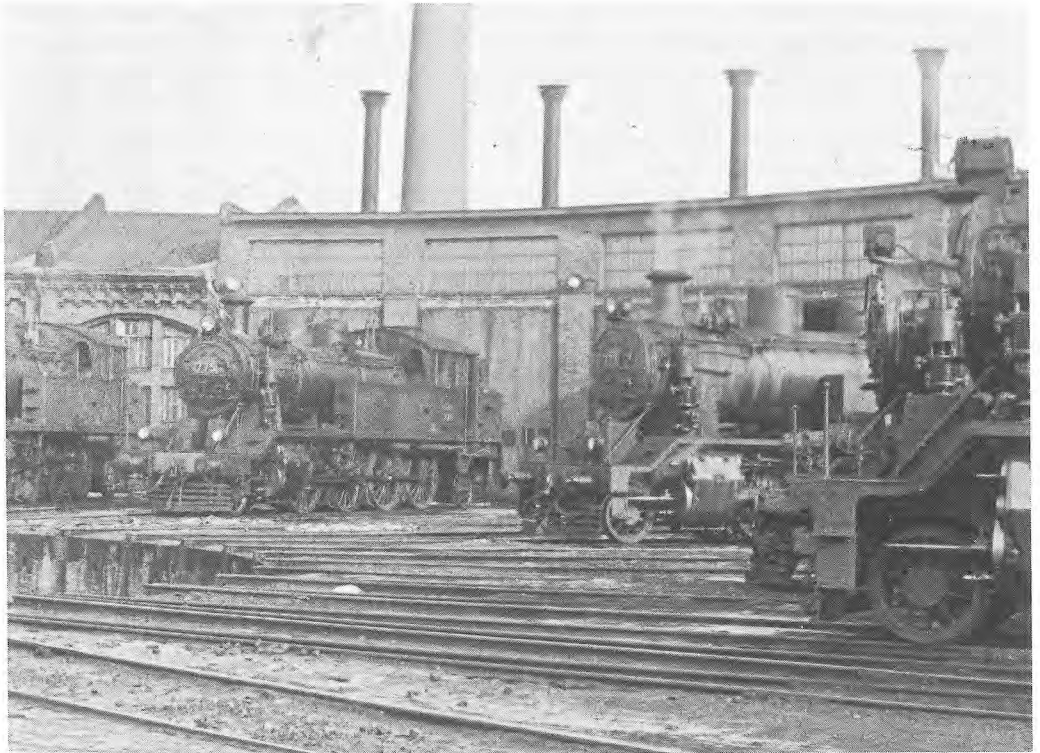
<sup>5</sup> SVMLn toim.kert. 1963 s. 9.

<sup>6</sup> Sama s. 9–11, 13.

<sup>7</sup> Ks. esim. Päivän Sanomat 1.3.1963.

<sup>8</sup> SVMLn toim.kert. 1963 s. 11.

<sup>9</sup> Ks. esim. Päivän Sanomat 22.3.1963 ”Ammattiyhdistysliikemme”, Maakansa 24.3.1963 ”Mieleton lakko” ja sama 29.3.1963 ”Leskislakko loppui”.



*Hiljaiseloa Pasilan veturitalleilla vuoden 1963 lakon aikana. SVML.*

kantaa edusti sosialidemokraattisen puolueen lehdistö, jossa arvosteltiin kovasanaisesti hallituksen otteita ja annettiin täysi tuki lakkolaisille.<sup>1</sup> Merkittävää oli, että VY:n lakoon suhtautuivat myönteisesti myös kansandemokraatit, SAK:n poliittinen rintama oli sitten suhtautumisessaan lakkoon hajalla.<sup>2</sup>

SAKlaisten ministerien, etenkin Kosken, asema hallituksessa oli kiusallinen. Muodollisesti SAKlaiset ministerit sanoutuivat Kosken johdolla irti hallituksen tarjouksesta, mutta he toimivat joka tapauksessa pontevasti lakon murentamiseksi.<sup>3</sup> Liian näkyvä aktiivisuus lakkoa vastaan uhkasi kuitenkin vähentää entisestään SAK:n mahdollisuuksia vetää joukkoonsa alempia viranhaltijoita ja jopa karkotti heitä SAK:n riveistä. Etenkin Rautatieläisten liiton osa oli pulmallinen, kun muut alempien rautatieläisten järjestöt olivat lakossa. Liitto menetti tässä tilanteessa jonkin verran jäseniään RALlle.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Ks. esim. Suomen Sosialidemokraatti 17.3.1963 ”VY:n työtaistelu” ja sama 17.3.1963 ”Hammas”: ”Pilkkeitä ammattiyhdistysrintamalta. Jäsenkirjat ovat kysytyjä”.

<sup>2</sup> Ks. esim. Kansan Uutiset 23.3.1963 ”Lakon pitkittäjät” ja sama 27.3.1963 ”Ei vielääkään ratkaisua VY:n lakossa”.

<sup>3</sup> Vrt. Päivän Sanomat 13.3.1963 ja *Loikkanen* s. 86–87.

<sup>4</sup> Ks. SRL:n ja RAL:n jäsenmäärien kehityksestä *Riikinen-Hentilä-Roos* II s. 297, liite 18; ks. myös Suomen Sosialidemokraatti 17.3.1963 ”Hammas”: ”Pilkkeitä ammattiyhdistysrintamalta. Jäsenkirjat ovat kysytyjä”. — VY tänään -lehti julkaisi lakon päätyttyä Rautatieläisten Ammattiyhdistysten Liiton erikoisnumeron (3a/1963), jossa hyökättiin ankarasti ”petollista” SRL:ää vastaan.

Hallitus pyrki käytettävissään ollein keinoin murtamaan lakkorintaman. Etenkin maalaisliitto sekä lakonalaiset keskusvirastot ottivat yhdeksi aseekseen virkamiesoikeudellisen säännöksen, jonka sodanjälkeinen aika tosin oli usein osoittanut tehottomaksi, nimittäin virkamieslakon laittomuuden.<sup>1</sup> Tähän vedoten mm. rautatiehallitus antoi jo ennen lakkoa jyrkät ”lakko-ohjeensa”. Se ilmoitti terävästi, ettei järjestöillä eikä lakkotoimikunnilla ollut ”vähäisintäkään oikeutta määrätä varsinaisista rautatien virka-asioista” eikä oikeutta lakon aikana oleskella virkahuoneissa, työpaikoilla eikä miehistösuojissa.<sup>2</sup>

Veturimiehet olivat tässäkin lakossa yksi avainryhmä. Näyttää siltä, että hallituspiirit pyrkivät erityisesti juuri heidän riviensä hajottamiseen. Etenkin SAK:n edustajat pyrkivät käyttämään tässä tarkoituksessa hyväksi Veturimiesten liiton sisäisiä poliittisia erimielisyyksiä, jotka olivat osittain ilmenneet päätettäessä työtaisteluun ryhtymisestä. Lakon pitkittymisen SAK oletti syventävän tyytymättömyyttä VYläiseen politiikkaan. Lakon loppuvaiheessa piti hallitusta lähellä ollut julkisen sana suurta ääntä – vähintään liioittelevista – tiedoista, joiden mukaan ainakin Helsingin ja Tampereen veturimiehet irtautuisivat lakosta.<sup>3</sup> *Loikkasen* mukaan SAK:n puheenjohtaja Vihtori Rantanen todellakin yritti aktiivisesti vetää ennen muuta Helsingin veturimiehet lakosta pois.<sup>4</sup> Tulosta ei kuitenkaan syntynyt, vaikka lakkoväsymyksestä alkoi ilmetä eri puolilla maata hälyttäviä merkkejä.

Osittain ulkopoliittisiakin tekijöitä liittyi kysymykseen Neuvostoliitosta Suomeen tulevan tavaraliikenteen hoidosta. Kun veturimiehet kieltäytyivät purkamasta Vainikkalaan kertynyttä vaunuruuhkaa, rautatiehallituksesta uhattiin, että neuvostoliittolaiset veturit ryhtyisivät tähän työhön. Näin ei kuitenkaan käynyt, sillä SVML:n saamien tietojen mukaan neuvostoliittolaiset eivät suostuneet heille Suomesta esitettyyn pyyntöön.<sup>5</sup>

Ennen kuin hallitus sai estettyä virkamieslakon laajentumisen muihin virkamiesjärjestöihin, sen ja VY:n välillä eivät neuvottelut ottaneet käynnistykseen. Ne vauhdittuivat sen jälkeen, kun hallitus ja muut virkamiesjärjestöt pääsivät sopimukseen maaliskuun 14. päivänä. VY:n neuvottelukuntaan kuului Veturimiesten liiton edustajana varapuheenjohtaja Toivo Muje, joka hoiti puheenjohtajan tehtäviä Widingin ollessa parastaikaa sairaalahoidossa. Lakon sovittelijaksi nimitetty KHOn presidentti Reino Kuuskoski ja VY:n neuvottelijat saivat jo maaliskuun 15. päivän aamulla valmiiksi luonnoksen lakon lopettamissopimukseksi. Tätä sopimusta hallitus ei kuitenkaan hyväksynyt. Keskeiseksi kompastuskiveksi muodostui kysymys työaikalisästä.<sup>6</sup>

Hallituksen sisällä ei suinkaan vallinnut palkkataistelun aikana yksimielisyyttä, vaan hallituskriisin uhka ilmeni useita kertoja. Hallitus väläytteli eroaan, erityisesti ennen Virkamiesliiton kanssa syntynyttä sopimusta sekä myöhemmin VY:n lakon loppuvaiheissa.<sup>7</sup> Virkamiesten vaatimukseen vanhastaan nyreästi suhtautuneen maalaisliiton,

<sup>1</sup> Ks. Maakansa 27.3.1963 ”Eivät halua sovintoa”. Ks. myös ulkoministeri Veli Merikosken lausuntoa virkamieslakon lainvastaisuudesta, julk. Maakansa 19.3.1963.

<sup>2</sup> VR Käskylihti 10a/1963.

<sup>3</sup> Ks. esim. Maakansa 22.3.1963 ”VY:n piirissä hajaannus vallalla” ja sama 23.3.1963 ”VY:n piirissä rakoiua. Helsingin Veturimiesyhdistys harkitsi lakon lopettamista”.

<sup>4</sup> *Loikkanen* s. 86–87.

<sup>5</sup> Liittotoimik. pk. 11.3.1963 § 3; 13.3.1963 § 2; toim.kert. 1963 s. 12.

<sup>6</sup> Sopimusluonnoksesta ks. VY. Työtaistelu 28.2.–28.3.1963 s. 14–16.

<sup>7</sup> *Loikkanen* s. 80–81, 82; Helsingin Sanomat 25.3.1963 ”Hallituksessa riitaa VY:n lakon selvittämiskeinoista”.



perinteisesti virkamiesystävällisten kokoomuksen ja kansanpuolueiden sekä pienipalkkaisten etuja ”luonnostaan” edustaneen SAK:n tavoitteita ei ollut helppoa yhdistää. Mutta hallitusrintamaa yhdisti toiselta puolen yhteinen käsitys, että VY:n lakko oli suunnattu nimenomaan hallitusta vastaan.<sup>1</sup>

Maaliskuun puolivälin jälkeen lakkoneuvotteluja käytiin epävirallisesti eri tasoilla; välitysmiehiksi ilmaantuivat mm. Vihtori Rantanen sekä muutamat kokoomuksen ja sosialidemokraattisen puolueen kansanedustajat.<sup>2</sup> Hallituksen ja VY:n neuvottelut sujuivat kuitenkin kovin kitkaisesti. Maaliskuun 26. päivänä hallitus esitti uuden tarjouksen, jonka VY kuitenkin hylkäsi. Nyt hallitus otti käyttöön entistä raskaamman arsenaalin. Pääministeri Karjalainen piti radiossa ja televisiossa puheen, jossa hän tuomitsi lakon yksinomaan poliittiseksi ja käski lakkolaisia palaamaan työhönsä maaliskuun 30. päivään mennessä.<sup>3</sup> Hallitus pani peliin koko arvovaltansa ja olemassaolonsa pyytämällä eduskunnalta luottamuslausetta työtaistelutilanteen hoitamisesta; se sai tämän sittemmin lakon jo päätyttyä.<sup>4</sup> *Loikkanen* mukaan hallitus alkoi myös suunnitella todella dramaattista voimakeinoa: koko VY:n lakkauttamista.<sup>5</sup>

Hallituksen otteiden koveneminen sekä kentällä ilmennut lakkoväsymys — sitä ruokki varsinkin tieto lakkoajan palkan menettämisestä<sup>6</sup> — aiheutti sen, että VY jonnekin verran perääntyi kannoistaan. Toisaalta lakkolaiset saivat hallitusta vastaan tukea taholta, joka oli vastaavissa tilanteissa ennenkin auliisti antanut apuaan: Niilo Wällärliltä. Hänen johtamansa KAF:n hallitus ilmoitti pysäyttävänsä kaiken meriliikenteen huhtikuun alussa, jollei hallitus vauhdita neuvotteluja lakkolaisten kanssa.<sup>7</sup> On vaikeata arvioida, missä määrin Wällärin uhkaus todella vaikutti tilanteen kehitykseen. Ilmeisesti se kuitenkin kiirehti ratkaisua.<sup>8</sup> Neuvotteluhalukkuus joka tapauksessa lisääntyi molemmin puolin.

Viime hetken sitkeiden neuvottelujen jälkeen syntyi lakon lopettanut sopimus maaliskuun 28. päivän iltana. Hallitus lupasi viranhaltijoille ns. yleisen linjan mukaisen palkankorotuksen, mistä oli jo aikaisemmin lakon kestäessä päästy yhteisymmärrykseen. Työaikalain alaisille valtion virkamiehille sovittiin varattavan 11,5 miljoonaa markkaa vuodessa ns. työaikalisän maksamiseen. Palkkaluokkatarkistuksiin piti käyttää 1,5 miljoonaa markkaa. Muista VY:n vaatimuksista, jotka koskivat suunnuntaityökovauksen laajentamista ja eläkeperusteiden tarkistamista, sovittiin neuvoteltavan erikseen. Lakkoajan palkka oli muodostanut neuvotteluissa kiperän kysymyksen. Sen takaisin perimisestä sovittiin, että perintä suoritetaan asteittain tavalla, joka ei saata palkansaajaa ylivoimaisiin vaikeuksiin.<sup>9</sup>

Myöhemmin lakkosopimuksen toteuttamisesta syntyi hallituksen ja VY:n välille kiistaa. VY:n liittojen mielestä hallitus rikkoi sopimuksen henkeä lakkoajan palkan takaisin perimisessä. Lisäksi työaikalisän jakoperusteet oli jätetty suullisen sopimuksen varaan eikä hallitus VY:n mielestä noudattanut tätä sopimusta.<sup>10</sup>

<sup>1</sup> Vrt. *Loikkanen* s. 85–86.

<sup>2</sup> SVML:n toim.kert. 1963 s. 15–16.

<sup>3</sup> Puhetta referoi mm. Helsingin Sanomat 27.3.1963.

<sup>4</sup> SVML:n toim.kert. 1963 s. 17; Helsingin Sanomat 30.3.1963.

<sup>5</sup> *Loikkanen* s. 93.

<sup>6</sup> Vrt. esim. Helsingin Sanomat 23.3.1963, uutinen ”Ei palkkaa lakkoajalta VY:n lakkoon liittyneille”.

<sup>7</sup> SVML:n toim.kert. 1963 s. 15.

<sup>8</sup> Lakon hoitoon tiiviisti osallistunut Pekka Oivio oli antamassaan haastattelussa sitä mieltä, ettei Wällärin uhkauksella ollut ratkaisevaa merkitystä itse lopputuloksella. Wälläri itse piti uhkaustaan täysin ratkaisevana. *Wälläri* s. 270–272.

<sup>9</sup> SVML:n toim.kert. 1963 s. 17–18.

<sup>10</sup> Sama s. 18–20.

### *Lakon jälkiselvittelyt Veturimiesten liitossa*

Neljä viikkoa kestäneen lakon tulosta oli vaikea pitää sen paremmin hallituksen kuin VYnkään voitonana. Kun mm. Veturimiesten liitossa arvioitiin tulosta, käsitykset jakautuivat melko selvästi veturimieskunnan poliittisia rajalinjoja pitkin. SAJta jyrkästi vastustaneet veturimiehet olivat sitä mieltä, etteivät saavutetut tulokset vastanneet lakonaikaisia uhrauksia. He korostivat myös, että VY oli entistä selvemmin leimautunut SAJn läheiseksi liittolaiseksi. Ns. kansanvaltaiset sekä yleensä ”VYläiset” veturimiehet taas tähdensivät lakon myönteisiä tuloksia.<sup>1</sup>

Helsingin ja Joensuun osastot ehdottivat syyskyssä 1963 kokoontuneelle liittokokoukselle eroamista VYstä. Helsingin osaston mielestä VY ja SAJ olivat monta kertaa ja varsinkin edellisen kevään lakon yhteydessä käyttäneet veturimiesten järjestövoimaa ”veturimiehille utojen ja vieraiden pyrkimystensä toteuttamiseksi”. Kuuluminen VYhyn oli ”ehkä hienoa seuraa, mutta kallista huvia”.<sup>2</sup> Helsingin osaston ehdotus oli syntynyt tiukan äänestyksen tuloksena.<sup>3</sup>

Liittotoimikunta vastusti ehdottomasti eroamista VYstä. Liittokokouksessa ns. kansanvaltaiset veturimiehet jopa yrittivät pohjustaa liittymistä Suomen Ammattijärjestöön. Porin osaston Manne Kallio ehdotti päätöslauselmaa, jossa liittotoimikunta ja liittovaltuusto olisi velvoitettu toimimaan ”suuremman ammatillisen yhtenäisyyden syntymiseksi kansanvaltaisen ammattiyhdistysliikkeen puitteissa” ja valtuutettu liittämään Veturimiesten liitto ”suuremman ammatillisen kokonaisuuden jäsenyyteen” eli – vaikka Kallio ei sitä suoraan maininnut – SAJn jäsenyyteen. Ehdotuksen tekijä vetosi kevään 1963 lakkotapahtumiin ja erityisesti SAKn yritykseen murtaa lakko.<sup>4</sup> Liittokokous hylkäsi äänin 97–10 Helsingin ja Joensuun osastojen ehdottaman eron VYstä. Kokouksen puheenjohtaja, oululainen Lauri Jyrkkävuori yritti tämän jälkeen ujuttaa kokouksen päätökseksi liittotoimikunnan esityksen lisättynä Kallion ”ohje-luontoisella” ehdotuksella. Tämä herätti vastustusta, jolloin Kallion ehdotus jätettiin kokonaan huomioon ottamatta. Päätökseksi tuli niin muodoin pelkästään se, että liitto pysyi edelleen VYn jäsenenä.<sup>5</sup>

Kevään 1963 lakko vaikutti kuitenkin ratkaisevasti liittokokouksen yhteen päätökseen, joka vei Veturimiesten liittoa ainakin ”ulkonäöltään” lähemmäs SAJlaista ammattiyhdistysliikettä. Wälläri oli jo vuoden 1962 lopulla käynyt Veturimiesten liiton liittotoimikunnassa kosiskelemaan veturimiehiä KAFn piiriin.<sup>6</sup> Hänen tempauksensa VYn lakon viimeisinä päivinä herätti rämäkkiin otteisiin taipuvaisissa veturimiehissä ihailua, jota ns. kansanvaltaisissa veturimiehistä lisäsi Wällärin antikommunistinen linja. Syksyn 1963 liittokokouksessa oli päätettävänä Kuljetusalan ammattiliittojen federaatioon liittyminen. Kokous teki periaatepäätöksen liittymisen puolesta äänin 93–20, mutta päätti vielä alistaa kysymyksen jäsenäänestykseen.<sup>7</sup> Äänestys pantiin

<sup>1</sup> Vuoden 1963 liittokokouksessa käydystä keskustelusta ks. liittokok. pk. 3.–5.9.1963, erityisesti s. 73–89, 204–214.

<sup>2</sup> SVMLn v. 1963 liittokokoukselle tehdyt esitykset s. 33–34.

<sup>3</sup> Ks. liittokok. pk. 3.–5.9.1963 s. 213 (Y. Salo).

<sup>4</sup> Sama s. 208–210. – Lakon jälkeen esiintyi VYn piirissä yleensäkin vahvoja kannanottoja SAJn puolesta. Esimerkiksi VYn julkaisemassa selonteossa ”VY. Työtaistelu 28.2.–28.3.1963” todettiin lopuksi, että ”kysymys ammatillisesta keskusjärjestöstä on polttavana noussut esiin”, vaikkei kirjassessa selvästi suositeltu juuri SAJn valitsemista; s. 53.

<sup>5</sup> Liittokok. pk. 3.–5.9.1963 s. 213–216.

<sup>6</sup> Liittotoimik. pk. 9–10.1.1963 § 12.

<sup>7</sup> Liittokok. pk. 3.–5.9.1963 s. 182–190.



*Gösta Widing (1909–1965) johti Veturimiesten liittoa vuosina 1951–1965. Hänen aikanaan liiton asema edustamansa ammattiryhmän kokoa suhteellisesti painavampana ammattiliittona vahvistui, mikä oli ainakin osittain myös Widingin jyrkkäotteen esiintymisen ansiota.*

toimeen marraskuussa 1963, ja siinä 83 prosenttia äänestäneistä kannatti liittymistä. SVML hyväksyttiin KAFään joulukuussa 1963.<sup>1</sup> Liittymispäätös oli kannanotto ammattiyhdistysliikkeen sisäiseen riitaan. SAKn piiriin oli perustettu ay-liikkeen hajotesa KAFn rinnakkaisfederaatioksi Kuljetusalan ammattiliittojen neuvottelukunta, johon mm. Rautatieläisten liitto kuului.<sup>2</sup>

Vuoden 1963 lakon ja sen jälkiselvittelyjen yhteydessä Veturimiesten liitto oli kaiken kaikkiaan selvästi lähempänä SAJtä kun SAKta. Mutta vuosi 1963 jäi viimeiseksi, jona vielä vakavasti riideltiin veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan linjasta hajonneessa ammattiyhdistysliikkeessä. Tämän jälkeen liitto pyrki tietoisesti vahvistamaan neutraalia asemaansa ja pyrkimyksen takana oli myös kentän varsin yhtenäinen tuki. Nekin, jotka periaatteessa olivat jomman kumman keskusjärjestön kannalla, pitivät riippumatonta linjaa veturimieskunnan yhtenäisyyden kannalta asianmukaisena. Erityisesti SAJn vetovoima, joka keväällä 1963 oli huomattava, heikkeni veturimiesten keskuudessa ja yleensäkin VYssä. Alkoi näet käydä yhä ilmeisemmäksi, ettei SAJ pystynyt saamaan pysyvää jalansijaa ammatillisesti järjestäytyneen työväestön keskusjärjestönä. 1960-luvun puoliväliin tultaessa ammattiyhdistysliikkeen eheyttämissuunnitelmat olivat vahvistuneet. Keskusjärjestöjen ulkopuolella olleilla liitoilla, kuten Veturimiesten liitolla, oli näiden suunnitelmien kehittämisessä merkittävä osuus.

<sup>1</sup> Toim.kert. 1963 s. 33–34

<sup>2</sup> Luoma 1962 II s. 157, alaviite 23.

# Eheytyksen ja keskitetyn työmarkkinapolitiikan aika (1964–1976)

## 1. Ammattiyhdistysliikkeen eheytyminen

### 1.1. Yhteiskunnan rakennemuutos ja työväenliikkeen uudelleenarvioinnit

Sekä poliittinen että ammatillinen työväenliike olivat 1960-luvun alkupuolella eräänlaisessa umpikujassa. Ammattiyhdistysliike oli menettänyt sen yhteiskunnallisen vaikutusvaltansa, joka sillä oli ollut ennen yleislakkoa. Sosialidemokraattinen puolue oli ajautunut poliittiseen paitsioon, myös ulkopoliittisesti. Vahvasta eduskuntaedustuksestaan huolimatta SKDL oli edelleen eristyksessä, johon se oli jo vuonna 1948, ”kolmen suuren” yhteistyön päätyttyä, joutunut. TPSL puolestaan ei kyennyt kilpailemaan menestyksellisesti kahden suuren työväenpuolueen kanssa työväestön kannatuksesta.

Samaan aikaan yhteiskunnalliset ongelmat kasvoivat ja kasaantuivat. Suomalainen yhteiskunta joutui 1960-luvulla syvään rakennemuutokseen. Sen taustalla oli toisaalta kansainvälinen taloudellinen yhdentymis- eli integraatiokehitys ja Suomen asema siinä, toisaalta nopea tieteellinen ja tekninen kehitys, jota on kutsuttu tieteellistekniseksi kumoukseksi. Suomen elinkeinorakenne muuttui 1960-luvun aikana olennaisesti. Maaseudun väestökato kiihtyi. Muodostui ns. Ruuhka-Suomi, ja sen ja kehitysalueiden välinen kuilu jyrkkeni. Erityisen nopeasti kasvoivat ns. palveluelinkeinot. Tekninen kehitys, automatisointi, muutti työtehtäviä ja ammatteja; entisiä vanhentui ja syntyi kokonaan uusia.

Työväestön ongelmat muuttuivat entistä laaja-alaisemmiksi, entistä yhteiskunnallisemmiksi. Esimerkiksi sellaiset kysymykset kuin koulutus, asuminen, lasten päivähoido vaativat entistä kokonaisvaltaisempia yhteiskuntapoliittisia ratkaisuja, ja nämä ratkaisut puolestaan kytkeytyivät monin tavoin muihin talous- ja sosiaalipoliittisiin ratkaisuihin.<sup>1</sup>

Työväenliikkeelle tällainen muutos asetti uudenlaisia vaatimuksia. Sen olisi pitänyt pystyä ottamaan huomioon yhteiskunnallisten ongelmien ja niiden ratkaisujen laajentuminen: yhden kysymyksen ratkaisu vaikutti todennäköisesti entistä useampiin muihin kysymyksiin. Taistelu palkankorotusten puolesta ei riittänyt ammattiyhdistysliikkeelle, vaan sen piti pystyä vaikuttamaan myös hintakehitykseen, veropolitiikkaan, sosiaaliturvan kehittämiseen. Tämä taas edellytti tietoa ja voimaa vaikuttaa yleensä yhteiskuntapoliitiikkaan. Poliittisen ja ammatillisen työväenliikkeen toiminnan lähtökohdat lähenivät toisiaan.

<sup>1</sup> Yhteiskunnallisen muutoksen nostattamat ongelmat ilmenivät jo siinä sosiaalipoliittisessa ohjelmajulistuksessa, jonka Pekka Kuusi esitti 1960-luvun alussa ilmestyneessä teoksessaan ”60-luvun sosiaalipoliittikka”.

