
Kiskotietä uusiin asemiin

**Timo Herranen: Uusiin ase-
miin. 1950-luvun lopulta
1990-luvun puoliväliin. Rau-
tatieläisten liiton historia 3.
Rautatieläisten liitto 2005
Helsinki. 318 s.**

■ Viime vuosina oivallisesti täydentynyt ja edelleen karttuva ammattiliittohistorioiden sarja sai vuonna 2005 merkittävää lisävahvistusta paitsi keskusjärjestö SAK:n uusimmasta historiateoksesta myös muun muassa Timo Herrasen kirjoittamasta Rautatieläisten Liiton historian kolmannesta osasta, joka täydentää liiton jo kolme vuosikymmentä aiemmin muiden kirjoittajien voimin alkaneen historiatutkimuksen 2000-luvun kynnykselle. Herrasen esitys, jonka tapahtumat alkavat 1950-luvun lopussa ja joka on nimeltään *Uusiin asemiin*, tarkastelee junamiesten ja -naisten työtä ja ay-toimintaa erittäin kiintoisissa tilanteissa. Junaliikenne koki monia suuria muutoksia kuten sähköistämisen sekä pääkaupunkiseudun lähiliikenteen toteutuksen, minkä lisäksi valtiollinen rautatiemme VR oli tulossa edelleen jatkuvien suurten murrosten aikaan. Tekijä poimii liiton vaiheista kolme päätappia, jotka kuljettivat rautatieläisiä liitossaan kirjan nimen tarkoittamiin uusiin asemiin. Ensimmäinen oli ay-liikkeen ja samalla rautatieläisliiton hajautuminen 1950-luvun

lopussa, toinen niiden eheytyminen vuosikymmentä myöhemmin ja kolmas työnantajan piirissä tapahtuneet organisaatiomuutokset 1990-luvulla, jolloin VR konsanaan yhtiöitettiin.

Timo Herrasella on selkeät piirustukset työlleen, jossa Valtionrautateiden kehitys ja sen palveluksessa olevien rautatieläisten ammattiyhdistystoiminnan vaiheet limittyvät toisiinsa kiinteästi. Hän on jakanut kirjansa päälukuihin teemoittain, ei kronologisesti. Jaottelutavan valinta riippuu tietenkin niin kirjoittajan mieltymyksistä ja lähtökohdista kuin myös itse tutkimusaiheesta ja tutkittavan ajankohdan pituudesta. Herrasen tällä kertaa tekemä valinta toimii. Johdatettuaan lukijansa ensin tutkimusaiheeseensa tekijä tarkastelee aluksi esittelynomaisesti Valtionrautateita ja niiden henkilöstöä, luo sen jälkeen kiintoisan, lähinnä rautatieläisten haastatteluihin perustuvan kuvan näiden työurasta, sen kehityskaaresta ja väen elämästä työmaillaan VR:n palveluksessa aina eläkevuosiin asti. Hän ei myöskään unohda tarkastella rautatieläisten yhteisöllisyyttä työmaillaan, ammatiosastoissa ja vapaa-ajanvietossa. Kuvaus rautatieläisten työuran vaiheista, heidän elämästään asemilla, ratatyömailla ja junissa, on yksi kirjan antoisimmista osuuksista ja kertoo onnistuneesti ammattiliiton jäsenen elämäntodellisuudesta varsinaisessa työssään.

Seuraavaksi tekijä käy tarkastelemaan rautatieläisten ammattijärjestöä kovasti koskettanutta ay-liikkeen hajaannusprosessia ja uudelleen eheytymistä junamiesten vinkkelistä

sekä Rautatieläisten liittoa järjestönä poliittisine kamppailuineen. Tässä vaiheessa ollaankin jo kirjan puolivälissä, jonka jälkeen Herranen käy käsittelemään liiton konkreettisia toimia ammattiliittona. Kuvaan tulevat kamppailut rautatieliikenteen ja työpaikkojen säilymisen puolesta. Esiin käy, miten liitto kantaa huolta myös VR:n asemasta yhteiskunnassa. Omana lukunaan Herranen käsittelee katkerat taistot VR:n omien konepajojen toiminnan puolesta. Tämän jälkeen tekijä luo huomionsa liiton työmarkkinatoimintaan palkkapolitiikan ja työehtosopimusten äärellä, minkä jälkeen hän tarkastelee vielä työsuojelu- ja työympäristökysymyksiä, joihin Rautatieläisten liitto on kiinnittänyt ponnekkaasti huomiota, sekä rautatieläisten haasteita liikelaitokseksi ja lopulta osakeyhtiöksi muutetun VR:n luomissa uusissa olosuhteissa. Lukija voi oikeastaan käydä teokseen käsiksi mistä pääluvusta alkaen hyvänsä ja lukea niitä missä järjestyksessä tahansa oman halunsa mukaan. Esitys toimii, mitä tukee tekijän intensiivinen ja kompakti, lukijan otteessaan pitävä tapa kirjoittaa.

