
Radanrakentaminen työnä ja elämäntapana

Kallio, Kalle: *Ratajätkäät. Rautatienrakentajien kokemukset 1857–1939.* Helsinki, SKS Kirjat 2022, 589 sivua.

Tieteellisen tutkimuksen ja yleistajuisen, jopa viihdyttävän, tietokirjan yhdistäminen samojen kansien sisään ei ole helppoa. Vaikeusaste nousee, mikäli haluaa hyväksyttää teoksensa tohtorinväitöskirjana. Tällaiset tavoitteet yhdistyvät Tampereen työväenmuseo Werstaan museonjohtajan Kalle Kallion historian alan väitöskirjassa *Ratajätkäät: Rautatienrakentajien kokemukset 1857–1939*. Tavoitteet täyttyvät kohtuullisesti, vaikka kompromisseilta ei ole välttytty. Viihdyttävän lukukokemuksen ensisijaisuus lienee työntänyt tutkimukselliset lähtökohdat erilleen, kirjan loppuun. Ratkaisu ei ole täysin poikkeuksellinen työelämän tutkimuksen väitöskirjoissa, mutta pienen haavan se kirjan tutkimuksellisuuteen lyö.

Kallion kirja lukeutuu selvästi työelämän tutkimuksen alaan, vaikka siitä löytyy ammennettavaa myös muille. Kirja kuvaa ratajätkien elämää luoden kuvaa muuttuvista ratatyömaista ja elämästä radalla aikana, jolloin merkittävä osa Suomen rataverkosta sai perustuksensa. Perustusten heikot kohdat heijastuvat yhä tänä päivänä junamatkustajille toistuvina ratatöinä, mikä tuo ratajätkien työn lähelle monien arkista kokemusmaailmaa. Kallion kirjaa voi suositella niille, jotka ovat valmiita viettämään yhden tutkimusraportin parissa huomattavasti pidemmän tovin kuin tällä artikkelien aikakaudella on tapana. Kirja sisältää värikästä kuvausta ja roppakaupalla tietoa. Hetkittäin lukijan on hankala rakentaa itselleen kokonaiskuvaa ja historiallista aikajanaa, sillä teksti etenee teemoittain ja ajassa edestakaisin. Yleis-

tajuinen kirjoitustapa tekee lukukokemuksesta mielekkään mutta saattaa myös häiritä tutkijataustaisia lukijoita. Paikoin olisi kaivannut vahvempia käsitteellistyksiä ja linkityksiä aiempaan työhön liittyvään tutkimuskirjallisuuteen.

Rautateihin liittyvää tieteellistä tutkimusta on Suomessa tehty vähäisesti. Pro gradu -työt ovat keskittyneet rautateiden tai liikennöinnin kehittämiseen sekä niiden ympäristövaikutuksiin. Harrastuspohjalta tehty tutkimustyö taas keskittyy junien tekniikkaan tai liikennöintiin ja sisältää runsaasti teknisiä yksityiskohtia mutta vähemmän Kallion kirjan kaltaista elämänmakuista kerrontaa. Rataosakohtaiset historiikit käsittelevät alueellisiakin aiheita, mutta etnologisiin tutkimuksiin ne eivät juuri yllä eikä niitä yleensä voi ajatella työelämäntutkimukselliseksi. FT Kimmo Lagerblom käsitteli kuitenkin väitöskirjassaan *Kaukana Kainuussa, valtaväylän varrella: Etnologinen tutkimus Kontiomäen rautatieyhteisön elinkaaresta 1950–1972* kokonaisen kylän elämää rautatien varrella ja rautatieläisyyttä muuten lähes asumattoman korven keskellä.

Koska varsinaisia rautatiemaailmaan asettuvia työelämän tutkimuksia on niukasti, entisaikojen radanrakentajien työ lienee jäänyt monelle työelämän tutkijalle vieraaksi. Kallion kirja havahduttaa kuitenkin huomaamaan, että ratajätkien työstä ja kokemusmaailmasta löytyy paljon yhtymäkohtia muiden ammattiryhmien työhön ja työväen historioihin, vaikka uusia ulottuvuuksiakin tarjoutuu. Tuttua tarinaa on se, että työ oli kovaa ja vaarallista ja työntekijöiden asema oli varsin alisteinen. Työväen piti taistella oikeuksistaan rautateillä siinä missä muuallakin.