Yhteiskunnallinen kehitys synnytti painetta keskitetympää työmarkkinapolitiikkaa kohti. Palkkatyöväestön yhteisten ongelmien ratkaiseminen ei käynyt toisistaan riippumattomien, alakohtaisten työehtoratkaisujen kautta. Mutta myös työnantajille oli entistä keskitetympi työmarkkinapolitiikka tarpeellista. Yhteiskunnan eri toiminta-alueiden keskinäisten suhteiden kiinteytyminen nimittäin lisäsi myös työmarkkina-kehityksen ennustettavuuden tarvetta.

Keskitetty työmarkkinapolitiikka ei ollut mahdollista hajanaisen ammattiyhdistysliikkeen aikana. Merkittävää on, että myös työnantajapuoli tuki pyrkimyksiä ammattiyhdistysliikkeen eheyttämiseksi.<sup>1</sup> Työmarkkinapoliittisesti SAK oli työnantajille parempi keskusjärjestö kuin SAJ. Työnantajat tekivät sopimuksia mieluummin sellaisen järjestön kanssa, joka pystyi pitämään sitoumuksensa ja joka ennen kaikkea pystyi neuvottelemaan myös jäsenliittojaan sitovasti. STKn tavoin SAK pyrki keskitetympään politiikkaan, toisin kuin avainryhmäliittoihinsa nojannut SAJ. Jo vuoden 1963 työehtosopimuskierroksella työnantajat itse asiassa ”valitsivat” SAKn,<sup>2</sup> ja tämä kannanotto oli samalla tärkeä sysäys kohti ammattiyhdistysliikkeen eheyttämistä SAKn ympärille.

Työväenliikkeen eri osien umpikuja 1960-luvun alkupuolella vaati linjojen tarkistuksia; ilman niitä ei ollut mahdollista vaikuttaa kasaantuneiden yhteiskunnallisten ongelmien ratkaisuihin. Uudelleenarviointien ensimmäisiä merkkejä oli Rafael Paasion valinta Tannerin jälkeen sosialidemokraattisen puolueen puheenjohtajaksi vuonna 1963. SDPn kehitys puolestaan murensi maaperää TPSLn alta. Myös kommunistisessa liikkeessä syntyi vahva paine toimintalinjan mukauttamiseksi uuden yhteiskunnallisen tilanteen vaatimuksiin. Vuonna 1966 puolueessa nousi johtoon ns. uudistuslinja, joka koostui ennen kaikkea ammattiyhdistysliikkeen kommunisteista. Sen etumaiset edustajat Aarne Saarinen ja Erkki Salomaa valittiin vuoden 1966 puoluekokouksessa SKPn puheenjohtajaksi ja varapuheenjohtajaksi.

Suomen Ammattijärjestön perustus murtui, kun se menetti poliittisen tukipilarinsa, sosialidemokraattisen puolueen tuen. Tämä muutos oli havaittavissa jo vuoden 1965 tienoilla. Sekä SAJn että TPSLn lopun alkua merkitsi ns. Leskisen-Saarisen sopimus ennen SAKn vuoden 1966 edustajakokousta. Tässä tosiasiallisesti sosialidemokraattisen ja kommunistisen puolueen välisessä sopimuksessa sovittiin ammattiyhdistysliikkeen eheyttämisen suuntaviivoista sekä SAKn johdon poliittisista suhteista.<sup>3</sup> Tätä ennen keväällä 1966 pidetyissä eduskuntavaaleissa eduskuntaan oli tullut vasemmistoenemmistö ja vaalien jälkeen oli muodostettu Paasion johtama ns. kansanrintamahallitus.

## 1.2. Eheytyksen järjestöllinen toteuttaminen

Jo ennen vuoden 1966 Leskisen-Saarisen sopimukseen johtaneita neuvotteluja oli ammattiyhdistysliikkeen sisällä neuvoteltu eheyttämisestä. Syksystä 1964 lähtien kävi Helsingin yliopiston sosiaalipolitiikan professori Heikki Waris yksityisiä keskusteluja eri ammattiyhdistysmiesten kanssa. Kesäkuun 16. päiväksi 1965

<sup>1</sup> Mm. viimeisen vakavan yrityksen SAKn hajaannuksen estämiseksi syksyllä 1960 teki silloinen Suomen Puunjalostusteollisuuden Työnantajaliiton toimitusjohtaja Päiviö Hetemäki. *Lindblom* s. 147; *Urmäs* s. 71.

<sup>2</sup> Vrt. *Urmäs* s. 110–116.

<sup>3</sup> Ks. *Klockare* s. 172–173; *Klemola* s. 163–164.

Waris kutsui yliopistolle Porthaniaan kokouksen, johon osallistui 18 ammattiyhdistysjohtajaa ennen muuta kummankin keskusjärjestöjen ulkopuolisista ja SAKlaisista liitoista, mutta myös muutamissa SAJläisistä liitoista.<sup>1</sup> Kokous antoi yleisluontoisen eheytysohjelman. Käytännöllisenä kysymyksenä otettiin lisäksi esiin seuraava työehtosopimuskierron, jolla toivottiin voitavan sopia yhteisestä linjasta ja välttää liittojen keskinäistä kilpailua.<sup>2</sup> Eri keskusjärjestöihin kuuluneiden liittojen kesken voitiinkin syksyllä 1965 osittain sopia yhtenäisestä tavoitteenasettelusta.<sup>3</sup>

Wariksen komitea jatkoi työtään vuoden 1966 maaliskuuhun saakka. Kummankin keskusjärjestön ulkopuolisten sekä useiden SAKlaisten liittojen lisäksi komiteaan osallistui kolme SAJn oppositioliittoa, Merimies-Unioni, Kirjatyöntekijäin liitto ja Sähköalan työntekijäin liitto. SAJ itse sen sijaan suhtautui keskusteluihin kielteisesti. Maaliskuussa 1966 Wariksen komitea sai aikaan julkilausuman, jonka allekirjoitti 21 ammattiyhdistysjohtajaa. Heidän joukossaan olivat mm. VYN edustajat pääsihteeri Mikko Laaksonen, SVMLn uusi, Widingin kuoltua vuonna 1965 valittu puheenjohtaja Pekka Oivio, Mielisairaanhoidtajien liiton toiminnanjohtaja Väinö Arvola ja Postiliiton puheenjohtaja Paavo Markkola.

Julkilausuman alussa hahmoteltiin eheytyksen peruslinjat:

”Suomen ammattiyhdistysliikkeellä tulee olla yksi ja yhteinen keskuselin, jonka tehtävänä on palkkatyöntekijäin eri ryhmien yhteenkuuluvuuden lisääminen ja yhteisten etujen ajaminen. Keskuselimen tulee olla puoluesidonnaisuudesta vapaa ja puoluepolitiikkaan sekaantumaton, jotta se voisi koota kaikki palkkatyöntekijäin nyt hajallaan olevat ammattiliitot järjestölliseen yhteistoimintaan.”<sup>4</sup>

Pari kuukautta Wariksen työryhmän julkilausuman jälkeen ja Leskisen-Saarisen sopimuksen synnyttyä kokoontui SAKn yhdeksäs edustajakokous. Keskusjärjestön johtopaikat jaettiin sopimuksen edellyttämällä tavalla. Puheenjohtajaksi valittiin sosialidemokraatti Niilo Hämäläinen ja toiseksi puheenjohtajaksi kommunisti Arvo Hautala. Edustajakokouksen jälkeen eheytyssuunnitelmalla oli entistä vahvempi pohja. SAJ kieltäytyi kuitenkin edelleen osallistumasta eheytysohjelmuihin.

SAJ tuli vihdoin mukaan lokakuussa 1967, jolloin pidettyyn Tyrvännön kokoukseen se osallistui. Kokouksessa ammattiyhdistysliikkeen johtomiehet päättivät alustavasti uuden yhteisen keskusjärjestön perustamisesta. Tämä oli myönnytys SAJlle, tosin lähinnä muodollinen. Eheyttäminen ei sen mukaan olisi tapahtunut virallisesti SAJn sulauttamisena SAKhon, vaan olisi muodostettu uusi keskusjärjestö. Tyrvännön kokouksen jälkeen SDP ja SKP antoivat yhteisen puoluesuosituksen eheyttämisen periaatteista.<sup>5</sup>

Eheyttämisen tiellä oli yhä karsikoita. Vaikeimpiin kuului kysymys rinnakkaisliittojen yhdistämisestä. Toinen kiistanaihe koski uuden keskusjärjestön mahdollisuuksia säännellä liittojen toimintaa: SAJn edustajat vaativat liitoille laajaa itsenäistä liikku-

<sup>1</sup> Wariksen kutsukirje SVMLn puh.joht. Oiviolle 9.6.1965. ”Ay-liikkeen eheyttäminen”. SVMLn ark.; Wariksen kirje SVMLlle 21.10.1965. ”Ay-liikkeen eheyttäminen”. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Kesäkuun 1965 neuvottelukokouksessa asetettiin kaksi jaostoa, A- ja B-jaostot, joista ensimmäinen ryhtyi valmistelemaan varsinaista järjestöllistä eheytyä ja jälkimmäinen laatimaan yhteisiä työehtosopimuslinjoja. Ks. B-jaoston muistio 13.9.1965 Ammattiliittojen menettelytapa ja aikataulu työehtosopimusneuvotteluissa syksyllä 1965. ”Ay-liikkeen eheyttäminen”. SVMLn ark.

<sup>3</sup> Ks. *Urmas* s. 168.

<sup>4</sup> Julkilausuman jälj., ”Ay-liikkeen eheyttäminen”. SVMLn ark.; *Urmas* s. 79.

<sup>5</sup> SVMLn toim.kert. 1967 s. 12–14; *Klockare* s. 174–175.

mavaraa.<sup>1</sup> ”Uuden” keskusjärjestön sääntöluonnos voitiin vihdoinkin lähettää liitoille joulukuussa 1968. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön — siitä käytetty kirjanlyhenne on entinen SAK — perustava kokous pidettiin 17.6.1969. SAJn käytännön toiminta loppui vuoden 1970 aikana.<sup>2</sup> Kymmenisen vuotta kestänyt ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen aika oli päättynyt.

### 1.3. Veturimiesten liitto ja työväenliikkeen murros

#### *Eristäytymisen mahdottomuus*

Senkin jälkeen kun Veturimiesten liitosta vuonna 1943 oli tullut työväestön ammattiyhdistysliikkeen osa, liiton toimintalinja oli leimallisesti ammattikuntainen; menettelytapojen muutos tosin oli esimerkiksi 1920- ja 1930-lukuihin verrattuna huomattava. Muuttumattomana peruslähtökohtana oli keskittyminen veturimiesten työehtojen parantamiseen ja pyrkimys estää ulkopuolisia, laajemmin yhteiskunnallisia ja poliittisia tekijöitä sekaantumasta haitallisesti liiton omaan tavoitteenasetteluun.

Veturimiesten liitto poikkesi eräissä suhteissa SAK:n ammattiliittojen yleisestä kuvasta. Veturimiesten asema yhden ja saman valtionlaitoksen poikkeuksellisen selvärajaisena ammattikuntana vaikutti olennaisesti heidän järjestötoimintaansa. Tälle oli ominaista painottuminen kysymyksiin, jotka olivat lähellä veturimiesten työtä ja ammattia. Näissä kysymyksissä, esimerkiksi työolosuhteita koskevissa ongelmissa, työntekijäin ja työnantajan ristiriita oli usein hyvin kärjekäs, mutta niiden laajemmat yhteiskunnalliset kytkennät näkyivät ulospäin melko välillisesti. Ammattiyhdistysliikkeen kasvaneet poliittiset tehtävät näyttivät veturimiehistä kaukaisemmalta alueelta. Ja niihin sisältyi heidän kannaltaan vaaroja: oli mahdollista ja usein myös todellista, että ne sitoivat Veturimiesten liiton omaehtoista toimintaa.

Yhteiskunnallinen avainasema ja luja järjestäytyminen vaikuttivat siihen, että veturimiehet olivat tottuneet saavuttamaan tulokset ammattikuntansa yhtenäisellä toiminnalla. He tarvitsivat paljon vähemmän kuin matalapalkka-alojen työläiset koko ammattiyhdistysliikkeen ”solidaarisuutta”, varsinkin palkkapolitiikassa. Tämä oli tullut ilmi mm. 1950-luvun vakauttamispolitiikan aikana.

Kun sitten ammattiyhdistysliike hajosi, oli itse asiassa johdonmukaista, että Veturimiesten liitto jättäytyi kummankin keskusjärjestön ulkopuolella. Sitoutuminen jompaan kumpaan keskusjärjestöön olisi kaventanut liiton toiminnallista liikkumatilaa, jota liitto korostuneesti pyrki turvaamaan. Ja sellainen poliittinen ratkaisu olisi uhanut veturimieskunnan yhtenäisyyttä, jonka vaaliminen oli perinteisesti veturimiesten järjestön keskeisiä tehtäviä.

Mutta pysyttäytyminen ammatillisten keskusjärjestöjen ulkopuolella ei poistanut ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen veturimiehille aiheuttamia haittoja. Ensinnäkin politiikka sotkeutui joka tapauksessa tavattoman herkästi ammatilliseen toimintaan, vaikka lähtökohtana olisi ollut pelkästään oman ammattikunnan työehtojen parantaminen. Sen oli osoittanut erityisen selvästi VYn vuoden 1963 lakko. Jättäytyminen keskusjärjestöjen välimaastoon ei liioin pystynyt poistamaan sitä uhkaa, jonka ay-

<sup>1</sup> Nämä erimielisyydet näkyvät selvästi mm. eheyttämistä pohtineen suuren neuvottelukunnan pöytäkirjoissa. ”Ay-liikkeen eheyttäminen”, SVML:n ark.

<sup>2</sup> *Urmas* s. 80.

liikkeen hajaannus aiheutti veturimieskunnan yhtenäisyydelle, joskin se vähensi tätä olennaisesti.

Toisekseen ammattiyhdistysliikkeen hajaannus ja samanaikainen yhteiskunnallinen murros korostivat yksityisen ammattiliiton vaikutusmahdollisuuksien rajallisuutta ja yhtenäisen, vahvan ammattiyhdistysliikkeen tarvetta. Tämä havahduttiin kenties selvemmin kuin koskaan aikaisemmin huomaamaan myös Veturimiesten liitossa<sup>1</sup>. 1960-luvulla oltiin talous- ja sosiaalipoliittisten uudelleenarviointien edessä, ja niistä riippuvat yksityisten ammattiliittojen vaikutusmahdollisuudet. Mutta vain ammattiyhdistysliike kokonaisuutena saattoi vaikuttaa näihin uudelleenarviointeihin.

Veturimiesten liiton entistä suurempi riippuvuus koko ammattiyhdistysliikkeen vaikutusmahdollisuuksista koski myös suoranaisesti työehtojen määräytymistä. Vuonna 1964 hyväksytyt ns. menettelytapalait kytkivät virkapalkkaratkaisut paljon kiinteämmin kuin ennen yksityisten alojen työehtosopimusratkaisuihin. Veturimiehille oli siten entistä tärkeämpää, millainen oli koko ammattiyhdistysliikkeen vaikutusvalta. Tulopoliitiikan ajan alettua vuonna 1968 veturimiesten riippuvaisuus koko ammattiyhdistysliikkeestä korostui vieläkin selvemmin.

### *Veturimiesten ongelmien yhteiskunnallisuus. Eläkkeet ja työaika*

Veturimiesten sosiaalisten kysymysten ja niiden ratkaisukeinojen kytkeytyminen koko yhteiskunnan kehitykseen tuli ilmi jo ennen tulopoliittisia ”sosiaalipaketteja”, erityisesti 1960-luvulla toteutettujen eläke- sekä työaikauudistusten yhteydessä. Vaikka Veturimiesten liitto ajoi näissä kysymyksissä aktiivisesti ja tuloksellisestikin myös oman ammattikuntansa erityiskysymyksiä, ratkaisuisa painottui ammatillisten järjestöjen yhteistoiminnan tarve.

Kuusikymmenluku oli suomalaisessa sosiaalipoliitikassa eläkeuudistusten vuosikymmen. Osaltaan tämä iiti siihen, että taloudellinen kehitys edellytti myös ns. epäaktiivin väestön kulutusmahdollisuuksien parantamista<sup>2</sup>. Vuosikymmenen alkupuolella säädettiin työeläkelait, tärkeimpinä TEL ja LEL, jotka paransivat olennaisesti työtekijäin eläketurvaa. Yksityisessä työsuhteessa olevat palkansaajat saivat nyt huomattavasti kurottua umpeen sitä kuilua, joka oli vallinnut heidän ja valtion virkamiesten sosiaaliturvan välillä.<sup>3</sup> Ajankohtaiseksi tuli tässä vaiheessa myös viranhaltijain eläketurvan aukkojen paikkaaminen, eräänlainen kompensatio vanhojen etuoikeuksien kaatumisesta.

Uutta valtion eläkelakia valmistellut komitea sai mietintönsä valmiiksi vuoden 1964 lopussa. Laki oli alkuaan tarkoitus saada voimaan vuoden 1965 alusta, mutta niin ei kuitenkaan käynyt, vaan asian käsittely eteni virkamiesjärjestöjen mielestä hitaasti. Veturimiesten liitto ilmoitti syyskuussa 1965, että veturimiehet ryhtyvät harkitsemaan ”järjestöllisiä toimia” eli lakkoa, jollei asia joudu eduskuntakäsittelyyn.<sup>4</sup> Liitto piti siten edelleen yllä etujoukon rooliaan VYn piirissä.

<sup>1</sup> Ks. esim. SVMLn v. 1964 liittovaltuuston julkilausumasta jäljempänä s. 334.

<sup>2</sup> Juuri epäaktiiville väestölle suunnattavat tulo-siirrot olivat keskeisellä sijalla *Kuusen* hahmottamassa sosiaalipoliitikassa.

<sup>3</sup> *Waris* 1973 A s. 30–32, 212–.

<sup>4</sup> Hall. pk. 16–17.9.1965 § 11; kannanotto julk. mm. Helsingin Sanomat 18.9.1965.





*Lakisääteisen sosiaaliturvan tehostumisesta huolimatta liiton oma avustus- ja muu sosiaalinen toiminta on säilyttänyt tehtävänsä sosiaaliturvan aukkojen täyttäjänä. Liiton organisaatiosta virallisesti erillään on jatkanut työtään Veturimiesten Avustuskassa. Vuoden 1964 alusta lähtien on liitolla ollut ns. perheenturvarahasto, jota hoidetaan jäsenmaksuvaroin ja josta annetaan avustusta liiton jäsenten perheille perheen huoltajan kuollessa. Vuonna 1965 perustettu Gösta Widingin rahasto antaa avustusta tapaturmaisesti virantoimituksessa kuolleiden veturimiesten perheille. Vuonna 1968 liitto solmi Kansa-yhtiön kanssa ns. ay-vakuutus sopimuksen, joka antaa liiton jäsenille mahdollisuuden ottaa tavallista edullisemmän työajan ulkopuolella sattuneita tapaturmia korvaavan ns. ay-vakuutuksen. Kuva sopimuksen allekirjoitustilaisuudesta. Vasemmalta Kansa-yhtiön edustajat jaostopäällikkö O. Taka, hankintapäällikkö K. Hummelin – entinen liiton toimitsija – ja osastopäällikkö T. Kristiansson sekä SVMLn edustajat puheenjohtaja Pekka Oivio, pääsihteeri A.O. Jaakonsalo sekä vuonna 1965 liiton toimitsijaksi ja Veturimiehen toimittajaksi tullut Raimo Pölönen. SVML.*

Valtion eläkeuudistukseen liittyneet esitykset annettiin eduskunnalle vuoden 1966 alussa. Uusi lainsäädäntö tuli pääosin voimaan vuoden 1967 alusta. Valtion ja järjestöjen välillä jouduttiin ennen tätä ja vielä seuraavinakin vuosina käymään sitkeitä neuvotteluja varsinkin ns. vanhojen eläkeläisten asemasta, erityiseläkeikärajojen vahvistamisesta – tämä kysymys koski läheisesti veturimiehiä – sekä valtion eläkelain ja kansaneläkelain mukaisten eläkkeiden yhteensovittamissäännöksistä. Siirtymäkausi vanhasta laista uuteen vaati omat järjestelynsä: joissakin tapauksissa uusi laki olisi johtanut huonompaan eläkkeeseen kuin vanha, minkä estämiseksi oli sallittava eläkkeensaajille määrätty valinnanvapaus näiden lakien välillä<sup>1</sup>.

Uudessa eläkelaisissa sovellettiin pitkälti samoja periaatteita kuin työntekijäin eläkelaeissa. Siinä mm. turvattiin eläketurvan jatkuvuus siinäkin tapauksessa, että palkan- saaja vaihtaisi työpaikkaa. Ns. karenssiaikaa lyhennettiin. Tärkeä uudistus oli työky-

<sup>1</sup> SVMLn toim.kert. 1965 s. 19–22; sama 1966 s. 16–18.

vyttömyyseläketurvan tuntuva tehostuminen. Yksi veturimiehiä koskenut muutos oli vanhuuseläkkeeseen oikeuttavan alimman mahdollisen eläkeikärajan kohoaminen 55 vuoteen; vanhassa laissa veturimiesten virallinen eläkeikäraja oli 53 vuotta.<sup>1</sup>

Eläkeuudistuksen eri vaiheissa oli selvää, että työntekijäpuoli saattoi saada tuloksia vain järjestöjensä yhteistoiminnalla. Veturimiesten liitto toimi tässä asiassa, kuten muissakin viranhaltijain yleiseen sosiaaliturvaan liittyvissä kysymyksissä, ensisijaisesti VYn kautta. VY taas joutui toimimaan läheisessä yhteistyössä muiden virkamiesjärjestöjen, jopa SVJn kanssa. Kävi selväksi myös se, että viranhaltijainkin mahdollisuudet vaikuttaa sosiaaliturvaansa nivoutuivat tiukasti yleiseen yhteiskuntapolitiikkaan ja siihen, miten ammattiyhdistysliike yleensä pystyi tähän politiikkaan vaikuttamaan.

Työaikalakysymys oli toinen sellainen sosiaalipoliittinen ongelma, jossa ammattiyhdistysliikkeen yhteinen toiminta oli luonnollista ja välttämätöntä. Nopea tekninen kehitys ja rationalisointi kärjisti tämän kysymyksen sekä yleensä työmarkkinoilla että rautateillä 1960-luvulla.

Rautateillä työaikaääräysten uudistamista koskeneet vaatimukset olivat vahvistuneet jo 1950-luvulla, ja ratkaisuja kiirehtivät rautateiden monet tekniset ja liikennejärjestelyihin liittyneet muutokset. Samalla rautateiden työaikalakysymys kytkeytyi ammattiyhdistysliikkeen yleiseen pyrkimykseen työajan lyhentämiseksi. Veturimiesten kannalta oli erityisen keuhainen ongelma yötyöstä saatava korvaus. Veturimiesten liiton tavoitteeksi oli jo paljon aikaisemmin, viimeistään 1930-luvun puolivälissä, vakiintunut yötyön aikahyvitys.

Vuonna 1960 sai valmiiksi mietintönsä komitea, jonka valtioneuvosto oli asettanut vuonna 1957 laatimaan ehdotusta työaikalain alaisten rautatieläisten työaikalakysymyksiksi. SVMLn edustajina tässä komiteassa toimivat liittotoimikunnan jäsen Erkki Nikkanen sekä vuonna 1957 liiton palvelukseen palannut sihteeri A.O. Nieminen.<sup>2</sup> Komitean ehdotukset, joihin sisältyi myös yötyön aikahyvityksen käyttöönotto, eivät sinänsä johtaneet tuloksiin. Parannuksia lupasi kuitenkin se, että eduskunta hyväksyi vuoden 1961 budjetin perusteluihin lausuman, jossa edellytettiin, että ”epäsäännöllistä vuorotyötä” tekemään joutuvien viran- ja toimenhaltijain työaika pyritään lyhentämään 42 tuntiin. Lausuma edellytti myös yötyön aikahyvitystä.<sup>3</sup> Kun asiassa ei kuitenkaan näyttänyt vuoden 1961 aikana tapahtuvan edistymistä, Veturimiesten liitto jätti lokakuussa 1961 pitämänsä jäsenäänestyksen valtuutuksella hallitukselle uhka-vaatimuksen vuoden 1962 alussa. Liitto edellytti 42 tunnin työviikon järjestämistä veturimiehille siten, että jokaiselta yötyötunnilta saataisiin 15 minuutin aikahyvitys.<sup>4</sup>

Työtaisteluun ei kuitenkaan menty, sillä kysymystä pohdittiin parastaikaa uudessa komiteassa, jonka mietintö oli valmistumassa. Mietinnön pohjalta hallitus antoi heinäkuussa 1962 yötyön aikahyvityksen täytäntöönpano-ohjeet, jotka vastasivat Veturimiesten liiton ja muiden työaikalain alaisten viranhaltijain järjestöjen tavoitteita.<sup>5</sup>

Liitto piti saavutusta suorastaan historiallisena. Ansion se otti melkoiselta osin itselleen. Veturimiehet olivatkin viranhaltijoista kenties aktiivisimmin toimineet yötyön aikahyvityksen puolesta: juuri heille kysymys oli erityisen tärkeä. Toisaalta uudistuksen toteutuminen tuskin olisi ollut mahdollista, jollei työaikalakysymys olisi noussut 1960-

<sup>1</sup> SVMLn toim.kert. 1967 s. 29–32.

<sup>2</sup> SVMLn toim.kert. 1957 s. 29–30; sama 1960 s. 12.

<sup>3</sup> SVMLn toim.kert. 1960 s. 13–14.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1961 s. 16–18; sama 1962 s. 18–19.

<sup>5</sup> Määräykset julk. VR Käsikylehti 36a/1962.



*Työolosuhteet muuttuvat. Yläkuvassa riihimäkeläinen kuljettaja U. Salmi joulukuussa 1965 'Ukko-Pekassa' n:o 1001. Rautatiemuseo. Alakuvassa Hr (Dr) 12 -sarjan dieselveturin ohjaimissa tampere-  
lainen T. Sitari. SVML.*

lunun alkupuolella yleisemminkin uudistusvaatimusten kohteeksi.