Ammattiyhdistysliikkeen kuten muutoinkin työväenliikkeen historiassa merkittävään vaiheeseen muodostanut sosialidemokraattisen liikkeen hajaannus, joka ulottui 1950-luvun lopulta aina 1970-luvulle, mutta päättyi ensimmäiseksi juuri ay-liikkeessä 1960-luvun lopulla, näkyi merkittävästi myös Suomen Rautatieläisten liitossa (SRL), ja niinpä Timo Herranen tarkastelee sitä seikkaperäisesti. Sosiaalidemo-

kraattisen liikkeen repeämäns. leskisläisiin ja skogilaisiin merkitsi rautatieläisten ammattiliitossa SDP:n leskisläisten jäämistä vähemmistöksi omassa poliittisessa ryhmässään, mistä seurasi uuden rautatieläisammattiliiton perustaminen, aluksi Rautatieläis-Unionin ja pian Rautatieläisten Ammattiyhdistysten Liiton (RAL) nimellä. Siinä missä konsanaan keskusjärjestö SAK, repesi myös junaväen liitto. Rautatieläisten hajaantuminen noudatti laajemminkin vastaavissa tilanteissa käytössä ollutta kaavaa. Irrottautuneet liittyivät ensin keskusjärjestön hajaantumista ennakoineeseen, SAK:n skogilaisista johtoa vastustaneiden sosialidemokraattien toimesta vuonna 1958 perustettuun Ammattiliittojen Yhteistyöjärjestöön, minkä jälkeen he löysivät uuden keskusjärjestön SAK:n rinnalle perustetusta, SDP:n vuoden 1957 ylimääräisessä puoluekokouksessa enemmistön ja johdon saaneen Tannerin–Leskisen linjan näkemyksiä noudattaneesta SAJ:stä vuonna 1960.

Herranen selvittää nämä hajaannuksen kiemurat – niiden monimutkaisuudesta huolimatta – niin selkeästi kuin pelkän tekstin puitteissa on mahdollista. Esiin nousevat myös taustalla olleet liiton sisällä vallinneet puheenjohtaja W. E. Backmanin ja sihteeri Onni Kosken kannattajien väliset ristiriidat, jotka liittyivät voimakkaisiin erimielisyyksiin tuolloisten kiskobussien, ”lättähattujunien”, konduktöörien ja rahastajien asemasta sekä uudeksi puheenjohtajaksi vuoden 1957 liittokokouksessa valitun Kosken johtamasta, kiskobussi-

konduktöörin asemaan liittyneestä lakosta. SAK:ssa jatka-neiden sosialidemokraattien leiriin kuuluneen Kosken johdossa ollut Rautatieläisten liitto ei loppujen lopuksi kärsinyt liittohajaannuksesta paljoakaan, sillä huomattava osa myös SDP:n sisäisissä mitelöissä leskisläisiin lukeutuneista rautatieläisistä koki juuri SAK:n omaksi keskusjärjestökseen ja jäi repeämässä alkupe-räisen liittonsa jäseniksi. Niinpä RAL jäi pysyvästi pieneksi järjestöksi Rautatieläisten liittoon verrattuna.

