

YHTEISTYÖ

VETURIMIESTEN

NEUVOTTU

LIITON HISTORIA

OMATAHTO

EMETI HAKOKONGAS

**Yhteistyö, neuvottelu,
oma tahto**





Yhteistyö, neuvottelu, oma tahto
Veturimiesten liiton historia

Edellinen aukeama: "Helsingissä rautatien verstaassa 1897".
Kuva: Veturimiesten liiton arkisto.

Takakansi: VML:n edustajat SAK:n 75-vuotisjuhlakulkueessa Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien risteyksessä vuonna 1982. Kylttiä kantaa VML:n valtuuston puheenjohtaja Seppo Juortamo. Kuva: Rautatiemuseo.

Julkaisija: Veturimiesten liitto ry

© Kirjoittaja ja julkaisija

Paino: Grano Helsinki 2018

ISBN 978-952-94-1001-9 (sid.)

ISBN 978-952-94-1002-6 (PDF)

SISÄLLYS

I Ammattikunta- yhdistyksestä ammattiliitoksi 1898–1967

- Veturimiesten ammattikunta
synty – 14
- Kuljettaja- ja
Lämmittäjäyhdistyksen
perustaminen – 15
- Yhdistys etsii paikkaansa
yhteiskunnassa – 16
- Liiton toimihenkilöt ja osastot
vuoteen 1918 – 18
- Veturimiehet
sisällissodassa – 21
- Veturimiesten liitto
lakkautetaan – 23
- Kolme ammattikunta-
yhdistystä – 24
- Veturimiehet talvi- ja
jatkosodassa – 28
- Vaikea palkankorotus-
vaatimus – 32
- Poliittinen suuntautuminen
sodan jälkeen – 34
- Yhdistyksen uusi suunta – 35
- Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö
ja poliittinen hajaannus – 38
- Ammattiyhdistysliikkeen
eheyttäminen – 39
- Puolueettomuus ja
solidaarisuus – 41
- Liitto, toimihenkilöt ja
toimisto 1918–1967 – 42

II Vahva ammattiyhdistysliike 1968–1980

- Rautaisen ammattitaidon ja
itsenäisyyden aika – 48
- Keskitettyä tulopolitiikkaa vai
erillisratkaisuja? – 49
- Tulopolitiikkaa 1970-luvulla:
Tavoitteena ostovoiman
säilyttäminen – 51
- Valtionrautateiden kehitys
toisen maailmansodan
jälkeen – 53

Luottamusmies-järjestelmä
rautateilla – 54

Luottamusmiehen tehtävä
vakiintuu – 55

Luottamusmiehiä virasto- ja
yhtiöaikana – 56

Virastodemokratia –
ikuisuushanke – 58

Laatupiirit, yhteistoiminta ja
henkilöstöpolitiikka – 59

Työsuojelu – 61

Työsuojelu käynnistyy – 62

Käytännön työsuojelua – 63

Hoitamisesta
ennaltaehkäisyyn – 64

Päihteet – 65

Työpaikkaruokailu – 68

Lepohuoneet – 68

Asunnot – 68

Virkapuku – työasu – 70

Henkinen työsuojelu ja
allejäännit – 72

Joustavuutta ja tietotyötä – 73

Työsuojelu uhattuna – 74

III Saneerauksen vuodet 1981–1989

Yksilöllistymisen aika – 78

Tulopolitiikkaa 1980-luvulla:
Vaatimuksia virkasuhteen
uudistamiseksi – 80

Tarkan markan talkoot – 82

Tervehdyttäminen
kilpailukuntoon – 83

Virastosta liikelaitokseksi – 84

Kilpailukyky, palvelut vai
ympäristötekijät? – 87

Työaika – 88

Yötyön aikahyvitys ja
40 tuntinen työviikko – 90

Työaika lyhenee – 91

Yrityksiä työajan
pidentämiseksi – 92

Vapaa-lippu – 94

Eläke – 94

Työeläkelaki ja ylityöt – 97

Eri-tyiseläkeistä luovutaan – 97

Eri-tyiseläkkeestä
varhaiseläkkeeseen ja
joustavaan eläkeikään – 98

IV Liikelaitoksesta yhtiöksi 1990–1995

- Työelämän uudet vaatimukset – 102
- Tulopolitiikkaa 1990-luvulla: Virkasuhteesta työsuhteeseen – 104
- Keskitetystä liittokohtaiseen sopimukseen – 107
- Lakkoilusta lobbaukseen – 108
- Yhtiöittäminen: uudistukset jatkuvat – 110
- Yhtiöittämisselvitys – 112
- VR Oy: Siirtyminen yhtiöaikaan – 114
- Sopimus palvelussuhteen ehdoista – 115
- Ongelmallinen henkilöstöedustus – 117
- Irti VTY:stä – 118
- Saunaseurasta Kuljetusalan neuvottelukuntaan – 120
- Eurooppalaista raidepolitiikkaa – 124
- EU-jäsenyys – 124
- Liitto, toimihenkilöt ja toimisto 1968–1995 – 126

V Kilpailun aika 1996–2018

- Tulosvastuusta divisiooniin: johtamisopit rautateillä – 132
- Työhyvinvointi ongelmana – 134
- Vapaaseen kilpailuun valmistautuminen – 137
- Yleissitova työehtosopimus – 139
- Kuljettajakoulutus muutoksessa – 141
- Kilpailun vastustaminen – 142
- Tie auki taivasta myöten – 144
- Kilpailuttaminen etenee vähitellen – 145
- Kilpailu lähiliikenteessä – 148
- Kilpailu tavara-liikenteessä – 149
- Sopimus henkilöliikenteen kilpailusta – 150
- Työmarkkinapolitiikan 2000-luku: Liittokohtaisesta kikyyn – 152
- Suurliittohankkeita – 154
- Veturimiesten liitosta Rautatiealan Unioniksi – 156

Liitto, toimihenkilöt ja toimisto 1996–2018 – 159	Kulunvalvonta otetaan käyttöön – 184
Naiset veturinkuljettajina – 162	Linjaradiosta sähköiseen viikkovaroitukseen ja älypuhelimeen – 184
VI Muuttuva kuljettajatyö: höyryvetureista digitekniikkaan	Työllisyys – 187
Tekniikka kehittyy – 166	Pistejärjestelmä – 188
Ratojen sähköistäminen – 166	Työllisyyden säätelyä – 190
Yksinajo – 169	Ylityöllisyydestä alityöllisyyteen – 190
Painostuspolitiikkaa – 170	Kuljettajasukupolvi vaihtuu – 192
Yksinajon edellytykset – 172	Huoltokuljettajat ja päivystäjät – 193
Yksinajokysymys ratkeaa – 174	Ajojako – 194
Junaturvallisuus – 175	Reikäkortista Miksuun – 196
Junaturvallisuus-toimikunnat – 176	Tyytymättömyys ajojakoon kasvaa – 197
Semaforeista ja linjasuojastukseen – 178	Työnjako – 198
Kulunvalvonnan tarvetta selvitetään – 178	Työrajat liiton sisällä ja liittojen välillä – 199
Kulunvalvonta ja yksinajo – 180	VML:n ja RL:n välinen kiista – 200
Jokelan ja Jyväskylän onnettomuudet – 181	Työrajoja koetellaan – 201
Turvallisuutta kehitetään – 183	Radio-ohjaus – 202

Työraajat murroksessa – 204

Työttömyyskassa – 205

Hautaus- ja
eroapurengas – 207

Avustuskassa käy
vanhanaikaiseksi – 209

Liiton avustusrahasot – 210

Veturimies-lehti
1909–2018 – 211

Vapaa-aika – 213

Urheilu – 214

Pyysalo ja Kylmälahti – 215

Ompeluseuroista veturimies-
veteraaneihin – 218

**Veturimiesten
ammattiyhdistys-
toimintaa
120 vuotta – 222**

Viitteet – 225

Lähteet – 250



Veturimiesten liiton historia

”Tilanne ei ole kovin häävi, mutta koskas se sitä on ollut. Tervetuloa kuitenkin”, avasi Veturimiesten liiton puheenjohtaja Pekka Oivio yhdistyksen 75. toimintavuoden. Oivion lakonisen toivotuksen takana oli työehtosopimusneuvottelujen pattitilanne: puheenjohtaja kannatti liittokohtaista ratkaisua, mutta jäsenistö oli keskitetyn sopimuksen kannalla. Tulopoliittinen neuvottelumalli oli muotoutumisvaiheessa.

Paitsi suhtautumisessa tulopoliittiseen sopimiseen, ammattijärjestö oli 1970-luvun alussa monessa suhteessa uuden aikakauden edessä. Veturimiesten ensimmäinen pääluottamusmies oli juuri aloittanut tehtävässään ja työsuojelun erityisvaltuutetun tehtävän perustaminen oli vireillä. Yksinajoa ja kulunvalvonnan rakentamista selvittävät toimikunnat aloittivat pitkäkestoisen työnsä. Ammattiyhdistysliikettä repinyt hajaannus oli paikattu pari vuotta aikaisemmin.

Seuraavina vuosikymmeninä veturinkuljettajan työ ja VR työpaikkana kokivat perusteellisen muutoksen. Höyrystä siirryttiin dieseliin ja sähköön, yksinajolaajeni ratapihoilta linjaliikenteeseen, työpaikka muuttui keskusviraston hallitsemasta liikelaitoksesta osakeyhtiöksi ja markkinaehtoinen kilpailu raideliikenteessä avautui vähitellen.

Tässä kirjassa tarkastellaan Suomen raideliikenteen ja ammattiyhdistysliikkeen muutosta Veturimiesten liiton näkökulmasta. Tutkimuksen kantavana teemana on vastata kysymyksiin siitä, miten ammattiliitto on pyrkinyt ja pystynyt vastaamaan muutospaineesiin ja minkälaisen jäljen liitto on jättänyt raideliikenteen historiaan.

Veturimiesten ja -naisten historiaa

Veturimiesten liitto on Suomen vanhimpia ammattikuntaisia liittoja. Vuonna 2018 tuli kuluneeksi 120 vuotta siitä, kun joukko rautatieläisiä kokoontui perustamaan Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistystä. Vuosi 2018 on merkittävä myös siksi, että tänä vuonna Veturimiesten liiton pitkä historia ammattikuntaisena järjestönä päättyy, kun vuoden 2019 alusta toimintansa aloittaa uusi, veturinkuljettajien ja Rautatievirkamiesliiton muodostama järjestö, Rautatiealan Unioni. Yksi historia on tullut päätepisteeseensä.

Pitkä itsenäisyys kertoo poikkeuksellisesta ammattilyppeydestä ja -identiteetistä. Ylpeyttä omasta työstä osoittaa sekin, että veturimiehet ovat aina kunnioittaneet omaa historiaansa ja dokumentoineet sitä ahkerasti. Ensimmäinen, Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistystä sekä Veturimiesyhdistystä koskeva historia ilmestyi vuonna 1930 J. D. Saarisen ja Edvin Långholman kirjoittamana.

Liiton 75-vuotisjuhliin vuonna 1973 tilattiin historia työnväenliikkeen veteraanilta, toimittaja Hugo L. Mäkiseltä. Mäkisen työ julkaistiin lopulta Veturimies-

lehden artikkeleina ja uudeksi kirjoittajaksi valikoitui valtiotieteiden kandidaatti Pauli Kettunen ja nopeasti valmistunut työ *Anoen, taistellen, neuvotellen* (1976) arvioitiin poikkeuksellisen korkealuokkaiseksi. Professori Hannu Soikkanen totesi teoksen olevan eräitä parhaita työväenliikkeen historioita ja ehdottomasti paras sotien jälkeen julkaistu. – Melkoinen vertailukohta nyt käsillä olevalle teokselle. Pauli Kettusen kirja on säilyttänyt arvonsa ja siksi tässä kirjassa pääpaino on 1960-luvun jälkeisissä tapahtumissa.

Liiton 80-vuotisjuhlan kunniaksi julkaistiin veturimiehen ammattikuvan muutosta 1920-luvulta 1960-luvulle tarkastellut Tapani Mehtosen tutkimus *Veturimiehen ammattikuva* (1988). Liiton täyttäessä sata vuotta kokosivat puheenjohtajat Heikki Nurmi ja Markku Hannola, pääsihteeri Timo Tanner, työsuojelun erityisvaltuutettu Veikko Savolainen ja toimittaja Risto Holopainen kirjan *Vastuuta ja vetovoimaa* (1998). Vuosikymmenten mittaan osastot ovat julkaisseet omat historiansa, samoin Veturimiesten avustuskassa (1972). Veturimiesperinnettä on tallennettu jo 1950-luvulla Yrjö Salo toimittamaan *Veturimieskaskuja* (1950) sekä Veturimies-lehden toimittajan Risto Holopaisen liiton 110-vuotisjuhliin kokoamaan *Etupäässä veturimiehet* -kirjaan (2008).

Vuonna 1976 julkaistun historian nimi *Anoen, taistellen, neuvotellen* valittiin kilpailun tuloksena; voittaneen ehdotuksen teki veturinkuljettaja Mauno Tahvonen Rovaniemeltä. Käsillä olevan kirjan nimen takana on Veturimies-lehden toimittaja Markku Vauhkonen. Jos veturimiesten järjestötoiminta oli ensimmäisen kahdeksankymmenen vuoden aikana anomista, taistelua ja neuvottelua, kuvaavat yhteistyö, neuvottelu ja oma tahto järjestön toimintaa viimeksi kuluneena neljänä vuosikymmenenä.

Veturimiesten liiton historia on myös veturinaisten historiaa. Ensimmäinen nainen aloitti kuljettajakurssilla vuonna 2001. Historiassa puhutaan tätä ennen veturimiehistä, mutta 2000-luvun osalta käytetään kuljettaja-nimitystä.

Veturinkuljettajien ammattiyhdistystoiminnan tutkiminen on ollut antoisaa – paitsi ammattikunnasta, tutkimus kertoo suomalaisen ammattiyhdistysliikkeen, yhteiskunnan ja työn historiasta.

Hakaniemessä keväällä 2018
Eemeli Hakoköngäs

Seuraava aukeama: Ensimmäinen veturi kulki Helsingin ja Fredriksbergin välin vuonna 1861. Kuvassa veturi ylittämässä rautatietä Töölön- ja Eläintarhanlahden välillä vuonna 1893. Kuva: Daniel Nyblin/Helsingin kaupunginmuseo.



N:o 111.

HELSINGFORS. Töls jernvägstatank.
HELSINKI. Rautatieasema Tölsin lahdella yll.

Daniel Nyblin, H:fors. 1893.

I Ammattikuntayhdistyksestä ammattiliitoksi 1898–1967



Veturimiesten ammattikunta syntyy

Rautatieliikenne Suomessa alkoi virallisesti vuonna 1862 kun ratayhteys Helsingin ja Hämeenlinnan välillä avattiin. Neljä brittiläisvalmisteista veturia oli saapunut maahan jo pari vuotta aikaisemmin ja elokuussa 1861 ensimmäinen ”höyryvaunu” oli kulkenut Helsingin ja Fredriksbergin (Pasilan) välillä. Kuljettajana toimi insinööri Gustaf Törnudd ja ”matkalla lisääntyä rohkeus ja luottamus, niin että lopuksi kiidettiin 6 penik. nopeudella tunnissa. Todistettu siis oli, että rautatie oli kulettavassa kunnossa ja että veturi oli kelpollinen”.¹

Seuraavina vuosina tilattiin Britanniasta vielä neljä uutta veturia. Veturitilaus sisälsi myös opastuksen niiden käyttöön. Kaksi englantilaista veturinkuljettajaa siirsivät tietotaitonsa neljälle suomalaiselle: G. Hagelin, E. Lindroos, G. Lönnberg ja O. Westerberg olivat suomalaiset veturimie-

het jotka loivat pohjan uuden ammattikunnan muodostumiselle.

Seuraavina vuosina ja vuosikymmeninä Suomen rataverkosto kasvoi nopeasti: vuosina 1869–1875 avattiin liikenteelle 554 kilometriä rataa ja vuosina 1876–1894 vielä 1556 kilometriä lisää. Raideliikenne monipuolistui kun kesällä 1886 käynnistyi pääkaupunkiseudun lähiliikenne Oulunkylän, Pukinmäen ja Malmin huvilayhdyskuntien kesäasukkaiden kuljetukseen tarkoitetuilla junavuoroilla.²

Uusille radoille oli hankittava lisää vetureita ja veturinkuljettajia. Rautatielaitos omisti 1800-luvun lopulla jo 191 veturia ja työllisti 640 veturimestä. Suomen itsenäistymiseen, vuoteen 1917, mennessä veturien määrä oli kohonnut 560:een ja veturimiesten luku 1800:aan.

Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen perustaminen

Rautatielaitoksen laajentuminen ja kehittyvä työväenaate kasvattivat rautatieläisten halua järjestäytyneeseen yhteistoimintaan. Valtionrautatiet oli luonteeltaan hierarkkinen ja eri ammattiryhmät toimivat mieluummin omassa piirissään. Ammattikuntahenki toimi ponttimena niin rautatievirkamiesten, veturimiesten kuin konduktöörin järjestäytymiselle. Vuonna 1876 joukko kuljettajia kokoontui yhteen keskustelemaan yötyön korvaamisesta, vaaterahasta, työajasta sekä ammatin päte-

vyysvaatimuksista. Varsinaista yhdistystä ei vielä perustettu, mutta kuljettajat päättivät jatkaa kokouksia vuosittain.³

Vuonna 1889 perustettiin Rautatien Henkilökunnan Yhdistys, jonka sihteerinä toimi kuljettaja K. Johansson ja johtokuntaan kuuluivat kuljettajat T. Silvan ja G. Hagelin. Yhdistyksen tavoitteena oli ”poistaa epäkohtia sekä valvoa rautatien ja sen palvelijakunnan oikeuksia ja etuja”. Osa veturinkuljettajista liittyi tämän yhdistyksen jäseniksi ja Hagelin – yksi ensimmäisistä suomalaisista kuljettajista – toimi myöhemmin yhdistyksen puheenjohtajana.⁴

Veturi Helsingin rautatieaseman ratapihalla. Kuvassa on A7-sarjan veturi n:o 231. Tämä on paras säilynyt valokuva kyseisestä mallista. Veturin on valmistanut Sveitsiläinen veturitehdas Schweizerische Lokomotiv- und Mascinenfabrik, Winterthur vuonna 1898. Veturin on viimeinen Valtionrautateille valmistunut A-sarjan veturi, joilla rautatieliikenne Suomessa aloitettiin 1862. Veturin oli sijoitettuna Helsingin varikolle 1898–1906 ja Pasilan uudelle varikolle 1907–1909. Veturin hylättiin tarpeettomana Viipurin varikolta vuonna 1932. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.