Joitakin parannuksia toivat myös rautatiehallituksen vuonna 1963 antamat uudet työaikalain soveltamismääräykset, joita valmistelleessa toimikunnassa edusti veturimiehiä liittotoimikunnan jäsen Erkki Tervio. Työaikojen laskentamenettelyä uusittiin mm. sellaisten tapausten osalta, joissa työntekijä ei ollut ollut työssä koko työjaksoa. Veturimiesten arvostelua soveltamismääräyksissä aiheutti kuitenkin se, ettei niissä heidän mielestään riittävästi otettu huomioon eri ammattiryhmien erityisolosuhteita.<sup>1</sup>

Veturimiesten liiton tavoitteena oli jo 1930-luvun lopulta lähtien ollut 40-tuntinen työviikko. 1960-luvun aikana tästä aikaisemmin pitkän tähtäyksen tavoitteesta tuli koko ammattiyhdistysliikkeessä käytännön toiminnan kohde. Vuoden 1964 työehtosopimukseen otettiin suositus 40-tuntisen työviikon asteittaisesta toteuttamisesta yleisillä työmarkkinoilla, ja vuonna 1965 yksityisen sektorin työmarkkinaosapuolet tekivät siitä nimenomaisen sopimuksen. Työaikalain alaisten viranhaltijain järjestöt saivat valtiotyönantajan lupaamaan, että 40-tuntinen työviikko saavutettaisiin myös valtionhallinnossa keskimäärin samassa aikataulussa; työaikalakia muutettiin siten vuonna 1965.<sup>2</sup>

Vuoden 1967 lopulla tilanne kuitenkin kiristyi, kun järjestöjen ja valtion välillä jyrkentyi erimielisyys uudistuksen aikataulusta ja sisällöstä. Vaikein kiista tuli siitä, että työnantajapuoli halusi työajan lyhentämisen hintana poistaa yötyön aikahyvityksen ja korvata sen rahalla.

Veturimiesten liitto, joka oli muutamaa vuotta aikaisemmin ollut etunenässä hankkimassa yötyön aikahyvitystä, vastusti valtion suunnitelmia ehdottomasti. Myös muut rautatieläisjärjestöt ja ylipäätään työaikalain alaisten viranhaltijain järjestöt asettuivat vastustamaan aikahyvityksen poistamista, joskaan eivät yhtä ehdottomasti kuin Veturimiesten liitto.<sup>3</sup> Valtion ja järjestöjen välisten neuvottelujen katkettua turvautuivat rautatieläisjärjestöt, Rautatieläisten liiton ja VYLäisten lisäksi myös Rautatievirkamiesliitto, työtaisteluun. Yhden päivän lakko järjestettiin tammikuun 4. päivänä 1968.<sup>4</sup>

Hajanaisen ammattiyhdistysliikkeen eri puolilla seisseet liitot olivat lakossa läheisessä yhteistyössä. Ne muodostivat yhteisen työtaistelutoimikunnan, jonka puheenjohtajana oli Pekka Oivo. Yhden päivän lakolle oli suunniteltu jatkotoimia, ellei se johtaisi tulokseen: seuraavalla viikolla oli ensin veturimiesten ja pari päivää myöhemmin liikenneosaston henkilökunnan määrä ryhtyä päivän laksoon.<sup>5</sup> Jatkotoimet kävivät kuitenkin tarpeettomiksi, sillä hallitus myöntyi riittävän pitkälle lakkorintaman vaatimuksiin, jotta saatiin aikaan väliaikainen ratkaisu.<sup>6</sup> Lopullisen ratkaisun saavuttaminen tosin kesti pitkään. Oli käytävä vielä vaikeita neuvotteluja työnantajapuolen kanssa, ennen kuin 40-tuntinen työviikko eli 120-tuntinen kolmen viikon jakso tuli rautateilla voimaan vuoden 1970 alussa ja ennen kuin yötyön aikahyvityksen säilymisestä päästiin varmuuteen.<sup>7</sup>

Yhteenvetona voidaan sanoa, että kuusikymmenluvun sosiaalipoliittisissa kysymyksissä oli myös Veturimiesten liiton tärkeitä pystyä tarkastelemaan yhteiskunnan

<sup>1</sup> Ks. Tervion vastalause työaikatoimikunnan mietintöön. Toim.kert. 1963 s. 25–26.

<sup>2</sup> SVMLn toim.kert. 1965 s. 28–34; *Urmäs* s. 224–227.

<sup>3</sup> Ks. hall. pk. 1–2.11.1967 § 5 sekä ylim. liittovalt. pk. 15.11.1967 s. 13–.

<sup>4</sup> Hall. pk. 14–15.12.1967 § 17; hall. pk. 3–4.1.1968 § 4, 17.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1968 s. 25.

<sup>6</sup> Hall. pk 3–4.1.1968 § 17; VY:n yleiskirje 1/1968 (9.1.). VY 1968. SVMLn ark.

<sup>7</sup> Ks. toim.kert. 1968 s. 11–20 ja toim.kert. 1969 s. 25–30.

päätöksentekoa entistä laajemmasta näkökulmasta. Veturimiesten ja muiden viranhaltijain eläkeuudistukselle oli luonut edellytykset yleinen eläketurvan uudistaminen, veturimiesten työajan parannukset taas olivat osa yleistä työaikauudistusta. Oli entistä helpompi nähdä koko ammattiyhdistysliikkeen yhteiskunnallisen aseman merkitys.

### *Sovinnon rakentajaksi*

Muusta ammattiyhdistysliikkeestä eristäytyminen ei voinut olla veturimiehille enää 1960-luvulla todellinen vaihtoehto. Jo ennen minkään tason eheytysohjeiden alkamista Veturimiesten liitossa vahvistui näkemys, että puolueeton asenne ammattiyhdistysliikkeen sisäiseen riitaan paitsi oli liiton itsensä kannalta välttämätön myös tarjosi liitolle mahdollisuuksia edistää ammattiyhdistysliikkeen eheytyä. Pohjana oli käsitys liiton merkittävästä yhteiskunnallisesta asemasta. Esimerkiksi Esko Kangas halusi vuoden 1963 liittokokouksessa, että liitto ryhtyisi ay-liikkeen eheytyksen aloitteentekijäksi. Hän perusteli kantaansa sillä, että ”tämä meidän Veturimiesliitto on niinkuin ammattiyhdistysliikkeen aristokratiaa” ja jos liitto ”vie nämä suuret herrat yhteiseen neuvotteluun niin tämä liittotoimikunta, tämä liitto ja kaikki me liiton jäsenet kirjoitamme silloin tavallaan nimemme työväenliikkeen ja ammattiyhdistysliikkeen historiaan”.<sup>1</sup>

Vuoden 1963 liittokokoukselle oli jätetty myös virallinen esitys, jonka mukaan liiton oli pyrittävä saamaan ammattiyhdistysliikkeen kiistapuolet samaan neuvottelupöytään. Esityksen tekijänä oli Tampereen osasto, joka myöhemminkin otti aktiivisesti kantaa eheytyksen puolesta.<sup>2</sup> Liittokokous hyväksyi tamperelaisten esityksen yksimielisesti.<sup>3</sup> Käytännön tuloksiin se ei kuitenkaan johtanut, sillä liiton hallitus — siten entistä liittotoimikuntaa alettiin vuonna 1963 kutsua — ei katsonut siinä vaiheessa olevan edellytyksiä eheytysohjeiden aloittamiseen.<sup>4</sup>

Aikaisemmin vahvasti SAJ-mielinen Porin osasto ehdotti vuoden 1964 liittovaltuustolle, että liitto ryhtyisi eheytyksen aloitteentekijäksi. Koska liiton hallituksen mielestä tilanne ei vielä ollut kypsä neuvotteluille, Porin esitys hylättiin.<sup>5</sup> Mutta antamassaan julkilausumassa liittovaltuusto tähdensi ammattiyhdistyskentän tervehdyttämisen tärkeyttä. ”Vain ay-liikkeen eheytyksen avulla saadaan sen vaikutus maan talouspoliittisiin ratkaisuihin toteutetuksi ja työväenliikkeen vaikutusvalta sille kuuluvaan asemaan”, todettiin julkilausumassa.<sup>6</sup>

Julkilausuman viittaus ammattiyhdistysliikkeen keskeiseen yhteiskuntapoliittiseen asemaan oli merkittävä. Pyrkimään huolehtimaan veturimieskunnan elinehdoista liiton oli otettava huomioon, etteivät veturimiesten jokapäiväiset elinkysymykset olleet useinkaan vain heidän ongelmiaan vaan koko palkkatyöväestön ja etteivät niiden ratkaisukeinot olleet pelkästään ammatillisia, työntekijän ja työnantajan välisiä, vaan myös poliittisia. Voi sanoa, että julkilausuma osoitti liiton ”ajattelutavan” laajentumista.

Eheytysohjeiden varsinaisena aloitteentekijänä liitto ei päässyt toimimaan. Se

<sup>1</sup> Liittokok. pk. 3.—5.9.1963 s. 186—187.

<sup>2</sup> Pekka Oivion haastattelu.

<sup>3</sup> SVMLn v. 1963 liittokokoukselle tehdyt esitykset s. 31—32, esitys n:o 33; liittokok. pk. 3.—5.9.1963 s. 215.

<sup>4</sup> Ks. hall. pk. 20.—21.2.1964 § 17.

<sup>5</sup> SVMLn v. 1964 liittovaltuuston kokoukselle tehdyt esitykset s. 23—24, esitys n:o 27 ja hallituksen lausunto; liittovalt. pk. 28.—29.4.1964 s. 132—139.

<sup>6</sup> Sama pk. s. 145—146.



*Siirtymävaiheessa höyrykalustosta dieselkalustoon vaadittiin veturimiehiltä entistä laajalaisempaa ammattitaitoa. Kuvassa monenlaista vetokalustoa Haapamäen vilkkaalla risteysasemalla. SVML.*

oli kuitenkin mukana näissä neuvotteluissa lähes alusta alkaen. Puheenjohtaja Oivio osallistui Wariksen työryhmään kesäkuun 1965 neuvottelukokouksesta lähtien.<sup>1</sup> Syyskuussa 1965 liiton hallitus antoi Oiviolle tavallaan jälkikäteen valtuudet ”olla neuvotteluissa mukana ja seurata niiden kehitystä”. Myös ne, jotka aikaisemmin olivat olleet taipuvaisia SAJhin päin, kannattivat osallistumista neuvotteluihin;<sup>2</sup> SAJhän suhtautui niihin tässä vaiheessa kielteisesti. Syyt, joiden vuoksi SAKsta oli lähdetty, olivat kuitenkin yhä muistissa. Oulun Eino Häikiö esimerkiksi huomautti, etteivät mahdollisen uuden keskusjärjestön säännöt saisi sitoa liittoja ”liian kiinteästi” keskusjärjestöön, ”niin ettei itsenäisille liitoille jäisi omaa sananvaltaa”.<sup>3</sup>

Sekä Wariksen työryhmässä että SAKn vuoden 1966 edustajakokouksen jälkeisissä eheytytysneuvotteluissa oli keskusjärjestöjen ulkopuolisilla liitoilla keskeinen osa. VY sekä samoin keskusjärjestöjen ulkopuolelle jättäytyneet KTV ja Liikelitto pystyivät paremmin kuin sitoutuneet liitot rakentamaan kompromissien edellytyksiä yksittäisissä riitakysymyksissä. Ja ennen kaikkea niiden selvä kannanotto ja aloitteellisuus eheytyksen puolesta eristi SAJn yhä paremmin ja nopeutti siten sen uudelleenarviointeja.<sup>4</sup>

Merkittävää oli myös se, että Oivion esiintyminen eheytykseen johtaneissa neuvotteluissa toi hänelle henkilökohtaista arvontoa ammattiyhdistysliikkeen eri poliittisilta ryhmillä. Tämä oli hänen myöhemmän, SAKn puheenjohtajuuteen saakka ulottuneen ammattiyhdistysuransa yhtenä tärkeänä taustatekijänä.<sup>5</sup>

Eheytyksen käynnistyminen vaikutti myös Veturimiesten liiton sisäiseen tilaan. Veturimieskunnan yhtenäisyyttä jäytäneet poliittiset erimielisyydet väistyivät taka-alalle. Toiselta puolen liitossa alettiin entistä avoimemmin myöntää se, ettei ammattiyhdistystoiminta voinut olla tiukasti ottaen ”epäpoliittista”. Vuoden 1966 liittokokouksen yhteydessä sosialidemokraatit ja kansandemokraatit sopivat Leskisen–Saarisen sopimuksen hengen mukaisesti siitä, että myös kansandemokraatit saisivat paikan liiton hallituksessa<sup>6</sup>. Liittokokous valitsi hallituksen muiden muassa kansandemokraatti Olavi Pohjoismäen Tampereelta.<sup>7</sup>

### *Rautatieläisten järjestötoiminnan eheytytys ja VTYn synty*

Veturimiesten liiton kannalta oli eheyttämisen keskeisiä kysymyksiä alemman virkamieskunnan yhteistoiminnan kohtalo. Eheytytysneuvottelujen alettua VY oli sanoutunut selvästi irti niistä perusteista, joilla SAJ kieltäytyi myötävaikuttamasta eheytykseen. Mutta VYn oma asema eheytytysratkaisussa oli pulmallinen. VYn ja SVJn välisissä suh-

<sup>1</sup> Wariksen kutsukirje Oiviolle 9.6.1965. ”Ay-liikkeen eheyttäminen”. SVMLn ark.; Pekka Oivion haastattelu.

<sup>2</sup> Hall. pk. 1.9.1965 § 4, ks. erityisesti L. Suomisen ja V. Mannisen puheenvuoroja.

<sup>3</sup> Sama.

<sup>4</sup> Vrt. *Klemola* s. 171–173. – Pekka Oivio korosti haastattelussa riippumattomien liittojen kannanoton merkitystä juuri SAJn eristymisessä.

<sup>5</sup> Esimerkiksi Ilta-Sanomien syksyllä 1974 julkaisemassa Oivion haastattelussa todettiin: ”Neuvottelijana Oivio tunnetaan. SAKn eheyttämisen ajoilta ja varsinkin valtion sektorin SAKhon kuuluvan siiven keulakuvana.” Samaisessa haastattelussa Oivio arveli suhteistaan kommunisteihin, että ”ei kai ne kovin huonot ainakaan ole”. Ilta-Sanomien 1.10.1974 ”Jonkun kai tämäkin homma on hoidettava”.

<sup>6</sup> Pekka Oivion haastattelu; Raimo Pölösen haastattelu.

<sup>7</sup> Liittokok. pk. 25–27.10.1966 s. 97–98 (menettelytapavaliokunnan ehdotus), s. 118–119 (vaali ja päätös).

teissa oli kyse ennen kaikkea rautatieläisten järjestötoiminnan hajaannuksesta. SVJn johtavana voimana oli Rautatieläisten liitto, ja sen vastapuolena oli VYLäinen — ja SAJläinen — Rautatieläisten ammattiyhdistysten liitto.

Käytännön toiminnassa alempien viran- ja toimenhaltijain ja erityisesti rautatieläisten järjestöllinen yhtenäistyminen osoittautui samaan aikaan yhä tarpeellisemmaksi. Palkkaratkaisujen yhteydessä hajanaisuuden haitat paisuivat sitä enemmän, mitä suuremmaksi kasvoi paine kohti keskitetympää työmarkkinapolitiikkaa. Yhteisen vaikuttamisen tarve korostui erityisen konkreettisesti työaikakysymyksessä, jossa rautatieläisjärjestöjen kesken esiintyikin yhteistyötä myös ay-liikkeen hajaannuksen aikana enemmän kuin yleensä muilla alueilla. Kiinteimmillään tämä yhteistyö oli vuoden 1968 työtaistelun yhteydessä.<sup>1</sup> Koko alemman viranhaltijakunnan järjestöllisiä uudelleenarviointeja kiirehti työmarkkinapoliittinen käänne, joka tapahtui vuonna 1968. Ensimmäisen tulopoliittisen kokonaisratkaisun, ns. Liinamaa-ykkösen, yhteydessä ilmeni virkaehtojen määrittämisen siihenastisten menettelytapojen riittämättömyys. Alettiin suunnitella tulopoliittikan tarpeita vastaavaa uutta neuvottelu- ja sopimusjärjestelmää, jonka voitiin odottaa lisäävän yhtenäisen tavoitteenasettelun ja toiminnallisen keskityksen tarvetta.<sup>2</sup>

Neuvottelut rautatieläisten järjestökentän yhtenäistämiseksi käynnistyivät toden teolla vuoden 1968 alussa. Alkuvaiheen vetäjänä toimi näissäkin neuvotteluissa, kuten koko ay-liikkeen eheytykeskusteluissa, professori Waris. Neuvotteluissa olivat aluksi mukana Rautatieläisten liiton ja Rautatieläisten ammattiyhdistysten liiton lisäksi myös VYLäiset VR viran- ja toimehaltijain yhdistys ja VR konduktööriyhdistys sekä TVK lainen Rautatievirkamiesliitto, mutta kaksi viimeksi mainittua jäivät pian pois.<sup>3</sup>

Veturimiesten liitto ei osallistunut neuvotteluihin. Sillä liitto halusi osoittaa olevansa ikään kuin ulkopuolinen ja pitävänsä selviönä itsenäisyyttään myös tulevilla ratkaisuisilla. VYn varapuheenjohtaja ja toukokuusta 1969 VYn puheenjohtaja Pekka Oivio tosin oli rautatieläisten eheytyksen ratkaisuvaiheessa kiinteästi mukana.<sup>4</sup>

Vaikka rautatieläisjärjestöjen neuvotteluissa päädyttiin sille periaatteelliselle kannalle, että alempi rautatieläiskunta olisi yhdistettävä yhteen rautatieläisliittoon, Veturimiesten liiton olemassaoloa ei asetettu vakavasti kyseenalaiseksi. Tosin sekä SRLn että RALn kentällä esiintyi arvostelua siitä, ettei yhtenäistämistä ulotettu veturimiehiin.<sup>5</sup> Myös ylemmän tason eheytyksenneuvotteluissa Veturimiesten liiton olemassaolon oikeutus tunnustettiin. Vaikka Veturimiesten liiton olemassaolo soti SAKn keskeistä periaatetta, teollisuusliittolinjaa, vastaan, SAK ei ryhtynyt toteuttamaan tätä vaatimustaan veturimiesten kohdalta.

Rinnakkais- ja limittäisliitto-ongelmaa pohdittaessa SAKlaiset ammattiyhdistysjoh-

<sup>1</sup> Mm. rautatieläisten järjestötoiminnan eheytyksenneuvotteluja johtamaan ryhtynyt professori Waris viittasi huhtikuussa 1968 antamassaan eheytysvetoomuksessa tammikuun 1968 lakkoon, joka hänen mielestään ”oli rohkaiseva osoitus voimien kokoamisen, tiiviin yhteistyön merkityksestä”. *Riihinen-Hentilä-Roos II* (Hentilä) s. 238.

<sup>2</sup> Virkaehtosopimusjärjestelmän synnystä ks. tark. s. 340–343.

<sup>3</sup> *Riihinen-Hentilä-Roos II* (Hentilä) s. 237.

<sup>4</sup> Pekka Oivion haastattelu.

<sup>5</sup> Sama; hall. pk. 18–19.12.1968 § 4 c.



tajat myönsivät, että muutamissa tapauksissa ammattiryhmäliitot oli pakko hyväksyä. Arvo Hautala esimerkiksi mainitsi eräässä neuvottelukokouksessa helmikuussa 1968 tällaisina liittoina Veturimiesten liiton ja Sähköalantyöntekijäin liiton.<sup>1</sup> Veturimiesten erikoisaseman perusteluina SAKn edustajat käyttivät ”virallisesti” sitä, että liitto oli vanhimpia ammattiliittoja ja että se oli toiminnallaan osoittanut elinkelpoisuutensa. Tosiasiassa syynä ammattikuntaliiton säilyttämiseen oli se, että kaikki tiesivät veturimiesten vetämisen yleiseen rautatieläisliittoon äärimmäisen vaikeaksi tai peräti mahdottomaksi.<sup>2</sup>

Joka tapauksessa vaikein ongelma alemman viranhaltijakunnan eheytyksessä oli SRLn ja RALn kiista. Ennen tämän ratkeamista VY päätti tiedustella jäsenistönsä kantaa siihen, oliko VYn liityttävä uuteen ja yhtenäiseen ammatilliseen keskusjärjestöön, jonka synty oli loppusuoralla. Äänestys pantiin liitoissa toimeen syksyllä 1968 ja siihen osallistui vajaat 20 000 VYn liittojen jäsentä eli kaksi kolmannesta koko jäsenistöstä. Äänestäneistä 69 prosenttia oli liittymisen kannalla ja 22 prosenttia sitä vastaan, loput äänestivät tyhjää tai heidän äänestyslippunsa hylättiin. Merkittävää oli, että Veturimiesten liitossa ei-äännten osuus oli peräti 33 prosenttia, jota suurempi se oli VYn jäsenliitoista ainoastaan Tullimiesliitossa ja Helsingin poliisiyhdistyksessä.<sup>3</sup> Veturimiesten epäluulojen syyt olivat samat, jotka olivat aikanaan johtaneet heidät pois SAKsta: pelättiin oman liiton toiminnallisen liikkumavaran menetystä.<sup>4</sup>

Huhtikuussa 1969 VY ja SVJ pääsivät vihdoin yksimielisyyteen eheytyksen käytännöllisestä toteutuksesta. Sovittiin, että SVJ lopettaa toimintansa ja sen jäsenliitot — Rautatieläisten liitto ja Valtionvirkailijain liitto — liittyivät uusittavaan VYhyn. VYläisten rautatieläisjärjestöjen oli puolestaan määrä Veturimiesten liittoa lukuun ottamatta liittyä Rautatieläisten liittoon. Sovittiin myös muutamista muista, Valtionvirkailijain liittoa laajentavista järjestelyistä. VYn piti muuttaa nimensä ja sääntönsä uudelleenjärjestelyjä vastaaviksi.<sup>5</sup>

Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestön (VTY) perustava kokous pidettiin joulukuussa 1969. Yhteisjärjestön puheenjohtajana jatkoi VYn puheenjohtajaksi toukuussa 1969 valittu Pekka Oivio. Hänet oli saman vuoden kesäkuussa kokoontuneessa uuden SAKn perustavassa kokouksessa valittu myös SAKn valtuuston puheenjohtajaksi. Samassa kokouksessa oli SAKn kolmanneksi puheenjohtajaksi valittu VYn pääsihteeri Mikko Laaksonen, joka joulukuussa 1969 valittiin jatkamaan VTYn pääsihteerinä.<sup>6</sup>

VTYn liitoissa oli vuoden 1969 päättyessä yhteensä noin 53 000 jäsentä. Alemman virkamieskunnan ja valtion työntekijäin kokoajana VTY sai SAKssa näkyvän ja tärkeän aseman. Työmarkkinapolitiikan luonteen muuttuminen ja varsinkin ratkaisevat muutokset virkamiesasiain käsittelyssä laajensivat käytännössä VTYn toimintakenttää

<sup>1</sup> Pk. ay-liikkeen eheyttämistä käsittelevän neuvottelukunnan kokouksesta, joka pidettiin Insinööritalon ravintolan eriössä 14.2.1968. Ay-liikkeen eheyttäminen. SVMLn ark.

<sup>2</sup> Pekka Oivion haastattelu.

<sup>3</sup> VYn toim.kert. 1968 s. 18–19.

<sup>4</sup> Ay-liikkeen eheyttämisneuvottelukunnan kokouksessa 18.1.1968 RALn edustaja Maunu Alppinen tuli kuvanneeksi ilmeisen oikein veturimiesten mielialoja todetessaan, ettei liian keskusjärjestövaltaisen ratkaisun kautta ollut mahdollista saada esimerkiksi Veturimiesten liittoa uuteen keskusjärjestöön. Ay-liikkeen eheyttäminen. SVMLn ark.

<sup>5</sup> VTYn toim.kert. 1969 s. 16–27

<sup>6</sup> Sama s. 14, 67–68.



*Gösta Widingin kuoltua 1965 hänen tilalleen liiton puheenjohtajaksi valittiin liiton toimitsijana vuodesta 1957 lähtien toiminut Pekka Oivio. VYn puheenjohtajaksi Oivio valittiin vuonna 1969. Hänestä tuli myös samana vuonna VYn ja SVJn tilalle perustetun Virkamiesten ja Työntekijöiden Yhteisjärjestön (VTY) puheenjohtaja. "Uuden" SAKn perustavassa kokouksessa kesäkuussa 1969 Oivio valittiin SAKn valtuuston puheenjohtajaksi, ja vuonna 1971 hänestä tuli SAKn kolmas puheenjohtaja. Syksyllä 1974 Oivio valittiin SAKn puheenjohtajaksi.*

aikaisempaan VYhyn verrattuna. VTYstä muodostui yhteisjärjestö, jonka sisällä jäsenliitot pyrkivät yhdistämään edustamiensa ryhmien edut ja vaatimukset yhtenäiseksi esiintymiseksi valtion virka- ja työehtoratkaisuissa.

## 2. Veturimiehet ja tulopolitiikka

### 2.1. Tulopolitiikan synty

Taloudellinen kehitys kääntyi laskuun Paasion kansanrintamahallituksen toiminta-aikana. Maksutaseongelmat, jotka olivat olleet Suomen taloudelle ominaisia lähes koko sotien jälkeisen ajan, pahenivat entisestään. Vientiteollisuuden ja nimenomaan puunjalostusteollisuuden vaikeudet lisäsivät niitä yhteiskunnallisia ongelmia jotka muutenkin liittyivät 1960-luvun rakennemuutokseen. Pienviljelijä-metsätyömiesten asema muodostui kehnommaksi; heitä koetteli pahiten myös lisääntynyt työttömyys. Työttömyysluvut kohosivat niin, että pahimmillaan vuonna 1968 kortistoissa oli 100 000 työtöntä.

Maksutaseen tasapainottamiseksi ja viennin elvyttämiseksi pantiin lokakuussa 1967 toimeen devalvaatio. Ammattiyhdistysliikkeen näkökulmasta devalvaation jäl-

keinen kehitys uhkasi muodostua epäedulliseksi, sillä odotettavissa oli inflaatiokierre. Monisäikeinen indeksisidonnaisuusjärjestelmä tuntui muodostuvan inflaation vauhdittumisen mekanismiksi. Ne edellytykset, joiden vallitessa ammattiyhdistysliike oli vuoden 1966 alussa mennyt kolmivuotisiin sopimuksiin<sup>1</sup>, näyttivät joka tapauksessa murenneilta.

Mutta devalvaation jälkihoitoa tarvitsivat myös työnantajat. Ja ennen kaikkea uusi tilanne loi edellytykset sille, että voitiin rakentaa sellainen yhteiskunnan kehityksen säätelyjärjestelmä, jota oli jo aikaisemmin 1960-luvulla suunniteltu.<sup>2</sup> Nyt myös ammattiyhdistysliike oli valmis tulopoliittiseen kokonaisratkaisuun. Reaaliansioiden laskun uhka näytti ay-liikkeen kannalta olevan torjuttavissa vain keskitetyllä työmarkkinapolitiikalla, johon kytkeytyisi laajoja talous- ja sosiaalipoliittisia toimia.