Toisaalta rautatienrakentajien työ oli jo viime vuosisadoilla huomattavan liikkuvaa, toisin kuin esimerkiksi enemmän tutkittu teollisuustyö, jota luonnehtivat vahvat tiiliseinät ja suljetut portit. Teollisuudesta poikkeavia olivat myös rautatienrakentajien asumukset. Kallio kuvaa kirjassaan nopeasti kokoon kyhättyjä rakennelmia, maakuoppia ja ”asuntoloita”, joissa olot olivat ankeat niin jätkillä kuin heidän mahdollisilla perheilläänkin. Radanrakentajien saapuminen oli monella tapaa merkkitapahtuma maaseutuyhteisöille. Rakentajien itsensä ja heidän perheidensä näkökulmasta taas kyse oli vahvasti identiteettiä määrittävästä työstä ja elämäntapavalinnasta.

Vaikka ratajätkätkät olivat palkkatyöntekijöitä, heidän työssään oli teollisuustyöntekijöihin verrattuna itsellisiäkin piirteitä. Heitä voisi ehkä osin rinnastaa tämän päivän itsensätyöllistäjiin, joiden työssä on myös samankaltaisia ongelmakohtia kuin oli radanrakentajien työssä. Työtä leimasivat epävarmuus ja ansioiden niuk-

kuus. Varmuutta seuraavasta ratatyöprojektista ei ollut, joten oli pysyttävä jatkuvasti hyvän työntekijän maineessa. Nykyään suuret ratahankkeet ovat vähentyneet, mutta esimerkiksi kaupunkiradoilla ja oikoradoilla radanrakennusta yhä on. Väyläviraston hallinnoimat hankkeet ovat kilpailutettuja, ja niihin osallistuu useiden eri yhtiöiden ammattiosajia. Radanrakennus ei ole enää fyysistä työtä vaan enemmänkin monialaista ammatti- ja asiantuntijatyötä. Se alkaa toki edelleen maanajosta mutta päättyy nykyisin digitaaliseen turvalaitetekniikkaan tai digiradan liikenneohjausjärjestelmien toteuttamiseen. Ensimmäisen radanrakennuksen johtaminen sotilaallisella kurilla ja ruoskaniskuilla muuttui jo Kallion tutkimuksen tarkasteluvälillä ohjeistamiseen, ja tarkastelujakson lopulla ratajätkillä oli työ- ja lepoaikoihin liittyviä oikeuksia sekä kunnan asuinkortteerit. Nykyisin rautatiemaailmassa työskentelevien työolot ja palkkatasot ovat varsin kilpailukykyisiä. Ratajätkien aika on ohi.

Kallion kirja on varsin laaja niin aihealueeltaan kuin tarkastellulta ajanjaksoltaan. Rautatiealan omaleimainen terminologia on Kalliolla hyvin hallussa. Vain muutamassa kohden olisi kaivannut pieniä ratateknisiä tarkennuksia. Sanavalintoihin on toki voinut vaikuttaa lähdeaineistossa käytettyjen termien kirjo.

Kirjassa saavat ehkä liikaakin tilaa radanrakentajien kohtaamat ennakkoluulot ja ongelmat, kuten alkoholinkäyttö, rötöstely ja yleinen huliganismi. Nämä korostuvat toki lähteistöönkin liittyvistä syistä. Lähdeaineistoa normaalista ratajätjän elämästä on vaikea löytää yli vuosisadan takaa, joten lähteinä ovat usein olleet oikeuden asiakirjat, ja niistä on saatu poimittua lähinnä lieveilmiöitä. Aikalaismuisteloissa, joita myös on käytetty tutkimuksen lähteinä, korostuvat usein samat poikkeukselliset asiat, mutta jonkin verran kuvauksia on myös arjen työstä ja sen raskaudesta. Hauska nyanssi kirjassa on laiskan ratatyömiehen, Lapatossun, edesottamusten ja taustan selvittely. Kirjailija Juho Nurhosen vuonna 1904 aloittaman tarinan teki tutuksi näyttelijä Aku Korhonen, joka näytteli Lapatossua Toivo J. Särkän ja Yrjö Nortan ohjaamissa elokuvissa. Lapatossu sai osansa myös Kallion väitöksen tienoille ajoittuneissa Ratajätkäät-näyttelyissä Werstaalla ja Suomen Rautatiemuseossa Hyvinkäällä.

Kokonaisuudessaan Kallion kirja avaa oivallisesti ratajätkien työtä ja elämäntapaa sekä täydentää aiempaa rautateihin liittyvää tutkimusta. Niin ikään se tuo hyvän lisän suomalaiseen työväenhistorian tutkimukseen.

Kirjoittajat

Anu Järvensivu

FT, dos., tutkimuspäällikkö, Työterveyslaitos
sähköposti: anu.jarvensivu@ttl.fi

Kimmo Pyrhönen

Joukkoliikennetietokirjailija, työyhteisön kehittämisen opiskelija, Humanistinen ammattikorkeakoulu
liikennesuunnittelun asiantuntija, Fintraffic Raide Oy
sähköposti: kimmo.pyrhonen@fintraffic.fi