Ensimmäistä ”höyryvaunua” Suomessa kuljettanut insinööri Gustaf Törnudd valvoi Helsingin–Hämeenlinnan -radan sekä rautatien korjauspajan rakentamisen. Törnudd toimi myöhemmin Venäjällä ratainsinöörinä ja johti Viipurin konepajaa. Kuva: Tuntematon/ Kansallismuseo.

Yhdistys etsii paikkaansa yhteiskunnassa

Vaikka työnantaja ei halunnut tukea veturimiesten järjestäytymistä, voi Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen toiminnan katsoa edustaneen rauhanomaista wrightiläistä työväenliikettä: sen toiminta ei lietsonut ristiriitaa jäsenten ja työnantajan välille, eikä järjestö ottanut aktiivisesti osaa politiikkaan. Valtaosa veturimiesten tekemistä anomuksista liittyi teknisiin kysymyksiin: huonolaatuiset polttopuut ja vedenotto-laitteiden viat aiheuttivat parannustarpeita koko höyryveturiajan.

Vuonna 1917 veturimiehet vaativat, että heitä kuultaisiin kun uusia vetureita suunnitellaan.⁷ Toisaalta yhdistys tavoitteli työn järjestelyyn ja työoloihin liittyviä parannuksia: jo 1900-luvun alussa oltiin tyytymättömiä ajovuoroihin ja lepohuoneiden kuntoon – nämä kaksi seikkaa nousivat edunvalvonnassa toistuvasti esiin myöhemminkin.⁸

SKLY:n edeltäjä Rautatien Henkilökunnan Yhdistys (vuodesta 1897 Suomen Rautatieläisyhdistys) irtisanoutui sosialismista eikä liittynyt myöskään työväenyhdistykseen.⁹ Myös Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys linjasi tavoitteensa korostetun epäpoliittisiksi: yhdistyksen tavoitteena oli edistää jäsenistönsä hyvinvointia ja työympäristön kehittymistä, mutta vain niissä rajoissa, jotka korkea rautatiehallitus sille myönsi. Veturimiehet eivät kuitenkaan onnistuneet pysyttele-

Vaikka veturimiehillä oli Henkilökunnan Yhdistyksessä sananvaltaa, oli omien tavoitteiden tehokas ajaminen toisten ammattiryhmien kanssa hankalaa. Veturinkuljettajien sosiaalinen asema oli verraten hyvä ja työpaikka varma, eikä liittoutuminen alemmassa asemassa olevien rautatieläisten kanssa siksi houkutelut.⁵ Ruotsin rautatiellä veturimiehet olivat perustaneet oman yhdistyksen 1890-luvun alussa. Suomalaiset veturimiehet pyysivät naapurimaan ammattitovereilta neuvoja sääntöjen laatimiseksi omalle yhdistykselle.

Vuonna 1898 ryhmä veturimiehiä Pietarista, Viipurista, Kaipiaisista, Lahdesta, Riihimäeltä, Hyvinkäältä, Hankoniemestä, Helsingistä, Toijalasta ja Turusta kokoontui perustamaan omaa järjestöä. Rautatiehallitus vastusti ajatusta, mutta senaatti vahvisti Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen (SKLY) säännöt ja järjestö sai aloittaa toimintansa.⁶ Yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin viipurilainen kuljettaja Tuomas Humaloja.

**Suomen Kuljettaja- ja
Lämmittäjäyhdistyksen
ensimmäinen puheenjohtaja
Tuomas Humaloja Viipurista.
Kuva: Rautatiemuseo.**



mään ulkopuolella 1910-luvun poliittisesta kuohunnasta.

Vuoden 1905 suurlakko osoitti rautatieläisille kuinka suurta valtaa he saattoivat halutessaan käyttää vastatessaan kuljetuslaitoksen toiminnasta. Ilman heitä liikenne pysähtyi ja siksi suorittavan työn tekijöillä oli oikeus anomusten sijaan vaatia parannuksia. Rautatieläiset joutuivat mukaan suurlakon tapahtumiin, halusivat he sitä tai eivät. Rautatie toimi väylänä, jota pitkin lakkoliikehdintä levisi Pietarista Helsinkiin ja sitten muualle Suomeen. Veturimiehet osallistuivat lakkoon muiden joukossa.¹⁰

Lakon alkaessa SKLY:n keskustoimikunta lähetti varikoille tiedotteen, jolla veturimiehiä kiellettiin ottamasta vastaan käskyjä muilta kuin lakkotoimikunnilta. Väliaikaisen rautatiehallituksen konetirehtööriksi toimikunta nimitti kuljettaja Teppo Nikanderin (Hallamäki). Vaikka suurlakon ensisijaisena tarkoituksena oli yleisten kansalaisoikeuksien ajaminen, esittivät veturimiehet oman julkilausuman, jossa vaadittiin VR:n ohjesääntöjen uudistamista ja mielivaltaisen kurinpidon lopettamista.¹¹

Esivallalle kuuliaisista kuljettajista lakkoi-lu arvelutti ja yhdistys joutui selvittämään poliittista suuntaansa: ”Mitä valtiollista puoluetta veturimiehistö yhdistyneenä kannattaa tahi sopiiko veturimiehistön ensinkään ottaa osaa valtiolliseen politiikkaan?”. Äänestyksen jälkeen keskustoimikunta julisti yhdistyksen antavan täyden tukensa työväen sosialidemokraattiselle

puolueelle. Julkilausuma hyväksyttiin selvin numeroin, mutta se herätti jäsenistössä myös erimielisyyttä.¹²

Työväenyhdistykset ja -komiteat perustivat vuonna 1907 Suomen Ammattijärjestön (SAJ). Järjestö korosti ammatillisen ja poliittisen työväenliikkeen tasavertaisuutta, kannatti luokkataistelua ja solmi läheiset suhteet Sosialidemokraattiseen puolueeseen.¹³ Rautatieläisistä SAJ:n jäseniksi liittyivät Rautatietyöntekijäin liitto (1910) sekä Rautatieläisten Liitto (1917).

Vaikka Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys oli päättänyt antaa tukensa sosialidemokraateille, harkitsi se Ammattijärjestön jäsenyyttä pitkään: luokkataistelu oli veturimiehille ongelmallinen tavoite, sillä he eivät kokeneet kuuluvansa puhtaasti työläisiin, mutta eivät myöskään ylempiin virkamiehiin. Rautatievirkamiesyhdistys oli perustuslaillinen, Rautatieläisyhdistys suomettarelainen, Konduktööriyhdistys porvarillinen ja Rautatieläisten Liitto vah-



Vuoden 1905 yleislakon aikana hierarkia rautatielaitoksessa mullistui hetkeksi kun lakkokomitea otti rautatiehallitukselta määräysvallan. Kuvassa "Tampereen Weturimiehistö 9/11 1905 Suurlakon aikana". Kuva: Rautatiemuseo.

vasti sosiaalidemokraattinen. SKLY sijaitsi poliittisesti kaikkien edellä mainittujen välimaastossa.¹⁴

Yksittäiset veturimiehet osallistuivat kuitenkin innokkaasti poliittiseen vaikuttamiseen. Veturinkuljettaja Antti Hämäläinen Kuopion läänin itäisestä vaalipiiristä valittiin ensimmäisissä eduskuntavaaleissa sosiaalidemokraattisen eduskuntaryhmän edustajaksi.¹⁵ Sosiaalidemokraatit saivat toisenkin veturimiesedustajan kun Konstantin Lindqvist nousi eduskuntaan Kuopion läntisestä vaalipiiristä vuonna 1917. Samana vuonna hänet valittiin Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen puheenjohtajaksi.

Luonnehdinnan mukaan Lindqvist oli "veturimiesjärjestön selväpiirteisimpiä sosialisteja". Myös yhdistyksen sihteeri ja Veturimies-lehden toimittaja, maisteri Karl Mannelin oli samoilla poliittisilla linjoilla. Vaikka luokkataistelu ei vieläkään ollut veturimieskunnan päällim-

mäisenä tavoitteena, liittyi SKLY Suomen Ammattijärjestön jäseneksi keväällä 1917. Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen nimi muuttui muotoon Suomen Veturimiesten Liitto.

Liiton toimihenkilöt ja osastot vuoteen 1918

Vuonna 1898 perustettu yhdistys saavutti nopeasti ammattikunnan suosion: yli puolet rautateillä palvelevista veturimiehistä liittyi oitis sen jäseneksi.¹⁶ Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen perustamisen jälkeen veturimiehet alkoivat järjestäytyä myös paikallistasolla. Sääntöjen mukaan osaston sai perustaa varikolla, jossa jäseneksi tuli vähintään kymmenen veturimiestä. Jo järjestäytymiskokouksessa yhdistyksen keskustoimikunta vahvisti 16 osaston perustamisen.

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 esottaneet. Helsingissä 6 p. Marraskuuta 1905.

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

K. Sundström

J. Essén

H. Ahman

J. Nikander

A. Liljeström

F. Hestemo

Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys osallistui vuoden 1905 suurlakkoon kansalaisoikeuksien saamiseksi, mutta myös työnantajan mielivaltaisten käytäntöjen muuttamiseksi. Kuvan ilmoituksessa yhdistyksen keskustoimikunta julistaa lakon veturimiesten osalta päättyneeksi. Esimerkiksi Jyväskylässä veturimiehet suhtautuivat lakkoon niin vakavasti, että he jatkoivat sitä varmuuden vuoksi vielä muutamia tunteja päättymisilmoituksen jälkeen. Kuva: Rautatiemuseo.

Vuonna 1917 mukaan hyväksyttiin myös yksityisratojen veturimiehet, jolloin osastojen määrä nousi kahteenkymmeneen: Pietari, Mikkeli, Kuopio, Viipuri, Kouvola, Oulu, Helsinki, Hankoniemi, Turku, Riihimäki, Toijala, Sortavala, Seinäjoki, Nikolainkaupunki (Vaasa), Jyväskylä, Tampere, Lahti, Karjaa, Loviisa ja Rauma muodostivat yhdistyksen paikalliset osastot.¹⁷ Jokaisella osastolla oli johtokunta ja osastojen kattojärjestönä sekä yhdistyksen päätösvallan käyttäjänä toimi keskustoimikunta. Korkein valta kuului vuosittain kokoontuvalle vuosikokoukselle.¹⁸

Vaikka yhdistyksen toiminta kattoi koko veturimieskunnan, puheenjohtajien

ja sihteerien vaihtuminen vaikeutti pitkäjänteisen edunvalvontaohjelman muodostumista. Ennen vuotta 1918 yhdistyksellä ehti olla kahdeksan puheenjohtajaa ja kahdeksan kirjuria. Puheenjohtajina toimivat: Tuomas Humaloja (1899–1901), Ivar Fomin (1902–1903), Johan Ikonen (1904–1905), Gustav Byström (1906), Emil Helle (1907–1912), H. J. V. Ahman (1913–1915), August Valtasaari (1916–1917) sekä Konstantin Lindqvist (1917–1918).

Puheenjohtajina toimineet veturimiehet kuuluivat rautateiden ammattiyhdistystoiminnan edelläkävijöihin, esimerkiksi Humaloja ja Byström olivat Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen perustajajäseniä.



SKLY:n ensimmäisen varsinaisen vuosikokouksen osallistujia Kuopiossa 1900. Veturimiesten ja heidän puolisoitensa pukeutuminen osoittaa ammattikunnan suhteellisen korkeaa asemaa rautatielaitoksen hierarkiassa. Kuva: Veturimiesten liitto.

Byström, myöhemmin nimeltään Kyösti Kylälä, oli osaltaan vaikuttamassa myös kansainvälisen raideliikenteen kehitykseen: veturimiestyön myötä Kylälä perehtyi höyrykonetekniikkaan ja patentoi vuonna 1919 Kylälä-spreader -suutimen, jonka sovelluksella saavutettiin myöhemmin höyryveturien nopeusennätys Britanniassa.

Ammattikuntaidentiteettiä ja pysy-

vyttä rakennettiin oman lehden kautta. Eri työntekijäryhmien yhteinen Rautatielehti ei riittänyt täyttämään näitä toiveita ja vuonna 1903 sai alkunsa, yhdessä Suomen Koneenkäyttäjähdistyksen kanssa, Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa.

Kun veturimiesten ammattitekniset ja sosiaaliset kysymykset erosivat höyrylaivojen lämmittäjien arjesta, alkoi Kuljettaja-

ja Lämmittäjäyhdistys vuonna 1909 julkaista omaa, kuukausittain ilmestyvää kaksikielistä aikakauslehteä *Veturimies – Lokomotivmannen*. Lehti kustannettiin pääasiassa osastojen keräämien ilmoitusten tuotoilla. Lehden ensimmäinen toimittaja vuosina 1909–1914 oli kuljettaja Ivar Fomin Turun varikolta.¹⁹ Fominia seurasi toimittajana vuosina 1914–1918 Karl Mannelin. Lehden sisältö muodostui hyvin asiapitoiseksi. Artikkelit käsittelivät rautatietekniikkaa ja uusia keksintöjä, mutta Mannelinin kaudella myös politiikka sai palstatilaa.

Veturimiehet sisällissodassa

Vuoden 1917 kiristytvä ilmapiiri jakoi veturimieskunnan eri leireihin. Osa nuoremista ja eritoten liiton uusi johto katsoivat, että veturimiesten oli osallistuttava yhteiskunnallisen muutoksen vaatimiseen yhdessä muun työväestön kanssa. Veturinkuljettaja Hugo Jalava auttoi V. I. Leninin pakenemaan Pietarista ja kuljettaja Arthur Blomqvist majoitti tulevan vallankumousjohtajan kotiinsa syksyllä 1917.

Liiton pitkäaikaiset toimijat ja entiset puheenjohtajat olivat kuitenkin lojaaleja vallitsevalle yhteiskuntajärjestykselle ja rautatiehallitukselle. Kahtiajako ilmeni vuoden 1917 *Veturimies*-lehden viimeisestä numerosta – tämän jälkeen lehden julkaiseminen katkesi lähes neljäksi vuodeksi.

Veturimiesten liiton osastoille osoitamassaan kirjoituksessa ”Taktiikkamme suurlakon jälkeen” Konstantin Lindqvist ja Karl Mannelin vaativat, että rautatiehallitus oli ”kansanvaltaistettava” perustamalla sinne rautatieläisjärjestöjen neuvosto, jolle annettaisiin kurinpito- ja nimitysoikeus. Kirjoittajat myönsivät, ettei tavoitetta ollut



Konstantin Lindqvist (ent. Kraft) oli Suomen Veturimiesten Liiton puheenjohtaja ja kansanvaltuuskunnan liikenneasiain valtuutettu sisällissodan aikana. Lindqvist sai surmansa Pietarissa pari vuotta sodan jälkeen. Kuva: Veturimiesten liitto.

ehditty käsitellä liitossa ”missään yleisessä kokouksessa” vaan se oli keskustoimikunnan, allekirjoittaneiden, ajatuksista lähtöisin. Vaikka kirjoittajat jättivät asian osastojen harkintaan, ilmenee kirjoituksesta, että keskustoimikunta ohjasi ammattikuntayhdistystä suuntaan, jota kaikki jäsenet eivät hyväksyneet.²⁰ Tammikuussa 1918 neljäkymmentä veturimiestä irtisanoutui Lindqvistin sosialistisesta linjasta ja vaati muutoksia liiton toimintaan.

Pian kannanoton jälkeen kansan jakautuminen puhkesi avoimeksi sodaksi. Punainen kansanvaltuuskunta asetti rautatiehallituksen tilalle rautatieneuvoston, jonka puheenjohtajana toimi konduktöör-



Veturinkuljettaja Hugo Jalava salakuljetti lämmittäjäksi naamioituneen V. I. Leninin Pietarista Suomeen ja takaisin syksyllä 1917. Vuonna 1979 tapahtuman muistoksi julkaistiin Neuvostoliitossa postimerkki, jossa on Leninin ja Jalavan lisäksi kuvattu suomalainen punakaartin johtaja Eino Rahja. Kuva: Wikimedia Commons.

ri Artturi Sivenius ja varapuheenjohtajana veturinkuljettaja Antti Myrsky. Ylimmäksi liikenneasioiden valtuutetuksi nimitettiin Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen puheenjohtaja Konstantin Lindqvist.

Rautateillä oli keskeinen osa sisällissodan tapahtumissa. Junilla liikkui sodan molemmat osapuolet, niin punaiset kuin valkoiset. Jo sodan toisena päivänä saivat surmansa ensimmäiset veturimiehet kun suojeluskuntalaiset suistivat Ylistarossa raiteilta sotilasjunaksi luullun postijunan ja kuljettaja Erik Bertlin sekä lämmittäjä Otto Merisaari menehtyivät veturin alle. Rautateitä hyödyntäneistä punapäälliköistä kuuluisiksi tulivat etenkin Rahjan veljekset, joista Jaakko Rahja toimi punaisen rautatiehallituksen koneosaston päällikkönä.

Punaiset pyrkivät ratkaisemaan Etelä-Suomen varuste- ja ruokahuollon juna-

kuljetuksilla Venäjältä. Nämä kuljetukset tunnettiin myöhemmin nimillä suuri viljajuna ja suuri asejuna. Eino ja Jukka Rahjan johtama junasaattue toi sodan alkuvaiheissa Pietarista kivääreitä, konekivääreitä, kenttätykkejä ja patruunoita punaisten joukoille. Juna kulki Viipurin, Kouvolan ja Lahden kautta Helsinkiin, josta se jatkoi Hämeenlinnan ja Toijalan kautta Tampereelle. Aseet ja patruunat jaettiin junasta paikallisille punakaarteille. Jaakko Rahjan johdolla kolme junaa lähti Siperiaan hakemaan Leninin lupaamia neljää sataa vaunullista viljaa. Liki neljän tuhannen kilometrin ajon jälkeen vain veturinkuljettaja H. J. W. Åhmanin kuljettama juna pääsi palaamaan Suomeen.²¹

Pohjois-Suomessa punaisten yritys Oulun–Rovaniemen radan hyödyntämisestä epäonnistui, kun valkoiset yllättivät 2. helmikuuta käydyssä Tervolan taistelussa punakaartin pohjoiseen matkanneen junan. Vastaavien väijytysten torjumiseksi molemmat osapuolet varustivat haltuunsa jääneissä konepajoissa panssarijunia. Eino Rahja johti kahta panssarijunaa Lempäälän rintamalla ja Helsingin punaisen komppanian päällikkö Mikko Kokko matkasi hirsillä ja hiekkasäkeillä suojatulla veturilla valkoisten linjojen läpi Messukylään maaliskuussa 1918.²² Huhtikuussa saksalaiset tuhosivat Riihimäen asemalla räjähdysai-



Fredriksbergin (Pasilan) konepajalla valmistettu punaisten panssarijuna no. 3. jäi Tampereen valtauksen jälkeen valkoisille. Kuva: Veturimiesten liitto.

neita sisältäneen punaisten panssarijunan. Räjähdyksellä hävitti ratapihaa ja lamaannutti punaisten huoltokuljetuksia.