Neuvottelut ensimmäisen tulopoliittisen kokonaisratkaisun tekemiseksi alkoivat jo vuoden 1967 lopulla. Niitä johti valtakunnansovittelija Keijo Liinamaa, jonka hallitus oli marraskuussa määrännyt tulopoliittiseksi virkamieheksi. Kokonaisratkaisu voitiin allekirjoittaa maaliskuun lopulla 1968, ja se sai yleisessä kielenkäytössä Liinamaa-sopimuksen, myöhemmin Liinamaa-ykkösen, nimen.<sup>3</sup>

Tulopoliittisen sopimuksen solmijoina olivat käytännöllisesti katsoen kaikki keskeiset taloudelliset etujärjestöt. SAJ tosin ei ollut allekirjoittajana, mutta ilmoitti myöhemmin likimain pakon edessä sitoutuvansa sopimukseen.<sup>4</sup>

Sopimukseen sisältyi talous- ja sosiaalipoliittisia kysymyksiä laajalti yli ”tavanoimaisten” työehtoratkaisujen. Siinä sovittiin indeksisidonnaisuuden poistamisesta, uudesta maataloustulolaista, hinta- ja palkkasäännöstelystä. Sopimukseen liittyi vuoden 1969 työehtoratkaisuun sisältyvänä ns. sosiaalipaketti. Kokonaisratkaisussa sovittiin myös valtion virkamiesten palkankorotuksista.<sup>5</sup>

Tulopoliittikan synty merkitsi sitä, että työmarkkinapolitiikka muuttui olennaisesti laaja-alaisemmaksi, kokonaisvaltaisemmaksi ja keskitetyimmäksi kuin ennen. Merkittävää oli valtion monitahoinen osallisuus tässä politiikassa. Yksityinen ammattiliitto, yksityinen ammattiosasto ja yksityinen jäsen olivat entistä pienempiä ja samalla myös entistä kiinteämmin kokonaisuuteen sidottuja osia työmarkkinakoneistossa.

## 2.2. Toimintakanavien muuttuminen

### *Virkaehtosopimukset*

Keskitetyissä tulopoliittisissa ratkaisuissa olivat riittämättömiä ne menettelytavat, joiden mukaan virkaehdot olivat aikaisemmin määräytyneet. Liinamaa-ykkösessä sovittiin, että hallitus asettaa heti komitean tai työryhmän valmistelemaan ehdotusta sellaiseksi virkaehtoiksi koskevaksi neuvottelu-, sopimus- ja sovittelujärjestelmäksi, joka perustuisi sopimusoikeuteen ja sopimusvapauteen. Uuden järjestelmän oli määrä valmistua niin, että se tulisi voimaan vuoden 1970 alusta.<sup>6</sup> Virkamiesten työehtojen mää-

<sup>1</sup> Ks. *Urmas* s. 196–197.

<sup>2</sup> Esim. Klaus Wariksen vuonna 1965 hahmottelemasta suunnitelmasta ks. *Virolainen* s. 238–243.

<sup>3</sup> Liinamaa-ykköseen johtaneista neuvotteluista tark. ks. *Urmas* s. 235–246 sekä *Hämäläinen* s. 19–23.

<sup>4</sup> *Urmas* s. 251–255.

<sup>5</sup> Sama s. 247.

<sup>6</sup> SVMLn toim.kert. 1968 s. 41.

räytyminen haluttiin siis järjestää periaatteessa samalla tavoin kuin yksityisessä työsuhteessa olevien.

Vuodesta 1966 lähtien oli virkapalkoista sovittu ns. menettelytapalakien pohjalta. Nämä lait jo muuttivat melkoisesti virkapalkkojen määräytymistä — muita virkaehtokysymyksiä lait eivät koskeneet. Palkkaratkaisuja ei enää tehnyt valtio muodollisen yksipuolisesti, vaan niistä sovittiin valtioneuvoston ja virkamiesten keskusjärjestöjen kesken. Tosin viimeisenä mahdollisuutena sopimusratkaisun kariutuessa oii edelleen valtioneuvoston yksipuolinen päätös.<sup>1</sup>

Menettelytapalait olivat askel kohti työmarkkinapoliittista keskitystä; niillä virkapalkkaus sidottiin kiinteästi yleisten työmarkkinoiden ansiokehitykseen. Lait oli säädetty vuonna 1964 määräaikaisiksi, vuosiksi 1966—1968. Ennen kuin uuteen sopimusjärjestelmään päästiin, lakien voimassaoloa jatkettiin vuosiksi 1969—1970.<sup>2</sup>

Rajoittuminen palkkaukseen oli menettelytapalakien yksi merkittävä puutteellisuus. Tosin vuonna 1965 oli muutettu työaikalakia niin, että työaikalain alaisten virkamiesten työajasta voitiin neuvotella ja sopia yhtä laajasti kuin yksityisillä työmarkkinoilla.<sup>3</sup> Lisäksi mm. Veturimiesten liitossa arvosteltiin virkapalkkojen mekaanista sitomista yleiseen ansiokehitykseen, koska virkapalkkatarkistukset tapahtuivat siten aina yleisen kehityksen jäljessä. Arvostelua herätti veturimiesten keskuudessa myös se, etteivät menettelytapalait ottaneet huomioon ”työn vaativuuden” kehitystä.<sup>4</sup> Kun työmarkkinaratkaisuihin tulopoliitikan myötä kytkettiin paljon muuta kuin palkat ja työaika, menettelytapalakien puutteellisuus korostui. Sitä paitsi virkamiesten lakot olivat edelleen kiellettyjä.

Liinamaa-ykkösessä sovittu ja syksyllä 1968 asetettu komitea antoi mietintönsä heinäkuussa 1969.<sup>5</sup> Hallituksen ja virkamiesjärjestöjen neuvottelut järjestelmän lopullisesta sisällöstä olivat kuitenkin työläitä. Valtiotyönantaja kaavaili uudistuksen hinnaksi sellaisia virkamiesten aseman muutoksia, joita järjestöt eivät hyväksyneet. Ehdottomimmin ne kavahtivat pyrkimystä supistaa virkamiesten virassapysymisoikeutta. Erimielisyyksiä oli myös sopimusoikeuden ulkopuolelle, isännänvaltaan, jäävistä asioista, joiden osalta työtaistelut olisivat kiellettyjä.<sup>6</sup>

Vasta huhtikuussa 1970 tulivat virkaehtolainsäädäntöön kuuluneet esitykset eduskuntaan, joka hyväksyi ne lokakuussa 1970.<sup>7</sup> Uutta järjestelmää sovellettiin ensimmäisen kerran vuoden 1971 tulopoliittisen ratkaisun, ns. UKK-sopimuksen, yhteydessä.<sup>8</sup>

Uuden lainsäädännön mukaan voidaan sopia virkamiesten palvelussuhteen ehdoista, myös muista kuin palkoista, laissa määrätyin rajoituksin. Valtion sektorilla neuvottelu- ja sopijapuolina ovat valtiovarainministeriö, jota edustaa valtion työmark-

<sup>1</sup> Valtion työmarkkinalaitos VTML s. 11—12; *Rytkölä* s. 2—3.

<sup>2</sup> Samat.

<sup>3</sup> Samat.

<sup>4</sup> Ks. esim. liittovalt. pk. 24—25, 4.1968 s. 39 (Turun osaston esitys), 43—44 (hallituksen lausunto), 44— (keskustelu virkapalkkojen tarkistusmenettelystä).

<sup>5</sup> Vuoden 1968 menettelytapakomitean mietintö. 1969: A14.

<sup>6</sup> Ks. VTYn toim.kert. 1969 s. 50—52; SVMLn toim.kert. 1970 s. 10—11.

<sup>7</sup> Virkaehtolainsäädännön keskeisen osan muodostivat valtion virkaehtosopimuslaki ja kunnallinen virkaehtosopimuslaki sekä vuonna 1971 annettu valtion virkaehtosopimusasetus. Lainsäädäntö edellytti myös muutoksia mm. hallitusmuotoon, valtiopäiväjärjestykseen, työaikalakiin, lakiin työuomioistumista ja lakiin työriitojen sovittelusta. *Rytkölä* s. 4.

<sup>8</sup> SVMLn toim.kert. 1970 s. 34—.



*Ensimmäisen virkaehtosopimuksen allekirjoitustilaisuus joulukuussa 1970. Pöydän ääressä vasemmalta VTYN puheenjohtaja Pekka Oivio, ministeri Valto Käkelä ja pääministeri Ahti Karjalainen. Oivion takana VTYN pääsihteeri Mikko Laaksonen ja ylijohtaja Pertti Ripatti. SVML.*

kinalaitos, sekä edustavimmat virkamiesten keskusjärjestöt.<sup>1</sup> Lokakuussa 1970 solmittuun pääsopimukseen sovittiin, että virkamiesjärjestöjä edustavat Akava, TVKn Virkamiesjärjestöt (TVK-V) sekä VTY.<sup>2</sup>

Virkamieslakko tuli nyt pääsääntöisesti hyväksytyksi, edellyttäen tietenkin, että työrauhavelvoite on päättynyt. Joukkoirtisanoutuminen, työn hidastaminen (”italialainen lakko”), kieltäytyminen suorittamasta osaa virkatehtävistä sekä sopimuskehtän ulkopuolelle kohdistuva lakko ovat kiellettyjä työtaistelutoimia. Valtiotyönantajan sallittu työtaistelutoimi on työsulku.<sup>3</sup>

Yksityisen viranhaltijaliiton, kuten Veturimiesten liiton, vaikutusedellytyksiä uusi vesjärjestelmä muutti ainakin ulkonaisesti tärkeällä tavalla. Periaatteessa sopimusvapaus lisäsi järjestöjen vaikutusmahdollisuuksia menettelytapalain aikaisista. Käytännössä uusi järjestelmä sitoi yksittäistä liittoa tiukasti. Virkaehtosopimukset tulivat olemaan kiinteä osa työmarkkinoiden kokonaisratkaisuja, joiden yleisiin, tavallisesti ahtaisiin puitteisiin myös virkaehtoratkaisujen oli mahdollista. Esimerkiksi Veturimiesten liiton mahdollisuudet toimia edustamansa ammattikunnan erityisvaatimusten hy-

<sup>1</sup> *Rytkölä* s. 5—; Valtion työmarkkinalaitos VTML s. 14.

<sup>2</sup> SVMLn toim.kert. 1970 s. 13.

<sup>3</sup> *Rytkölä* s. 50—; Valtion työmarkkinalaitos VTML s. 17—18.

väksi riippuivat entistä kiinteämmin sekä muiden viranhaltijajärjestöjen kanssa saatavasta yhteistyöstä että kokonaisratkaisujen yleislinjasta.

### *Luottamusmiesjärjestelmä*

Virkaehtosopimusjärjestelmään kytkeytyi kuitenkin osa-alue, joka paransi yksityisen liiton mahdollisuuksia hoitaa edustamiensa ryhmien työhön ja ammattiin liittyviä erityisongelmia. Ensimmäiseen valtion virkaehtosopimukseen kuului yhtenä osana luottamusmiessopimus. Ennestään luottamusmiestoimintaa esiintyi valtionhallinnossa hyvin rajoitetusti; virallinen luottamusmiesjärjestelmä oli toteutettu ainoastaan työsuhteisten osalta. — Luottamusmiessopimus uusittiin vuonna 1974.<sup>1</sup>

Luottamusmiesjärjestelmä syntyi tavallaan vastapainoksi sille keskitykselle ja yksityisten ammattiryhmien erityiskysymysten sivuuttamiselle, joka oli ominaista virkaehtoratkaisuille. Luottamusmiesten tehtäväksi tuli edistää virkaehtosopimusten noudattamista, selvittää sopimusten soveltamisesta ja tulkinnasta syntyviä erimielisyyksiä ja ylläpitää työrauhaa työpaikoilla.<sup>2</sup>

Veturimiesten keskuudessa luottamusmiesjärjestelmällä oli pitemmät juuret kuin yleensä valtionhallinnossa, puhumattakaan ns. valkokaulusvirkamiehistä. Osastot olivat asettaneet luottamusmiehiä jo 1930-luvulla. Sodan jälkeen epävirallinen luottamusmiessysteemi laajeni ja vakiintui. Luottamusmiesten asema ja tehtäväalue pysyi kuitenkin tarkemmin määrittelemättömänä. Mm. osastojen puheenjohtajien ja sihteerien sekä luottamusmiesten tehtäväjako oli usein epäselvä.<sup>3</sup> Ongelmallisin kysymys luottamusmiesten asemassa oli heidän ajankäyttönsä korvaaminen, mistä oli jo sodan jälkeen turhaan yritetty päästä rautatiehallituksen kanssa yhteisymmärrykseen.

Vuoden 1971 luottamusmiessopimus vahvisti luottamusmiestoiminnan aseman myös Veturimiesten liitossa. Ennen kuin veturimiehiä koskeva alakohtainen luottamusmiessopimus saatiin aikaan, vaadittiin kuitenkin sitkeitä neuvotteluja rautatiehallituksen ja muiden rautatieläisjärjestöjen edustajien kanssa. Kesti vuoden 1972 puolelle, ennen kuin sopimus oli käytännössä saatu neuvoteltua valmiiksi.<sup>4</sup>

Luottamusmiessopimus on kaksiosainen siten, että pääsopimus koskee yhteisesti Veturimiesten liittoa, Rautatieläisten liittoa ja Rautatievirkamiesliittoa. Siihen liittyy kunkin liiton oma alakohtainen sopimus.

Pääsopimuksessa määritetään luottamusmiehen yleiset oikeudet ja velvollisuudet. SVMLn alakohtaisen sopimuksen mukaan veturimiehet valitsevat yhden valtakunnallisen päätoimisen päaluottamusmiehen, jonka toimipaikkana on rautatiehallituksen liikenneosaston yleinen toimisto; veturimiehet oli rautateiden vuonna 1969 tehdystä organisaatiouudistuksessa siirretty koneosaston alaisuudesta liikenneosaston alaisuuteen<sup>5</sup>. Lisäksi kaikilla varikoilla ja veturimiesten sijoituspaikoilla valitaan paikallinen luottamusmies. Hän saa tarpeen mukaan vapautusta virkatehtävistään enintään 60

<sup>1</sup> Valtion työmarkkinalaitos VTML s. 18–19.

<sup>2</sup> Sama s. 18–19.

<sup>3</sup> Raimo Pölösen haastattelu.

<sup>4</sup> Ks. esim. hall. pk. 27–28.10.1971 § 4 d.; hall. pk. 7–8.11.1971 § 5; hall. pk. 19.11.1971 § 4; hall. pk. 19–20.1.1972 § 6.

<sup>5</sup> Toim.kert. 1969 s. 30–32.



*Tallipäivystäjän työnurkkaus Joensuun-veturitalilla (vas.). Matkalta palannut kuljettaja Unto Ikonen täyttämässä työmääräyskorttiaan. Kuva vuodelta 1972. SVML. — Oikealla Tampereen veturimiesten lepohuone 1968. Kuvassa lämmittejä O. Jokela. SVML.*

vuorokautta vuodessa. Tarvittaessa luottamusmies siirretään sellaiseen työvuoroon tai tehtävään, jossa luottamustoimen tehokas hoitaminen käy päinsä.<sup>1</sup>

Päälouottamusmiehen ja luottamusmiesten edellytykset tehtäväänsä pyrittiin sopimuksessa turvaamaan myös muutoin. Heille on varattava tilaisuus tarpeelliseen koulutukseen. Sellaisen kurssin ajalta, jonka valtio tai valtio ja virkamiesten keskusjärjestö yhdessä järjestävät taikka yhteisesti hyväksyvät tarpeelliseksi, suoritetaan normaali palkkaus.

Paikallisen luottamusmiehen toimikausi on enintään yksi vuosi kerrallaan. Pääluottamusmiehen toimikausi on enintään kolme vuotta kerrallaan. Hänet valitaan yleisillä vaaleilla, joihin voivat osallistua kaikki – myös järjestäytymättömät – veturimiehet. Lopullinen valinta suoritetaan pääsääntöisesti kolmesta ehdokkaasta, jotka on asetettu ehdokassijoille osastojen valinnan perusteella.

Toukokuussa 1972 valittiin ensimmäiseksi veturimiesten valtakunnalliseksi pääluottamusmieheksi riihimäkeläinen Lasse Syrjänen. Varapääluottamusmieheksi tuli rovaniemeläinen Mauno Tahvonen.<sup>2</sup> Sen jälkeen kun Syrjäsestä tuli Oivion jälkeen liiton puheenjohtaja vuoden 1974 lopulla, toimitettiin uusi pääluottamusmiehen vaali. Tehtävän sai turkulainen Pentti Koskinen, jonka varamieheksi tuli porilainen Lasse Varho.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Valtion virkamiesten luottamusmiessopimuksen soveltamisohjeet valtionrautateillä. SVMLn kiertokirjeet 1972; Pk. rautatiehallituksen ja SVMLn välillä 18.4.1972 Helsingissä rautatiehallituksessa käydystä neuvottelusta valtion virkamiesten luottamusmiessopimuksen mukaisen luottamusmiestoiminnan järjestämisestä valtionrautateillä koskevien soveltamisohjeiden toteuttamisesta käytännössä. SVMLn kiertokirjeet 1972.

<sup>2</sup> Hall. pk. 30–31.5.1972 § 5.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1974 s. 72–73.

Se, että Veturimiesten liitto halusi nimenomaan valtakunnallisen päätoimisen pääluottamusmiehen, kuvaa osaltaan liiton peruslähtökohtia. Rautatieläisten liitolla ei tällaista pääluottamusmiestä ole, vaan sen solmima sopimus edellyttää liikennepiireittäin valittuja luottamusmiehiä työpaikkakohtaisten lisäksi<sup>1</sup>. Veturimiesten työhön ja ammattiin kuuluvat ongelmat ovat hyvin samankaltaisia eri puolilla maata. Sen vuoksi liitto piti asianmukaisena juuri valtakunnallista pääluottamusmiestä. Tällainen järjestelmä kuvastaa myös sitä, että liiton toiminnassa on edellä mainituilla ammattikunnan erityisongelmilla suhteellisesti paljon keskeisempi osuus kuin esimerkiksi teollisuuden suurissa, moniaineksisissa ammattiliitoissa.

Pääluottamusmiehen tehtäväkenttä on ollut laaja. Tyypillisimpinä kysymyksinä, joihin hän on joutunut puuttumaan, voidaan mainita työaikamääräysten tulkinnat, päivärahakysymykset, kaluston kunto, lepohuoneiden kunto, koulutus, palveluskelppoisuus, syytevaatimukset. Pääluottamusmiehen tehtävänä on usein ollut selvittää kentällä esiintyviä erimielisyyksiä, joita 1970-luvulla krooniseksi käynyt veturimiespuola on ruokkinut.<sup>2</sup> Kaiken kaikkiaan 1970-luvun luottamusmiestoiminta käsittelee periaatteessa senkaltaisia ongelmia, jotka veturimiesten järjestötoiminnan alusta lähtien ovat olleet lähimpänä jokaista veturimiestä.

### *Työsuojelun järjestäminen*

Keskeinen osa veturimiehen työhön liittyvää ongelma-aluetta on kysymys työturvallisuudesta. Työsuojelusta muodostui 1970-luvun alussa yleensäkin ammattiyhdistysliikkeen näkyvimpiä toimintakohteita. Automatisoinnin ja rationalisoinnin aiheuttama työtahdin kiihtyminen sekä työtapaturmien ja ammattisairauksien lisääntyminen saivat työväenliikkeen vaatimaan työsuojelun ja sen valvonnan tehostamista. 1970-luvun alkupuoliskon aikana työsuojelulainsäädäntöä saatiinkin monin osin uudistettua. Työsuojeluhallinto uudistettiin: perustettiin mm. uusi keskusvirasto, työsuojeluhallitus. Työsuojelun valvonnassa tuli työnantajien ja työntekijäin yhteistoiminta työpaikoilla lakisääteiseksi ja pakolliseksi. Työntekijäin edustajiksi tähän valvontaorganisaatioon, joka rakennettiin vuoden 1974 alussa voimaan tulleella lailla, tulivat työsuojeluvaltuutetut.<sup>3</sup>

Valtion sektorin yleinen työsuojelusopimus syntyi virkamiesjärjestöjen ja valtiotyönantajan neuvottelujen jälkeen syksyllä 1974. Rautatiehallituksen ja rautatieläisjärjestöjen välinen sopimus oli samantapainen kuin edellä selostettu luottamusmiessopimus. Veturimiesten liitto sai ajettua läpi vaatimuksensa valtakunnallisesta päätoimisesta työsuojeluvaltuutetusta, mikä jälleen poikkesi Rautatieläisten liiton piirijakoon pohjautuvasta järjestelmästä.<sup>4</sup>

Työsuojeluvaltuutettujen ja päätoimisen valtakunnallisen piirivaltuutetun valinta jäi, toisin kuin luottamusmiesten, rautatieläisjärjestöille. Veturimiesten ensimmäiseksi

<sup>1</sup> Ks. Valtion virkamiesten luottamusmiessopimuksen soveltamisohjeet valtionrautateillä. SVMLn kiertokirjeet 1972.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1972 s. 38–39.

<sup>3</sup> Ks. työsuojelukomitean mietintö (1974:123) s. 9–; SVMLn toim.kert. 1972 s. 27–28.

<sup>4</sup> Toim.kert. 1974 s. 46–49.





*Työsuojellista ja työtaturmien ensiavun opetusta sisältyy jonkin verran myös veturimieskoulutukseen. Kuva kuljettajakurssilta n:o 250 vuodelta 1973. "Potilaana" oululainen Raimo Liikko ja ensiavun antajana seinäjokelainen Matti Mäntylä. SVML.*

päätoimiseksi työsuojeluvaltuutetuksi liiton hallitus valitsi tammikuussa 1975 Veikko Savolaisen Helsingistä. Varavaltuutetuiksi valittiin Veikko Keinänen Oulusta ja Hannu Mattila Kouvolasta. Valtakunnallisen työsuojeluvaltuutetun toimikausi on kolme vuotta.<sup>1</sup>

Yksi työsuojelun piirivaltuutetun ensimmäisistä tehtävistä on ollut osallistuminen työterveyslaitoksen vuonna 1974 aloittamaan, rautatiehallituksen ja Veturimiesten liiton toimeksiannosta suoritettuun tutkimukseen, jossa selvitetään veturimiesten työolosuhteita. Tutkimuksen taustana olivat ne uudet vaatimukset ja rasitukset, joita rautatieliikenteen kiihkeytyminen<sup>2</sup> on asettanut veturimiesten terveydelle ja turvallisuudelle. Lähtökohtana oli myös tieto siitä, että alhaisesta eläkeiästä huolimatta on työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyvien määrä veturimieskunnassa korkea ja jopa selvästi kasvanut: vuonna 1969 eläkkeelle siirtyneistä veturimiehistä oli työkyvyttömyyseläkkeen saajia 19 prosenttia, mutta vuonna 1972 peräti 40 prosenttia.<sup>3</sup> Tosin näin huomattavaa hyppäystä todennäköisesti selittää osaltaan se, että tänä aikana alkoi valtion eläkelain uudistus ja nimenomaan työkyvyttömyyseläketurvan tehostuminen tuntua toden teolla eläkkeelle siirtymistä koskevissa päätöksissä.

<sup>1</sup> Toim.kert. 1974 s. 49.

<sup>2</sup> Ks. jäljempänä s. 349–351.

<sup>3</sup> Toim.kert. 1974 s. 51.

Sekä työsuojelun valvontajärjestelmä että luottamusmiesjärjestelmä ovat antaneet veturimiehille uusia mahdollisuuksia vaikuttaa itseään koskeviin asioihin. Näiden toiminta-alueiden vahvistuminen osoittaa myös, että veturimiehen työn kehitys on merkinnyt ammattikunnan omien erityisongelmien lisääntymistä ja monimutkaistumista. Tämä on tapahtunut samanaikaisesti, kun monet veturimiesten sosiaalista asemaa koskevat kysymykset — palkat, työaika, eläkkeet — kytkeytyvät entistä tiukemmin koko työväestön asemaan ja siihen vaikuttaviin ratkaisuihin.

### 2.3. Tyytymättömyys keskitettyihin ratkaisuihin

#### ”Jälkeenjääneisyys”

Tulopoliittiset kokonaisratkaisut ovat asettaneet yksityisen ammattiliiton tavoitteenasettelulle ja toiminnalle tiukat raamit. Veturimiesten liiton on pitänyt pyrkiä ajamaan omat tavoitteensa läpi ensinnä VTYssä, joka on solminut virkaehtosopimukset veturimiestenkin osalta. VTYn tavoitteet syntyvät jäsenliittojen keskinäisinä kompromisseina, joihin pääseminen harvoin on ollut helppoa. Kun VTY joutuu virkaehtoneuvotteluissa ottamaan huomioon tulopoliittisen kokonaisratkaisun yleislinjan sekä muiden virkamiesten keskusjärjestöjen vaatimukset, veturimieskunnan kentältä kohonneet tavoitteet ovat ehtineet siivilöityä ja myös monin osin murentua palkkaratkaisuun mennessä.

Jo ensimmäisten kokonaisratkaisujen, mutta varsinkin vuoden 1971 UKK-sopimuksen päätyttyä voitiin havaita, että veturimiesten ja yleensä viranhaltijoiden palkat olivat jääneet suhteellisesti jälkeen yleisestä ansiokehityksestä. Veturimiehet saattoivat havaita palkkojensa nousseen vähemmän kuin nimenomaan teollisuuden vastaavien ammattimiesten.<sup>1</sup> Syynä oli, ettei virkaehtoratkaisuissa otettu huomioon palkkaliukumaa, joka selvimmin juuri teollisuudessa kohotti ansioita yli sopimuspalkkojen.

Neuvoteltaessa vuoden 1972 ves-ratkaisusta ns. Hämäläisen—Laatusen linjan pohjalta virkamiesjärjestöt vaativat, että liukuma oli otettava huomioon myös virkapalkkoissa. Työnantajan kanssa päästiin sopimukseen siitä, että sopimuskauden aikana muualla tapahtuva liukuma ennakoitaisiin ja jaettaisiin kauden aikana virkamiehille. Sillä kertaa liukumaraaha sovittiin jaettavaksi kahdessa erässä, heinä- ja marraskuun alussa.<sup>2</sup>

Syksyisin jaettava liukumapotti on tämän jälkeen kuulunut virkaehtoratkaisuihin. Jakotilanteeseen on luonnostaan kytkeytynyt eri keskusjärjestöjen ja eri liittojen välinen kilpailu. — Veturimiesten liiton kenttä on, voi sanoa, joka kerta ollut tyytymätön liiton saamaan pottiosuuteen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Erityisen pontevasti tähän ”jälkeenjääneisyyteen” kiinnitti huomiota Porin osasto, joka teki asiasta oman tutkimuksen — tosin mm. liiton hallitus piti sitä vuoden 1973 liittokokoukselle antamassaan lausunnossa menetelmiltään kyseenalaisena. Ks. liittokok. pk. 6—8.6.1973 s. 44—52.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1972 s. 17—19.