Rautatieläisten liiton vahvasta asemasta SAK:ssa kertoi omaa kieltään se, että puheenjohtaja Onni Koskelta tuli yksi kolmesta SAK-ministeristä Ahti Karjalaisen muutoin täysin porvarilliseen keskustaoikeistohallitukseen, joka johti maata vuosina 1962–63. Maalaisliitto, joka halusi idänpoliittisista syistä hallitukseen edes jonkinlaisen vasemmistoedustuksen, näki juuri SAK:n oivallisen vaihtoehdon tilanteessa, jolloin SDP oli idänsuhteiden kannalta epäedullisessa tannerilais-leskisläisessä komennossa eikä laitavasemmiston mukaantulo ollut minkäänlainen realiteetti. SAK:n voimamiehen Vihtori Rantasen kanssa hyvisä väleissä tuolloin ollut Koski sai SAK-kumppaneikseen hallitukseen keskusjärjestön sihteerin Olavi Saarisen sekä Metalliliiton puheenjohtajan Onni Närväsen. Asetelma ei ollut miltään osin helppo; SAK-laiset ammattiyhdistysmiehet porvarihallituksessa olivat oiva arvostelun kohde niin tannerilaiselle SDP:lle, SAJ:n taustavoimalle, samoin kuin kommunisteillekin. Myös kentältä

nousi paineita SAK-ministereiden suuntaan. Onni Koski jatkoi kuitenkin kahdella tuolilla ja joutui hankaliin tilanteisiin lopulta vuoden 1963 virkamieslakon yhteydessä, joka nosti pintaan myös VR:n sisäisen ammattiliittokentän erimielisyydet. Kuuluihan esimerkiksi Veturimiesten liitto SAK:n ulkopuoliseen, vuonna 1961 aloittaneeseen Virkamiesten Yhteisjärjestöön, jonka monimutkaiset esivaiheet Herranen tuo ytimekkäästi esiin.

Valtapolitiikka ammattiyhdistysliikkeessä on aina ollut kovaa peliä olipa sitten kyse liittojen välisistä sopimusala-kiistoista, sosialidemokraattien sisäisistä mitelöistä, sosialidemokraattien ja kommunistien välisistä voimainkoitoksista tai näiden kaikkien erilaisista yhdistelmistä. Kabinettien kamppailut ovat kaukana tavallisen työläisen arkisesta aherruksesta, mutta niiden pohjalta ay-liikkeessä on aina tehty linjaukset tulevaan. Kuu-sikymmenluvun edetessä kävi selväksi, ettei ay-liikkeen kah-tiajako ollut työväen etujen mukaista, ja niinpä eheyttämi-sen puolesta alkoi kuulua yhä enemmän äänenpainoja. Niitä esittivät muun muassa Paperiliiton voimakastahtoinen puheenjohtaja Veikko Ahtola sekä Rautatieläisten liiton peräsimmäisessä jatkanut Onni Koski. Samoihin aikoihin 1960-luvun puolivälissä, jolloin työnantaja-järjestö STK oli jo asettunut tukemaan SAK:ta johtavana työntekijäjärjestönä, myös SDP:n vuonna 1963 valittu uusi johto Rafael Paasion johdolla katsoi myönteisesti ay-liikkeen ehey-tymisen suuntaan. SAK:n särmikäs puheenjohtaja Vihtori

Rantanen oli kuitenkin vielä eri kannoilla ja närkästyi Kosken kannasta siinä määrin, että päätti junailta tämän sivuun Rautatieläisten liiton johdosta vuoden 1965 liittokokouksessa. Herranen kuvaa liittokokouksen esivaiheet ja itse kokouksen tapahtumat tavalla, joka tuo lukijan mieleen kaunokirjallisuuden jännitystrillerit. Koskella oli tiukat paikat, kun tukijoukot alkoivat käydä vähiin, mutta ratkaisu löytyi kuitenkin lopulta. Rantasen kons-tit tavoitteensa puolesta jäävät tosin Herrasen kuvauksessa hieman epäselviksi. Peli oli kovaa, osin rumaakin, mutta tarkoitushan pyhittää keinot. Lopputuloksena oli Kosken jatkaminen tehtävässään. Hän jäi eläkkeelle vasta vuonna 1973.