Sodan seurauksena rautateiden kalusto koki menetyksiä; Venäjälle jäi kaikkiaan 58 veturia, lisäksi sodassa tuhoutui kaksi matkustajajunaveturia ja kymmenkunta tavarajunaveturia. Rataverkko koki melkoisia vaurioita, sillä molemmat osapuolet tuhosivat siltoja ja kiskotuksia estääkseen toisen junakuljetusten etenemisen. Liikenneasiainvaltuutettu Lindqvist pakeni sodan loppuvaiheessa Venäjälle ja toimi siellä SKP:n palveluksessa, mutta kuoli kommunistien välienselvittelyssä jo vuonna 1920. Leniniä avustanut kuljettaja Hugo Jalava toimi pitkään Kommunistisen

puolueen tehtävissä ja rautatiehallinnossa Neuvostoliitossa.²³

Veturimiesten liitto lakkautetaan

Tammikuussa 1918 syttynyt sisällissota jätti veturimiesten ammattikunnan hämmennyksen tilaan. Kun tapahtumia loppuvuodesta selvitettiin, havaittiin, että osa eteläiseen Suomeen jääneistä veturimiehistä oli vapaaehtoisesti avustanut punakaartin kuljetuksia. Esimerkiksi Tampereella veturinkuljettajat olivat aluksi kieltäytyneet sotatarvikejunien ajamisesta, mutta pyörtäneet päätöksensä sodan aikana. Osa

koki täyttäneensä virkavelvollisuutensa jatkaessaan arkisia töitään. Näin kertoa muiden muassa suuren viljajunan kuljettaja Åhman, joka katsoi punaisten tai valkoisten sijaan edustavansa vain kristittyjä rautatieläisiä.

Valtiovallan silmissä sosialististen veturimiesten, etenkin kansanvaltuutettu Lindqvistin vallankumouksellinen toiminta teki Veturimiesten liiton yksiselitteisesti epäluotettavaksi järjestöksi. Suurlakon jälkeen rautatiehallitus oli Suomen Ammattijärjestön välityksellä suostunut kirjoittamaan sitoumuksen, ettei lakkoon osallistuneita rautatieläisiä rangaistu. Keväällä 1918 sovittelu ei ollut kuuloon: rautatiehallitus esitti senaatille Suomen Veturimiesten Liiton sekä Rautatieläisten Liiton lakkauttamista.

Rautatieläisjärjestöt lakkautettiin ja valtionrikosoikeuden jälkiselvittelyissä 141 vakinaista veturinkuljettajaa ja lämmitäjää erotettiin rautateiden palveluksesta. Yhtä moni sai varoituksen tai alennuksen tehtävässä. Rautatieläisten poliittisuus joutui seuraavina vuosina tarkkailun kohteeksi, vaikka etenkin veturimiesten joukossa mielipiteet sodan tavoitteista ja oikeutuksesta olivat jakaantuneet.

Kolme ammattikuntayhdistystä

Tehdäkseen selvän pesäeron punaisten kanssa veljeilleisiin virkatovereihin, sekä puhdistaakseen omaa mainettaan, porvarilliset kuljettajat perustivat jo syksyllä 1918 Suomen Veturinkuljettajayhdistyksen. Kuljettajat ja lämmitäjät, jotka eivät sopineet tai halunneet kuulua porvarilliseen kuljettajayhdistykseen järjestäytyivät vuonna 1920 Suomen Veturimiesyhdistykseksi.

Veturimiesyhdistys oli kilpailevista järjestöistä suosituimpi, mutta hajaan-



Sisällissodan jälkeen Veturimiesten liitto hajosi kolmeen yhdistykseen. Sopu syntyi vuonna 1929. Suomen Veturimiesten Liiton tunnuksessa kuvattiin höyryveturi ja rautateiden tunnus, siipipyörä. Perustamisvuosi ajoitettiin vuoteen 1920, jolloin Suomen Veturimiesyhdistys perustettiin. Kuva: Rautatiemuseo.

nus verotti kummankin jäsenkantaan. Ruotsinkieliset kuljettajat eivät lisäksi kokeneet kuuluvansa kumpaankaan edellä mainituista ryhmistä ja he perustivat oma Finlands Svenska Lokomotivmannaförening-nimisen yhdistyksen (1919). Järjestöön kuului noin kaksisataa veturimiestä. Ruotsinkielisten veturimiesten FSLF toimi aina vuoteen 1972.

Vastaavan kaltainen hajaannus vallitsi myös naapuriliitoissa: porvarillisemmat rautatieläiset hakivat järjestötoiminnan kautta yhteisöä keskustelemaan ammatillisista asioista, sosialistisemmat halusivat muuttaa koko yhteiskuntajärjestystä. Konservatiivisemmat halusivat säilyttää rautatieläisten välisen hierarkian ja uudis-

Vuonna 1920 perustetun Veturimiesyhdistyksen puuhamehiä. Istumassa vasemmalta katsoen R. Erho, puheenjohtaja Heikki Pyhälä, A. Rauta ja O. Kivivuori. Takarivissä seisomassa vasemmalta katsoen P. Kariranta, E. Einola, J. Koivula ja S. Salmi. Kuva: Rautatiemuseo.



tusmieliset perustaa teollisuusliittotyyppisen kaikkien rautatieläisten yhteisjärjestön.²⁴ – Eriävät näkemykset vaikuttivat vielä vuosikymmenten perästä kun rautateillä keskusteltiin yhteisliittojen mahdollisuuksista.

Suomessa vaikutti 1920-luvulla kolme veturimiesten ammatillista järjestöä. Hajaannus vaikeutti oleellisesti yhteisten asioiden ajamista ja järjestöjen voima jäi siten suhteellisen heikoksi. Työnantaja ei ensi alkuun tunnustanut Veturimiesyhdistystä, vaan kehotti kuljettajia liittymään porvarilliseen Kuljettajayhdistykseen.²⁵ Vuonna 1921 julkaistu Veturimies-lehden näyttenumero kertoi ammattikunnan tilasta: ”Lähes neljän vuoden ajan ovat veturimiehet olleet ilman omaa ammattilehteä... Ja ennen kaikkea: veturimiehiltä on puuttunut sellainen yhdysside, joka hajallaan olevan ammattikunnan pitäisi koossa, ettei se hapuilisi sinne ja tänne”.

Vaikka pääkirjoituksessa mainittiin Veturimiesyhdistyksen pyrkimys palk-

kauksen parantamiseen, määriteltiin tavoitteet hyvin epäpoliittisiksi: ”ammattikunnan jäsenillä on yhteisiä harrastuksia ajettavana, yhteinen ammattihenki ylläpidettävänä ja ... veturimiehillä on velvollisuuksia sitä laitosta kohtaan, jota he ovat ryhtyneet palvelemaan.”²⁶

Yhteiskunnallinen tilanne ei tarjonnut järjestöille paljon toimintaedellytyksiä. Suomen Työnantajain Keskusliitto (STK) kielsi työnantajaliittoja neuvottelemasta ammatillisten järjestöjen kanssa. Toisaalta valtiovalta pyrki lievittämään luokkaristiriitoja ja vuonna 1922 saatiin säädettyä työsopimus- ja työsääntölaki osana sosiaalista uudistusohjelmaa.²⁷ Suomen Ammattijärjestön toiminta käynnistyi uudelleen joulukuussa 1918 sodassa sivusta pysytelleiden sosiaalidemokratien voimin. Työnantajain Keskusliiton tiukka linja ja työväen jakaantuminen sosiaalidemokraatteihin ja vasemmistososialisteihin rajoitti SAJ:n toimintakykyä.²⁸ Karistaakseen kommunistien leiman, mallittiset sosialistit perustivat vuonna 1930



Suomen Veturimiesyhdistyksen arvovalta kasvoi hajaannuksen jälkeen 1930-luvulla. Työlleen omistautunut keskustoimikunta oli tärkeässä roolissa. Pöydän ääressä vasemmalla: tuntematon, J.D. Saarinen, kansanedustaja Onni Peltonen ja E. Suonperä. Pöydän päässä puheenjohtaja Heikki Pyhälüoto. Pöydän oikealla puolella sihteeri Aku Valtasaari, tuntematon, O. Arosilta ja J. Kartila liiton ensimmäisessä toimistossa Maurinkadulla syyskuussa 1935. Kuva: Rautatiemuseo.

Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliiton (SAK).²⁹

Jyrkkiä sosialisteja oli veturimiesten joukossa vähän, sillä radikaaleimmat oli erotettu rautateiltä jo keväällä 1918. Yksi heistä, kemiläinen kuljettaja Aukusti Koivisto nousi Suomen sosialistisen työväenpuolueen kansanedustajaksi vuonna 1922. Puolue lakkautettiin jo seuraavana vuonna, kun sen katsottiin olevan liian läheisesti yhteydessä kiellettyyn Kommunistiseen puolueeseen. Puolueen kannattajat jatkoivat vaikuttamistaan Työväen ja pienviljelijäin puolueessa, jonka listoilta eduskuntaan nousi entinen veturimies Mauritz Rosenberg vuonna 1924. Rosenberg oli vielä Koivistoa läheisemmässä yhteydessä kommunisteihin ja toisen maailmansodan aikana hän toimi niin sanotun Terijoje-

hallituksen varapuheenjohtajana.

Sisällissotaa seurannut ammattikunnan jako heijasti koko yhteiskunnan poliittista jakautumista, mutta siinä missä äärioikeiston nousu muualla Suomessa syvensi kuilua 1930-luvulla, pääsivät veturimiehet keskinäiseen sovintoon jo 1920-luvun lopulla. Ruotsinkieliset veturimiehet alkoivat sovitella kilpailevien yhdistysten välejä ja vuonna 1929 yli vuosikymmenen kestänyt hajaannus päättyi kun Kuljettajayhdistys sulautui Veturimiesyhdistykseen.³⁰ Yhdistys jatkoi toimintaansa Veturimiesyhdistyksen nimellä vuoteen 1947, jolloin nimi muutettiin ennen sisällissotaa hetken käytössä olleeksi Suomen Veturimiesten Liitoksi.

Veturimiesten edunvalvonnan kannalta onnistunut yhdistyminen heijastui liiton



Virkamiesten heikko palkkaus aiheutti jo ennen sotia tyytymättömyyttä veturimiesten keskuudessa. Heikki Pyhälüodon johdolla veturimiehet pääsivät kuitenkin neuvottelupöytään. Kuvassa valtion palkkauskomitean kokous Suomen Pankin tiloissa vuonna 1939. Pöydän päässä oikealla puheenjohtaja, Suomen Pankin edustaja Kaaperi (Gabriel) Kivialho. Pöydän ääressä vastapäivään puheenjohtajasta kansanedustaja John Österholm, kansanedustaja Viljami Kalliokoski, kansanedustaja Juhö Pilppula, kauppa- ja teollisuusministeriön kansliapäällikkö Reino Lehto, kansanedustaja Kalle Soini, pöydän vasemmalla puolella poliisikomentaja Johan Arajuri, puolustusministeriön kansliapäällikkö Oiva Olenius, kansanedustaja Amanda Hannula, Veturimiesten liiton puheenjohtaja Heikki Pyhälüoto, vaihdemies ja kansanedustaja Armas Paasonen, kansanedustaja August Kuusisto. Puheenjohtajan vasemmalla puolella kokouksen sihteri Paavo Kaarna. Kuva: Rautatimemuseo.

koko toimintaan seuraavina vuosikymmeninä. Vuoden 1934 lopulla rautateillä palveli 2391 kuljettajaa ja lämmittäjää, joista 2000 kuului yhdistykseen. Yli kahdeksankymmentäprosenttinen järjestäytymisaste antoi yhdistykselle jälleen itseluottamusta esittää vaatimuksia.³¹ Taloudellinen nousukausi ja sosiaalidemokraattien vaalimenestys antoivat koko työväenliikkeelle uutta intoa, joka huipentui tammikuussa 1940 tapahtuneeseen työntekijöiden järjestäytymisoikeuden tunnustamiseen.

Veturimiesyhdistyksen painoarvo ja kasvava asiantuntemus näkyi siinä, että vuonna 1938 asetetun virkamiesten palkkoja tarkastelleen komitean ainoa työntekijäpuolta edustanut jäsen oli veturinkuljettaja Heikki Pyhälüoto.³² Samana vuonna veturinkuljettaja-kansanedustaja Onni Peltonen yhdessä muiden sosiaalidemokraattisten edustajien kanssa teki eduskunnassa aloitteen virkamiesten neuvottelu oikeudesta. Ruotsin mallin mukaisesti neuvottelu oikeudesta valtiotyönan-

tajan kanssa oli yhdistyksessä keskusteltu 1930-luvun puolivälistä lähtien.³³

Veturimiehet talvi- ja jatkosodassa

Rautatiet muodostivat talvisodassa Suomen armeijan keskeisen kuljetusmuodon Sodan alla kuljetusten järjestämisestä vastasi kolme tahoa: kulkulaitosministeriö, syyskuussa 1939 perustettu kansanhuolto-ministeriö ja liikekannallepanosta lähtien lisäksi päämajan huolto-osasto. Sodan aikana rautatiehallituksen johto hajautettiin Helsinkiin ja Pieksämäelle mikä vaikeutti raideliikenteen hallintaa. Päämaja oli tyytymätön rautatiehallituksen toimintaan. Liikenne radoilla oli talvisodan loppuvaiheissa epäjärjestyksessä ja uhka

rintaman huollon katkeamisesta vaikutti siihen, että Mannerheim kiirehti rauhan solmimista.³⁴

Välirauhan aikana päämajan huolto-osaston johtajan Harald Roosin johdolla valmistui uusi ohjesääntö *Rautatieliikenne sodan aikana ja sotarautatiemuodostelmat* (1941). Komitea ehdotti, että päämajaan perustettaisiin huolto-osaston rinnalle rautatieosasto, joka vastaisi rataverkon kunnosta, aikataulujen laatimisesta sekä ratojen ilmatorjunnan järjestämisestä.³⁵ Ratapihoilla ja asemilla sota-ajan junaliikenteestä vastasivat rautatieupseerit, jotka olivat pääasiassa tehtäviin kurssitettuja liikennevirkamiehiä. Heidän tehtävänä oli ratkaista sotilas-, tavara- ja henkilöliikenteen yhteensovittamisen tuottamat käytännön ongelmat radoilla, jotka olivat jatkuvasti ylikuormitettuja ja ruuhkaantu-



Ilmahyökkäykset olivat uhka myös rautatieliikenteelle. Naamioitu veturi Suojärvellä elokuussa 1941. Kuva: Ylikersantti E. Suutari/ SA- Kuva.



Sota-aika oli raskas sekä rintamalla että sen takana palvelleille veturimiehille. Yhteensä 105 veturimestä sai surmansa virantoimituksessa, rintamalla tai junaonnettomuuksissa. Kuvassa otillasuiset lämmittäjä ja kuljettaja höyryveturin ohjaamossa.. Kuva: Sotilasvirkailija Esko Töyri/SA-Kuva.



Vasemmalla panssarijuna radankorjausjunaa suojaamassa Itä-Karjalassa. Mukana vallatun venäläisen panssarijunan tykki-vaunu. Oikealla suomalainen panssarijuna ja veturi nro: 884 Karhumäessä talvella 1942. Höyryveturin savu ohjattiin putkea pitkin veturin taakse, jotta se ei olisi paljastanut junaa. Kuvat: Veturimies-lehti.

neita.³⁶

Useimmat kuljettajankoulutuksen saaneista veturimiehistä jatkoivat työsään kuljettaen siviili- ja sotatarvikkeitä. Lämmittäjistä oli pulaa, sillä osa tilapäisellä vakanssilla rautateillä työskennelleistä komennettiin rintamalle. Työvelvollisuuslain nojalla alle 60-vuotiaat eläkkeelle jääneet kuljettajat ja lämmittäjät kutsuttiin takaisin töihin.

Sota-aika toi omat riskinsä raideliikenteeseen. Ilmapommitusten pelossa junat liikkui pimenettyinä ja opastelyhdyt oli himmennetty. Työaikamääräyksiä ei voitu noudattaa ja työvuorot venyivät usein yli-inhimillisen pitkiksi. Näiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta junaonnettomuuksien määrä kasvoi. Talvisodan aikana onnettomuuksissa menehtyi kahdeksan veturimiestä.³⁷

Kuten vuonna 1918, muutamia vetureita panssaroitiin sotatarkoituksiin. Panssarijuna ”ykkönen” valmistui Viipurin konepajassa syksyllä 1939. Ps-juna ”kakkonen” varustettiin Riihimäellä välirauhan aikana 1941. Ilmatorjuntatykillä varustettu panssarijuna toimi muun muassa rata-

korjauskomppanian suojana lentohyökkäyksiä vastaan, mutta sitä käytettiin myös maataistelussa. Panssarijunan miehistö tuhosi itse junansa Aunuksen ratapihalla vuonna 1944, ettei se jäisi neuvostoarmeijalle.³⁸

Jatkosodan alussa kuljetustilanne oli noin vuoden verran sekasortoinen. Rintaman vakiintuminen kannaksella vaati kaiken kuljetuskaluston. Presidentti Ryti ja ylipäällikkö Mannerheim katsoivat, että rautatiehallitus tuli siirtää entistä tiukemmin huoltopäällikön alaisuuteen. Eversti Harald Roos nimitettiin rautatiehallituksen pääjohtajaksi tammikuussa 1943.³⁹ Kalustosta oli pulaa ja Roos yritti hankkia vetureita niin Ruotsista kuin Saksasta. Molemmilta saatiin jonkin verran apua ja lisäksi käyttöön kunnostettiin neuvostoliittolaisia sotasaalisvetureita, ”tatjaanoita”. Rataverkoston kasvaminen toi muutoksia liikennöintiin: uutta rataa tehtiin Karjalassa Uuksusta Aunuksen keväällä 1943 ja radan jatkamista Syvärille asti suunniteltiin.⁴⁰

Talvisodan syttyminen jätti veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan taka-alal-



Höyryvetureiden polttoaineena sota-aikana toimi suomalainen puu. Suuresta kysynnästä johtuen usein jouduttiin käyttämään huonosti palavia tuoreita halkoja. Kuvassa polttoainetäydennyksestä huolehditaan tuntemattomalla rataosalla. Kuva: Aunio/SA-Kuva.

le. Lämmittäjien käyttäminen kuljettajien tehtävissä herätti kuitenkin niin paljon tyytymättömyyttä, että välirauhan aikana 122 helsinkiläistä veturimiestä liittyi vastalauseena Veturimiesyhdistyksen toiminnalle Rautatieläisten Liiton vastaperustettuun osastoon n:o 25 ja virkaa tekevät kuljettajat järjestivät 16 päiväisen lakon. Lakon ansiosta palkkaa alettiin maksaa nimikkeeseen sijaan tehtävän mukaan.⁴¹ Myös yhdistys valmistautui lakkoon myös palkankorotusvaatimuksen puolesta, mutta jatkosota teki aikeen tyhjäksi.