<sup>3</sup> Ks. esim. Helsingin osaston esitystä (esitys n:o 10) vuoden 1973 liittokokoukselle; liittokok. pk. 6—8.6.1973 s. 35.

Veturimiesten liiton vuonna 1975 teettämän palkkatutkimuksen<sup>1</sup> mukaan veturimiesten palkkakehitys on myös liukumarahasysteemin käyttöönnoton jälkeen pysynyt yksityisen sektorin jäljessä. Saman tutkimuksen mukaan veturimiesten ansiokehityksessä voidaan havaita tutkimusajanjaksona 1964–1974 selvästi kaksi periodia. Vuosina 1964–1968 reaali-palkat nousivat melko tasaisesti ja seurasivat varsin hyvin yleistä ansiokehitystä. Sen sijaan vuosina 1969–1974, tulopolitiikan aikana, reaali-ansiot polkivat paikoillaan ja jäivät jälkeen yleisestä ansiokehityksestä. Vastaavanlainen oli tilanne myös yleensä valtion virkamiesten ja erityisvertailuryhmänä olleiden VRn virkamiesten kohdalla.

Edellä kerrottu koskee säännöllisen työajan ansioita. Veturimiesten kokonaisansioista on kuitenkin ylitöiden osuus 1970-luvun aikana, erityisesti vuonna 1974, jyrkästi kohonnut.

*Taulukko 3.* Veturimiesten keskimääräiset säännöllisen työajan ansiot ja kokonaisansiot vuosina 1964–1974 (markkaa vuodessa)

Vuosi	Kuljettaja		Lämmittäjä	
	Säänn. työajan ansiot	Kokonais- ansiot	Säänn. työajan ansiot	Kokonais- ansiot
1964	13 080	13 293	9 876	10 065
1966	14 808	15 132	11 556	11 780
1968	18 504	18 781	13 356	13 556
1970	19 668	19 935	14 472	14 752
1972	22 392	23 446	18 180	19 469
1974	29 172	35 100	22 296	26 982

Lähde: *Siivonen*, liite 13.

Vuonna 1974 ylitöiden osuus tehdystä työajasta oli sekä kuljettajilla että lämmittäjillä noin 8 prosenttia ja ylitöistä saadun ansion osuus kokonaisansioista oli noin 17 prosenttia. Vuoden 1972 jälkeen veturimiehet ovat säilyttäneet entisen ostovoimansa ja sitä hieman kohottaneet ainoastaan ylitöiden avulla. Ylitöiden kasvun syynä oli 1970-luvun aikana kärjistynyt veturimiespula.

Epäsuotuisa palkkakehitys voimisti 1970-luvun alkupuoliskon aikana veturimiesten tyytymättömyyttä keskitettyihin työmarkkinaratkaisuihin. Tyytymättömyyden perustana oli osaksi myös se, että 1960- ja 1970-lukujen aikana monet sosiaaliset uudistukset himmensivät valtion viranhaltijan entistä erikoisasemaa. Esimerkiksi työeläkejärjestelmän synty ja laajeneminen toi työväestön lähemmäs sellaista sosiaaliturvaa, joka vanhastaan oli valtion palvelijan ja virkamiehen etuoikeutena.<sup>2</sup> Myös tulopolitiisiin sopimuksiin sisältyneiden ns. sosiaalipakettien merkitys on ollut suurempi tehtaantöyläiselle tai kauppa-apulaiselle kuin valtionrautateiden veturimiehelle.

<sup>1</sup> *Siivonen* (moniste).

<sup>2</sup> Vrt. *Waris* 1973 A s. 30–32, 212–.



*Niistä veturimiesten varikkokoulutusposteista, joihin sähköistys ei vielä ole ulottunut, lähdetään varta vasten tutustumaan sähkövarikkoon. Kuvassa Pieksämäen kolmas veturimieskurssi vuonna 1976 Pasilan sähkö- ja dieselveturihallin luona opettajineen ja ohjaajineen. SVML.*

Tyytymättömyyttä ”jälkeenjääneisyyteen” on vahvistanut veturimiehen työn lisääntynyt tekninen ja tiedollinen vaativuus. Tämä on ilmennyt mm. koulutuksen pidentymisenä ja monipuolistumisena sitä mukaa, kun uudenlaisia veturityyppejä on tulut käyttöön. Keskikoulun, ammattikoulun ja oppilaskoulun jälkeen veturinlämmittäjäksi tuleva saa eri veturisarjojen tyypikoulutusta. Lisäkoulutus jatkuu vielä kuljettajakurssin jälkeen, jolloin pätevoidytään kuljettamaan erityyppistä vetovoimakalustoa.<sup>1</sup> Ammattitaitovaatimusten kasvu on ollut Veturimiesten liiton keskeisiä perusteluja palkkaneuvotteluissa.

### *Työmäärän kasvu ja miehistöpula*

Vähintään yhtä usein kuin lisääntyneisiin ammattitaitovaatimuksiin on Veturimiesten liitto vedonnut veturimiesten työmäärän, työn rasittavuuden ja vastuun lisääntymiseen. Veturimiesten työtahtia on kiristänyt vetovoimakaluston kehitys: 1960-luvulla dieselveturit syrjäyttivät kokonaan höyryveturit, sähköistysuunnitelmia alettiin toteuttaa ja 1970-luvun aikana suunnitelmien tuloksia voidaan yhä laajemmin käytän-

<sup>1</sup> Ks. Valtionrautatiet 1976. Tietoja veturimiehen ammatista.

nössä arvioida. Nimenomaan henkistä räsitusta ovat lisänneet myös muut rautatieliikenteen tehostamista tarkoittaneet uudistukset. Liikenteen kiihkeytyminen on pakottanut kiinnittämään junaturvallisuuteen yhä enemmän huomiota, ja samalla kun mm. turvalaitteiden lisääntyminen on vähentänyt onnettomuusriskejä, se on vaatinut veturimiehiltä entistä suurempaa tarkkaavuutta.

Veturimiesten työsuoritteet ovat kasvaneet 1960-luvun ja varsinkin 1970-luvun alkupuolen aikana selvästi. Yleiskuvan veturimiehen työsuoritteiden kehityksestä voi saada seuraavista luvuista, jotka esittävät junakilometrien sekä tavaraliikenteen tonnikilometrien määrää muutamina vuosina yhtä veturimiestä kohti.<sup>1</sup>

Vuosi	Junakm/veturimies (tuhansia)	Nettotnkm/veturimies (tuhansia)
1900	14	500
1938	14	1 000
1960	12	1 200
1970	15	1 700
1974	17	2 400

Työajan lyhenemisestä sekä päivystyspalvelun suhteellisen osuuden kasvusta johtui, että junakilometrien määrä yhtä veturimiestä kohti oli 1960-luvun alussa jopa hieman pienempi kuin vuosisadanvaihteessa tai toisen maailmansodan kynnyksellä. Nimenomaan 1970-luvun alussa tämä luku kuitenkin kasvoi selvästi. Vielä jyrkempi oli tonnikilometrien määrän kasvu veturimiestä kohti. Voidaan myös todeta, että vuonna 1974 oli yhden veturimiehen osalle tuleva tonnikilometr määrä lähes viisinkertainen verrattuna vuoteen 1900.

Veturimiesten lukumäärä, joka oli korkeimmillaan vuosina 1945–1950 noin 4 300–4 400, oli vuoteen 1960 mennessä laskenut noin 4 100:aan. 1960-luvun puolivälissä veturimiesten, kuten koko rautateiden henkilökunnan, määrän väheneminen jyrkkä. Vuonna 1975 oli virassatoimivia veturimiehiä enää 3 000–3 100.<sup>2</sup> Erityisesti lämmittäjien määrä pienentyi tuntuvasti, mikä oli seurausta yhdenmiehenajon lisääntymisestä. Niin ollen Veturimiesten liiton sosiaalinen perusta on kaventunut.

Veturimieskunnan näin selvän supistamisen haitat tulivat sekä VRn että veturimiesten itsensä kannalta esiin 1970-alkupuolen aikana. Rautatieliikenteen nopeutunut kasvu aiheutti työvoimapulan; puutetta oli erityisesti juuri veturimiehistä.

Kuusikymmenluvun puolivälissä ja muutama vuosi sen jälkeen tilanne oli rautatiehallituksesta näyttänyt toisenlaiselta kuin millaiseksi se sitten todellisuudessa kehittyi. Työvoiman tarvetta näyttivät vähentävän, paitsi tekninen kehitys ja työn tuottavuuden kasvu, myös VRn suunnitelmat paikallisliikenteen supistamiseksi, joita myös vähitellen toteutettiin eri puolilla maata Helsingin ympäristöä lukuun ottamatta.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Asetelman lähteet: SVT XX Rautatiehallituksen kertomus 1900, Rautatietilasto 1938, 1960, 1970; Valtionrautateiden toiminnan ja talouden kehitys vuosina 1964–1974; veturimiesten lukumäärän osalta ks. liite 3 ja siinä olevat lähteet.

<sup>2</sup> Ks. liite 3.

<sup>3</sup> Ks. Valtionrautateiden toiminnan ja talouden kehitys vuosina 1964–1974 s. 3–5.



*Veturimiesoppilaat liittyvät Veturimiesten liiton jäseniksi lähes "automaattisesti" kurseittain. Kuvassa veturimiesoppilaita liiton järjestämässä jäseneksiottotilaisuudessa vuonna 1975. SVML.*

Vuonna 1967 laskukauden alettua työnantaja supisti jyrkästi veturimieskoulutukseen otettujen määrää.<sup>1</sup> Tämän ratkaisun samoin kuin yleensä rautateiden henkilökuntapolitiikan lyhytnäköisyys ilmeni varsinkin vuosina 1973–1974. Veturimiesten liitto arvioi syksyllä 1974 veturimiesten vajauksen 300–400 mieheksi. Ylityöt lisääntyivät. Veturimiehet tekivät tähän aikaan yli puolet kaikkien virkasuhteisten rautatieläisten ylityömäärästä, vaikka heidän osuutensa tästä ryhmästä oli alle viidennes.<sup>2</sup>

Vaikka veturimiehet pystyivätkin juuri ylityöillä turvaamaan elintonsa, niiden yletön määrä nostatti ärtymystä; tai pikemminkin katkeruutta aiheutti juuri se, että veturimiehet joutuivat turvaamaan elintonsa paljolla ylityöllä. Ylityökysymys kytkeytyi yhdeksi keskeiseksi tekijäksi siihen tyytymättömyyteen, jota palkkakehitys oli veturimieskunnassa lisännyt.

<sup>1</sup> Toim.kert. 1967 s. 43.

<sup>2</sup> Toim.kert. 1974 s. 32–33.

### *Veturimiesten erillistoiminta syksyllä 1974*

Ylityökorvauksen suuruudesta muodostui Veturimiesten liiton näkyvin vaatimus vuoden 1974 virkaehtoratkaisuissa. Syksyllä 1974 liitto irtautui solmitusta virkaehtosopimuksesta erillistoimintaan tavoitteidensa puolesta.<sup>1</sup>

Liitto ei hyväksynyt syksyn 1974 liukumapotin jaosta syntynyttä virkaehtosopimusta, jonka VTY kuitenkin allekirjoitti. Liitto vastusti ensinnäkin sitä, ettei veturimiesten vaatimusta tuntipalkan laskentaperusteista täytetty. Tämä oli oleellinen kysymys juuri ylityökorvausten määrittämisessä. Kun tuntipalkkaa laskettaessa ei otettu mukaan virantekoraajoja, ylityökorvaukseksi ei tullut työaikalain edellyttämää 50 tai 100 prosenttia todellisesta tuntipalkasta. Liiton laskelmien mukaan näin ylityökorvaukset jäivät 20–40 prosenttia liian pieniksi. Toiseksi liitto vaati virantekoraajojen tasokorotusta. Kolmantena ja lopulta hyvinkin keskeisenä vaatimuksena oli yli viisi vuotta kuljettajana toimineiden kuoppakorotus, jota virkaehtosopimukseen ei otettu.

SVML pyrki siten paitsi korjaamaan ylityökysymystä myös poistamaan sitä jälkeensä jääneisyyttä, jota liiton mielestä sisältyi veturimiesten palkkaukseen. Ylityöt olivat joka tapauksessa puhutuin ongelma. Syyskuun lopulla 1974 liiton hallitus kehotti jäsenistöä kieltäytymään ylitöistä. Jo tätä ennen oli Turussa pidetty kolmannen liikennepiirin veturimiesten neuvottelutilaisuus, joka oli suositellut kaikille osastoille ylitöistä kieltäytymistä yhden työjakson ajaksi.

Liiton hallituksen työvaliokunta kokoontui lokakuun alussa. Se päätti Esko Kankaan aloitteesta esittää, että hallitus jättäisi työnantajalle uhkavaatimuksen. Tämän liiton hallitus hyväksyi yksimielisesti lokakuun 9. päivänä, ja seuraavana päivänä sen edustajat jättivät ultimaatumien palkkaministeri Esko Niskaselle. Kirjelmässä edellytettiin neuvottelujen aloittamista veturimiesten vaatimuksista. Liitto uhkasi, että elleivät neuvottelut johtaisi sitä tyydyttävään tulokseen, veturimiehet ryhtyisivät vuorokauden pituiseen lakkoon pyhäinpäivän menoliikenteen ajaksi 31.10.—1.11.

Neuvottelut käynnistyivät valtion työmarkkinalaitoksen ja virkamiesjärjestöjen kesken. Veturimiehiä edustivat puheenjohtaja Pekka Oivio — hän oli parhaillaan siirtymässä SAK:n johtoon —, varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen, hallituksen jäsen Esko Kangas ja pääsihteeri Ilkka M. Erich. VTYN neuvottelijoina olivat pääsihteeri Lauri J. Havia ja Rautatieläisten liiton puheenjohtaja, VTYN varapuheenjohtaja Unto Keijonen. Veturimiesten liiton edustajat neuvottelivat erikseen rautatiehallituksen kanssa lakko-ohjeet mahdollisen lakon varalta.

Lakon puhkeaminen näytti varmistuvan, kun liittovaltuusto kokoontui lokakuun 29. päivänä. Liiton hallitus esitti yksimielisesti siihenastisen neuvottelutuloksen hylkäämistä. Yhtä yksimielisesti valtuusto totesi, ettei tyydyttävää ratkaisua ollut saatu, ja vahvisti hallituksen antaman työtaisteluvaroituksen. Valtuusto oikeutti kuitenkin hallituksen käymään lisäneuvotteluja ja peruuttamaan työnseisauksen, jos neuvottelut käänntyisivät suotuisiksi. Kaiken kaikkiaan lakkoon valmistautuivat nyt vakavissaan sekä veturimiehet ja rautatielaitos että matkustava väki, jonka kekrinviettoon uhkasi tulla mutka matkaan.

<sup>1</sup> Tämä luku perustuu lakkouhan syntyä ja sen yhteydessä käytyjä neuvotteluja koskevalta osalta pääasiassa liiton ja VTYN toimintakertomuksiin vuodelta 1974, Veturimies-lehdessä (10 sekä 11–12/1974) olleisiin kirjoituksiin sekä keskusteluihin puheenjohtaja Pekka Oivion, puheenjohtaja Lasse Syrjäsen, varapuheenjohtaja Esko Kankaan, pääsihteeri Ilkka M. Erichin ja järjestösihteeri Raimo Pölösen kanssa.



*SVMLn edustajat esittämässä uhkavaatimustaan palkkaministeri Esko Niskaselle lokakuussa 1974. Vasemmalta liiton hallituksen jäsenet Veikko Keinänen ja Esko Kangas, pääsihteeri Ilkka M. Erich, puheenjohtaja Pekka Oivio, varapuheenjohtaja Lasse Syrjänen ja ministeri Niskanen. SVML.*

Lakkotunnelma tiivistyi torstain, lokakuun 31. päivän mittaan. Lakko-ohjeiden mukaan kello 14:n jälkeen lähtevät pitkän matkan junat oli määrä peruuttaa; itse lakon piti alkaa kello 18. Kello 14:ään mennessä ratkaisua ei syntynyt, joten junaliikenne alkoi hiljetä. Kolme ja puoli tuntia ennen H-hetkeä liiton neuvottelijat ilmaantuivat liiton toimistoon Eerikinkadulle, jossa hallitus oli odottelemassa. Neuvottelijoilla oli mukanaan sovintoesitys, johon neuvotteluissa oli viimein päästy. Hallitus totesi, että työtaistelu voitaisiin peruuttaa, jos virkaehtoratkaisun muut osapuolet hyväksyvät tuloksen.

Kello 16:een mennessä sopimuksen olivat ilmoittaneet hyväksyvänsä sekä maan hallitus että VTY. Tilanne ei kuitenkaan vielä ratkennut. Virkaehtoneuvotteluja johtava valtion koordinaatioryhmä kokoontui, jolloin ilmeni, että TVK-V vastusti sopimusta. TVK-Vn hylkäävä kanta ratkesi lopullisesti puolisen tuntia ennen kuin lakon piti alkaa. Virkaehtosopimusta ei ollut koskaan aikaisemmin tehty ilman kaikkien kolmen keskusjärjestön Akavan, TVK-Vn ja VTYN myötävaikutusta, joten lakon uhka nousi jälleen pinnalle.

Yhdeksän minuuttia ennen työtaistelun alkamishetkeä valtion työmarkkinajohtaja Jaakko Vihmola kuitenkin ilmoitti, että työmarkkinalaitos oli päättänyt tehdä virkaehtosopimuksen VTYN ja Akavan kanssa ilman TVK-Vtä. Minuuttia vailla 18 ilmoitet-



tiin radion uutisissa, että lakko oli peruuntunut. Liikenne oli jo suurelta osin seisahnut ja matkustajat olivat varautuneet lakkoon, joten kello 18:n jälkeiset matkustajajunat kulkivat melkein tyhjiillään.

Veturimiesten toiminnan tulokset olivat lähellä heidän esittämiään vaatimuksia. Tuntipalkan laskentaperusteita sovittiin muutettavan tammikuussa 1975 alkavissa ns. kurkistusneuvotteluissa, jotka liittyivät keväällä 1974 tehtyyn 22 kuukauden kokonaisratkaisuun. Uuden järjestelmän oli määrä tulla voimaan takautuvasti joulukuun 1974 alusta lukien. Kiperimpiin ongelmiin kuulunut vanhemman kuljettajan kuoppa saatiin niin ikään kurkistusneuvottelujen yhteyteen. Niissä piti tarkistaa myös viranterahojen tasokorotuksen tarve. Veturimiesten liitto puolestaan sitoutui myötävaikutamaan siihen, että ylityönteko palautuisi normaaliksi viimeistään siihen mennessä, kun tuntipalkan laskentaperuste muuttuu.

Sopimusta tehtäessä oli selvää, että sen vaikutukset heijastuisivat tavalla tai toisella muidenkin virkamiesjärjestöjen kenttään ainakin tammikuun kurkistuksen yhteydessä. TVK-Vn perusteluna sen kieltäytyessä sopimuksen allekirjoittamisesta oli ollut käsitys, ettei ”veturimiespöytäkirjan” vaikutus sen edustamille ryhmille olisi riittävä. TVK-Vn tyytymättömyys tähän sopimukseen pohjusti osaltaan sitä, että tammikuun 1975 neuvotteluissa TVK oli vähällä kaataa kokonaisratkaisun.<sup>1</sup>

#### 2.4. *Uusien haasteiden edessä*

Syksyn 1974 erillistoiminta kuvasti sitä tyytymättömyyttä, jota Veturimiesten liitto on tuntenut keskitettyjä tulopoliittisia ratkaisuja kohtaan. Vaikka toiminnan lopputulos oli melko tyydyttävä, syksyn 1974 tilanteessa tuntuivat kokonaisratkaisujen ahtaus ja virkaehtosopimusjärjestelmän kankealiikkeisyys erityisen havainnollisesti. Liiton piirissä lisääntyivät vaatimukset keskitetyn neuvottelu- ja sopimusjärjestelmän uudistamisesta. Kevään 1975 liittovaltuustossa tämä kysymys oli etualalla. Mm. puheenjohtaja Lasse Syrjänen vaati työmarkkinapolitiikan periaatteellisia muutoksia:

”Mikäli nykyinen keskitetty neuvottelujärjestelmä halutaan säilyttää, se pitäisi nopeasti uudistaa. Keskitetyin ratkaisuin voidaan kyllä edelleenkin sopia yleisraameista, mutta keskitetty ratkaisu ja poliittiset edellytykset sen toteuttamiselle on neuvoteltava hyvissä ajoin ennen sopimuskauden päättymistä. Tämän jälkeen tulisi järjestöille varata ennalta määrätty aika, esimerkiksi kaksi kuukautta, alakohtaisten neuvottelujen käymiseen kokonaisratkaisun pohjalta. Näissä perustason neuvotteluissa pitäisi olla tarpeeksi ilmaa siipien alla, jotta erilaiset alakohtaiset ongelmat voidaan ratkaista yleisraamien puitteissa.”<sup>2</sup>

Syrjäsen tavoin esitti sitten koko liittovaltuusto julkilausumassaan harkittavaksi sitä, että ns. julkinen sektori irroitettaisiin keskitetystä neuvottelu- ja sopimusjärjestelmästä. Joustavamman, alakohtaista liikkumavaraa antavan järjestelmän luomista pidettiin tärkeänä, jotta veturimiehet saavuttaisivat palkkauksessaan ”kilpailukelpoisen

<sup>1</sup> Ks. esim. Virkamieslehti 3/1975 Viljo Tuokko: ”Jo riittää kurkistelu” sekä Veturimies 4/1975 Raimo Kantola: ”VL:ssä tuulimyllytaisteluja”.

<sup>2</sup> Veturimies 4/1975, selostus liittovaltuuston kokouksesta.



Veturimiesten liiton täyttäessä 75 vuotta vuonna 1973 sen itsenäisen toiminnan tulevaisuutta varjosivat keskitetymmän ammattiyhdistystoiminnan vaatimukset. Ne eivät kuitenkaan estäneet hilpeätä tunnelmaa SAKn edustajien käydessä onnittelemassa päivänsankaria. Kuvassa liiton senhetkisiä ja aikaisempia johtomiehiä ottamassa vastaan onnitteleja. Vasemmalta entinen hallituksen jäsen Max Ilvo, pääsihteeri Ilkka M. Erich, entinen hallituksen jäsen Jooseppi Jokinen, hallituksen jäsen Lasse Aalto, SAKn puheenjohtaja Niilo Hämäläinen, SAKn sihteeri Simo Elomaa, puheenjohtaja Pekka Oivio, entinen liittovaltuuston puheenjohtaja Sulo Karp, liittovaltuuston puheenjohtaja Eino Häikiö ja entinen hallituksen jäsen Olavi Pohjoismäki. SVML.



Liiton hallitus lokakuussa 1976. Pöydän päässä puheenjohtaja Lasse Syrjänen. Hänestä vasemmalle liittovaltuuston puheenjohtaja Eino Häikiö ja hallituksen jäsen Pentti Vahtera sekä oikealle varapuheenjohtaja Esko Kangas ja hallituksen jäsen Lasse Aalto. Seisomassa vasemmalta hallituksen jäsenet Ensio Rossi, Arvo Simonen, Pertti Luoma-aho, Hugo Kohvakka, Rauni Kairimo, Veikko Keinänen ja Paavo Sairanen sekä pääsihteeri Tuomo Tirkkonen ja järjestösihteeri Raimo Pölönen. SVML.

tason muiden korkean ammattitaidon omaavien ryhmien kanssa”. Tätä taas liittovaltuusto piti tähdellisenä jo sen vuoksi, että veturimiespula helpottuisi.<sup>1</sup>

Veturimiesten erityinen tyytymättömyys keskitettyihin ratkaisuihin on ymmärrettävää heidän järjestötoimintansa vanhoista peruslähtökohdista. Keskitetty työmarkkinapolitiikka on kaventanut veturimiesten mahdollisuuksia käyttää hyväkseen totunnaisia tukipylväitään: ensiarvoisen tärkeätä yhteiskunnallista asemaa ja lujaa järjestäytymistä. Nämä tukipilarit pitävät kuitenkin edelleen liiton kentällä yllä vahvaa käsitystä siitä, että omaan voimaansa turvautuen ja mahdollisimman riippumattomina muista on veturimiesten jatkuvasti toimittava.

Vaikka mahdollisuuksia lisätä keskitettyjen ratkaisujen joustavuutta ovat 1970-luvun puolivälissä etsineet ammattiyhdistysliikkeen lisäksi myös korpilakkoihin kyllästyneet työnantajat, nimenomaan julkisilla aloilla kehityksen suuntana tuntuu kuitenkin olevan entistä suurempi keskitys. Järjestötoimintaa on pyritty mukauttamaan neuvottelu- ja sopimusjärjestelmään. Tätä monet julkisten alojen järjestöt ovat perustelleet sillä, että myös työnantajan voimat on tehokkaasti keskitetty.<sup>2</sup> Näkyvä askel tässä kehityksessä oli VTYN ja KTVn loppuvuonna 1975 tekemä päätös perustaa yhteinen katto-organisaatio, joka kokoaa SAKn piiriin järjestäytyneet valtion ja kuntien viran- ja toimenhaltijat sekä työntekijät. Perustettu Julkisten Työalojen Ammattijärjestö (JTA) solmii myös virkaehtosopimukset VTYN ja KTVn jäsenistön puolesta.<sup>3</sup>

Veturimiesten liitolle paljon ”kohtalokkaampi” olisi toteutuessaan VTYN ns. suurliittosuunnitelma. Yhteisjärjestön vuoden 1972 edustajakokous teki periaatepäätöksen, jonka mukaan on pyrittävä poistamaan VTYN sisäiset liittorajat samaan tapaan kuin Ruotsissa; siellä vanha Statstjänarkartellen tiivistettiin vuonna 1970 Statsanställdas förbund -nimiseksi suurliitoksi. Suunnitelmaa, joka VTYN vuoden 1976 edustajakokouksen kokoontuessa oli edelleen keskeneräinen, on valmistellut VTYN perustama ”järjestöneuvottelukunta” (JÄNEK).<sup>4</sup> — Veturimiesten liiton piirissä suurliittohankkeeseen on suhtauduttu vähintäänkin epäluuloisesti.<sup>5</sup>

Joka tapauksessa Veturimiesten liitto on 1970-luvun puolivälissä tilanteessa, jossa sen on pakko arvioida toimintansa perustuksia. Liitto ei voi olla ottamatta huomioon koko työmarkkinapolitiikan ja ammattiyhdistystoiminnan kehityspiirteitä. Vältettävissä tuskin ovat näiden kehityspaineiden ja vanhojen lähtökohtien väliset ristiriidat.

<sup>1</sup> Veturimies 4/1975.

<sup>2</sup> Ks. esim. VTYN tuottamaa brosyuria ”VTY. Virkamiesten ja Työntekijäin yhteisjärjestö VTY r.y. Yhteisjärjestöstä suurliitoksi. Miksi, Miten, Milloin?” (1975) s. 5.