Huonommin kävi sen sijaan Rantaselle, joka uhrattiin eheytyksen hyväksi SDP:n ja SKP:n edustajien tekemässä vuoden 1966 kuuluisassa Leskisen–Saarisen sopimuksessa, jossa ammattiyhdistysliikkeen eheyttämisen periaatteesta sovittiin. Ensimmäisenä etappina oli Vihtori Rantasen syrjäyttäminen SAK:n edustajakokoukses-sa vuonna 1966. Uutta puheenjohtajaa etsivät muun muassa liittopuheenjohtajat Koski ja Ahtola, jotka lopulta toivat esiin Maaseututyöväen Liiton puheenjohtajan Niilo Hämäläisen, josta tulikin keskusjärjestön uusi ykkösmies kyseisessä edustajakokouksessa. Moninaiset vaiheet ammattiyhdistysliikkeen eheyttämiseksi päättyivät lopulta vuonna 1969, jolloin siihenastisen SAK:n ja SAJ:n yhdistymisen pohjalta syntynyt keskusjärjestö, uusi SAK näki päivänvalon. Uuden

SAK:n synty oli myös se tekijä, joka lopullisesti vaikutti rautatieläisten hajanaisen liittokentän eheytymiseen.

Professori Heikki Waris, joka oli johtanut jo 1960-luvun puolivälistä ammatillisen liikkeen eheyttämiseen tähdänneitä keskusteluja, kävi vetämään myös rautatieläisten ammatillisen järjestäytymisen eheytykeskusteluja kuusikymmenluvun jälkipuoliskolla. Kyse ei ollut pelkästään SRL:n ja RAL:n yhdistymisestä, vaan, mikäli mahdollista, myös laajemmasta VR:n väen ammattiliittojen yhdistymisestä. Rautatieläisten keskuudessahan oli jo ennen 1950-luvun lopun hajaannustakin ollut järjestöä lähes joka lähtöön. Veturimiehillä oli oma liittonsa ja konduktööreillä oma yhdistyksensä, minkä lisäksi viran- ja toimenhaltijatkin olivat järjestäytyneet omiin nimiinsä. Pääosassa oli kuitenkin SRL:n ja RAL:n yhtyminen, johon oli paineita kentänkin suunnalta. Jos myös SRL:n osasto oli sosiaalidemokraattien käsissä, kummankin liiton samalla paikkakunnalla vaikuttavat osastot tekivätkin jo yhteistyötä, sillä eriseuraisuudesta hyötyi vain työnantajataho. Herranen kuvaa monisäikeisen yhdentymisprosessin parhaansa mukaan, ja tarkalla lukemisella prosessin eteneminen avautuu. Tässä kohden lukija kaipaisi kuitenkin VR:n järjestökentän monimuotoisuutta selventäviä kaavioita, joiden avulla päälinjat olisi helppo havaita. Samalla olisi vaivattomampi seurata tekijän kuvausta keskustelujen ja ratkaisujen etenemisestä.

Seitsemänkymmenluvun taitteessa tapahtunut eheytyminen

– RAL:n yhdistyminen SRL:oon – oli Rautatieläisten liitolle tärkeä etappi, jonka myötä se saattoi jatkaa uusissa asemissa uuden SAK:n keskiuurena liittona edunvalvontatyötään entisestään voimistuneena ja sosiaalidemokraattien keskinäisestä nokittelusta vapautuneena. Ammattiliitto saattoi kantaa huolta varsinaisesta tehtävästään entistä ponnekkaammin. Se onkin kiinnittänyt huomionsa yhtä lailla rautatieliikenteen palvelutasoon kuin konsanaan vaikkapa VR:n konepajojen kohtaloon ja halunnut kehittää työnantajansa mahdollisuuksia hoitaa tehtäviään yhteiskunnassa – samalla liitto on ajanut myös oman jäsenistönsä etuja, muun muassa työllisyyttä.

Politiikka säilyi kuitenkin edelleen liiton piirissä ay-liikkeen yleisten linjojen mukaisesti. Sosiaalidemokraatit ja kansandemokraatit kävivät omaa kisaansa jäsenten kannatuksesta ja toisiaan vastaan. Herranen kertoo rautatieläistenkin ammattiliitossa esiintyneestä SDP:n ja SKDL:n väen toverillisesta kilvoittelusta, jossa edelliset olivat enemmistöasemansa turvin päättämässä liiton linjoista, olkoonkin, että monissa ammattiosastoissa, muun muassa edesmenneen Pasilan konepajan osastossa, tuolloin liiton suurimmassa, kommunisteilla oli vahva enemmistö. Puoluepolitiikka ja siihen liittyneet kiistat – kommunistien osapuolijakoa ja sen ilmenemismuotoja unohtamatta – olivat todellisuutta eritoten 1970-luvulla.