Sodan aikana Veturimies-lehti pyrki ylläpitämään yhteishenkeä ja taistelutahtoa. Jatkosodan pitkittyminen näkyi kuitenkin lehden palstoilla: osastoja kehoitettiin puuttumaan ylipitkiin työvuoroihin ja myös heikkoihin työoloihin alettiin vaatia parannuksia. Lisäksi muistutettiin ”ammattiyhdistyshengestä”, johon kuuluvien toverikurin ja ammattiyhdistyksen ei poikkeusaikanakaan saanut antaa höltyä. Jälkimmäinen seikka koski piittaamatto-

muutta valtion kalustosta sekä alkoholin käyttöä työssä.⁴² Myös pääjohtaja teroitti junaturvallisuusohjesäännön tarkkaa noudattamista poikkeusoloista huolimatta. Pimennetyillä kulkuneuvoilla ja radoilla liikkuminen vaati erityistä varovaisuutta.⁴³

Kesällä 1944 asemasota päättyi Neuvostoliiton suurhyökkäykseen ja rai-deliikenteen kestävyys oli ääri rajoilla. Neuvostoliiton ilmahyökkäykset katkaisivat ajoittain liikenteen kokonaan ja sodan loppuvaiheeseen sijoittuivat Suomen historian tuhoisimmat rautateihin kohdistuneet lentopommitukset Elisenvaarassa ja Simolassa. Viipurin ratapihan tuhoutumisen jälkeen evakuoinneissa oli turvaututtava maantiekuljetuksiin.⁴⁴

Rintamalla tai virantoimituksessa kaatui talvisodassa yhteensä 17 veturimiestä ja jatkosodassa 70 veturimiestä. Onnettomuuksissa kuoli molempien sotien aikana yhteensä 18 veturimiestä. Veturimiesten liitto ajoi sotiin kuljetustehtävissä osallistuneiden jäsentensä asiaa



Sota aiheutti merkittäviä tuhoja rautatiekalustolle. Kuvassa Lapin sodan jälkiä syksyllä 1944: Kemin aseman veturitalli rähdyspanoksin hajoitettuna maan tasalle ja sen edustalla seisonut yksinäinen veturi tuhoutuneena. Kuva: Sotilasvirkailija Vilho Uomala/SA-Kuva.

vielä 1980-luvulla, mutta pyrkimyksistä huolimatta kaikki sotatoimialueella työskennelleet veturimiehet eivät koskaan saaneet rintamasotilastunnusta. Esimerkiksi sairas- ja ammusjunia VR:n palveluksessa kuljettaneet jäivät ilman tunnusta ja siten oikeutta esimerkiksi kuntoutukseen.⁴⁵

Valtionrautatiet menetti sodan seurauksena toistasataa veturia sekä runsaasti muuta kalustoa. Jatkosodan aikana sota-saaliiksi saadut veturit ja vaunut oli luovutettava sodan päättyttyä Neuvostoliitolle. Lisäksi sotakorvaussopimuksen mukaan Suomen oli toimitettava Neuvostoliittoon

uusia vetureita, mikä tarkoitti sitä, että vaikka kotimainen konepajateollisuus saatiin käyntiin, ei sen tuloksista päästy nauttimaan Suomen rautateillä vielä vuosiin.

Vaikea palkankorotusvaatimus

Sotaa seuranneet vuodet olivat rautateillä edelleen poikkeusaikaa. Siirtoväen ja palautuskuljetusten lisäksi raiteilla alkoivat kulkea sotakorvauskuljetukset. Rautateiden pääjohtaja ja valtakunnan



Vuonna 1950 veturimiesten vaatimus eläkeprosentin määräytymisperusteiden tarkistamisesta johti lakkoon, jonka hallitus yritti murtaa kutsumalla veturimiehet ylimääräiseen työpäalvelukseen. ”Kekkonen kertausharjoitukset” epäonnistuivat kun miehet eivät suostuneet töihin. Kuvassa veturimiehet kuuntelevat keskellä joukkoa seisovan upseerin lukemaa päiväkäskyä Pasilan varikolla. Kuva: Rautatiemuseo.

kuljetuspäällikkö Roos arvioi, että logistisesti sotaa seurannut aika oli jopa haastavampaa kuin varsinainen sota-aika.⁴⁶ Lisää haasteita aiheuttivat veturimiehet, jotka vaativat palkkojen korottamista. Rautatiehallituksen ja valtioneuvoston näkökulmasta vaatimus oli mahdoton, sillä yhden ammattiryhmän palkankorotus olisi saanut muut rautatieläiset ja kuljetusalan työntekijät vaatimaan korotuksia omiin palkkoihinsa.

Jo välirauhan aikana veturimiesten kes-

kuudessa oli pohdittu työtaistelun mahdollisuutta palkankorotusvaatimusten tueksi. Jatkosota katkaisi nämä suunnitelmat, mutta heti sodan päättyttyä vaatimus nousi jälleen esiin. Pääministeri J. K. Paasikivi, kirjoitti huolestuneena päiväkirjaansa syyskuussa 1945: ”Veturimiesten lakko on masentava ... Maan asema on sellainen, että ainoastaan kaikkien yhteisvoimilla voimme toivoa jollakin tavalla pelastuvamme. Kaikkien pitäisi tukea ja avustaa hallitusta, joka ponnistaa voiman-



Veturinkuljettaja Onni Peltonen toimi sosialidemokraattisena kansanedustajana vuosina 1933–1961. Peltonen toimi kaikkiaan kuuden hallituksen ministerinä sekä kerran eduskunnan puhemiehenä. Veturimiesten liiton keskuustoimikunnan jäsen oli itseoikeutettu puhuja liittokokouksessa. Kuvassa Peltonen liittokokouksen avajaisissa vuonna 1951. Kuva: Rautatiemuseo.

sa viimeiseen asti maan viemiseksi nykyisistä äärettömistä vaikeuksista. Ja tällaisella hetkellä ja tällaisissa oloissa veturimiehet (4800) tekevät lakon.⁴⁷

Paasikiven muistiinpano osoittaa kuinka olennaista roolia rautatiet, ja siten veturimiehet, näyttelivät maan jälleerakennuksen aloittamisessa ja poliittisen tilanteen tasapainottamisessa. Kun palkkaneuvotteluissa ei päästy eteenpäin ja lakkoa pidettiin väistämättömänä, valtioneuvosto ratkaisi asian kutsumalla asevelvollisuuksiä olevat kuljettajat palvelukseen asevelvollisuuslain ja vanhemmat työpalveluslain nojalla. Kuljettajille ilmoitettiin, että virkatehtävien täyttämistä kieltäytyvät voitiin tuomita sotatuomioistuimissa sotaväen rikoslain mukaan.

Valvontakomissio katsoi työpalveluslain rikkovan rauhansopimuksen periaattei-

ta, mutta veturimiehet olivat jo valmiita luopumaan lakko-aikeista. Turvatakseen aikalisän, maan hallitus lupasi perustaa komitean, jossa rautatieläisten palkkoja tarkasteltaisiin rauhallisemmissa merkeissä.⁴⁸

Vuonna 1946 veturimiehille myönnettiin erityiskorotuksia, mikä johti siihen aiemmin ennakoituun tilanteeseen, että myös Rautatievirkamiesliitto alkoi esittää palkkavaatimuksia. Hallitus piti lakkoliikehdintää poliittisena, mutta rautatiehallitus katsoi jo tuolloin voivansa hyväksyä RVL:n vähimmäisvaatimukset.⁴⁹

Sodan jälkeinen veturimiesten lakkoliikehdintä osoitti ammattikunnan keskeisen roolin maan kuljetuselämän sujumiselle, mutta toi Veturimiesten liitolle myös kyseenalaista mainetta, kun veturimiesten katsottiin esittäneen kohtuuttomia vaatimuksia räjähdysherkässä sisäpoliittisessa tilanteessa. SAK:lle, joka oli sitoutunut taloudellisen ja yhteiskunnallisen vakauden edistämiseen ja etenkin sotakorvausten suorittamiseen ajallaan, lakot rautateillä olivat kiusallisia.

Poliittinen suuntautuminen sodan jälkeen

Kyky luoda yhteyksiä poliitikkoihin ja poliittisiin ryhmiin muodostui sotien välisenä aikana ammattikunnille tärkeäksi

keinoksi ajaa tavoitteitaan. Suomen itenäistymisen myötä eduskunta tuli virkamiesasioiden keskeinen päättäjä – aiemmin hallintokoneisto oli hoitanut asiansa pääosin itse.⁵⁰ Vielä 1920-luvulla veturimiesten yhteydet poliitikkoihin olivat vähäisiä. Kansanedustajina toimi kolme entistä kuljettajaa, mutta he eivät olleet aktiivisia ammattijärjestöissä.⁵¹

Sota-aikana ammattiyhdistyssosiaalidemokraattien ja puolueen välille syntyi kyräilyä, joka vaikutti pitkään jälleenrakennuskaudella.⁵² Veturimiesyhdistyksellä oli kuitenkin 1930-luvulta alkaen kontakteja ”puoluesosiaalidemokraatteihin”. Tuolloin valtakunnan politiikkaan nousi kaksi sosiaalidemokraattia, joiden suhde veturimiesten ammattiyhdistystoimintaan oli erityisen läheinen: Hugo E. Aattela ja Onni Peltonen.

SDP:n piirisihteeri Hugo E. Aattela toimi kansanedustajana vuosina 1929–1945 ja 1949–1951. Jatkosodan aikana hänestä tuli myös Veturimiesyhdistyksen sihteeri ja Veturimies-lehden päätoimittaja. Aattelan poliittiset yhteydet ja pitkä toimitsijan kokemus olivat arvokkaita seikkoja ammattijärjestön muodostaessa linjaansa toisen maailmansodan jälkeen. ”Aattela on enemmän veturimies kuin monet veturimiehet itse”, sanottiin eduskunnassa kun hän puolusti rautateitä koskevia kysymyksiä.⁵³ Puolueessa Aattela kuului sosiaalidemokraattien oikeaan laitaan ja Väinö Tannerin kannattajiin.

Yhtä aikaa Aattelan kanssa eduskunnassa vaikutti kuljettaja Onni Peltonen. Hän oli SDP:n kansanedustajana vuosina 1933–1961 Vaasan läänin itäisestä vaalipiiristä. Peltonen oli ministerinä peräti kuudessa hallituksessa, neljästi kulkulaitosministerinä ja kahdesti sosiaaliministerinä. Sosialidemokraattien eduskuntaryhmän puheenjohtajaksi hänet valittiin vuonna 1945 ja eduskunnan toiseksi varapuhemieheksi 1958.⁵⁴

Peltosen kautta Veturimiesyhdistykselle aukeni suora yhteys valtakunnan politiikkaan, sillä 1930-luvulla kansanedustajainkanaan Peltonen toimi yhdistyksen keskus-toimikunnan jäsenenä. Myöhemminkin hän oli tuttu osallistuja yhdistyksen tapahtumissa ja puhuja liittokokouksissa.⁵⁵ Yhdessä puheenjohtaja Gösta Widingin kanssa Aattela ja Peltonen muodostivat Veturimiesten liiton sodanjälkeisen kauden näkyvät hahmot.

Yhdistyksen uusi suunta

Laajempi yhteiskunnallinen vaikuttaminen tai edes työväenliikkeen yhteisten tavoitteiden ajaminen rajattiin sotien välisenä



Suomen veturimiesten liiton kunniapuheenjohtaja Heikki Pyhälä lukee Veturimiesten Avustuskassan 30-vuotishistoriikkaa vuonna 1953. Kuva: Rautatiemuseo.



Vuonna 1956 koettiin viimeisin täysimittainen yleislakko, joka omalta osaltaan vauhditti ammattiyhdistysliikkeen hajaannusta. Veturimiesten liitto hankki samana vuonna uuden toimiston osoitteesta Eerikinkatu 24. Kuvassa liiton tuolloista hallintoa, vasemmalla Toivo Muje, Eino Järvi, taloudenhoitaja Jenni Siivola, Viljo Vuohula, puheenjohtaja Gösta Widing, seisomassa Eino Rosti ja Max Ilvo, istumassa sihteeri Mia Rantanen, Urho Kunnas, Erkki Nikkanen, - Weuro ja Jooseppi Jokinen. Kuva: Rautatiemuseo.

aikana selkeästi veturimiesten järjestötoiminnan ulkopuolelle. Tämä tuotiin esille esimerkiksi siten, että Veturimiesyhdistys jättäytyi vuonna 1930 perustetun SAK:n ulkopuolelle.

Ammatillisen järjestäytymisen tärkeimmäksi määränpääksi katsottiin yksinomaan veturimiesten etujen ajaminen Valtionrautateilla: ”Yhdistyksen tarkoituksena on: koota veturimiehet yhtenäiseen työhön ammattikuntansa hyväksi, kohottaa heidän henkistä ja ammattisivistystään... toimia jäseniensä ammatillisten ja taloudellisten olojen parantamiseksi.” (1921).⁵⁶

Toisen maailmansodan alkuvuosina

oman tehtävän täyttämisen ja ammatillisten pyyteiden sivuuttaminen korostuivat. Sota toi kuitenkin muutoksen ammattijärjestöjen asemaan, kun Suomen työnantajain keskusliitto tunnusti ammattiliitot ja SAK:n neuvotteluosapuoliksi työmarkkinakysymyksissä. Veturimiehille oli nyt taktisesti järkevää etsiä joukkovoimaa oman ammattikunnan ulkopuolelta: jatkosodan aikana suoritettua äänestyksessä yli 80 prosenttia jäsenistä kannatti keskusliiton jäsenyyttä. Veturimiesyhdistys liittyi SAK:n jäseneksi vuoden 1943 alusta.

Sodan päätyttyä Veturimiesyhdistys oli laadullisesti toisenlainen kuin ennen sotaa: ammattikuntayhdistyksestä tuli



Liittokokous kokosi osastojen edustajat yhteen päättämään Veturimiesten liiton seuraavien vuosien tavoitteista. Kokouspaikkana toimi pitkään Helsingin Työväentalo. Kokousväkeä Paasitornin juhlasalissa vuonna 1957, jolloin ammattiyhdistysliikkeen hajaannus oli käynnissä. Myös Veturimiesten liitossa esiintyi hajauttamispyrkimyksiä.

Kuva: Rautatiemuseo.

ammattiliitto. Asiaa teroitettiin liiton uusille jäsenille: ”Tämän jäsenkirjan hankkimalla olet nyt liittynyt jäseneksi Suomen Veturimiesten Liittoon ja samalla myös yhteiseen järjestörintamaan maamme muiden palkkatyöntekijöiden kanssa.” (1949).⁵⁷

Sodan jälkeen SAK alkoi nopeasti kehittyä ja sen jäsenmäärä kolminkertaistui muutamassa vuodessa. Myös muut työntekijäkeskusjärjestöt kokosivat rivejään. Järjestäytymisasteen nousu ja ammattiyhdistystoiminnan leviäminen uusille paikkakunnille nostivat työväestön itsetuntoa. SAK:n painoarvo kasvoi jäsenmäärän

noustaessa ja virkamiehet suuntautuivat uudella aktiivisuudella järjestötoimintaan.⁵⁸

Myös rautateillä tapahtui uudelleen järjestäytymistä: vielä 1940-luvulla rautateiden työntekijät jakaantuivat lukuisaan määrään pieniä ammattiyhdistyksiä, jotka edustivat yksittäisiä ammattiryhmiä. Sodan vielä kestäessä, vuoden 1944 alussa perustettiin ”yhteishyvän toimikunta”, jonka tehtävä oli luoda järjestöjen välinen neuvotteluyhteys ja samalla innostaa työntekijöitä työtehtävästä riippumatta liittymään Suomen Rautatieläisten Liittoon (SRL). Vuonna 1944 Rautatieläisten

Liiton osastojen määrä oli vielä alle 60, mutta vuoteen 1950 mennessä määrä oli noussut jo 130:een.⁵⁹

Lopulta vain kaksi merkittävää ammattiryhmää jättäytyi Rautatieläisten Liiton ulkopuolelle kun Rautatievirkamiesliitto ja Veturimiesten liitto halusivat säilyttää itsenäisyytensä. Veturimiesten liitto pyrki saamaan joukkoonsa kaikki veturimiestyötä tekevät; vuonna 1948 tuleva puheenjohtaja Gösta Widing ehdotti liittokokoukselle, että myös epäpätevät lämmittäjät saisivat oikeuden liittyä järjestöön. Vaikka liiton koko oli jäsenmäärältään pieni, oli sen arvostus moninkertainen.⁶⁰

Vaikka rautateillä yhteistyö kasvoi, politiikassa SDP:ta repivä hajaannus alkoi 1950-luvun lopulla näkyä myös ammattiyhdistysliikkeessä. Veturimiesten liiton oli nyt päätettävä vasemmistolaisten sosiaalidemokraattien haltuun saaman SAK:n jäsenyyden ja länsisuuntautuneiden sosiaalidemokraattien perustaman Suomen Ammattijärjestön (SAJ) välillä. Kansanedustaja Peltonen yritti ensi alkuun sovittelua sosiaalidemokraattien eri ryhmien välejä, mutta asettui lopulta Veturimieslehden toimittaja Aattelan linjoille puolueen länsisuuntautuneeseen enemmistöön, Väinö Tannerin ja Väinö Leskisen kannattajiin.