<sup>3</sup> Muistiot JTAn perustamiseen liittyneestä tiedotustilaisuudesta 27.11.1975. SVMLn ark.

<sup>4</sup> VTY. Yhteisjärjestöstä suurliitoksi. Miksi, Miten, Milloin? s. 6–7.

<sup>5</sup> Ks. esim. Veturimies 1/1975 ”Päte”: ”Suurliittohanke”.

# Lähdeviitteissä käytettyjä lyhenteitä

A	= asiakirjat (valtiopäivien)
AD	= anomusdiaari
ark.	= arkisto
as.kok.	= Suomen suuriruhtinaanmaan asetuskokous, Suomen asetuskokoelma
ed.kok.	= edustajakokous
hall.	= hallitus
KansanvaltA	= Suomen kansanvaltuuskunnan arkisto
kiertok.	= kiertokirje
kok.	= kokous
ks.	= katso
L	= liitteet (valtiopäivien)
P	= pöytäkirjat (valtiopäivien)
pk.	= pöytäkirja
rh	= rautatiehallitus
RhA	= rautatiehallituksen arkisto
SyA	= Valtiorikosoikeuksien syyttäjistön arkisto
TA	= Työväen Arkisto
TO	= talousosasto (senaatin)
toimik.	= toimikunta
toim.kert.	= toimintakertomus
VA	= Valtionarkisto
valiok.	= valiokunta
valt.	= valtuusto
VapA	= Vapaussodan arkisto
Vp	= valtiopäivät
vrt.	= vertaa

Viitattaessa Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen, Suomen Veturimiesyhdistyksen ja Suomen Veturimiesten Liiton pöytäkirjoihin ja toimintakertomuksiin on järjestön nimi jätetty pois silloin, kun tällaisesta menettelystä ei aiheudu epäselvyyttä.

# Lähdeluettelo

## 1. *Alkuperäisaineisto*

### 1.1. *Julkaisematon alkuperäisaineisto*

#### RAUTATIEHALLITUKSEN ARKISTO (RhA)

Henkilöasiain diaarit (H) vuosilta 1918–1929

#### SUOMEN VETURIMIESTEN LIITON ARKISTO

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen vuosikokousten pöytäkirjat vuosilta 1900 ja 1901.

Finska Förare- och Eldareföreningens 14de Nikolaistad (Vasa) afdelning. Protokoll.

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen Riihimäen osaston pöytäkirjat.

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen Jyväskylän osaston katsaus lakkoon syksyllä 1905. F.O. Alhon ajopäiväkirja.

Suomen Veturimiesyhdistyksen Helsingin osaston pöytäkirjat ja kertomukset vuosilta 1920–1940.

Suomen Veturimiesyhdistyksen keskustoimikunnan pöytäkirjat vuosilta 1945–1947.

Suomen Veturimiesyhdistyksen ylimääräisten edustajakokousten 29.9.1945 ja 27.3.1946 pöytäkirjat. Kertomus Suomen Veturinkuljettajayhdistyksen Riihimäen osaston perustamisesta ja toiminnasta vuonna 1918. Laatinut J.A. Sinivuori.

Suomen Veturimiesten Liiton liittotoimikunnan (hallituksen) pöytäkirjat vuosilta 1947–1972.

Suomen Veturimiesten Liiton työvaliokunnan pöytäkirjat vuosilta 1950–1955.

Suomen Veturimiesten Liiton kiertokirjeet vuosilta 1952, 1954–1956, 1960–1961, 1972.

Suomen Veturimiesten Liiton kirjeenvaihto vuosilta 1949–1952.

Pöytäkirja SVMLn liittotoimikunnan koolle kutsumasta moottorivaunumiesten neuvottelukokouksesta 12.3.1953.

”Operaatio Iltatähteä” vuonna 1956 koskevia asiakirjoja.

Ammattiyhdistysliikkeen eheyttämistä koskevia papereita.

Virkamiesten Yhteisjärjestön VYn yleiskiertokirjeet vuodelta 1968.

Muistiot Julkisten Työalojen Ammattijärjestön JTAn perustamiseen liittyneestä tiedotustilaisuudesta 27.11.1975.

#### SUOMEN VETURIMIESTEN LIITON TURUN OSASTON ARKISTO

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen Turun osaston pöytäkirjat.

Suomen Veturimiesyhdistyksen Turun osaston pöytäkirjat ja kertomukset vuosilta 1920–1939.

Suomen Veturimiesten Liiton Turun osaston toimikunnan pöytäkirjat vuodelta 1960.

#### TYÖVÄEN ARKISTO (TA)

Suomen Ammattijärjestön toimikunnan pöytäkirjat vuodelta 1920.

Vuoden 1918 ns. terroritilasto.

## VALTIONARKISTO (VA)

## Rautatiehallinnon arkistot

Kirjekonseptit 1898.

Senaatin talousosaston anomusdiarit vuosilta 1896, 1901, 1906, 1913.

Senaatin talousosaston päätöstalot vuodelta 1899.

Senaatin talousosaston pöytäkirjat vuodelta 1899.

Suomen Kansanvaltuuskunnan arkisto (Kansanvalta)

Liikenneasiain osasto.

Valtiorikosoikeuksien syyttäjistön arkisto (SyA)

Kansanvaltuuskunta ja sen elimet (Ca4).

Rautatieneuvoston kiertokirjeitä.

Vapaussodan arkisto (VapA)

Ryhmät I B 124f ja II B 185.

Väliaikaisen rautatiehallituksen asettaman valanotto- ja tutkimuskomitean arkisto.

Rautatieneuvoston pöytäkirjat (Hb5).

Rautateiden kurinpitotuomioistuimen muistiopöytäkirjat (Ca3–Ca5).

Kapinan johdosta kurinpitoteitse tuomittujen aseman selvittämiseksi asetetun komitean mietintö.

KD 61/383 Oik.min. 1922.

## 1.2. Julkaistu alkuperäisaineisto

*Pöytäkirjat, toimintakertomukset, tilastojulkaisut yms.*

Finska Statsjärnvägarne. Öfversikt af lokomotivtjenst etc. under år 1898. Helsingfors 1899.

Kertomus Suomen Ammattijärjestön toiminnasta vv. 1914–1916. Helsinki 1917.

Kertomus Suomen Ammattijärjestön toiminnasta vv. 1917–1918 Kotka 1920.

Kertomus Suomen Ammattijärjestön toiminnasta v. 1920. Helsinki 1921.

Kertomukset Suomen Veturimiesyhdistyksen/Suomen Veturimiesten Liiton toiminnasta vuosilta 1943–1975.<sup>1</sup>

Kertomus Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestö VTY r.y:n ja Virkamiesten ja julkisten yhdyskuntien työntekijäin valtakunnallisen työttömyyskassan toiminnasta 1969. Helsinki 1970.

Kertomus Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestö VTY r.y:n ja virkamiesten ja julkisten yhdyskuntien työntekijäin valtakunnallisen työttömyyskassan toiminnasta 1974. Helsinki 1975.

Kertomus Virkamiesten Yhteisjärjestö (VY) r.y:n toiminnasta 1968. Helsinki 1969.

Pienipalkkaisten Yhtymän toiminta v:nä 1941. Veturimies 4/1942.

Protokoll fördt vid andra finska allmänna järnvägsmanamötet i Helsingfors den 15, 16 och 17 mars 1892. Helsingfors 1893.

Protokoll fördt vid första finska allmänna järnvägsmanamötet den 14, 15 och 16 mars 1887. Helsingfors 1887.

Pöytäkirja erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleisestä kokouksesta Helsingissä helmikuun 24–29 p. 1908 ynnä keskustelukysymysten alustukset sekä kolme liitettä. Helsinki 1908.

Pöytäkirja erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleisestä kokouksesta Helsingissä marraskuun 8–10 p. 1911 sekä keskustelukysymykset alustuksineen. Helsinki 1912.

Pöytäkirja, pidetty Veturinkuljettajain kokouksessa Helsingissä marraskuun 28–30 päiv. 1876. Veturimies 11/1911.

Pöytäkirja Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliiton (SAK) r.y. viidennestä varsinaisesta edustajakokouksesta Helsingissä 15–20 päivinä kesäkuuta 1947. Laatinut Aku Sumu. Helsinki 1951.

Pöytäkirjat Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen ja sen Hautausapurenkaan keskustoimikunnan kokouksista vuosilta 1903–1917.

<sup>1</sup> Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen ja Suomen Veturimiesyhdistyksen pöytäkirjojen sekä Suomen Veturimiesten Liiton ja SAK:n vuosikertomusten osalta on näiden julkaisujen suuren lukumäärän vuoksi luovuttu jokaisen julkaisun erillisestä esittämisestä lähdeluettelossa. Lähdeluettelossa on mainittu ainoastaan, miltä vuosilta kyseisiä julkaisuja on käytetty, ja esimerkiksi pöytäkirjojen yksityiskohtaiset päivämäärät ilmenevät lähdevitteistä.

- Pöytäkirjat Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen ja sen Hautausapurenkaan vuosikokouksista vuosilta 1902–1917.
- Pöytäkirjat Suomen Veturimiesyhdistyksen keskus toimikunnan kokouksista vuosilta 1920–1944.
- Pöytäkirjat Suomen Veturimiesyhdistyksen vuosikokouksista vuosilta 1921–1947.
- Rautatieläisten liiton vuosikirja 1960. Helsinki 1961.
- SAKn vuosikirjat 1944–1960. Helsinki 1945–1961.
- Suomen Ammattijärjestön toimintakertomus v. 1927. Helsinki 1928.
- Suomen Ammattijärjestön toimintakertomus v. 1929. Helsinki 1930.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous ja 50-v. juhlatilaisuudet Tampereella 10–12.7.1948. Pöytäkirjan kirjoittanut Hugo Aattela. Helsinki 1948.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 3–5.9.1951. Pöytäkirjan kirjoittanut Hugo Aattela. Turku 1952.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 7–9.9.1954. Pöytäkirjan kirjoittanut Hugo Aattela. Porvoo 1956.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 23–25.9.1957. Porvoo 1958.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 5–7.9.1960. Porvoo 1961.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 3–5.9.1963. Porvoo 1964.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 25.–27.10.1966. Porvoo 1967.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 4.–6.11.1969. Porvoo 1970.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittokokous Helsingissä 6.–8.6.1973. Porvoo 1974.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittovaltuuston kokous Helsingissä 24.–25.4.1952. Pöytäkirjan kirjoittanut Hugo Aattela. Porvoo 1952.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen liittovaltuuston kokous Helsingissä 26.–27.4.1956. Pöytäkirjan kirjoittanut Reino Weuro. Porvoo 1957.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen valtuuston kokous Helsingissä 28.–29.4.1964. Pöytäkirja. Porvoo 1964.
- Suomen Veturimiesten Liiton sääntömääräinen valtuuston kokous Helsingissä 24.–25.4.1968. Pöytäkirja. Porvoo 1968.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1954 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1954.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1957 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1957.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1960 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1960.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1963 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1963.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1973 liittokokoukselle tehdyt esitykset sekä liittokokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1973.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1955 liittovaltuuston kokoukselle tehdyt esitykset. Liittovaltuuston kokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1955.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1956 liittovaltuuston kokoukselle tehdyt esitykset. Liittovaltuuston kokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1956.
- Suomen Veturimiesten Liiton v. 1964 liittovaltuuston kokoukselle tehdyt esitykset. Liittovaltuuston kokouksen työjärjestys ja kokoussäännöt. Porvoo 1964.
- Suomen Veturimiesten Liiton ylimääräinen liittovaltuuston kokous Helsingissä 11.11.1952. Pöytäkirjan kirjoittanut Hugo Aattela. Porvoo 1953.
- Suomen Veturimiesten Liiton ylimääräinen valtuuston kokous Helsingissä 10.1.1963. Pöytäkirja. Porvoo 1963.
- Suomen Veturimiesten Liiton ylimääräinen valtuuston kokous Helsingissä 15.11.1967. Porvoo 1968.
- Suomen Veturimiesyhdistys r.y. Hautaus- ja eroavustusrenkaan säännöt. Helsinki 1922.
- Suomen Virallinen Tilasto (SVT) XX. Rautatietilasto 1880–1970 (Rautatiehallituksen kertomukset 1880–1929).

Säännöt Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen Hautausapurenkaalle. Turku 1904.  
Valtionrautatiet 1975. Helsinki 1976.  
Valtiopäivät

- Asiakirjat 1922–1923.
- Liitteet 1938.
- Pöytäkirjat 1923–1924, 1929, 1938, 1947, 1950.

*Lakeja, asetuksia, ohjesääntöjä ja määräyksiä*

Ohjesääntö Suomen Valtionrautateiden junapalvelijain virantoimitusrahoista, annettu 11.2.1897.  
Rautatiehallituksen kiertokirjeet

Numerot 1846/1881, 3319/1883, 230/1883, 47/7442/1903, 80/12399/1909, 35/2559/1911, 4/1912, 51/1912.

Suomen suuriruhtinaan maan asetuskokous

- 16/1863, Keisarillisen Majesteetin armollinen Ohjesääntö Helsingin–Hämeenlinnan rautatien hallitukselle ja hoidolle 16.4.1863.
- 20/1872, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Johtosääntö Valtionrautateiden hallitukselle ja hoidolle Suomenmaassa sekä palkkaussääntö sanottujen rautateiden virkamiehille ja käskyläisille 18.5.1872.
- 20/1877, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Johtosääntö Rautatien-hallitukselle Suomessa 25.7.1877.
- 6/1879, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Asetus matkustajahöyrylaivoista 19.2.1879.
- 20/1885, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Julistus lokomotiiivinkuljettajain ja konduktöörien eläkeoikeudesta virkaeroa ottaessansa 12.8.1885.
- 27/1881, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Ohjesääntö pensionilaitokselle Suomenmaan valtionrautateilla 8.12.1881.
- 18/1887, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Julistus uudesta palkkasäännöstä Suomen valtionrautateita varten asetetuille virka- ja palvelusmiehille sekä käskyläisille 23.12.1887.
- 15/1888, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Asetus höyrypannuista 11.4.1888.
- 30/1888, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Julistus, koskeva uutta Johtosääntöä Rautatien-hallitukselle Suomessa ja Suomen valtion-rautateitten hallinnolle. Keisarillisen Majesteetin Armollinen Ohjesääntö Rautatien-hallitukselle Suomessa ja Suomen valtion-rautateitten hallinnolle 31.8.1888.
- 4/1897, Keisarillisen Majesteetin Armollinen Ohjesääntö Suomen valtionrautateiden pensionilaitokselle 21.1.1897.
- 34(86)/1903, Armollinen Asetus, koskeva Suomen valtionrautateiden hallintoa 24.4.1903.
- 18/1907, Armollinen Asetus uudesta palkkaussäännöstä Suomen valtionrautateille 24.4.1907.
- 58/1917, Asetus palkkaussäännöstä Suomen valtionrautateille 5.8.1917.

Suomen asetuskokoelma

- Kapinan aikana painetut Suomen asetuskokoelman numerot, numero 22/1918, Asetus rautatiehallinnon järjestämisestä 16.2.1918.
- 299/1923, Laki valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista 29.12.1923.
- 34/1924, Asetus valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista annetun lain täytäntöönpanosta 31.1.1924.
- 323/1924, Laki valtion viran tai toimen haltijan oikeudesta eläkkeeseen 30.12.1924.
- 61/1925, Asetus valtion viran tai toimen haltijan oikeudesta eläkkeeseen annetun lain täytäntöönpanosta 21.2.1925.
- 1030/1942, Laki valtion viran tai toimen haltijan palkkauksesta 22.12.1942.
- 604/1946, Työaikalaki 2.8.1946.



*Komiteanmietintöjä*

Komitealta, joka on asetettu tarkistamaan työaikaa teollisuus- ja siihen verrattavilla aloilla koskevia säännöksiä ja tekemään ehdotuksen niiden uusimiseksi. 1941:5.

Komiteanmietintö Mon. 1945:26 (Veturimiesten palkkauskomitean mietintö).

Mietintöjä, jotka on antanut Suomen valtionrautateitten taloutta tutkimaan asetettu komitea (I 1907, II 1908).

Rautateiden kannattavuutta ja organisaatiota tutkimaan asetetun toimikunnan mietintö. Komiteamietintö 1949:1.

Rautatieläisten palkkakysymys. Rautateitten palvelijakunnan asettaman komitean esitys. Helsinki 1905.

Työsuojelukomitean mietintö. 1974:123.

Undersökning rörande tjänstegöringstiden för jernvägspersonalen vid Helsingfors—Hyinge och Tammerfors—Björneborgs bandelar. Helsingfors 1903.

Vakauttamisohjelma. Talouspoliittisen suunnitteluneuvoston ehdotukset niihin liittyvine selvityksineen vakauttamistoimenpiteiksi linnarauhan 30.9.1951 päättyessä. Komiteanmietintö 1951:13.

Valtion palkkauslautakunnan ehdotus valtion vakinaisten virkojen ja toimien sekä ylimääräisten toimien palkkaluokkiin sijoittelun tarkistamiseksi. Komiteanmietintö 1952:15.

Valtion viran- ja toimenhaltijan palkkausta ja muitakin oloja koskevia säännöksiä harkitsemaan asetetun komitean mietintö ja ehdotukset. Mon. 1939:1.

Valtionrautateiden organisaatiokomitean mietintö. 1959:8.

Vuoden 1968 menettelytapakomitean mietintö. 1969:A14.

*2. Sanoma- ja aikakauslehdet*

Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa 1903—1907

Helsingin Sanomat 1928, 1937, 1957, 1959—1960, 1963, 1965

Iltä-Sanomat 1974

Juna 1907—1909, 1915—1916

Kansan Tahto 1951

Kansan Uutiset 1960—1961, 1963

Kuljetustyöntekijä 1957

Maakansa 1950, 1963

Palkkatyöläinen 1945, 1956

Pieksämäki 1933

Päivän Sanomat 1960—1961, 1963

Rautatie 1902—1904

Rautatieläinen 1916, 1917—1919

Rautatieläinen—Järnvägsmannen 1921, 1926—1927, 1930

Rautatieläis-Kirjasia 1901

Rautatien-Lehti 1894—1899

Rautatieläisten Ammattilehti 1921, 1923

Sosiaalinen Aikakauskirja 1928—1934

Suomen Ammattijärjestö 1917

Suomen Sosialidemokraatti 1920—1921, 1929, 1937, 1940, 1951, 1957, 1960, 1963

Työkansan Sanomat 1950—1951, 1954

Työmies 1904—1905, 1914, 1917—1918

Uusi Rautatielehti 1906

Uusi Suometar/Uusi Suomi 1910, 1917—1918, 1933, 1937, 1951—1952, 1957

Veturimies 1909—1918, 1921—1975

Virkamieslehti 1975

Virkamiesten Aikakauskirja 1928—1929, 1938

VR Käskylehti 1962—1963

VY tänään 1962—1963

### 3. Kirjallisuus

- Aho, Juhani*, Rautatie. Kootut teokset I–II I. Porvoo 1954.
- Ahvenlampi, Esko*, Kemin vuoden 1949 lakko ja sen vaikutuksia kemiläisten työläisten asenteisiin ja mielipiteisiin. Turun yliopisto. Sosiologisia tutkimuksia, sarja B 15. Turku 1975.
- Alanen, Aulis*, Puoli vuosisataa postimiesten yhteistyötä. Suomen Postiljooniyhdistys 1906–1930. Suomen Postimiesliitto 1931–1956. Porvoo 1957.
- Alanen, Aulis J.*, Suomen rautatiet 100 vuotta. Teoksessa Valtionrautatiet 1862–1962. Toimittanut K.J. Immonen. Helsinki 1961.
- Alho, K.O.*, Suomen uudenaikaisen teollisuuden synty ja kehitys vuosina 1860–1914. Helsinki 1949.
- Anttila, Arne*, Kansallinen herääminen ja kielitaistelu. Teoksessa Suomen Kulttuurihistoria IV. Jyväskylä 1936.
- Auvinen, R.J.*, Hallinto ja henkilökunta. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1961.
- Björkqvist, Heimer*, Prisorörelser och penningvärde i Finland under guldmynnfotsperioden 1878–1913. En struktur- och konjunkturanalys. Helsingfors 1958.
- Casparsson, Ragnar*, LO under fem årtionden 1898–1923. Första delen. Stockholm 1947.
- Castrén, Reino*, Ratapolitiikka. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937. (Castrén 1937 A).
- Castrén, Reino*, Tilastollinen katsaus valtionrautateiden kehitykseen vv. 1910–1935. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937. (Castrén 1937 B).
- Castrén, Reino*, Valtionrautatiet ja vapaussota. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937. (Castrén 1937 C).
- Elomaa, T.P.*, Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Erinäisten rautatieläisjärjestöjen yleinen kokous. Muutamia sanoja asian selventämiseksi ja harrastuksen elvyttämiseksi siihen. Helsinki 1908.
- Forsgren, Emil*, Rautatieläisten yhteistoiminnan järjestämisestä ja yhteisten etujen valvomisesta. Porvoo 1906.
- Gripenberg, Lennart*, Poliittinen historiikki. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862–1912 I. Helsinki 1912.
- Grönberg, Arne*, Svenska Kamratförbundet vid Finska Statsjärnvägarna 1908–1933. Historik. Ekenäs 1934.
- Gröndahl, F.B.*, Finlands Svenska Lokomotivmannaförening 1919–1959. Ilm. painop. 1959.
- Haapalainen, Eero*, Suomen Ammattijärjestön Järjestömuotokomitean Perustelut ja Ehdotus Suomen Ammattijärjestön Säännöksi. Kotka 1917.
- Haataja, Lauri*, Yleislakkokysymys ja vuoden 1956 yleislakkoon johtanut poliittinen kehitys. Julkaimaton poliittisen historian pro gradu -tutkimus 1971. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Hakalehto, Ilkka*, Suomen kommunistinen puolue ja sen vaikutus poliittiseen ja ammatilliseen työväenliikkeeseen 1918–1928. Porvoo 1966.
- Harmaja, Leo*, Maailmansodan vaikutus Suomen taloudelliseen kehitykseen. Helsinki 1940.
- Hautala, Kustaa*, Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951.
- Heikkilä, Toivo*, Paasikivi peräsimmässä. Keuruu 1974.
- Helelä, Timo*, Tutkimus teollisuustyöntekijäin palkoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä. Helsinki 1963.
- Helelä, Timo*, Työnseisaukset ja teolliset suhteet Suomessa 1919–1939. Suomen Pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen monistettuja tutkimuksia D:21. Helsinki 1969.
- Hellman, Ossian*, Muita henkilökuntaa koskevia kysymyksiä. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937.
- Hirvisalo, I.*, Rataverkko rakennuksineen ja laitteineen. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Historiikkia Tampereen osaston 50-vuotistaipaleelta. Käsikirj. 1970. Osastojen historiikit. SVML.