Herrasen huomion kohteena ovat luonnollisesti myös työmarkkinakysymykset tulopoliittisine kokonaisratkaisui-

neen, joihin kommunistit Rautatieläistenkin liitossa suhtautuivat varsin nihkeästi – näin varsinkin jos SKDL sattui olemaan eduskunnassa opposition penkillä. Herranen kuvaa asiantuntevasti rautatieläisten neuvottelut työ- ja virkaehtosopimuksistaan, niiden yhteydet tuporatkaisuihin ja neuvottelujärjestelmien muutokset. Lukija jää kuitenkin kaipaamaan selkeämpää esitystä konkreettisesta palkka- ja reaaliansiiokehityksestä viimeisten vuosikymmenten ajalta. Miten rautatieväen elintaso on kehittynyt, mitkä ovat erot eri ammattiryhmien kuten aseamiesten, juna- ja vaunuhenkilöstön, konepajamiesten ja muiden välillä sekä suhteessa tärkeimpien teollisuusalojen työntekijäin vastaavaan kehitykseen? Tätä tekijä olisi voinut tarkastella syvemmin.

Valtionrautatiet on tänä päivänä VR Osakeyhtiö rinnakkaisyhtiöineen, kuten eduskunta näki hallituspuolueiden edustajien voimin hyväksi päättää Esko Ahon porvarihallituksen esityksestä vuonna 1994. Timo Herrasen tutkimus päättyy yhtiöittämiskehityksen ja työntekijäpuolen sen mahdollisista kielteisistä vaikutuksista kummunneen huolen kuvaamiseen. Eri liikennemuotojen kovassa kilpailussa valtiovalta näki yhtiöittämisen parhaaksi ratkaisuksi, ja 2000-luvun kilpailuttamishankkeet tulevat tuomaan työntekijäpuolelle entisestään uusia haasteita. Kuten Herranen tuo Rautatieläisten liiton edustajien sanoin esiin, kyse ei ole pelkästään VR:n taloudesta, vaan sen nimissä myös ideologisista ratkaisuista.

Tekijä nivoo varsin onnistuneesti poliittisen kehityksen ay-toimintaan ja jälkimmäisen yleisen kehityksen kuvaamansa liiton vaiheisiin. Ammattiyhdistysliikkeen toiminnan puoluepoliittinen luonne ja siihen liittyvät kamppailut nousevat selkeästi esiin, minkä rinnalla korostuu varsinaisen edunvalvontatyön ja itse rautatietyön kulku eteenpäin pitkälti omia raiteitaan. Herrasen työ on paljolti myös VR:n historiaa, mikä on teokselle pelkästään ansioksi. Tarpeen mukaan näyttämölle nostetaan myös paikalliset ammattiosastot poliittisine virityksineen ja edunvalvontatoimineen; niiden yhtyettä liittoon ei unohdeta.

Työstä puuttuu varsinainen kehityslinjat yhteen nivova loppuluku. Näinkin rautatieläisten tie liittohajaannuksesta eheytyksen kautta kohti uusia haasteita työmarkkinoilla yhtiöityvän työnantajan rinnalla käy toki esiin. Loppuluvussa olisi kuitenkin voinut vielä pohtia lähemmin esimerkiksi työläisyyttä tämän päivän yhteiskunnassa rautatieläisten kannalta samoin kuin ammattiyhdistysliikkeen asemaa ja jäsenyyttä siinä.

Teoksen oikoluvussa on ilmeisesti oltu kiireisiä, sillä kaikenlaisia pieniä lyönti- ym. vastaavia virheitä on jäänyt jonkin verran. Myös asiavirheitä löytyy ainakin sen verran, että puoluesihteerinä vaikuttaneesta Väinö Leskisestä on tullut vastoin todellisuutta SDP:n puheenjohtaja (s. 316) ja TPSL:n Päivän Sanomista SAK:n äänenkannattaja (s. 62 ja 74).

Kaiken kaikkiaan Timo Herrasen esitys on pätevää tutkimustyötä ja oivallinen jatke

Rautatieläisten liiton tässä vaiheessa trilogiaksi kasvaneelle historiateokselle. Ehkäpä voimme odottaa neljättä nidettä jossakin siellä 2030-luvun kieppeissä.

Erkki Vasara