Sosiaalidemokraattisen puolueen kahtiajaossa veturimiesten liiton kohtalona olisi voinut olla samankaltainen hajoaminen kuin vuonna 1918. Läheinen esimerkki löytyi Rautatieläisten Liitosta, josta vuonna 1958 irtosi oppositiojäsenten perustama Rautatieläis-Unioni. Myös Veturimiesten liiton sisällä kehittyi kapinaliike, joka vaati muun muassa puheenjohtaja Widingin eroa ja liiton hallinnon vaihtamista. Hajaannus olisi tiennyt liitolle sodan jälkeen hankitun vaikutusvallan murtumista ja toimintakyvyn menettämistä.⁶¹

Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö ja poliittinen hajaannus

Valtion virkailijoiden yhdyssiteenä toimi ennen sotia Suomen Valtionvirkailijoiden Keskusliitto ja sodan aikana Pienipalkkaisten Yhtymä (myöhemmin TVK). Sodan jälkeen pienipalkkaiset virkamiehet liittyivät joukolla SAK:hon ja perustivat uudeksi yhteisjärjestökseen Valtionvirkailijain Yhteisjärjestön (VY). Veturimiesten liitto kuului järjestön perustajajäseniin ja liiton puheenjohtaja Gösta Widing toimi VY:n puheenjohtajana vuosina 1956–1965. Widing valittiin vuonna 1956 myös SAK:n työvaliokuntaan.⁶²

Vaikka puheenjohtaja Widing tunnettiin särmikkäänä henkilönä, pyrki hän välttämään SDP:n hajaannuksen ammattiyhdistysliikkeessä aiheuttaman kuohunnan ilman avointa riitaa. Tilanteen rauhoittamiseksi Veturimiesten liitto erosi Kuljetusalojen Ammatillisesta Federaatiosta ja vuonna 1960 myös SAK:sta jättäytyen kaikkien keskusjärjestöjen ulkopuolelle.

Liiton koossapysymistä edesauttoi se, että valtaosa jäsenistä edusti maltillisia sosiaalidemokraatteja. Esimerkiksi Rautatieläisten Liitossa kommunisteilla oli neljänneksen kannatusosuus, jonka avulla he saivat äänensä kuuluviin. Veturimiesten radikaalien rauhoittamiseksi vasemmistolle luovutettiin yksi paikka liiton hallituksesta.⁶³

Myös Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö pyrki Widigin johdolla pysyttelemään kahtiajaon ulkopuolella. Kuitenkin muun muassa SAK:lainen Rautatieläisten Liitto erotettiin virkamiesjärjestön jäsenyydestä ja Yhteisjärjestö lamaantui. Uusi VY perustettiin vuonna 1961. Veturimiehet olivat mukana ja järjestön puheenjohtajaksi valittiin jälleen Widing.⁶⁴

Järjestön toiminta vahvistui ja vuonna

Liiton puheenjohtaja Gösta Widing oli särmikäs persoona, joka oli valmis ajamaan veturimiesten vaatimuksia työtaistelun keinoin. Widing työhuoneessaan Eerikinkadun toimistossa. Kuva: Rautatiehallituksen koneteknillinen toimisto valokuvauslaboratorio, O. Lehtonen/ Rautatiemuseo.



1963 se pani toimeen peräti neljän viikon mittaiseksi venyneen lakon virkamiesten palkkavaatimusten vauhdittamiseksi. Lakko lujitti VY:n asemaa, vaikka työtaistelun saavutukset palkkauksen suhteen olivat lähinnä kompromissi.⁶⁵ Vuonna 1968 VY kävi veturimiehille merkittävän työtaistelun, jolla torjuttiin työnantajan vaatimus yötyön aikahyvityksen poistamisesta.

Pian alkoivat tunnustelut SDP:n ja ammattiyhdistysliikkeen eheyttämiseksi. Erityisesti SAK:n eheytyminen oli valtiovallan kannalta toivottavaa, koska yhtenäisen keskusjärjestön katsottiin kykenevän pitkäjänteisempään ja vastuullisempaan työmarkkinapolitiikkaan.⁶⁶

Ammattiyhdistysliikkeen eheyttäminen

Puheenjohtaja Widingin äkillisen poismenon jälkeen vuonna 1965 toimitsija Pekka Oivio valittiin veturimiesten johtoon. Seuraavan vuonna sosiaalidemokraatit ja

kommunistit sopivat ammattiyhdistysliikkeen eheyttämisen linjasta ja ammattiyhdistysjohtajat antoivat julkilausuman uudesta keskusjärjestöstä, jonka tuli ”koota kaikki palkkatyöntekijäin nyt hajallaan olevat ammattiliitot järjestölliseen yhteistoimintaan.”⁶⁷ Oivio oli aktiivisesti edistämässä sopua järjestökentällä, mutta Veturimiesten liitto jättäytyi edelleen varovasti taka-alalle.⁶⁸

Sopuratkaisu ammattiyhdistysliikkeessä toteutui vuonna 1969, jolloin SAK:n ylimääräinen edustajakokous perusti Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön (SAK). Valtionvirkailijain Yhteisjärjestö liittyi uuden SAK:n jäseneksi ja sen nimeksi muutettiin Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestö (VTY). Veturimiehillä oli Widigin perintönä vahva mandaatti virkamiesten edunvalvonnassa ja VTY:n puheenjohtajana aloitti veturimiesten Pekka Oivio. Oiviosta tuli pian myös SAK:n valtuuston puheenjohtaja.⁶⁹

Ammattiyhdistysliikkeen eheyttämisessä yksittäisten liittojen itsenäisyyttä ja päätösvaltaa kasvatettiin. Tätä symboloi



**Suomen Veturimiesten liiton liittokokous syyskuussa 1960. Hajaannuksesta aiheutuneen tilanteen rauhoittamiseksi Veturimiesten liitto erosi vuonna 1960 SAK:sta ja jättäytyi keskusjärjestöjen ulkopuolelle. Kuva liittokokouksesta syksyllä 1960. Äänestysvuorossa U. Väkeväinen Kouvolasta.
Kuva: Rautatiemuseo.**

SAK:n nimen muutos keskusliitosta keskusjärjestöksi. SAK korosti riippumattomuuttaan poliittisista puolueista, vaikka SDP:n ja SKP:n vaikutus jatkui edelleen.⁷⁰ Seuraavina vuosina veturimiehille valkeni, että VTY:n jäsenyys rajoitti liiton toimintamahdollisuuksia. Pettymys yhteisjärjestöä kohtaan kasvoi erityisesti osastoissa, vaikka liiton hallituksessa oltiin varovaisempia.

Ehdyttämistä seuranneina vuosina VTY kehittyi SAK:n hallituksen apuelimestä valtion suurimmaksi sopimuskumppaniksi. Palkkakysymys, viran- ja toimenhaltijain palkkauksen tarkistaminen, muodostui järjestön keskeiseksi tavoitteeksi ensimmäisinä toimintavuosina. Yhteisestä linjasta sopiminen oli kuitenkin vaikeaa: veturimiehet, kuten Postiliittokin vaativat oikeutta esittää yleistä linjaa suurempia korotusvaatimuksia.⁷¹

Loppuvuodesta 1974 Veturimiesten liitto merkitsi tiedoksi SAK:n puheenjohtaja Niilo Hämäläisen selvityksen keskusjärjestön vaikeasta puheenjohtajakysymyksestä: ”Hallitus päätti yksimielisesti, että mikäli SAK:n valtuusto katsoo välttämättömäksi Pekka Oivion ehdokkuuden, Suomen Veturimiesten Liiton hallitus ei asetu vastustamaan hänen siirtymistään SAK:n puheenjohtajaksi ja antaa hänelle tässä tehtävässä täyden luottamuksen ja tukensa.”⁷² Oivion siirryttyä SAK:n johtoon vuonna 1974 VTY:n puheenjohtajaksi nousi Unto Keijonen Rautatieläisten Liitosta. Veturimiesten pitkä kausi virkamiesten etujärjestön johdossa päättyi.

Uuden SAK:n perustamisen yhteydessä nousi esiin vanha ajatus rautatieläisten suurliitosta. Veturimiehillä ei kuitenkaan ollut yhteistyöhaluja Rautatieläisten Liiton kanssa ja Rautatievirkamiesliitossa

oli sisäisiä ristiriitoja, jotka estivät neuvottelut. RVL:oon kuuluneet insinöörit, Veturiteknikot ry, jopa esitti vuonna 1974 toiveen liittymisestä Veturimiesten liittoon. VML:n hallitus suositti, että halukkaat liittyisivät liiton osastoihin, eikä varsinaista yhdistymistä tehtäisi.⁷³ Asia kuivuikin kokoon. Rautatieläisjärjestöjen välinen kitka alkoi näkyä myös VTY:n ja SAK:n sisällä. Osa veturimiehistä katsoi muiden rautatieläisten olevan kateellisia heitä kohtaan, mikä ei innostanut yhteistyöhön.⁷⁴

Marraskuussa 1975 SAK:n julkisen alan järjestöt, kunnallisen alan KTV ja julkisen VTY, perustivat alojen kattojärjestöksi Julkisten työalojen ammattijärjestön (JTA). Veturimiesten liitto oli aktiivisesti mukana järjestön sääntöjen kirjoittamisessa, vaikka liitto sai sen hallinnosta vain yleisvarajäsenen paikan. JTA:sta tuli 200 000 jäsenellä julkisen sektorin suurin neuvotteluorganisaatio. Pekka Oivio kuitenkin muistutti, että ”SAK on julkisen alan suurin keskusperusjärjestö”.⁷⁵

Puolueettomuus ja solidaarisuus

SDP:n ja ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen aikana Veturimiesten liitto korosti puolueettomuuttaan ja itsenäisyyttään. Eheyttämisen edetessä ammattiyhdistysliikkeen keskinäinen solidaarisuus alkoi merkitä liitolle entistä enemmän. Uusi tilanne konkretisoitui vuonna 1968 ensimmäisen tulopoliittisen kokonaisratkaisun myötä.⁷⁶

Poliittinen vaikuttaminen ja liittojen yhteistyö tuli työehtoja ja -sopimuksia koskevista asioista yhä merkityksellisemmäksi, koska tulopoliittiset sopimukset oli tiukasti kytketty valtion finanssi- ja veropoliittisiin linjauksiin.⁷⁷

SAK:n johto käytti tulopoliitikassa suurta valtaa, joten yhteistyö keskusjärjestön kanssa oli liittojen kannalta tehokain keino vaikuttaa sopimusten sisältöön. Hyvät suhteet Sosialidemokraattiseen puolueeseen olivat perusteltuja, sillä puolueen ministeriryhmän ja SAK:n sosiaalidemokraattisen johdon, ”Hakaniemen vaalipiirin”, painoarvo maan talouspolitiikassa oli merkittävä.⁷⁸ Pekka Oivion mallisuus sai arvostusta eri poliittisilta ryhmiltä ja Oivion puheenjohtakaudella myös Veturimiesten liitto seurasi läheltä VTY:n ja SAK:n toiminnan kasvua.

Tulopoliittisen menettelytavan lisäksi työväen yhteenkuuluvuus kasvoi kun liikettä lähellä ollut elinkeinoelämä vahvistui. Vaikka veturimiehet olivat aikaisempina vuosikymmeninä tehneet eronteon itsensä ja ”rautatieläistyöläisten” välille, voimakkaan ammattiyhdistysliikkeen kaudella Veturimiesten liitto siirtyi poliittisesti askelen verran vasemmalle.

SAK ja E-liike tekivät yhteistyösopimuksen, jolla pyrittiin houkuttelemaan ammattiyhdistysväkeä liikkeen asiakkaiksi: ”Muutaman markan takia sinä petät solidaarisuuden. Todellakin vain muutaman markan, sillä tapaukset, jolloin yksityiskauppias tarjoaa jotakin halvemmalla, ovat tilapäisiä.”, mainosti Veturimies-lehti.⁷⁹

Vuonna 1963 perustettu ”ay-liikkeen pankki” Yhteistuki mainosti runsaasti Veturimieheissä. Pankin omistajajäseniin kuuluivat SAK ja VTY sekä joukko ammattiliittoja, työttömyyskassoja, paikallisjärjestöjä, osastoja ja yksityisiä henkilöitä. Veturimiesten liiton jäsenille pankki turvasi 1980-luvulla kahden kuukauden nettoansion suuruisen työtaistelulainan. Liiton vakuutusyhtiöksi valikoitui SAK:n suosituksesta edistysmielinen Kansa vuonna 1973 ja liitto osallistui solidaariseen asuntotuotantoon Valtakunnallisen vuokratulo-osuuskunnan (VVO) kautta.⁸⁰

Uusi poliittinen suuntautuminen

oli seurausta myös SDP:n uudesta kannasta, jonka mukaan puolueen suhteet Neuvostoliittoon olivat jatkossa ystävälliset. Veturimies-lehdessä Neuvostoihaiset-artikkelit saivat ensimmäistä kertaa runsaasti palstatilaa etenkin 1970-luvulla. Kun sisällissodan jälkeen osa veturimiehistä oli koettanut todistella porvarillisuuttaan perustamalla Veturinkuljettajayhdistyksen, nyt työläisidentiteettiä yritettiin juurruttaa koko ammattikuntaan: kokouksissa edustajia puhuteltiin tovereiksi ja liittovaltuuston tapaaminen ”päätyi Työväenmarssiin, joka kajahti.”⁸¹

Ristiriitoja aiheutti se, että liiton varallisuus alkoi ensimmäistä kertaa kasvaa ja omaisuuden vaalimisessa kapitalistiset periaatteet olivat käyttökelpoisia. Liitto kokeili omaisuuden kasvattamista pörssissä. Kun hallituksen jäsen Olavi Pohjoismäki piti Pohjoismaiden Yhdyspankin ja Rauma-Repolan osakkeiden omistamista työväen aatteen vastaisena, totesi jäsen Pentti Pyöli, että jäsenkunnan etua ajaessa on aate unohtettava.⁸² Aiemmin oli jouduttu vastaavaan tilanteeseen kun vuonna 1973 tarjoutui mahdollisuus korottaa liikehuoneistojen vuokria seitsemällä prosentilla. Puheenjohtaja Oivio huomautti, että ammattiyhdistysliike oli vastustanut korotusmahdollisuutta ja kysyi, liittykö Veturimiesten liitto ”riistoporvarien” joukkoon. Hallitus arveli, että liikehuoneistojen vuokraajat ovat itse porvareita, joten reilu korotus katsottiin hyväksyttäväksi varainsiirroksi työväelle.⁸³

Liiton toiminnassa käytännön asiat pitivät kuitenkin aktiivisemman politikoinnin sivussa ja 1970–1980-lukujen Veturimies-lehdet olivat hyvin epäpoliittisia. Edes Kekkosen seuraajan valinta vuonna 1981 ei herättänyt lehden palstoilla kannanot-

toja suuntaan tai toiseen. Liiton oli kuitenkin mietittävä uudelleen poliittinen suuntansa 1980-luvun lopulla.

Liitto, toimihenkilöt ja toimisto 1918–1967

Ennen sisällissotaa liiton toimihenkilöt vaihtuivat jopa vuosittain. Sotien välisenä aikana Suomen Veturimiesyhdistyksen toiminta edusti aikaisempaan verrattuna vakautta ja jatkuvuutta. Heikki A. Pyhälä toimi yhdistyksen puheenjohtajana koko vuosien 1920–1942 välisen ajanjakson. Pyhäläluodon seuraajien aikana puheenjohtajan toimikaudeksi muodostui noin kymmenen vuotta. Puheenjohtajina toimivat Kauko A. Lehtonen (1943–1951), Gösta Widing (1951–1965) ja vuodesta 1965 alkaen Pekka Oivio.

Jo Pyhäläluodon aikana Veturimiesyhdistys alkoi kartuttaa varallisuuttaan. Aikaisemmin liitto oli toiminut lähinnä jäsenmaksujen ja erilaisten arpajais- ja keräystuottojen varassa. Ensimmäinen pysyvä toimitila, Maurinkatu 2:sta Kruunuhaassa, hankittiin vuonna 1929. Vuonna 1945 liitolle oli kertynyt pankkitalletuksia jo sen verran, että inflaation pelossa varat piti muuttaa kiinteäksi omaisuudeksi. Liitto osti Kangasalta Pyysalon lepokodin jäsenistön virkistymispaikaksi ja liiton koulutustilaksi.⁸⁴

Heikki Pyhälä johti Veturimiesyhdistystä sisällissodan hajaannuksesta sotavuosiin. Vaikka yhdistyksen toimintamahdollisuudet olivat rajalliset, pyrki Pyhäläluoto ylläpitämään etenkin vaatimusta palkkauksen parantamiseksi.⁸⁵ Käytännössä palkka-asiaa saatiin korjattua vasta Kauko Lehtosen aikana ja silloinkin

Viereinen sivu: Työväen yhteenkuuluvuus kasvoi, kun liikettä lähellä ollut elinkeinoelämä vahvistui. Ylhäällä Vakuutusyhtiö Kansan ja Suomen Työväen Säästöpankin mainokset vuodelta 1978. Alhaalla Pekka Oivio E-liikkeen mainoksessa vuonna 1980. Kuvat: Veturimies-lehti.

Ay-jäsen!
Kun vakuutat
rauhinon varalta,
käytä Kansaa,
omaa vakuutus-
yhtiötäsi.



Väinö Tuominen, varastonhoitaja:
"Ay-läkkeen jäsenenä tiedän, että vain yhteistyöllä voimme toteuttaa tavoitteitamme. Yhteistyö merkitsee myös taloudellisen voimme keskittämistä työväenliikkeen omiin laitoihin. Kansaa on työväenliikkeen omistama vakuutusyhtiö, joka tukee meidän oman yhtiöiden ja järjestöjen toimintaa. Vain keskittämällä vakuutukset Kansaan voimme sitä, että vakuutusmarkkamme pysyvät työväen perissä, eikä niitä rahoteta minulle ja työtovereille hankkeita."