- Hietanen, Silvo*, Pyrkimykset valtionrautateiden hallinnon uudistamiseksi. Yleisen edun ja rationalismin ideologian ristiriita. Julkaisematon yleisen valtio-opin hallinto-opin linjan sivulaudaturtyö 1972. (Silvo Hietasen hallussa).
- Hjelt, Vera*, Ammattityöläisten toimeentuloehdoista. Työtilasto XIII. Helsinki 1912.
- Hobsbawm, Eric*, Labouring Men. Studies in the History of Labour. London 1968.
- Holopainen, O.*, Henkilökunta ja sen palkkaus. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937.
- Honka, Olavi*, Muistelmia ja mielipiteitä. Porvoo 1972.
- Honka, Olavi*, Valtion virkamiesten palkat. Kehitys vuosina 1939–1945. Helsinki 1946.
- Huuska, Väinö*, Etujärjestöt ja hallituspolitiikka. Teoksessa Suomen hallitukset ja hallitusohjelmat 1945–1973. Toimittaneet Harto Hakovirta ja Tapio Koskiahho. Helsinki 1973.
- Hämäläinen, Niilo*, Linjojen välissä. Toimittanut Isto Räsänen. Vaasa 1975.
- 'Jahvetti'*, Suomi Neuvostoliiton radiossa. Helsinki 1942.
- Jussila, Osmo*, Kansallisuus ja yhteiskuntaluokat venäläis-suomalaisissa suhteissa suurlakon aikana ja sen jälkeen (1905–1909). Historiallinen Aikakauskirja 1974 s. 204–218.
- Jutikkala, Eino*, Suomen rautatieverkon synty. Teoksessa Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehitys-linjoja. Porvoo 1968.
- Jutikkala, Eino*, Säätyvaltiopäivien valitsijakunta, vaalit ja koostumus. Teoksessa Suomen kansanedustuslaitoksen historia IV. Helsinki 1974.
- Järventaus, Arvi*, Ja eläinten henki oli rattaissa... Romaani veturimiesmaailmasta. Porvoo 1934.
- Jääskeläinen, Mauno*, Itsenäisyyden ajan eduskunta 1919–1938. Suomen kansanedustuslaitoksen historia VII. Helsinki 1973.
- Kahila, K.J.*, Viisi vuosikymmentä konduktöörin yhteisrientoja. Katsaus VR Konduktööriyhdistys r.y:n toimintaan vuosina 1898–1948. Turku 1948.
- Kalela, Jorma*, Pulapolitiikka I–II. Julkaisematon käsikirjoitus 1972. (tekijän hallussa).
- Kalela, Jorma*, Right-Wing Radicalism in Finland During the Interwar Period. Perspectives from and an appraisal of recent literature. Scandinavian Journal of History 1, 105–124, 1976.
- Kari, J.K. – Paasivuori, Matti*, Ammattiyhdistysliike V. Suomi I. Kotka 1917.
- Katsaus Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen kymmenvuotiseen toimintaan. Veturimies näytenumero 00/1909.
- Kauniskangas, Kerttu*, Yleislakko 1956. Lahti 1956.
- Kertomus Viipurin työväenyhdistyksen kaksikymmenvuotisesta toiminnasta 1888–1908. Viipuri 1908.
- Keski-Korhonen, Ritva*, Suomen Ammattijärjestön synty. Riitaa SDP:ssä ja riitaa SAK:ssa. Julkaisematon yleisen valtio-opin pro gradu -tutkimus 1967. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Keskitalo, Oiva*, Hausjärven historia. Hämeenlinna 1964.
- Ketola, Eino*, Kestävällä tiellä. Nummelan työväenyhdistys Elo 70 vuotta. Helsinki 1975.
- Kettunen, Pauli*, Sosialidemokraatit ja Suomen Ammattijärjestön hajoaminen vuonna 1929. Julkaisematon poliittisen historian pro gradu -tutkimus 1974. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Kjellvard, Henry*, Det bevingade hjulets folk. Minneskrift vid Svenska Järnvägsmannaförbundet 50-årsjubileum. Volym I 1899–1924. Volym II 1925–1949. Stockholm 1949.
- Klemola, Pertti*, Kenen asialla SAK? Keuruu 1975.
- Klockare, Sigurd*, Från generalstrejk till folkfront. Söndring och samling i Kekkonens tid. Vänersborg 1971.
- Knoellinger, Carl-Erik*, Järjestösuhteet Suomen työmarkkinoilla. Helsinki 1959.
- Koivisto, Johan*, Suomen Metallityöväen Liitto 1899–1930. Helsinki 1963.
- Korpisaari, Paavo*, Suomen rautatieläiskunta vv. 1862–1912. Helsinki 1912.
- Kulo, Kusti*, Suurlakko herätti rautatieläisetkin. Teoksessa Suurlakkovuosi 1905. Toimittaneet Jussi Tuominen, Sylvi-Kyllikki Kilpi, K.L. Kulo ja Paavo Hyvönen. Kuopio 1955.
- Kuusi, Pekka*, 60-luvun sosiaalipolitiikka. Helsinki 1961.
- Laati, Iisakki*, Henkisen alan järjestötoimintaa Suomessa. Vammala 1954.
- Laavola, Heikki*, Kun Suomen työväki heräsi. Helsinki 1974.
- Lahtinen, I.J.*, Veturit. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937.
- Lampikoski, Kari*, Ammattiyhdistys ja ammattikunnan status. Sosiologinen tutkimus ammattiyhdistyksen toiminnasta ammattikuntansa statuksen kohottamiseksi organisaatiossa. Tutkimus-

- tapauksena Suomen konepäällystölaiton toiminta merikonemestarien statuksen kohottamiseksi laivaorganisaatiossa. Turun yliopisto, sosiologian laitos, B 12. Turku 1972.
- Lehtinen, Artturi*, Sotatalous. Teoksessa Itsenäisen Suomen taloushistoriaa 1919–1950. Historian Aitta XVII. Porvoo 1967.
- Lehtonen, Tuomas*, Muistelmia. Veturimies työssä ja kotona. Käsikirjoitus 1974. Rautatiemuseo.
- Leskinen, Väinö*, Asevelisocialismista kansanrintamaan. Helsinki 1967.
- Lindblom, Olavi*, Punaista vai valkoista. Helsinki 1969.
- Lindgren, Verner*, Valtion virkamiesten palkat. Kehitys vuosina 1914–1927. Helsinki 1928.
- Lindman, Sven*, Eduskunnan aseman muuttuminen 1917–1918. Suomen kansanedustuslaitoksen historia VI. Helsinki 1968.
- Linnamo, Jussi*, Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Loikkanen, Jouko*, Hallitse ja hajoa. Karjalaisen I hallituksen muodostaminen, toiminta ja hajoaminen. Pääministerin sihteerin päiväkirja. Rauma 1973.
- Louhikko, E.K.*, Ammattiyhdistystiedon perusteet. Helsinki 1937.
- Luoma, Väinö*, Työmarkkinasuhteet 1919–1939. Teoksessa Itsenäisen Suomen taloushistoriaa 1919–1950. Historian Aitta XVII. Porvoo 1967.
- Luoma, Väinö*, Valtion virkamiesten järjestäytyminen Suomessa. I, edellinen osa. Johdanto. Virkamiesliikkeen tulkintakaava. II, jälkimmäinen osa. Virkamiesliikkeen yleiskehitys, kokonaisuutinen ja tukeutuminen. Turku 1962.
- Långholm, Edvin*, Suomen Veturimiesyhdistys 1920–1930. Teoksessa Suomen Kuljettaja- ja Lämmitäjäyhdistys 1898–1918. Suomen Veturimiesyhdistys 1920–1930. Toimittaneet J.D. Saari, E. Långholm ja H. Pyhälä. Helsinki 1930.
- Lönnqvist, Berndt*, Om de sanitära förhållandena vid Finska Statsjärnvägarna. Helsingfors 1910.
- Majanpää, E.*, Valtionrautateiden Eläkelaitos 1882–1932. Helsinki 1932.
- Mattila, Arne*, Työmarkkinasuhteiden murros Suomessa. Tutkimus työntekijäin pyrkimyksistä osallistua työehtojen määrittämiseen 1880-luvulta vuoden 1905 suurlakoon. Helsinki 1969.
- Med ånga och elektricitet. Minneskrift med anledning av 25-årsdagen av Sveriges Lokomotivmannaförbunds tillvaro 1908 24/1 1933. Stockholm 1933.
- Munck, Teodor*, Hallinnollinen historiikki. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862–1912 I. Helsinki 1912.
- Mäkelä, Pentti*, Valtionrautateiden käyttökomiteajärjestelmä ja esimerkki käyttökomiteatyöstä. Julkaisematon sosiaalipolitiikan pro gradu -tutkimus 1954. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Mäkinen, Hugo L.*, Käsikirjoituksia Suomen Veturimiesten Liiton historiasta. 1974. SVML.
- Mäkinen, Hugo L.*, Veturimiesten uljaat vuosikymmenet. Helsingin Sanomat 27.3.1973.
- Nevanlinna, Ernst*, Virkamiesolomme. Millaiset ne ovat ja millaiset niiden pitäisi olla. Hämeenlinna 1907.
- Nissinen, Niilo*, 100 vuotta rautatievirkamiesten järjestötoimintaa. Pieksämäki 1973.
- Oittinen, R.H.*, Työväenkysymys ja työväenliike Suomessa. Turku 1954.
- Paavolainen, Jaakko*, Poliittiset väkivaltaisuuudet Suomessa. I osa. Punainen terrori. Helsinki 1966.
- Paavolainen, Jaakko*, Poliittiset väkivaltaisuuudet Suomessa. II osa. Valkoinen terrori. Helsinki 1968.
- Paavolainen, Jaakko*, Vankileirit Suomessa 1918. Helsinki 1971.
- Parviainen, Juha*, Valtiovallan vaikutus palkkatason kehitykseen Suomessa 1930-luvulla. Julkaisematon poliittisen historian pro gradu -tutkimus 1975. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Penttilä, Kalevi*, Viisikymmentä vuotta Suomen veturimiesten hyväksi. Veturimiesten avustuskassa 1923–1973. Porvoo 1973.
- Polvinen, Tuomo*, Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg. Helsinki 1962.
- Puukari, Arvo*, Suomen Metalliteollisuuden Työnantajaliitto 1903–1953. Helsinki 1953.
- Pyhälä, Heikki*, Muistiinpantua matkan varrelta. Veturimies 1948 s. 183–185.
- Pyhälä, Heikki*, Taistelu SVY:n tunnustamisesta. Veturimies 1955 s. 409–412.
- Relander, Lauri Kr.*, Presidentin päiväkirja II. Lauri Kristian Relanderin muistiinpanoja vuosilta 1928–1931. Julkaissut Eino Jutikkala. Tapiola 1968.
- Riihinen, Olavi – Hentilä, Kalevi – Roos, Jea-Pekka*, Rautatieläisten liiton historia. I osa. Vaikeat

- vuosikymmenet. Kehitys vuoteen 1930. II osa. Kasvun aika. Vuodet 1930–1971. Tapiola 1975.
- Rinta-Tassi, Osmo*, Punaisen Suomen keskushallinnon organisaatio. Suomen historian lisensiaattityö. Jyväskylän yliopisto 1972.
- Ruotsalainen, Veikko*, Suomen Poliisien Liitto ry 1923–1973. Hämeenlinna 1973.
- Roos, Sigurd*, Nationalstrejken i Finland II. Helsingfors 1906.
- Rytkölä, Olavi*, Virkaehtolainsäädäntö. Helsinki 1972.
- Saarinen, Iivari*, Tullimiesliiton historia 1906–1956. Helsinki 1956.
- Saarinen, J.D.*, Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys 1898–1918. Teoksessa Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys 1898–1918. Suomen Veturimiesyhdistys 1920–1930. Toimittaneet J.D. Saarinen, E. Långholm ja H. Pyhälä. Helsinki 1930.
- Salmela-Järvinen, Maritta*, Kaikissa meissä vikaa on. Porvoo 1968.
- Salomaa, Erkki*, Rakentajat eilen ja tänään. Helsinki 1959.
- Salomaa, Erkki*, Suuri Raha & Isänmaa Co. Kuopio 1961.
- Salomaa, Erkki*, Työväenliike ja Suomen itsenäisyys. Pori 1967.
- Savola, Matti*, Lakko työelämän ristiriitana. Tutkimus suomalaisen yhteiskunnan lakoista. Porvoo 1968.
- Siipi, Jouko*, Ryysyrannasta hyvinvointivaltioon. Helsinki 1967.
- Siivonen, Pentti*, Veturimiesten ansiot vuosina 1964–1974. Moniste, 1975.
- Sivenius, Arttur*, Miten rautateitä hallittiin. Kommunisti 1/1975.
- Sjöberg, Wilhelm*, Työrauhan puolesta. 50 vuotta työnantajain yhteistoimintaa. Helsinki 1958.
- Skog, Emil*, Sosialisti ja patriootti muistelee. Porvoo 1971.
- Skog, Emil*, Veljet vastakkain. Porvoo 1974.
- Soikkanen, Hannu*, Kohti kansanvaltaa I. 1899–1937. SDP 75 vuotta. Vaasa 1975.
- Soikkanen, Hannu*, Sosialismin tulo Suomeen. Porvoo 1961.
- Ståhlberg, K.J.*, Suomen hallinto-oikeus. Yleinen osa. Helsinki 1913.
- Suomen Veturimiesten Liiton Karjaan os. ry:n historia. Koonnut Valto Tontteri. Käsikirjoitus 1971. Osastojen historiikit. SVML.
- Suutari, Viljo*, Yksinäisenä sutena. Kuljetusliiton nousu ja tuho. Porvoo 1968.
- Suvanto, Pekka*, Akaan historia. Toijala–Kylmäkoski–Viiala. II osa. Vammala 1954.
- Talve, Ilmar*, (toim.), Radoilta ja ratojen varsilta. Rautatieläisten elämää entisaikaan heidän itsensä kuvaamana. Forssa 1963.
- Tamminen, Yrjö*, Rautatieläisten järjestötoiminta. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937.
- Tampereen työväenyhdistys 50-vuotias. 1886–1936. Tampere 1936.
- Tanner, Väinö*, Kuinka se oikein tapahtui. Vuosi 1918 esivaiheeseen ja jälkiselvittelyineen. Helsinki 1957.
- Tapiola, Hannu*, Riihimäen työväenyhdistys 1903–1963. Hämeenlinna 1966.
- Tapola, Selim*, Suomen Rautatieläisyhdistys 1889–1939. Helsinki 1939.
- Tiainen, Hannes*, Kun puolue räjähti. Raportti sosialidemokraattisen työväenliikkeen hajaannuksesta ja eheytymisestä. Helsinki 1968.
- Tiippa, Otto*, Helsingin Työväenyhdistyksen 25-vuotisvaiheita. Helsinki 1910.
- Turunen, Jorma*, Suomen sosialidemokraattisen puolueen kriisi 1950-luvulla. Pääsuuntaerimielisyyksien kehitys ja niiden syyt SDP:n vuoden 1957 ylimääräisessä puoluekokouksessa. Julkaisematon poliittisen historian pro gradu -tutkimus 1972. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Tutkimus Suomen konepajoista. Työtilasto XII. Helsinki 1911.
- Työväen tietokirja. Toimittanut Hannes Ryömä. Helsinki 1922.
- Urmas, Heikki*, Työrauhajärjestelmä Suomen sisäpolitiikassa 1960-luvulla. Helsinki 1975.
- Valaistusta kysymykseen Suomen Valtionrautateiden henkilökunnan liikarasisuuden ehkäisemisestä. Uuden Rautatielehden julkaisuja n:o 6. Porvoo 1910.
- Wallenius, J.*, Miksi rautatielaitos tuottaa tappiota. Kansantaloudellinen Aikakauskirja 1956 s. 322–344.
- Valtionrautateiden toiminnan ja talouden kehitys vuosina 1964–1974. Helsinki 1974.
- Valtionrautatiet 1976. Tietoja veturimiehen ammatista. Helsinki 1976.
- Valtion työmarkkinalaitos VTML. Vaasa 1975.
- Waris, Heikki*, Suomalaisen yhteiskunnan sosiaalipolitiikka. Porvoo 1973. (Waris 1973 A).

- Waris, Heikki*, Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkäsillan pohjoispuolelle. Tapiola 1973.  
(*Waris* 1973 B)
- von Weissenberg, Axel*, Veturi- ja vaunupalvelus. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862–1912 II. Helsinki 1912.
- von Weissenberg, Axel*, Veturipalvelus. Teoksessa Valtionrautatiet 1912–1937 II. Helsinki 1937.
- Verho, Verner*, Vetureissakin punaiset lyhdyt. Teoksessa Suurlakkovuosi 1905. Toimittaneet Jussi Tuominen, Sylvi-Kyllikki Kilpi, K.L. Kulo ja Paavo Hyvönen. Kuopio 1955.
- 50-vuotishistoriikki Veturimiesten Liiton Kouvolan osaston toiminnasta. Koonnut Allan Yläneva. Käsikirjoitus 1970. Osastojen historiikit. SVML.
- Viljakainen, Tapio*, Suomen Veturimiesten Liitto painostusjärjestönä vv. 1950–1970. Julkaisematon yleisen valtio-opin pro gradu -tutkimus 1972. Helsingin yliopiston valtiotieteellisen tiedekunnan kirjasto.
- Virkamiesliitto 50 vuotta 1917–1967. Helsinki 1967.
- Virolainen, Johannes*, Pääministerinä Suomessa. Poliittisia ratkaisuja vaalikaudella 1962–1966. Helsinki 1969.
- Voionmaa, Väinö*, Tampereen kaupungin historia. III osa. Tampereen historia itämaisestä sodasta suurlakon aikoihin. Tampere 1932.
- Voltti, Matti*, Valtionrautateiden ammattiopetus 1913–1963. Helsinki 1963.
- Vuokko, A.*, Dieselveturit. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Vuokko, A.*, Moottorivaunut. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- VTY. Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteistyöjärjestö VTY r.y. Yhteisjärjestöstä suurliitoksi. Miksi, Miten, Milloin. Helsinki 1975.
- VY. Työtaistelu 28.2.–28.3.1963. Helsinki 1963.
- Wälläri, Niilo*, Antoisia vuosia. Muistelmia toiminnasta ammattiyhdistysliikkeessä. Helsinki 1967.
- Åhman, H.J.V.*, Ainutlaatuinen viljanhakumatka Siperiaan v. 1918. Veturimies 1948 s. 116–118.
- Öller, Uno*, Suomen rautatiet lapsenkengissä. Helsinki 1930.

#### 4. *Suullisia tietoja antaneet (vain lähdeviitteissä mainitut)*

- Varatuomari Ilkka M. Erich, Helsinki  
 Veturinkuljettaja Alarik Geijer, Riihimäki  
 Veturinkuljettaja Jooseppi Jokinen, Turku (kuollut vuonna 1975)  
 Veturinkuljettaja Esko Kangas, Helsinki  
 Veturinkuljettaja Sulo Karp, Pieksämäki  
 Isännöitsijä Uno Koskinen, Turku (haastattelijana Jooseppi Jokinen)  
 Veturinkuljettaja Lauri Luoto, Helsinki  
 Puheenjohtaja Pekka Oivio, Helsinki  
 Järjestösihteeri Raimo Pölönen, Helsinki  
 Puheenjohtaja Lasse Syrjänen, Riihimäki  
 Veturinkuljettaja Erkki Tervio, Helsinki  
 Piiritarkastaja K.J. Tuliara, Helsinki



# Liitteet



### *Liite 1. Veturimiesten järjestäytyminen*

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen (vuonna 1917 Suomen Veturimiesten Liiton) osastojen ja jäsenten lukumäärän kehitys vuosina 1899–1917.

Vuosi	Osastoja	Jäseniä
1899	16	483
1901	16	584
1902	16	632
1903	16	608
1904	16	671
1905	16	683
1906	18	742
1907	18	741
1908	18	836
1909	18	836
1910	18	824
1911	18	769
1912	18	733
1913	18	717
1914	18	762
1915	18	764
1916	18	910
1917	20	1 800

Lähteet: Pöytäkirjojen yhteydessä sekä AKV- ja Veturimies-lehdissä olleet jäsentiedot; vuoden 1917 osalta SAJn toimintakertomus.

Suomen Veturimiesyhdistyksen (1920–1946)/Suomen Veturimiesten Liiton (1947–1975) osastojen ja jäsenten lukumäärän kehitys. Vuosina 1943–1975 suluissa eläkeläisjäsenten määrä.

Vuosi	Osastoja	Jäseniä
1921	13	656
1922	15	743
1923	18	1 060
1924	18	1 208
1925	18	1 305
1926	19	1 445
1927	20	1 518
1928	22	1 637
1929	22	1 800
1930	22	1 866
1931	22	1 924
1932	22	1 947
1933	22	1 961
1934	22	2 048
1935	22	2 120
1936	22	2 237

Vuosi	Osastoja	Jäseniä
1937	22	2 339
1938	24	2 435
1939	24	2 511
1940	23	2 426
1941	23	2 569
1942	26	2 594
1943	27	2 707 (219)
1944	24	2 773 (245)
1945	25	3 125 (250)
1946	27	3 136 (282)
1947	30	3 539 (299)
1948	30	4 062 (378)
1949	30	4 190 (360)
1950	30	4 321 (365)
1951	32	4 325
1952	33	4 440
1953	33	4 534
1954	33	4 503
1955	34	4 600 (500)
1956	34	4 653 (500)
1957	34	5 010 (624)
1958	34	5 150 (704)
1959	32	5 156 (742)
1960	32	5 121 (800)
1961	32	5 140
1962	32	5 201 (923)
1963	32	5 330 (972)
1964	32	5 343 (1 048)
1965	32	5 336 (1 093)
1966	33	5 355 (1 147)
1967	32	5 330 (1 225)
1968	32	5 304 (1 386)
1969	31	5 117 (1 372)
1970	31	5 062 (1 474)
1971	31	4 970 (1 550)
1972	31	4 998 (1 654)
1973	31	5 014 (1 749)
1974	31	5 281 (1 801)
1975	31	5 236 (1 843)

Lähteet: SVYn ja SVMLn toimintakertomukset (vuoteen 1942 saakka pöytäkirjojen yhteydessä).

## *Liite 2. Veturimiesten järjestötoiminnan hallinto*

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys (1898–1917)/Suomen Veturimiesten Liitto (1917–1918)

### *Puheenjohtajat:*

Tuomas Humaloja	1899–1901
Ivar Fomin	1902–1903
Johan Ikonen	1904–1905
Gustav Byström (Kylälä)	1906
Emil Helle	1907–1912
H.J.V. Åhman	1913–1915
August Valtasaari	1916–1917
Konstantin Lindqvist	1917–1918

### *Kirjurit/sihteerit:*

Gustav Byström	1899–1902
K.J. Sandström (Arimo)	1903–1904
J. Finskas	1905
K.A. Hästesko (Heporauta)	1906–1908
K.A. Paavola	1909–1911
T. Meriluoto	1912
August Valtasaari	1913
Karl Mannelin (Ainamo)	1914–1918

### *Keskustoimikunnan varsinaiset jäsenet:*

V. Ansala	1917–1918
J.L. Björkman	1905
G. Byström (Kylälä)	1899–1902, 1907, 1909–1911
J. Finskas	1905
I. Fomin	1899–1903
E. Helle	1907–1912
T. Humaloja	1899–1901, 1905–1908
K.A. Hästesko	1906–1908
E. Höglund	1899–1900
J. Ikonen	1902–1907
K. Johansson	1904
G. Lehkonen	1902–1904
K. Lindqvist	1917–1918
A. Liljeroos (Liljarinne)	1906
T. Meriluoto	1910–1912
A. Myrsky	1912–1918
T. Nikander (Hallämäki)	1900–1906, 1908–1913
A. Olin	1912–1914, 1916–1917
K.A. Paavola	1909–1911
J. Rahja	1917–1918
O. Rasinen	1900
A. Räsänen	1899–1900
J. Salminen	1917–1918
K.J. Sandström (Arimo)	1903–1905
K. Sjögren	1914–1916
J. Soinlahti	1908–1917

Fr. Staaf	1907
F. Tuukka	1917–1918
J.A. Walhelm	1899–1904
A. Valtasaari	1908, 1913–1918
K.E. Vasenius	1909, 1915–1917
H.J.V. Åhman	1913–1915

### Suomen Veturimiesyhdistys (1920–1947)/Suomen Veturimiesten Liitto (1947–1976)

#### *Puheenjohtajat:*

H.A. Pyhälä	1920–1942
K.A. Lehtonen	1943–1951
Gösta Widing	1951–1965
Pekka Oivio	1965–1974
Lasse Syrjänen	1974–

#### *Sihteerit/pääsihteerit:*

Robert Erho	1920–1921
Oskari Kivivuori	1922–1924
J.D. Saarinen	1925–1927
Edvin Långholm	1928–1929
August Valtasaari	1930–1935
M.A. Valtasaari	1935–1938
Edvin Långholm	1938–1939
A.O. Nieminen (Jaakonsalo)	1940–1942
Hugo E. Aattela	1941–1955
Reino Weuro	1955–1957
A.O. Nieminen (Jaakonsalo)	1957–1971
Ilkka M. Erich	1972–1976
Tuomo Tirkkonen	1976–

#### *Toimitsijat:*

Kauko Valjakka	1946–1955
Keijo Hummelin	1955–1957
Pekka Oivio	1957–1965
Raimo Pölönen	1965–
Sergej Andrejew	1970–1972

#### *Rahastonhoitajat/taloudenhoitajat:*

Aleksanteri Ranta	1920–1925
Oskari Kivivuori	1926–1940
K.J. Tuliara	1940–1946
H.A. Pyhälä	1946–1948
Jenni Siivola (Lepistö)	1948–1970
Marja Grönmark	1970–1975
Anna-Liisa Nieminen	1975–

#### *Keskustoimikunnan varsinaiset jäsenet 1920–1947:*

O. Arosilta	1929–1937
J.L. Björkman	1922–1923, 1925–1928
F. Dickman	1924

E. Einola	1920–1927, 1937–1938
R. Erho	1920–1923
V. Erkkilä	1947
A. Geijer	1947
N. Heikkilä	1938–1941
K.J. Helin	1930–1937, 1941–1944
Y. Ikäheimo	1936–1937
T. Jantunen	1945–1947
U. Juva	1941–1945
P. Kariranta	1921–1922
K. Kataja	1938–1942
O. Kivivuori	1920–1936
A. Kivimäki	1924–1929
J. Koivula	1920–1922
O. Korsi	1946–1947
J. Kröger (Kartila)	1934–1935, 1938–1941
K.A. Lehtonen	1943–1947
A. Leino	1932–1933
A. Lyttinen	1924
E. Långholm	1928–1931
E. Mauno	1942–1947
O. Peltonen	1929–1946
P. Pulkkinen	1926–1930
H.A. Pyhäluoto	1920–1945
A. Ranta	1920–1925
M. Rasinen	1923–1924
E. Rosti	1947
J.D. Saarinen	1924–1929, 1931–1940
S. Salmi	1920–1921
V. Silenius	1942–1947
E. Suonperä	1930–1937
E.M. Tamminen	1946–1947
K.J. Tuliara	1938–1945
K.E. Valjakka	1946–1947
A. Valtasaari	1925–1928
G. Widing	1947
V. Vuorinen	1945–1946
A. Väänänen	1939–1940, 1944

*Liittotoimikunnat/hallitukset 1948–1976 (varsinaiset jäsenet):*

Luetteloissa on ensimmäisenä puheenjohtajan nimi ja muut jäsenet ovat aakkosjärjestyksessä. Kesken toimikauden varamiehenä hallitukseen tulleen nimi esitetään sulkeissa sen jäsenen nimen jäljessä, jonka sijalle uusi jäsen on tullut.