KESKITÄ VAKUUTUKSESI KANSAA -SIITÄ HYÖDYT SINÄ JA KOKO TYÖVÄENLIIKE

Kansaa on osa työväenliikettä
Kansaa on työväenliikkeen omistama, voimakkaasti kehittyvä vakuutusyhtiö. Se on uudenaikainen yritys, joka toimii ay-läkkeen ja koko työväenliikkeen hyväksi. Kansaa tukee taloudellisesti työllänsä asiantuntija-apua kaikissa vakuutus-asioidissa. Keskittämällä vakuutuksesi Kansaan lisäät omaa ja koko työväenliikkeen taloudellista turvallisuutta.

Monipuolista vakuutuspalvelua
Kansasta saat itsellesi ja perheellesi kaiken tarvitsemasi vakuutusvaran ja hyvän palvelun. Kansalla on halvimmat henkivakuutusmaksut ja maan paras infatietosuoja. Kansalla on koko maan kattava toimistoverkosto ja edustajamme on aina helpposti tavoitettavissa. Kansassa vakuutetut voivat tarvittaessa myös itse vaikuttaa korvauspäätöksiin, mikä takaa oikeudenmukaisen ja nopean korvauspalvelun.

Keskittämällä vakuutuksesi Kansaan säästät rahaa ja vapautat...

Se on meikäpojan pankki ihan vaan sen takia, että siellä on lainasysteemin sellainen jotta sen tajuaa. Sitä tietää itse koko ajan paljonko on lainaa kuvassa minäkin vuonna.

ASIAKKAANSI AATTEESIA TAI PANKKIAATTEESIA
STS on ainoa valtakunnallinen pankki, jossa pankin säälön ääni kuuluu korkeimmassa elinissä.

SAK • KANSAA -vakuuttavasti työväen asialla



SAK:n puhelinjohtaja Piikka Oivio tutustuu asiakkaan Pöytäpöytä E-merkintä, joka on vankkara saanut saadon toimivana tällä.

Edistysmieltä ja uusia tuulia



Asiantuntijajärjestöjen ja osuuskappaleiden on vaikea tulla omiin tiloihin ja markkinoille. Niin, kyllä osuuskappaleiden on yhä edelleen. Yhteistyönä ja siten, että vain yhteistyönä saavutetaan kukaan pankin työtä.



Tärkeää on myös, että ja meillä sitä puhaltaa nyt. OS aivan luonnollista päätös vaikuttamaan kappaleiden työntekijöihin. Ei ole mielestäni liian vaikeaa, kun saadaan että työväki on saanut edistyksellisen osuuskappaleiden avulla ihonni sitaan.



Juuri E-läkkeen vaatimuksesta on uusi määrä on-taan haitanneita epäkohtia saatu pois. Meidän läkkeen ajatuksena vakuutus onkin nyt turvattu laadullisesti.

kyseenalaista mainetta kerryttäneen työtaistelu-uhan jälkeen.

Gösta Widingin puheenjohtajakausi oli monella tavalla Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan nousun aikaa. Puheenjohtaja tunnettiin työnantajan ja muiden ammattikuntien parissa: ”Värikkäämpää henkilöahmoa saa hakea. ... Widing piti jokus ehkä liiankin selvänä, että ainakin veturimiesten edut on valvottava, sen jälkeen on mietittävä ja katsottava, että muutkin saavat kohtuullisen osansa.”⁸⁶

Widingin kielitaito toi hänelle kansainvälisiä kuljetusalan luottamustehtäviä ja hän oli ainoana suomalaisena Kansainvälisen Kuljetustyöntekijäin Liiton (ITF) pääneuvoston jäsen. Vuodesta 1957 Widingin oli Pohjoismaiden Rautatieläisten Unionin (NJU) puheenjohtaja.⁸⁷

Vuosina 1955–1958 liiton osastojen määrä oli suurimmillaan (34) ja vuonna 1958 tehtiin jäsenennätys kun työssä olevia liiton jäseniä oli 4446. Kasvava jäsenkunta ja huolellinen taloudenhoito tekivät mahdolliseksi uuden toimitilan hankkimisen: toimisto vastarakennetusta kerrostalosta Eerikinkatu 24 Kampista ostettiin vuonna 1956.

Veturimiesten liitto oli Suomen ammattiyhdistyskentällä edelläkävijä, sillä se palkkasi oman lakimiehen jo vuonna 1939. Varatuomari A. O. Nieminen (myöh. Jaakonsalo) työskenteli liiton palveluksessa vuosina 1939–1942 ja 1957–1971. SAK palkkasi ensimmäiset juristinsa vuonna 1956 ja vielä 1970-luvulla ammattiyhdistyslakimiehiä oli Suomessa vain parikymmentä. Oma lakimies oli liitolle arvokas etenkin junaonnettomuuksiin liittyvissä oikeustapauksissa, joissa työnantaja yritti vierittää vastuun ensimmäiseksi junan kuljettajalle.⁸⁸

Veturimiesyhdistyksen ja Suomen Veturimiesten liiton sihteerin ja Veturimieslehden toimittajan tehtäviä hoiti vuosina



Veturimiesten liiton toimisto sijaitsi Eerikinkadulle vuonna 1956 valmistuneessa uudistalossa. Katutasossa toimi Kansallis-Osake-Pankin konttori. Kuva: TV-Kuva/Rautatiemuseo.

1941–1955 Hugo E. Aattela, joka ehti näinä vuosina olla myös kolminkertainen kansanedustaja. Aattelaa seurasi sihteerinä Kauko E. Valjakka 1955, jonka äkillisen poismenon jälkeen liittoon palkattiin kaksi ulkopuolista toimitsijaa Reino Weuro ja Kaarlo Hummelin. Vuonna 1957 toimitsijaksi kutsuttiin Helsingin osaston sihtööri Pekka Oivio.

Pitkäaikaisen järjestösihteeritoimitsijan liitto sai vuonna 1965 Raimo Pölösestä. Pölönen oli ammatiltaan veturimies, mutta kouluttautunut työn ohessa Yhteiskunnallisessa korkeakoulussa toimittajaksi. Työpaikka löytyi oman liiton jäsenlehdestä ja järjestötehtävistä. Raimo

Pölönen ehti toimittaa kaikkiaan 267 Veturimies-lehteä vuosina 1965–1992.⁸⁹

Ammattiyhdistysliikkeen toimintatavat muuttuivat merkittävästi Suomen jälleerakennusta seuranneina vuosina. Työelämä muuttui nopeasti 1960-luvulta alkaen. Aikakautta onkin kutsuttu reformien eli uudistusten kaudeksi.⁹⁰

Ammattiyhdistysliikkeen voiman kaudella työviikko ja -tunnit lyhenivät. Vaatimukset työn demokratisoimisesta, vanhojen hierarkioiden lieventämisestä näkyivät rautatielaitoksessa. Veturimiesten kannalta keskeisiä uudistuksia olivat valtakunnallisten pääluottamusmiehen ja työsuojeluvaltuutetun tehtävien perustaminen. Työntekijän fyysisellä kestävyydellä ymmärrettiin olevan rajat ja työterveys- sekä työsuojelutoiminnasta tuli työntekijän oikeuksia. Myös työympäristö muuttui, kun höyryveturit jäivät käytöstä ja tekninen kehitys etenkin sähköistämisen osalta oli nopeampaa kuin koskaan aikaisemmin. Viimeinen höyryajo ajettiin Kuopiossa 30.9.–1.10.1975.

Veturimiesten järjestäytyminen saavutti lähes sataprosenttisen asteen jo 1930-luvulla ja säilyi korkeana myös seuraavina vuosikymmeninä. Jäsenmaksujen verovähennysoikeus 1970-luvulla teki

liittoon kuulumisesta yhä kannattavampaa. Köyhistä ammattiliitoista tuli yhteiskunnallisia instituutioita, jotka pystyivät tarjoamaan jäsenilleen uudenlaisia etuja ja palveluita.⁹¹ Ammattiyhdistystoiminnan ohella koko rautatieläiskulttuuri oli 1960–1970-luvuilla vilkasta, mikä lisäsi yhteisöllisyyden tunnetta.⁹²

Eroaminen liiton jäsenyydestä oli harvinaista. Rautatiehierarkiassa veturimiehen arvostus oli korkealla ja kerran saadusta nimityksestä nautittiin yleensä eläkeikään asti. Liittoon kuulumattomat veturimiehet herättivät epäilyksiä lähinnä osastoissa. Syy liiton ulkopuolelle jäämisessä saattoi yksittäistapauksessa olla protesti, mutta useimmin taustalla oli uskonnollinen vakaumus.⁹³ Ryhmäpaine oli silti kova. Vuonna 1975 liiton hallitus keskusteli ”moraalisesta painostuksesta”, jota osastojen ja työtovereiden taholta oli kohdistettu liittoon kuulumattomiin kuljettajiin, joita oli tuolloin alle kymmenen. Raimo Pölönen muotoili sanoiksi hallituksen näkemyksen: ”Jos ’erakot’ palkkauksen osalta pääsevätkin samoihin mihin järjestäytyneet ovat asiat hoitaneet, niin jäävät he toisaalta ’huutolaispoikien asemaan’ ... ennen muuta yhteisrintamasta pakoilevia ei juuri tee mieli lakki kädessä tervehtiä.”⁹⁴

Seuraava aukeama: Ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen aikana Veturimiesten liitto erosi SAK:sta vuonna 1960, mutta liittyi uudelleen perustettuun keskusjärjestöön vuonna 1969. VML:n puheenjohtaja Pekka Oiviosta tuli keskusjärjestön puheenjohtaja vuosiksi 1974–1981. Kuvassa VML:n edustajat SAK:n 75-vuotisjuhlakulkueessa Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien risteyksessä vuonna 1982. Kylttiä kantaa VML:n valtuuston puheenjohtaja Seppo Juortamo. Kuva: Rautatiemuseo.





II Vahva ammattiyhdistysliike 1968–1980

Rautaisen ammattitaidon ja itsenäisyyden aika

Vaikka rautatietekniikka kehittyi, työnkuva ja käsitys työstä muuttuivat ensimmäisten veturimiessukupolvien aikana vain vähän. Suomalaista työelämää leimasi 1800-luvun lopulta 1960-luvulle asti ammattitaidon arvostus: hyvän työntekijän ihanteeseen kuului rautainen osaaminen ja työhön sitoutuminen. Veturimiesten työpäivät olivat pitkiä ja työviikot kuusipäiväisiä. Työ höyryvetureissa oli fyysisesti raskasta ja ammattitaudit sen mukaisia: selkävaivoja ja loukkaantumisia. Henkisestä jaksamisesta saati työhyvinvoinnista ei keskusteltu.¹

Rautatielaitoksen hierarkkisessa rakenteessa veturimiehillä, konduktöörin ja ratamestareiden ohella, oli erityinen asema. Ammattikuntien rajat olivat jyrkät ja etenkin käskyvaltilanteissa veturinkuljettajien ja konduktöörin välillä vallitsi usein

kilpailu. Myös kuljettajat ja lämmittäjät olivat hierarkiassa eri portailla. Heidän roolejaan on verrattu mestarin ja kisällin suhteeseen.²

Veturimiehiä yhdisti korkea tekninen ammattitaito ja -ylpeys. Ammattiylpeys tuli esiin siinä, että veturimiehet halusivat pysytellä itsenäisinä paitsi liittotasolla, myös vapaa-aikana: harrastustoiminta oli vilkkaampaa kuin monissa vastaavankokoisissa järjestöissä. Elämä kietoutui tiiviisti yhteen työn kanssa. Veturimiesidentiteetin osoitus oli, että ammatti siirtyi usein isältä pojalle.³

Höyryveturikauden päättyminen aiheutti työstä vieraantumisen ensioireita: aiemmin kuljettajan nimikkoveturi oli henkilökohtaisen ylpeyden aihe, ”personoitunut tekniikan tuote”. Kuljettajan vastuulle annetun veturin huoltamiseen

nähtiin vaivaa ja veturin taitava käyttö, jota mitattiin esimerkiksi sujuvassa jarrutuksessa ja polttoaineen kulutuksessa, olivat rakentamassa ammatti-identiteettiä. Ammattitaito heijastui palkkaan ja veturien miehistöt kilpailivat saamiensa säästörahojen suuruudesta.⁴ Kuitenkin nuorten veturimiesten työtyytyväisyyden todettiin vuonna 1976 olevan VR:n henkilöstöryhmistä korkein.⁵

Keskitettyä tulopolitiikkaa vai erillisratkaisuja?

Ammattiliiton toimintaedellytykset ovat riippuvaisia lain tarjoamista mahdollisuuksista neuvotella ja sopia työtä koskevista seikoista. Veturimiesyhdistys oli

ollut aloitteellinen neuvotteluoikeuden ajamisessa Pyhäludon puheenjohtajakaudella. Vuonna 1943 virkamiehet saivat oikeuden neuvotella yleisluonteisista virkasuhteeseen ja palkkaukseen liittyvistä kysymyksistä. Vuoden 1964 menettelytapa laki antoi ensimmäistä kertaa osittaisen oikeuden sopia myös palkoista, mutta vasta 1970 voimaan tulleen virkaehtosopimuslain myötä palvelussuhteen ehdoista voitiin neuvotella työehtosopimusjärjestelmän tapaan – kuitenkin hyvin keskitetysti keskusjärjestöjen kautta. Käytännössä neuvotteluosapuolina olivat VTY ja vuodesta 1973 Valtion työmarkkinalaitos VTML.

Suomessa sosiaalidemokraattisten tavoitteiden läpimurto tapahtui 1960-luvulla. Sosiaalidemokraattien vaalivoittoa vuonna 1966 seurasi SPD:n ja Keskustan yhteishallitusten kausi, jota kesti vuoteen 1987. Tänä aikana yhteiskun-

Ammattiyhdistysliikkeen voimaa 1970-luvulla vahvisti edistysmielisten liikkeiden kasvava pääoma. Veturimiesten liitto ja Suomen Työväen Säästöpankki kirjoittivat sopimukset työtaistelurahaston perustamisesta vuonna 1973. Kokousohjan ääressä allekirjoittamassa vasemmalla VML:n puheenjohtaja Pekka Oivio ja oikealla STS:n kiinteistöjohtaja Kosti Kyrölä. Toimitusta seuraavat vasemmalta katsoen VML:n hallituksesta Esko Kangas, liiton taloudenhoitaja Marja Grönmark, pääsihteeri Ilkka M. Erich ja STS:n piiri johtaja Matti Unimäki, tuntematon. Kuva: Rautatiemuseo.





Sopimus työsuojelusta rautateillä allekirjoitettiin joulukuussa 1974. Kuvassa rautateiden ammattijärjestöjen ja rautatiehallituksen edustajat sopimuspaperin ääressä. Istumassa vasemmalta puheenjohtaja Lasse Syrjänen Veturimiesten liitosta, puheenjohtaja Unto Keijonen Rautatieläisten Liitosta, johtaja Paul Paavela rautatiehallituksesta, puheenjohtaja Keijo Rantala Rautatievirkamiesliitosta ja oikealla Kalervo Matikainen VR-Teknisistä. Takarivissä vasemmalla pääsihteeri Ilkka Erich VML, Sulo Koskela RL, hallintojohtaja Eero Jaakkola RH, Kalervo Matikainen RVL ja - Salo VR-Tekniset. Kuva: Veturimies 1/1975, Rautatiehallituksen valokuvauslaboratorio/Rautatiemuseo.

nan tuottamien palveluiden määrä laajeni ja samalla julkinen sektori kasvoi niin, että 1970-luvun lopulla valtion leivissä oli yli puoli miljoonaa palkansaajaa.

Vuonna 1969 perustettu uusi SAK kasvoi nopeasti vahvaksi keskusjärjestöksi. Se tavoitteli täystyöllisyyttä, työehtojen parantamista, reaaliansioiden kohottamista ja oikeudenmukaista tulonjakoa. Merkittävä ohjausväline näiden tavoitteiden toteuttamisessa oli tulopoliittinen menettelytapa.

Sosiaalipolitiikka ja työmarkkinaratkaisut oli kytketty toisiinsa jo sodan jälkeen vuonna 1947 kun palkkojen korotukset sidottiin hintojen nousuun.⁶ Ensimmäisissä tulopoliittisissa sopimuksissa vuonna 1968 päätettiin muun

muassa ammattiliittojen jäsenmaksujen verovähennysoikeudesta ja vuosilomasta. Tulopoliittisessa kokonaisratkaisussa neuvoteltu hinta- ja vuokrasääntely olivat palkansaajien arjessa näkyvä aihe, josta jokaisella liittojäsenellä oli varmasti mielipide. Vuokrasääntely koski myös liiton taloutta.

Ammattiliittojen edunvalvonta ja asiantuntemus alkoivat keskittyä yhä enemmän sopimusneuvotteluihin, mutta suhtautuminen tulopoliittikkaan vaihteli – usein sen mukaan mikä puolue oli hallitusvastuussa. SKP:n vähemmistö ja SDP:n uusmarxilaiset vastustivat johdonmukaisesti tulopoliittikkaa ”kapitalismin valtiomonopolin” muotona. Periaatteen vuoksi myös Veturimiesten liitossa kansandemokraattien edustaja jätti keskitet-

tyjen sopimusten kohdalla eriävän miellipiteen.⁷ Sopimuksissa neuvoteltiin myös yhteiskuntarauhasta, jolla kommunistien lietsoma yleislakkouhka pyrittiin tukahduttamaan.⁸ Veturimiesten liitto etsi 1970-luvulta alkaen kantaansa tulopoliittiseen menettelytapaan. Kysymys ei ollut niinkään poliittinen kuin käytännöllinen: kuinka pieni liitto saa edistettyä tavoitteitaan suurempien joukossa?⁹

Tulopolitiikkaa 1970-luvulla: Tavoitteena ostovoiman säilyttäminen

Tulopoliittisen neuvottelujärjestelmän ensimmäiset vuodet 1969–1974 olivat Veturimiesten liitossa ristiriitaisia. Liiton valtuusto toivoi, että ”oman edun” sijasta sopimuksissa painotettaisiin ”solidaarista palkkapolitiikkaa”. Jäsenistön tyytymättömyys kuitenkin kohdistui omaan peruspalkkaukseen: reaaliensiot polkivat paikallaan, kun aiemmalla viisivuotiskaudella palkat olivat kohonneet tasaisesti. Vuoden 1974 sopimusneuvottelut ja niitä seurannut työtaistelu-uhka aiheuttivat kaikille osapuolille niin paljon vaivaa, että puheenjohtaja Lasse Syrjänen vaati koko julkisen sektorin irrottamista keskitetystä neuvottelu- ja sopimusjärjestelmästä.¹⁰

Liitto ajautui törmäyskurssille VTY:n kanssa, jonka kuriin sen oli myöhemminkin vaikea sopeutua. Ensin liiton hallitus yritti käydä palkkauksesta erillisneuvotteluja virkaehtosopimusneuvottelujen ohi. Vaikka rautatiehallitus suhtautui erillisneuvotteluihin myönteisesti, pidettiin niiden onnistumista epätodennäköisenä.¹¹

Varsinainen kiista syntyi siitä, kenellä on oikeus päättää mihin ratkaisuun yksittäinen liitto päättyy. Veturimiesten liitto katsoi, että viime kädessä päätös sopimus-

ten hyväksymisestä tuli olla liiton jäsenillä eikä keskusjärjestöillä. VTY:n valtuusto oli hyväksynyt keskitetyn sopimuksen ja liiton pääsihteeri Lauri J. Havia hermostui kun veturimiehet halusivat järjestää jäsenäänestyksen virkaehtosopimuksestaan.¹² Tämän kaltainen puuttuminen liiton toimintaan kävi veturimiesten ylpeydelle.