1948–1951  
K.A. Lehtonen  
V. Erkkilä  
O. Korsi  
K.J. Nurminen  
E. Rosti  
V. Silenius  
E.M. Tamminen  
G. Widing  
V. Vuohula

1951–1954  
G. Widing  
M. Ilvo  
E. Järvi  
O. Korsi  
K.J. Nurminen  
L. Rignell  
E. Rosti  
S. Saarelainen  
V. Vuohula

1954–1957

G. Widing  
M. Ilvo  
J. Jokinen  
E. Järvi  
U. Kunnas  
T. Muje  
E. Nikkanen  
E. Rosti  
V. Vuohula

1960–1963

G. Widing  
S. Fäldt  
E. Hyvärinen  
E. Häikiö  
J. Jokinen  
E. Lindfors  
T. Muje  
V. Mustonen  
A. Salo  
E. Tervio  
T. Viitamäki

1966–1969

P. Oivio  
E. Häikiö  
O. Juutilainen  
E. Kairimo  
E. Lindfors  
O. Pohjoismäki  
P. Pyöli  
A. Salo (v:sta 1969 Esko Kangas)  
E. Sinkkonen  
L. Syrjänen  
K. Väyrynen

1973–

P. Oivio (v:sta 1974 L. Syrjänen)  
L. Aalto  
R. Kairimo  
E. Kangas  
V. Keinänen  
H. Kohvakka  
P. Luoma-aho  
E. Rossi  
A. Simonen  
L. Syrjänen (v:sta 1974 P. Sairanen)  
P. Vahtera

*Liittovaltuuston puheenjohtajat:*

Oiva Korsi  
Veikko Mustonen  
Ensio Hyvärinen  
Sulo Karp  
Eino Häikiö

1957–1960

G. Widing  
S. Fäldt  
M. Ilvo  
J. Jokinen  
E. Järvi  
T. Muje  
E. Nikkanen  
P. Riikonen (v:sta 1958 Viljo Vuohula)  
E. Rosti

1963–1966

G. Widing (v:sta 1965 Pekka Oivio)  
E. Häikiö  
O. Juutilainen  
E. Kairimo  
E. Lehtinen  
E. Lindfors  
V. Manninen  
T. Muje (v:sta 1965 Kauko Väyrynen)  
A. Salo  
E. Sinkkonen  
L. Suominen

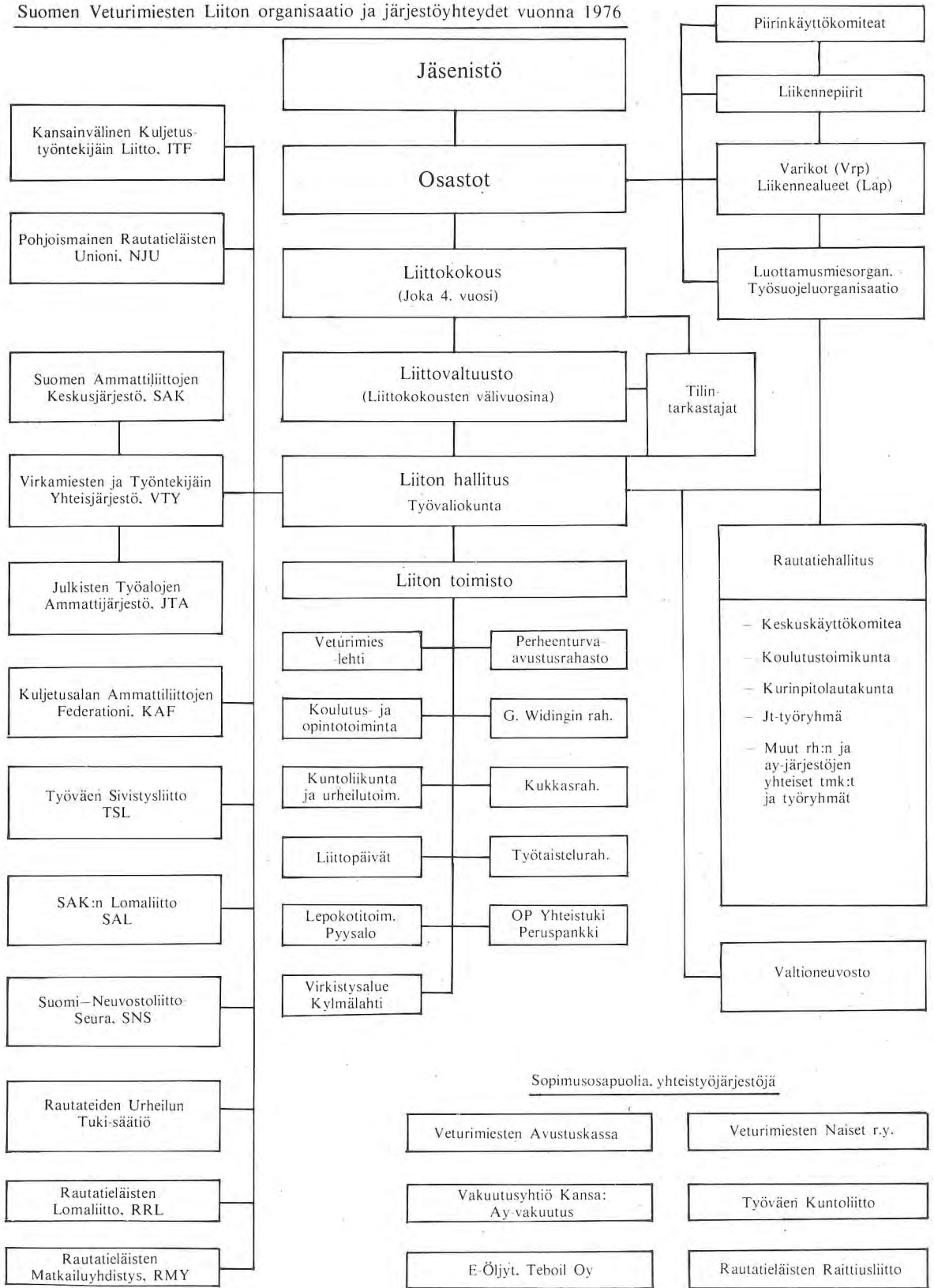
1969–1973

P. Oivio  
L. Aalto  
O. Hakala  
E. Häikiö  
O. Juutilainen  
E. Kangas  
A. Lajunen (v:sta 1971 P. Nykänen)  
O. Pohjoismäki  
P. Pyöli  
E. Rossi  
L. Syrjänen

1960–1966

1966–1967  
1967–1970  
1970–1973  
1973–

Suomen Veturimiesten Liiton organisaatio ja järjestöyhteydet vuonna 1976



*Liite 3. Veturimiesten ja koko henkilökunnan lukumäärän kehitys valtionrautateilla 1880–1975*

Vuosi	Veturimiehiä <sup>1</sup>	Koko henkilökunta <sup>2</sup>
1880	124	1 594 <sup>3</sup>
1885	128	3 527 <sup>4</sup>
1890	275	4 103
1895	422	5 944
1900	705	10 282
1905	944	13 355
1910	1 057	15 179
1915	1 867	20 393
1920	1 832	24 105
1925	2 216	25 214
1930	2 339	26 338
1935	2 343	25 896
1940	..	28 508
1945	4 460 <sup>5</sup>	36 636
1950	4 369	35 907
1955	4 194	33 982
1960	4 104	32 134
1965	3 919	32 647
1970	3 442	26 160
1975	3 054	29 070

<sup>1</sup> Veturimiesten lukumäärän laskentaperusteet poikkeavat taulukossa ajalla 1880–1935 ja 1945–1975 siten, etteivät luvut ole suoraan vertailukelpoisia. Vuoteen 1935 asti luvuissa ovat ainoastaan vakinaiset ja ylimääräiset kuljettajat ja lämmittäjät. Niihin ei sisälly veturinpuhdistajia eikä veturipalveluksessa työskenteleviä veturimiesharjoittelijoita. Vuodesta 1945 lähtien lukuihin sen sijaan sisältyvät kaikki veturimiestehtävissä työskentelevät.

<sup>2</sup> Lukuihin ei sisälly rautatierakennuksilla työskenteleviä, paitsi vuonna 1975. Muuten niihin sisältyvät työsuhteen luonteesta riippumatta kaikki rautatieläiset. Todettakoon, että luvut poikkeavat monin kohdin Rautatieläisten liiton historiassa esitetyistä (*Riikinen-Hentilä-Roos* II s. 303). Tämä näyttää johtuvan siitä, että mainitussa teoksessa henkilökunnan laskentaperusteet selvästikin muuttuvat 1920-luvun puolivälin jälkeen.

<sup>3</sup> Tässä vain vakinainen henkilökunta.

<sup>4</sup> Luku vuodelta 1886.

<sup>5</sup> Vuoden 1945 veturimiesten lukumäärä tarkoittaa tässä sen vuoden suurinta työssä olevien veturimiesten lukumäärää. Vuosina 1950–1975 kysymyksessä on keskimääräinen laskennallinen lukumäärä.

Lähteet: SVT XX Rautatiehallituksen kertomukset ja Rautatietilasto 1880–1970; vuosien 1945–1975 veturimiesten lukumäärän osalta rautatiehallituksen palkka- ja työvoimatilastot; vuoden 1975 henkilökunnan määrän osalta Valtionrautatiet 1975 s. 18.



*Liite 4. Tietoja valtionrautateiden liikenteen kehityksestä 1880–1970*

Vuosi	Liikenteen- rataverkon pituus (km)	Junakilo- metrejä (1 000)	Henkilö- kilometrejä (1 000)	Tonnikilo- metrejä (1 000)
1880	852	1 749	65 870	49 480
1885	1 179	2 427	75 712	71 512
1890	1 876	3 750	126 076	104 052
1895	2 390	5 612	148 602	158 874
1900	2 650	9 770	337 173	343 370
1905	3 046	11 928	425 787	350 588
1910	3 356	13 354	554 928	462 005
1915	3 685	18 056	773 088	1 278 636
1920	3 988	17 007	775 488	931 679
1925	4 524	19 429	908 471	1 442 164
1930	5 128	22 466	1 035 028	1 592 327
1935	5 501	26 499	947 038	1 979 598
1940	4 596	22 617 <sup>1</sup>	1 779 500	2 149 100 <sup>2</sup>
1945	4 513	28 084	3 202 595	2 459 817 <sup>3</sup>
1950	4 726	34 566	2 182 570	3 445 637
1955	4 900	40 732	2 260 463	4 482 223
1960	5 323	47 394	2 342 928	4 865 000
1965	5 470	46 868	2 049 624	5 182 900
1970	5 841	42 636	2 156 236	6 270 300

<sup>1</sup> Luku huhti–joulukuulta.<sup>2</sup> Arvioitu luku.<sup>3</sup> Kiirotavara mukaan luettuna.

Lähteet: SVT XX Rautatiehallituksen kertomukset ja Rautatietilasto 1880–1970.

# Henkilöhakemisto<sup>1</sup>

- Aalto, Erkki 284k  
 Aalto, G.L. 86k  
 Aalto, J.F. 172  
 Aalto, Lasse 355k  
 Aaltonen, Aarre 310  
 Aattela, Hugo E. 219, 220k, 231, 232, 242k,  
 248k, 250, 251, 252, 265, 265k, 271, 271k,  
 272, 295  
 Ahlqvist, A. 134  
 Aho, Börje 27k  
 Aho, Matti 27k  
 Ahola, Väinö 262k  
 Ahonen, Anders 124  
 Ahonen, Antti 262k  
 Ahti, Riku 214k  
 Alanko, T. 288  
 Alho, Oskari 138k  
 Ambrus, E. 194  
 Andersson, Jan 41k  
 Annala, Jussi 279  
 Ansala, V. 126  
 Antikainen, Eero 287, 288, 295, 305, 308  
 Argillander, E. 72  
 Arosilta, Oskari 187k  
 Arvola, Väinö 327  
 Backman, W.E. 242k, 264, 282, 303, 304  
 Bang, Gustav 127  
 Berg, Valfrid 140  
 Bergsten, veturinkuljettaja 40  
 Björkman, J. Leonard 153, 154, 156, 156k, 163,  
 176  
 Blomqvist, E. 46  
 Bobrikov, Nikolai 61  
 Borgstedt, A. 184  
 Byström (Kylälä), Gustav 46, 47k, 48, 52, 72,  
 95, 103, 109, 132, 149  
 Bäckström, E. 238  
 Castrén, Jalmar 158, 223  
 Damstén, Daniel 40, 48, 98, 99k  
 Einola, E. 151, 152, 153  
 Ekelund, veturinkuljettaja 40  
 Ekholm, veturinkuljettaja 40  
 Ekroos, K. 77k  
 Elomaa, Simo 355k  
 Eloranta, Voitto 78, 135k  
 Engström, Adolf 171  
 Erho, Robert 152, 153k, 157  
 Erich, Ilkka M 352, 353k, 355k  
 Eriksson, J. 85  
 Eriksson, L. 179k  
 Erkkilä, V. 265k, 304  
 Fagerholm, K.-A. 209, 258, 259, 260, 263, 294,  
 297, 298, 300, 301  
 Federley, C.B. 34  
 Fomin, Ivar 52, 53, 63k, 74, 81, 82, 149, 168,  
 169  
 Forsberg, E. 134  
 Friberg, veturinläämittäjä 41k  
 Fäldt, Sulo 306, 309, 311  
 Geijer, Alarik 199, 203, 249, 252  
 Grönblom, varikonpäällikkö 41k  
 Gröndahl, F.B. 82, 150, 170  
 von Haartman, L.G. 14  
 Hagelberg, Sulo 119k  
 Hagelin, G. 40, 42  
 Hagelin, J. 22, 40  
 Haggman, V. 134  
 Hallamäki, Teppo ks. Nikander, Teppo  
 Hannus, V. 152  
 Happonen, K. 214k  
 Harju, Mooses 119k  
 Hautala, Arvo 327, 338  
 Havia, Lauri J. 352  
 Heikkilä, N. 225k  
 Heikura, A. 194  
 Heilala, Yrjö 54  
 Heinonen, Reino 308  
 Heinrichius, A. 68  
 Helameri, H.E. 287, 289  
 Helin, Karl 46  
 Helin, K.J. 187k  
 Helle, Emil 52, 94k, 124, 149, 184, 185  
 Helo, Johan 180  
 Hemminkinen, Matti 73, 151  
 Hendunen, veturinkuljettaja 40  
 Herlin, Walter 68  
 Hildén, Kaisa 207  
 Hiltunen, Onni 249  
 Himanen, Mauri 297  
 Hintikka, Emil 166k  
 Hitler, Adolf 211, 213  
 Holm, K.E. 34  
 Horppu, J. 134  
 Humaloja, Tuomas (Tommi) 42, 43, 44, 46,  
 47k, 48, 52  
 Hummelin, Keijo 295, 330k  
 Huunonen, Emil 247, 249, 250, 252  
 Hytönen, veturinkuljettaja 40

<sup>1</sup> Luettelossa esiintyvät ainoastaan varsinaisessa tekstiosassa sekä kuvateksteissä olevat henkilönimet. Mikäli nimi esiintyy kuvatekstissä, on kyseisen sivunumeron perässä 'k'.

- Hyvärinen, Ensio 310, 311, 313  
 Hyvärinen, V. 249  
 Hyytiäinen, O. 222  
 Häikiö, Eino 311, 336, 355k  
 Hämäläinen, A.P. 76, 124, 140  
 Hämäläinen, Eino J. 224, 225, 226  
 Hämäläinen, Niilo 327, 347, 355k  
 Härmä, Erkki 257  
 Hästesko, K.A. 54, 132  
 Högman, A.E. 42  
 Ikonen, Johan 52, 63k, 92, 149  
 Ikonen, Unto 344k  
 Ikäheimo, Y. 204  
 Ilvo, Max 272, 303k, 305, 306, 307, 309, 311, 355k  
 Ingman, Lauri 181  
 Itkonen, Vilho 124, 140  
 Jaakonsalo, A.O. ks. Nieminen, A.O.  
 Jalava, Hugo 128k  
 Jalo, Juho 129, 130  
 Jansson, Wilhelm 158  
 Jantunen, T. 265k  
 Johansson, Johan 310  
 Johansson, K. 42  
 Jokela, O. 344k  
 Jokinen, Jooseppi 214k, 303k, 305, 306, 307, 309, 311, 355k  
 Jumelius, O. 21k  
 Junno, veturinkuljettaja 211, 212  
 Juva, Urpo 199, 202, 204, 272  
 Jyrkkävuori, Lauri 323  
 Järvelä, Olavi 298  
 Järvi, Eino 272, 303k, 306, 309  
 Järvinen, A. 150  
 Kahra, Eljas 250  
 Kairimo, Rauni 355k  
 Kajander, K. 69k  
 Kallio, Kyösti 169, 175  
 Kallio, Manne 323  
 Kangas, Esko 311, 318, 319, 334, 352, 353k, 355k  
 Kariranta, Paulus 130k, 152, 153k, 158  
 Karjalainen, A. 109  
 Karjalainen, Ahti 315, 318, 322, 342k  
 Karlsson, V. 46  
 Karp, Sulo 310, 355k  
 Kartila, J. 222, 225k  
 Kataja, K. 225k  
 Kattelus, veturinkuljettaja 21k  
 Kaukonen, konduktööri 214k  
 Kauppinen, Väinö 166k  
 Keijonen, Unto 352  
 Keinänen, Veikko 346, 353k, 355k  
 Kekkonen, Urho 259, 260, 261, 263, 264, 267, 271, 272, 273, 274, 286, 294  
 Ketola, T.L. 134  
 Kilpilä, Reino 305  
 Kinnunen, K.J. 68  
 Kiukas, Urho 297  
 Kivialho, K. 202, 203, 204, 216  
 Kivimäki, Antti 156, 185  
 Kivivuori, Oskari 152, 153k, 158, 183, 184k, 185, 187k  
 Kloster, R. 22  
 Koch, J. 68, 70  
 Kohvakka, Hugo 355k  
 Koivisto, A. 163  
 Koivisto, L.E. 220  
 Koivula, J. 152, 153k  
 Kokkola, A. 124  
 Koponen, A. 87, 102k  
 Korenius, Bruno 241k  
 Korsi, Oiva 265k, 279, 311  
 Koski, Onni 315, 318, 320  
 Koskinen, Pentti 344  
 Koutio, S. 304  
 Kristiansson, T. 330k  
 Kuivalainen, Matti 214k  
 Kunnas, U. 303k  
 Kurikka, Matti 44  
 Kuuskoski, Reino 321  
 Kyllönen, Atte 304, 307  
 Kylälä, Kyösti ks. Byström, Gustav  
 Käkelä, Valto 342k  
 Kärkiö, Martti 231, 304  
 Laaksonen, Mikko 308, 310, 313, 316, 318, 338  
 Laatunen, Timo 347  
 Laiho, A. 151  
 Laine, Adolf 119k  
 Laine, F.J. 136  
 Laippala, Leo 304, 310  
 Lampinen, Vilho 262k  
 Larvola, E. 195  
 Laurila, J.H. 158  
 Lavonius, M. 171  
 Lehkonen, G. 88  
 Lehti, V. 134  
 Lehtiö, K. 152  
 Lehto, Erkki 224  
 Lehtonen, K.A. 201k, 204, 222, 232k, 238, 239, 250, 251, 251k, 252, 264, 265k  
 Lehtonen, V. 77  
 Leivo-Larsson, Tyyne 287  
 Lenin, V.I. 128k  
 Lepistö, Jenni ks. Siivola, Jenni  
 Leskinen, Väinö 299, 300, 326, 327, 336  
 Liikko, Raimo 346k  
 Linamaa, Keijo 340  
 Lindblom, Olavi 246, 247, 264, 269, 297, 302  
 Lindfors, Erkki 311  
 Lindfors, K.A. 166k  
 Lindroos, E. 22  
 Lindqvist, Konstantin 52, 75, 124, 126, 129, 130, 131, 134, 135k, 140

- Loikkanen, Jouko 318  
 Lumivuokko, J.H. 126  
 Luoma-aho, Pertti 355k  
 Luoto, Lauri 158, 249  
 Lydecken, R. 158  
 Långholm, Edvin 187k, 205, 206k, 220  
 Lääperi, J. 38k  
 Lönnberg, G.A. 22  
 Lönnqvist, B. 124  
 Mannelin (Ainamo), Karl 52, 55, 126, 127, 133, 135k, 136  
 Manner, Kullervo 133  
 Mannerheim, C.G.E. 133  
 Manninen, Toivo 311  
 Manninen, Valfrid 288, 310  
 Mantere, Oskari 174, 175  
 Markkola, Paavo 287, 327  
 Mattila, Hannu 346  
 Maunula, Jalo 217k  
 Meinander, Nils 261, 263  
 Meri, A. 151  
 Metsäranta, Emil 152, 167  
 Miikki, Matti 269  
 Miilumäki, Iisakki 231, 249  
 Muje, Toivo 303k, 306, 309, 311, 321  
 Murto, Yrjö 249  
 Mustonen, Veikko 296k, 311  
 Myrsky, A. 126, 134  
 Mäkelin, Yrjö 68  
 Mäkelä, Hj. 109  
 Mäntylä, Matti 346k  
 Nieminen, (Jaakonsalo), A.O. 225k, 229, 230, 284k, 316k, 330k, 331  
 Nieminen, Evert 166k  
 Nieminen, Nestori 227, 231, 249  
 Nikander (Hallamäki), Teppo 66, 68, 70, 72, 92, 95, 106k, 106, 153  
 Nikkanen, Erkki 284k, 285, 290k, 303k, 305, 306, 309, 311, 314, 331  
 Nikolai II, keisari 121  
 Niskanen, Esko 352, 353k  
 Niukkanen, Juho 273  
 Nordberg, A. 51  
 Numberg, K.F. 42, 44  
 Nurminen, K.J. 204, 265k, 272  
 Nurro, A. 204  
 Närvänen, Onni 315  
 Ockman, H. 72, 73  
 Odell, E. 158  
 Oivio, Pekka 284k, 290k, 304, 327, 330k, 333, 336, 337, 338, 339k, 342k, 344, 352, 353k, 355k  
 Olin, Anton 113, 134, 140  
 Orre, J.V. 46  
 Paasikivi, J.K. 247  
 Paasio, H. 288  
 Paasio, Rafael 326, 339  
 Paasivirta, K. 23k  
 Paasivuori, Matti 151  
 Palokangas, J. 152  
 Paukkunen, O. 231  
 Pehu, Matti 214k  
 Peippo, konduktööri 179k  
 Pekkala, Mauno 252  
 Peltonen, Onni 187k, 199, 205, 206k, 207, 223, 225k, 229, 231, 251  
 Pero, Paavo 171  
 Perttula, Väinö 297  
 Pilvessalo, O. 249  
 Pohjanpalo, Santeri 55  
 Pohjoismäki, Olavi 306, 311, 336, 355k  
 Pulkkinen, P. 187k  
 Pulkkinen, Vilho 264, 287, 289  
 Pullinen, Erkki 157  
 Puro, Olavi 164  
 Puustinen, Toivo 166k  
 Pyhälüoto, Heikki 130k, 150, 152, 153k, 157, 158, 163, 164, 170, 176, 179, 183, 185, 187k, 194, 195, 199, 201, 201k, 202, 203, 204, 218, 222, 224, 225, 225k, 226, 227, 228k, 232k, 238  
 Pyhäniemi, V.H. 282  
 Pölönen, Raimo, 330k, 355k  
 Rahja, Eino 126  
 Rahja, Jaakko 75, 80, 126, 132, 134, 140  
 Rahja, Jukka 126  
 Ranta, A. 152, 153  
 Rantala, Yrjö 249  
 Rantanen, Mia 303k  
 Rantanen, Vihtori 289, 297, 301, 310, 321, 322  
 Rasinen, Oskari 43, 46, 92  
 Reilin, K. 56k  
 Relander, Lauri Kr. 175  
 Renvall, veturinkuljettaja 40  
 Rignell, Leevi 242k, 269, 272  
 Riikonen, Paavo 304, 306  
 Riikonen, Toivo 304  
 Ripatti, Pertti 342k  
 Roos, Harald 238  
 Rosenberg, M. 69k  
 Rossi, Ensio 355k  
 Rossi, Ernest 147k  
 Rosti, Eino 242k, 265k, 271, 272, 303k, 305, 306, 309  
 Räsänen, A. 21k  
 Rönkä, J. 54  
 Saarelainen, Sigurd 272  
 Saarinen, Arne 326, 327, 336  
 Saarinen, J.D. 183, 184k, 195, 199, 225k  
 Saarinen, Olavi 315  
 Saario, Ville 166k  
 Sairanen, Paavo 355k  
 Salmi, Osmo 297  
 Salmi, Sulo 151, 152, 153k

- Salmi, U. 332k  
 Salminen, J. 134  
 Salo, Antti 310, 311  
 Salo, Yrjö 269  
 Salomaa, Erkki 326  
 Salovaara, Väinö V. 201, 209, 222, 227  
 Sandelin, J. 77k  
 Sandström (Arimo), K.J. 65  
 Saveri, J. 252  
 Savolainen, Veikko 346  
 Sergelius, Max 171  
 Siivola (Lepistö), Jenni 303k  
 Silenius, V. 265k  
 Silvan, T. 42  
 Simonen, Aarre 287  
 Simonen, Arvo 355k  
 Sinervo, V. 77k  
 Sitari, Toivo 332k  
 Sivenius, Arttur 75, 134  
 Sjögren, Kalle 140  
 Skog, Emil 287  
 Snellman, J.V. 14  
 Soininen, A. 72  
 Strömberg, Georg 64  
 Ståhl, K. 79  
 Ståhlberg, K.J. 193  
 Sukselainen, V.J. 301  
 Sumu, Aku 263  
 Sunila, J.E. 173, 174  
 Suominen, K. 151  
 Svinhufvud, P.E. 129, 133, 193  
 Suonperä, E. 187k  
 Suontausta, Tauno 260  
 Syrjänen, Lasse 344, 352, 353k, 354, 355k  
 Säteri, J. 66  
 Tahvonen, Mauno 304, 344  
 Taka, O. 330k  
 Tammi, Otto 119k  
 Tamminen, E.M. 265k  
 Tanner, Väinö 179, 180, 201, 300, 301, 326  
 Tarnanen, Lauri 214k  
 Tarvonen, Kalle 179k  
 Tattari, Väinö 249  
 Tervio, Erkki 148, 244, 285, 305, 311, 333  
 Tiainen, Hannes 287  
 Tiera, Terjo 297  
 Tirkkonen, Tuomo 355k  
 Toivola, H. 72  
 Tokoi, Oskari 122, 125, 127, 129, 140  
 Tolvi, Y. 249  
 Torén, A. 65, 70, 73  
 Tuliara, K.J. 222, 224, 225k  
 Tuomioja, Sakari 273  
 Tuukka, F. 126  
 Törngren, Ralf 247, 248, 249, 286  
 Uttamo, H.K. 40, 42, 43, 44  
 Wahlstedt, K.A. 158, 159  
 Vahtera, Pentti 355k  
 Walhelm, J.A. 46, 54  
 Valjakka, Kauko 249, 250, 251, 252, 256, 264, 265k, 270, 271, 271k, 295  
 Valtasaari, August (Aku) 52, 95, 110, 113, 113k, 126, 155, 183, 184, 187k, 187, 201k  
 Varho, Lasse 344  
 Waris, Heikki 326, 327, 336, 337  
 Varjonen, Unto 278, 279  
 Varjoranta, Oskari 95, 124, 132, 148, 149  
 Vasama, K.O. 77k  
 Vasenius, K.E. 95, 148, 185  
 Vennamo, Veikko 288  
 Westerberg, O. 22  
 Weuro, Reino 295, 303k  
 Widing, Gösta 242k, 249, 253, 265k, 270, 271, 272, 281, 282, 284k, 287, 290k, 292, 297, 298, 302, 303, 303k, 304, 305, 307, 308, 309, 311, 313, 316, 321, 324k, 327, 339k  
 Viitamäki, Tuomas 311  
 Voionmaa, Väinö 124  
 von Wright, Viktor 36  
 Vuohula, Viljo 249, 272, 303k, 309  
 Wuolijoki, Väinö 180  
 Wuolle, B. 131  
 Wuori, Eero A. 229, 231, 232k, 288  
 Vuorinen, J.E. 231  
 Väisänen, Matti 151, 152  
 Väkeväinen, U. 312k  
 Välikoski, Arvo 289  
 Wälläri, Niilo 297, 303, 304, 322, 323  
 Väre, A. 95  
 Väyrynen, A. 249  
 Väänänen, Aleksanteri 212, 225k, 227, 248k  
 Ylänkö, A. 194  
 Åhman, H.J.V. 52, 54, 82, 94k, 140  
 Åkerman, A. 72  
 Åström, veturinkuljettaja 40  
 Öller, Anton 33k  
 Örnehjelm, A. Th. 124, 171

Suomen Veturimiesten Liiton historian nimi ANOEN, TAISTELLEN, NEUVOTELLEN kuvastaa veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan kehitysvaiheita. Nöyriä anomuksia tekevästä 1900-luvun alkuvuosikymmenten yhdistyksestä kehittyi toisen maailmansodan jälkeen jyrkkiinkin otteisiin valmis ammattiliitto. 1970-luvulla Veturimiesten liiton mahdollisuudet ajaa veturimiesten etuja riippuvat entistä enemmän yhteistyöstä muiden ammatillisten järjestöjen kanssa ja samalla yleisistä työmarkkinapoliittisista ratkaisuista. Teoksessa nivelletään veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan kehitys koko ammattiyhdistysliikkeen sekä veturimiesten sosiaalisen aseman kehitykseen. Samalla selvitetään myös niitä tekijöitä, jotka ovat edustaneet veturimiesten järjestötoiminnassa jatkuvuutta ja pysyvyyttä ja joihin veturimiesten oman ammattiliiton olemassaolo on nojannut.