Jäsenäänestys päätettiin suorittaa VTY:n vastustuksesta huolimatta, joskin hallitus suositti sopimuksen hyväksymistä.¹³ Kentällä oli ilmeisesti toivottu palkankorotuksia, mutta Veturimiehen pääkirjoitus muistutti, että tulopoliittista esitystä piti katsoa suurempana kokonaisuutena.¹⁴

Sopimusasia oli tuskin saatu käsiteltyä, kun työnantajan harkitsematon sana sai Veturimiesten liiton taas puolustuskannalle: kuljettajakoulutuksen lakkauttaminen vuonna 1967 oli aiheuttanut noin 300–400 veturimiehen vajauksen, jota peitettiin ylitöillä. Vt. ylijohdaja Rauno Mäkinen antoi julkisuudessa ymmärtää, että veturimiehet ahnehtivat ylitöitä liikenneturvallisuuden ja työterveyden kustannuksella. Vastineena liitto antoi ensin suosituksen pidättäytyä ylitöistä yhden jakson aikana ja sitten sitovan ohjeen ylityön kieltämisestä. Rautatiehallitus puolestaan pyrki siirtämään kuljetuksia sunnuntaille, jotta houkutus rikkoo ohjetta kasvaisi.¹⁵

Veturimiesten liitto vaati ylityökorvauksen nostamista, mihin rautatiehallitus olisi ollut valmis, mutta valtion työmarkkinalaitos ei.¹⁶ Työtaistelu-uhka ratkaisi asian veturimiesten eduksi, mutta monivaiheiset neuvottelut jättivät tunteen, että liittokohdattaiset asiat olisi helpompi ratkoa rautatietaitoksen sisällä. Veturimies-lehdessä kritiikki kohdistui pääasiassa valtion jäykkää neuvottelumenettelyä ja koko virkaehtosopimusjärjestelmää vastaan. VTY:n ongelmaksi nähtiin se, ettei yhdistys pystynyt ottamaan huomioon eri alojen erityisongelmia. Lehdessä kysyttiin, ovatko laittomat työtaistelut todella ainoa keino edistää



Ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen aikana Työväen Säästöpankki (STS) jäi "leskisläisten" haltuun ja "skogilaisten" johtama SAK perusti oman rahoituslaitoksen, Osuuspankki Yhteistuen (OPY). OPY vastasi Veturimiesten liiton sijoitusten hoitamisesta. Pöydän ääressä johtaja Tuomas Kaasalainen Yhteistuesta sekä VML:n Lasse Syrjänen ja Anna-Liisa Nieminen. Takana seisomassa Paavo Friman Yhteistuesta ja VML:n pääsihteeri Ilkka Erich.
Kuva: Rautatiemuseo.

veturimiesten omia tavoitteita.¹⁷

Veturimiesten liitto tekikin valtiovainministeriölle ehdotuksen neuvotteluoikeuksien siirtämisestä keskusvirasto- ja liittotasolle. Edistystä tapahtui: vuonna 1977 otettiin käyttöön mahdollisuus alakohtaisiin neuvotteluihin niin sanotusta järjestelyvarasta. Veturimiehet ottivat uudistuksen vastaan tyytyväisenä. Järjestelyvara mahdollisti sen, että liiton hallitus pystyi ohjaamaan varoja paremmin niihin kohteisiin, jotka valtuusto ja liittokokous olivat osoittaneet.¹⁸

Seuraavan huolen aiheutti kysymys ostovoiman säilyttämisestä. VTY:n tavoitteena oli tasapuolisen ansiokehityksen turvaaminen. Vuoden 1977 sopimukseen kirjattiin ansiokehitystakuulauseke, jonka tarkoituksena oli, normaalien sopimuskorotusten lisäksi, taata sopimuskauden aikana liukumahyvitys, joka estäisi valtion palkkojen jälkeen jäämisen. Veturimiehen

pääkirjoituksessa ves-sopimuksen pääedellytykseksi nimettiin maan hallituksen pysyminen ansiokehityslausekkeen takana.¹⁹

Sopimus osoittautui ponnettomaksi. Kansainvälisen öljykriisin seurauksena Suomen teollisuustuotanto polki paikallaan ja laman selättämiseksi työmarkkinajärjestöt ehdottivat palkan korotusten siirtämistä tai jäädyttämistä. Ammattiyhdistysliikettä syytettiin vastuun pakoilusta kun se ei ollut valmis tekemään myönnytyksiä jo kirjoitettuihin sopimuksiin.²⁰ Kun alkuvuodesta 1978 toteutui kolmas devalvaatio vuoden sisään, Veturimiehen pääkirjoituksessa todettiin, että "jokaisen on tunnustettava markkamme ulkoisen arvon kokeneen 'oleellisia' muutoksia." Veturimiehiä kehoitettiin antamaan kaikki tukensa SAK:n mahdolliselle työtaistelulle.²¹

Devalvointi kuitenkin piristi maan teol-



Ministeri Esko Rekola vaikutti rautateiden kehitykseen niin rautatiehallituksen pääjohtajana, valtiovarainministerinä kuin liikenneministeriön kansliapäällikkönä. Kuvassa Rekola pääjohtajan roolissa Veturimiesten liiton liittokokouksessa Paasitornissa vuonna 1969. Pöydän ääressä rautatiehallituksen ylijohtaja Martti Mäenpää, liikenneosaston johtaja Rauno Mäkinen, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri Paavo Aitio sekä SAK:n puheenjohtaja Niilo Hämäläinen. Kuva: Nasakuva/ Rautatiemuseo.

lisuutta, kuten myös vilkastunut kauppa Neuvostoliittoon. Vuonna 1979 palkan-saajien reaalianسیونnousu oli 3,5 prosenttia. Keskitettyyn ratkaisuun päästiin jo tammikuun alussa ja seuraavat virkaehtosopimukset kirjoitettiin tupo-ratkaisun pohjalta. Veturimiesten liitto oli nyt yksimielisesti keskitetyn ratkaisun takana, mutta samalla todettiin, että hampaan koloon oli jäänyt niin paljon alakohtaista selvitettävää, että jäsenten oli hyvä varautua liittokohtaisiin neuvotteluihin.²² Myös liittovaltuusto toi tämän esiin julkilausumassaan, jossa se totesi, että liittokohtaisella ratkaisulla voitaisiin selvittää keskipalkkaisten virkamiesten, kuten veturimiesten, tarpeita.²³

Vuoden 1980 liittokohtainen ratkaisu oli kuitenkin jossain määrin pettymys. Virkamiespalkkojen jälkeenjääneisyyttä ei saatu kurrottua riittävästi. Veturimiesten liiton valtuusto totesi, että palkkauksen korjaaminen olisi voinut edellyttää työtaistelua, johon ei haluttu ryhtyä. SAK

otti seuraavaksi tavoitteekseen keskitettyyn ratkaisuun pääsemisen ja veturimiehet seurasivat keskusjärjestön linjaa.²⁴

Valtionrautateiden kehitys toisen maailmansodan jälkeen

Sotien välisenä aikana Valtionrautateiden talous oli pitkään ylijäämäinen. Toisen maailmansodan jälkeen tilanne muuttui ja vuodesta 1961 alkaen VR:n alijäämä kasvoi vuosi vuodelta. Vaikka liikennöinnin määrän jatkuvasti kasvaessa edellytykset positiiviselle tulokselle olivat hyvät, VR:n tappiot olivat vuosittain satoja miljoonia. Rautateiden sähköistäminen ja kaluston modernisoiminen olivat vuosikymmeniä myöhässä.²⁵

Valtionrautateiden operatiivisen johdon päämääränä aina 1910-luvulta 1970-luvulle asti oli liiketaloudellinen kannattavuus.

Ongelmia aiheutti se, että poliittisen johdon päämäärät olivat epä johdonmukaiset. Vaikka paine rautateiden talouden korjaamiseksi kasvoi, ei keinoista päästy yksimielisyyteen.²⁶

Kululaitosministeriön asettama rautateiden kannattavuutta tutkinut komitea ehdotti vuonna 1949 rautateiden erottamista valtionhallinnosta ja Valtion Rautatiet -yhtiön perustamista. Työntekijäjärjestöt vastustivat ajatusta, koska epäilivät virkasuhteen muuttumisen työsuhteeksi heikentävän työntekijän asemaa.²⁷ Valtion vuoden 1954 budjetissa puolestaan pyrittiin ylisuureksi kasvaneen virkamieskunnan karsimiseen. Listalla oli 6400 viran ja toimen lakkauttamista, ei toki pelkästään rautateiltä. Esitys sai lisäimen teurastuskomitea ja Virkamiesten Yhteisjärjestö onnistui käytännössä estämään säästötoimet.²⁸

Rautatielaitoksen rakenteessa oli valuvika: rautatieläisjärjestöt osoittivat syyttävän sormensa radanpidon aiheuttamiin kohtuuttomiin kuluihin VR:n taseessa. Työnantaja oli samaa mieltä, mutta katsoi, että myös työn rationalisoinnilla ja henkilöstökulujen leikkaamisella voitiin tervehdyttää taloutta. Periaatteellisemman ongelman muodosti se, haluttiinko rautatiet nähdä rahasampona vai yhteiskunnan peruspalveluna. Valtionrautateiden toimintaa säätelevässä laissa vuodelta 1950 puhuttiin toisaalta talouden hoitamisesta ”liikeyritysmäisesti”, toisaalta ”maan yleisestä edusta”. Valtionrautateiltä ei edellytetty ehdotonta kannattavuutta, vaan ”terveiden liikeperiaatteiden” mukaan hoidettua taloutta. Vasta 1980-luvulla päädyttiin johtopäätökseen, jonka mukaan liiketaloudellinen kannattavuus voi edesauttaa myös yhteiskuntaa.²⁹

Mielipiteet muuttuivat nopeasti. Voimalaitosinsinööri Erkki Aalto katsoi rautatiet 1950-luvulla menneen maailman kulkumuodoksi, mutta rautatiehallituk-

sen pääjohtajana hän aloitti tarmokkaasti rautateiden sähköistämisen. Autokaupan vapautuminen 1960-luvulla saattoi rautatiet ensi kertaa todelliseen kilpailutilanteeseen kumipyörien kanssa.³⁰ Maakunnissa kilpa näytti hävityltä ja 1970-luvulla paikallista raideliikennettä, kiskobusseja eli niin sanottuja lättähattuja alettiin karsia muualta paitsi pääkaupunkiseudulta. Rataverkon rakentaminen oli lähes pysähdyksissä, samoin maan liikennepoliitikan tulevaisuutta viitoittavan parlamentaarisen liikennekomitean työ.

Juuri kun paikallisliikennettä oli lakkautettu, nosti energiakriisi yksityisautoilun kuluja ja samalla liikennöinnin ympäristö- ja turvallisuustekijät saivat uudenlaisen arvon.³¹ Keskeisten rataosuuksien kehittäminen, esimerkiksi radanoikaisujen ja kaksoisraiteiden rakentamisen myötä, nopeutti kaukoliikennettä ja vaikuttivat myös veturimiesten työnkuvaan. Höyryveturin vetoisen hytin sijaan matka taittui dieselvetoisen kiitojunan korkeassa ohjaamossa. Vuonna 1972 aloittaneet erikoispikajunat liikennöivät aluksi 120 kilometriä tunnissa ja vuodesta 1981 alkaen nopeus kohosi 140 kilometriin tunnissa.³²

Luottamusmiesjärjestelmä rautateillä

Työntekijän kannalta suurin yhteys ammattiliittoon tapahtui usein työpaikan luottamusmiehen kautta. Suomessa luottamusmiesjärjestelmä kehittyi ensimmäiseksi tehtaissa, joissa alettiin 1900-luvun alussa valita työntekijöiden luotettuja edustajia valvomaan yhteisten sopimusten noudattamista ja selvittämään erimielisyyksiä. Teollisuudesta käytäntö levisi vähitellen muillekin ammattialoille.

Veturimiesyhdistyksen osastoissa johdotonta valitsi jo 1930-luvulla paikallisen



Tallipäivystäjän "valtakunta" Joensuun veturitalissa vuonna 1972. Vuorosta palaava kuljettaja täyttää työmääräyskorttiaan. Osastoissa päivystäjät toimivat usein luottamusmiehinä, sillä heillä oli tilaisuus tavata vuoroon tulevat ja vuorosta palaavat veturimiehet ja kuulla mahdollisista ongelmista. Kuva: Rautatiemuseo.

yhteyshenkilön, joka kävi tarvittaessa päällystön puheilla. Käytännössä luottamusmiehen tehtävät nähtiin puheenjohtajan tehtävän jatkeena. Käytäntö osoittautui hyödylliseksi: neuvotteluja oli helpompi käydä yhden edustajan kuin talliparlamentin toimesta. Työnantaja ei kuitenkaan tunnustanut luottamusmiesten asemaa eikä tehtävään saanut käyttää työaikaa. Veturimiesyhdistys sekä Rautatieläisten Liitto ottivat 1940-luvulla tavoitteekseen luottamusmiesjärjestelmän vakiinnuttamisen rautateillä.³³

Luottamusmiehen aseman virallistaminen vei yli kolme vuosikymmentä.

Tulopoliittisen neuvottelujärjestelmän myötä luottamusmiehen tehtävästä saatiin lakiin perustuva sopimus. Keskitetyn sopimuksen soveltaminen ja tulkinta työpaikoilla edellytti asioihin perehtynyttä työntekijäpuolen edustajaa.³⁴

Luottamusmiehen tehtävä vakiintuu

Luottamusmiehen tehtävästä sovittiin vuoden 1970 virkaehtosopimuksissa ja luottamusmiessopimuksessa. Osastot

valitsivat itsenäisesti luottamusmiehensä. Sopimus takasi luottamusmiehelle vuodesa korkeintaan 60 vuorokautta vapautusta virkatehtävästä tehtävän hoitamista varten.

Myöhemmin luottamusmiehille alettiin korvata virantoimitusrahat ja maksaa varikkokohtaista luottamusmiespalkkiota. Myös luottamusmiehen irtisanomissuoja parani ja liiton kannalta sopimukseen lisättiin tärkeä maininta, että luottamusmies edustaa vain järjestäytyneitä työntekijöitä. Veturimiesten liitto sai lisäksi oikeuden valita kokopäivätoimisen valtakunnallisen pääluottamusmiehen. Liitto hankki luottamusmiehen käyttöön asunon Helsingin Pihlajamäestä.³⁵

Veturimiesten liitossa luottamusmiehen tehtävä ei rajoittunut työehtojen tulkintaan vaan sisälsi työaikamääräykset ja päivärahakysymykset, kaluston ja lepohuoneiden kunnan seuraamisen, kouluttamisen sekä palveluskelpoisuus- ja syyte-asioiden puimisen. Pääluottamusmiehen tehtäviin kuului lisäksi osallistuminen erilaisten sääntöjen ja sopimusten valmisteluun pääkonttorissa ja liiton toimikunnissa.

Tehokkaan ja asiantuntevan luottamusmiesverkoston rakentaminen vaati ammattiyhdistyskoulutuksen tehostamista. Aiemmin tietoa oli tarjottu lähinnä Veturimies-lehdessä ja liiton järjestämillä pikakursseilla. Veturimiesten liitto osallistui 1970-luvulla Kiljavan opiston laajentamiseen ja opistosta muodostui ammattiyhdistysliikettä koskevan koulutuksen keskus. VTY jäsenliittoineen oli opiston aktiivisimpia käyttäjiä ja opiston laajentuessa myös veturimieskuntaa kehoitettiin tukemaan opistoa lahjoittamalla lahjoituksilla.³⁶

Luottamusmiesjärjestelmän virallistaminen ja ay-koulutus toivat liitolle lisää välineitä edunvalvontaan. Vuonna 1974 luottamusmiestoiminnan arvioitiin Veturimiesten liitossa vakiintuneen. Yhteistoiminta työnantajan ja luottamus-

miesten välillä kasvoi vuosi vuodelta.³⁷ Jäsenistö oli tyytyväinen luottamusmiehiin: järjestelmän tärkeimmiksi saavutuksiksi koettiin aiheettomien irtisanomisten estäminen sekä veturimiesten työolojen ja sosiaalisten olojen parantaminen. Ongelmatilanteissa oltiin selvästi useimmin valmiita kääntymään luottamusmiehen kuin esimerkiksi lähiesimiehen puoleen.³⁸

Vaikka rautateiden säästötoimet 1980-luvulla asettivat paineita luottamusmiesten oikeuksien kaventamiseen, onnistui liitto omalla tahollaan vahvistamaan luottamusmiehen asemaa. Vuoden 1980 ves-ratkaisussa luottamusmiesvaalin valmistelu ja toteutus luettiin työaikaan ja luottamusmiehen virkasuhdeturvaa laajennettiin koskemaan erottamista ja siirtoja.³⁹ Samalla luottamusmiesten työmäärä kasvoi. Osalla paikkakunnista esimiehet olivat ymmärtäneet väärin säästötoimenpiteet ja pyrkineet muuttamaan jopa valtakunnallisesti tehtyjä sopimuksia. Sopimusasioiden selvittäminen ja sovittelu vaativat osastojen ja pääluottamusmiehen viikoittaista yhteistyötä. Kasvaneen työmäärän korvaamiseksi vuoden 1990 palkankorotuksesta jyvitettiin erillinen palkkio luottamusmiehelle ja varamiehelle.⁴⁰

Luottamusmiehiä virasto- ja yhtiöaikana

Valtakunnallisen pääluottamusmiehen mallin Veturimiesten liitossa loi kuljettaja Lasse Syrjänen Riihimäeltä. Syrjänen valittiin pääluottamusmieheksi vuonna 1972 ja hän toimi tehtävässä vuoteen 1974, jolloin hänet valittiin Pekka Oivion seuraajaksi liiton johtoon. Pentti Koskinen Oulusta työskenteli pääluottamusmiehenä vuosina 1974–1981 ja hänen seuraajansa Heikki Nurmi Pasilasta vuosina 1981–1985. Ensimmäisten pääluottamusmiesten aika



Työnantajan ilmoitus yksinajon laajentamisesta ratapihoilla oli liiton mukaan painostuspolitiikkaa. Kuvassa Veturimiesten liiton hallitus suunnittelemassa vastinetta, lakkouhkaa, työnantajalle Eerikinkadun toimistossa kesäkuussa 1983. Vasemmalla Jorma Mäkelä, Eino Törrönen, Urpo Kinanen, Erkki Pohjamo ja Pentti Vahtera. Pöydän päässä puheenjohtaja Lasse Syrjänen, hänestä oikealla Veikko Keinänen, Valto Tuorila, Kari Salmela, Eero Saarinen ja Hannu Mattila. Selin valtuuston puheenjohtaja Seppo Juortamo. Kuva: Rautatiemuseo.

oli luottamusmiesjärjestelmän rakentamisen kautta. Voimakas ammattiyhdistysliike pystyi neuvottelemaan luottamusmiehelle oikeuksia, joista työnantajapuoli halusi myöhemmin päästä eroon.

Matti Korpihalla Iisalmesta toimi veturimiesten pääluottamusmiehenä vuosina 1985–1998. Hänen kauteensa sijoittuivat niin VR:n liikelaitostaminen kuin yhtiöittäminenkin, joihin liittyvien sopimusten valmistelu, neuvottelu ja tulkitseminen vaativat runsaasti työtä. Myös pääluottamusmiehen tehtävä oli uhattuna: sekä liikelaitosuudistuksen että yhtiöittämisen yhteydessä työnantaja halusi yhdistää sopimuksiin perustuvan pääluottamusmiehen

tehtävät erityisvaltuutetun toimeen. Liitto puolusti pääluottamusmiehen tarpeellisuutta. Paikallisella tasolla luottamusmiehen ja työsuojelun tehtävien yhtäaikainen hoitaminen sujui, mutta valtakunnallisella tasolla yhdistäminen koettiin mahdottomaksi jo työmäärän takia.⁴¹

VR:n käyttöosasto hankki pääluottamusmiehelle ja erityisvaltuutetulle matkapuhelimet vuonna 1998. Osastojen luottamusmiehet saivat vuonna 2001 internetin ansiosta pääsyn VR:n sisäiseen verkkoon ja sitä kautta asiakirjoihin, jotka aiemmin olivat olleet vain pääluottamusmiehen käytössä. Muutamaa vuotta myöhemmin luottamusmiehet pääsivät myös VR:n säh-



Sopimus työsuojelusta rautateillä allekirjoitettiin vuonna 1974. Virallista työsuojelua edelsivät liiton ja rautatiehallituksen järjestämät kurssitukset. Kuvassa rautateiden ensimmäisen palontorjuntakurssin osanottajat Dm8/Dm9:n, eli ”Porkkanan” edessä, vuonna 1965. Kuva: Veturimies 5/1965, Rautatiehallituksen koneteknillinen toimisto, O. Lehtonen/ Rautatiemuseo.

köposti- ja työasemajärjestelmän piiriin.⁴² Tekniikan kehittymisellä oli keskeinen merkitys luottamusmiesten tavoitettavuuden kannalta. Ongelmatilanteita päästiin ratkomaan heti niiden synnyttyä, mutta samalla luottamusmiesten paine olla jatkuvasti tavoitettavissa kasvoi.

Korpihallan seuraajaksi valittiin työsuojelun erityisvaltuutettu Risto Elonen Turusta. Elonen työskenteli pääluottamusmiehenä vuosina 1998–2001, jolloin hän siirtyi liiton johtoon. Pääluottamusmiehen tehtävää ovat 2000-luvulla hoitaneet Raimo Piirainen Kontiomäeltä vuosina 2001–2004, Ari Kostiainen Helsingistä 2004–2010 ja Tero Palomäki Helsingistä 2010–2017. Palomäki seurasi Elostaa liiton puheenjohtajana ja pääluottamusmieheksi kaudelle 2017–2019 valittiin Markku Lehtinen Turusta.

Virastodemokratia – ikuisuushanke

Luottamusmiehet ovat osallistuneet mitä moninaisimpiin työpaikan kehittämistä koskeviin toimikuntiin ja projekteihin. Usein tavoitteena on ollut jonkin käytännön ongelman ratkaiseminen, mutta vuosien saatossa on pyritty vaikuttamaan myös laajoihin, koko työkuultuuria koskeviin kysymyksiin. Virastodemokratia, laatu- ja henkilöstöpolitiikka edustavat jälkimmäisiä suuria aiheita.

Työpaikoilla vaadittiin 1970-luvulla päätöksenteon ”demokratisoimista”. Valtion palveluksessa olevat alkoivat puhua virastodemokratiasta. Ajatuksena työelämän demokratisoiminen ei kuitenkaan ollut uusi. Ammattiyhdistysliike ajoi teollisuuslaitoksissa tasa-arvoista työn kehittämistä jo 1940-luvun lopulla ja rautateillekin perustettiin rautatiehallituksen

ja järjestöjen välille yhteistoimintaelimeksi tuotantokomiteoita (1949) ja myöhemmin piirinkäyttökomiteoita (1965).⁴³

Virastodemokratian tarkoitus oli viedä tasa-arvo vielä askelen pidemmälle ”valmiissa” hyvinvointivaltiossa.⁴⁴ Asian tiimoilta järjestetyn Pohjoismaisen kokouksen tuloksena tosin todettiin, ettei yhteisiä pyrkimyksiä ollut helppo määritellä: ”[virastodemokratian] tavoite ei näin ollen ole täsmällisesti ilmaistavissa, sillä se on riippuvainen siitä mitä työntekijät haluavat uusien keinojen avulla saavuttaa.” Käytännössä keskeisiksi tavoitteiksi määriteltiin työviihtyvyyden, merkityksellisuuden tunteen ja solidaarisuuden edistäminen.⁴⁵

SAK, TVK ja STTK hyväksyivät virastodemokratian tavoiteohjelmiinsa ja vuonna 1972 SDP:n puoluekokouksessa painotettiin, että yhteistoiminta on tuotava laajasti eri työpaikoille. Vaikka työnantaja ei ollut halukas luovuttamaan äänivaltaa työntekijöille, antoi valtioneuvosto suosituksen uudistuksen toteuttamisesta valtion hallintoyksiköissä.⁴⁶

Pekka Oivio oli varovaisen toiveikas uudistuksen käyttöönoton suhteen: ”Virastodemokratia on nyt osattava taiten ja harkiten ohjata uomiinsa, ajaa sisään ja toteuttaa, että siitä tulisi todella käyttökelpoinen väline, eikä sen kävisi kuin kävi tuotanto- ja piirinkäyttökomiteatoiminnan, jota ei ole osattu tai viitsitty käyttää kaikkine senkin antamine mahdollisuuksiin.”⁴⁷

Valtionrautateilla virastodemokratian (vd) suunnitteluryhmä työskenteli niin ”taiten ja harkiten”, että työntekijät alkoivat epäillä kyseessä olevan tahallinen viivyttely, jonka tarkoituksena oli ammattiyhdistyksen vaikutusvallan rajoittaminen. Vuonna 1976 Veturimies-lehti totesi asian valmistelun olevan ”harhateilla”.⁴⁸

Valtiovarainministeriö määräsi lopulta virastodemokratian toimeenpanta-

vaksi vuoden 1978 alusta lähtien, mutta rautateilla uudistus viivästyi edelleen. Päätösvallan antaminen toimikunnille, siis työntekijöille, osoittautui hankalaksi eikä yksimielisyyteen päästy edes siitä kuka valitsisi henkilöstön edustajat, ammattijärjestöt vai kaikki työntekijät?⁴⁹ Liitto halusi taata luottamusmiesten ja työsuojeluvallatutettujen mahdollisimman laajan edustuksen paikallisissa demokraatimielimissä. Työnantaja taas katsoi, että liitolla oli jo tarpeeksi äänivaltaa rautateilla.⁵⁰

Rautateiden virastodemokratiasuunnitelma ja ohjesääntöluonnos saatiin viimein valmiiksi vuonna 1979 ja hyväksyttiin valtion henkilöstöpolitiikan neuvottelukunnassa kaksi vuotta myöhemmin.⁵¹ Kun virastodemokratian aika seuraavana vuonna alkoi, todettiin, ettei se lopulta tuonut veturimiesten ja työnantajien kanssakäymiseen mitään uutta; veturimiehillä oli jo perinteisesti ollut edustaja toimikunnissa, joissa heitä koskevista hankkeista päätettiin.⁵²

Laatupiirit, yhteistoiminta ja henkilöstöpolitiikka

Ajan haaskaukselta tuntunut virastodemokratian valmistelu ei kuitenkaan ollut turhaa. Vuonna 1985 tehtiin lakiesitys valtionhallinnon yhteistoimintajärjestelmästä.⁵³ Nyt rautateilla toimitettiin nopeammin kuin muissa virastoissa ja virastodemokratiasta yhteistoiminnaksi muuttunut säännöstö astui voimaan jo 1986.⁵⁴ Yhteistoimintalakiin perustuva yt-sopimus neuvoteltiin kolme vuotta myöhemmin ja se muodosti pohjan myöhemmille sopimuksille. Vuosikymmenten mittaan erilaisissa toimikunnissa hankittu tieto henkilöstöpolitiikasta ja henkilöstölainsäädännöstä osoittautui liitolle arvok-



Veturin ja vaunun välin kytkeminen vaati sekä fyysistä voimaa että tarkkuutta. Työsuojelutoiminnan myötä *Veturimies*-lehdessä alettiin jakaa kuvien kera vinkkejä suositelluista työasennoista: "Paras tulos kytkentätehtävissä saadaan ottamalla kunnan ote lenkin nivelen kohdalta. Lenkin kohdalta yrittäessä saattavat sormet jäädä puristukseen. Tämä on jo tuskallista, mutta jos vielä puskimet joustavat, saattaa niveletkin ruhjoutua. ... Kun joudut kytkemään veturin neuvostoliittolaisiin kytkimiin, ole erityisen varovainen. Käytä sitä varten olevaa apukytä ('ystävyyssidettä'). Puristuksiin joutumisen vaara on silti suuri. ... Vain opastusta saanut ja kouliintunut voi selvittää vauriotta liikkelläkytkettäessä." Kuvat: *Veturimies* 5/1974.

kaaksi rautateiden suurissa rakenteellisissa muutoksissa.⁵⁵

Työssä viihtyminen, merkityksellisyyden kokemus ja niiden tuloksena parempi työn laatu kuuluivat virastodemokratian tavoitteisiin, jotka omaksuttiin suomalaisessa työelämässä laajemmin vasta 1980-luvulla. Virastodemokratiaa poliittisesti neutraalimpia käsitteitä olivat laatu-työskentely sekä henkilöstöpolitiikka.

Amerikkalainen Quality Control -ajattelu tuotiin Suomeen 1980-luvulla ja toiminnan yksinkertaisena tavoitteena

oli koota työntekijät kehittämään omaa työtään. Johto lupasi käsitellä ja toteuttaa laatupiirien antamat ehdotukset mahdollisimman nopeasti tai antaa selvityksen siitä, miksi ehdotusta ei toteutettu.⁵⁶ Virastodemokratiaan verrattuna laatutyöskentely jäi rautateillä vähemmän näkyväksi vaikka sitä jatkettiin muodossa tai toisessa yhtiöajalle saakka.⁵⁷

Henkilöstöpolitiikka-käsite nousi veturimiesten tietoisuuteen vuonna 1980, jolloin rautatiehallitus aloitti henkilöstöpoliittisen periaateohjelman laatimisen.

Myös työntekijäpuoli, Veturimiesten liitosta puheenjohtaja Syrjänen ja järjestösihteeri Pölönen otettiin mukaan ohjelman valmisteluun. Työskentely oli jälleen hidasta, mikä sai siihen käytetyt voimavarat tuntumaan ajoittain ”hukkaan heite-tyiltä”.⁵⁸

Henkilöstöpolitiikasta, siitä millä periaatteilla työntekijöitä kohdellaan, muodostui 1990- ja 2000-luvulla keskeinen kysymys ja polttava puheenaihe suomalaisessa työelämässä, myös rautateillä. Veturimiesten kohdalla alettiin vasta tuolloin huomioida henkilöstöpolitiikan vaikutus psykososiaalisiin kysymyksiin ja selvittää miten johtamisella voidaan edistää työssäjaksamista. Toisaalta epäoikeudenmukaiseksi koettu henkilöstöpolitiikka muodostui 2010-luvulla suureksi tyytymättömyyden kohteeksi.⁵⁹

Kuten virastodemokratian ja laatupiirien kohdalla, henkilöstöpolitiikan valmisteluun osallistuminen ja arvojen kirjaaminen vaikutti ”munkkilatinalta”. Veturimiesten liitto koki kuitenkin tärkeäksi osallistua työpaikan tulevaisuuden suunnitteluun ja pyrkiä tuomaan työntekijän näkökulman esiin työryhmissä. Henkilöstöstrategian lisäksi työyhteisöä kehitettiin myös lukuisissa käytännön projekteissa, joiden vaikutukset ovat olleet nopeammin nähtävissä.⁶⁰

Monilla työpaikoilla työntekijän ja työnantajan vastavuoroiseen neuvottelusuhteeseen tähdännyt yritysdemokratia vaihtui yksisuuntaiseen tulospalkkaukseen, jossa päätösvalta korvattiin rahalla.⁶¹ Vuonna 2005 tulospalkkio-järjestelmä otettiin käyttöön myös veturinkuljettajien osalta. Liitto suhtautui järjestelmän toimintaan varsin epäilevästi. Pian perustettiin henkilöstörahasto, jonne yhtiö saattoi osoittaa voittopalkkiot ja josta ne jaettiin tasan henkilöstön kesken. VML näki rahaston ”mielenkiintoisena mahdollisuutena”, mutta ei riittävänä keinona työhön motivoimiseen.⁶²

Työsuojelu

Työsuojelu vakiintui osaksi veturimiesten ammattiyhdistystoimintaa samoihin aikoihin kuin luottamusmiestoiminta virallistettiin. Myös työsuojelun juuret olivat teollisuuslaitoksissa. Ensimmäiset säännökset suojelusta annettiin Suomessa 1880-luvulla ja ne koskivat tehdastyöläisiä.

Työolosuhteita valvomaan asetettiin 1920-luvulla ammattientarkastajia ja vuonna 1930 säädettiin ensimmäinen työturvallisuuslaki. Vaikka työsuojelun ja työturvallisuuden sääntely kehittyivät yhteiskunnassa hitaasti, olivat veturimiehet paremmassa asemassa kuin monet muut ammattiryhmät. Esimerkiksi maininta työterveyshuollosta lisättiin työturvallisuuslakiin vasta 1950-luvulla, kun valtionrautateillä ensimmäinen rautatielääkärin virka oli perustettu jo vuonna 1863. – Maksuton terveydenhuolto koski kuitenkin vain rautateiden virkasuhteista vakinaista henkilökuntaa.⁶³

Veturimiesten työ oli sekä työajan että työolojen kannalta ankarampi kuin monissa muissa tehtävissä. Vakavien työperäisten sairauksien sekä onnettomuuksien riski kuljettajan ja lämmittäjän tehtävissä oli korkea. Vuosien 1959–1967 kuolemansyytilastoissa veturimiehillä korostuivat sydän- ja verisuonitaudit sekä itsemurhat. Tärkeimmät työhygieeniset ongelmat olivat melu, värinä, veto, savulle ja pakokaasulle altistuminen sekä työaikojen epäsäännöllisyys ja siitä aiheutuvat ruokailuun ja lepoon sekä sosiaaliseen elämään liittyvät ongelmat.⁶⁴

Turvallisuustoiminta oli usein kuljettajien omatoimisuuden tulosta: Kokkolassa 1950-luvulla tapahtunut kuolemaan johdannut tapaturma sai työntekijät vaatimaan paikallisen työturvallisuustoimikunnan perustamista. Työnantajan lisäksi toimikunnassa oli edustajat Veturimiesten ja Rautatieläisten Liitoista. Toimikunnan työ oli kuitenkin hoidettava palkatta

vapaa-ajalla.⁶⁵

Välittömien työolojen parantamiseksi kuljettajat tilkitsivät lättähattujen vetoisia ovia ja toivat ohjaamoihin lisälämmittämiä. Kaluston uusiutuminen ja ratojen sähköistäminen 1960-luvulla paransivat työoloja, mutta merkitsivät uudenlaisia työturvallisuusriskejä höyryvetureihin totuneille kuljettajille.⁶⁶

Työsuojelu käynnistyy

Vaikka veturimiesten eläkeikä oli alhaisempi kuin muilla ammattiryhmillä, harva selvisi terveenä eläkkeelle asti. Esimerkiksi vuonna 1972 eläköityneistä 40 prosenttia jäi työkyvyttömyyseläkkeelle. Veturimiesten liittokokous vaati rautatiehallitukselta ennaltaehkäiseviä

toimia työkyvyn edistämiseksi ja liiton hallitus ehdotti kokonaisvaltaisen veturimiestyötä ja työolosuhteita koskevan tutkimuksen tilaamista. Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö määräsi rautatiehallituksen toteuttamaan tutkimuksen, jonka tulosten pohjalta terveystarkastuksia tehostettiin.⁶⁷ Työsuojelun toteutumista valvomaan perustettiin vuonna 1973 työsuojeluhallitus ja seuraavana vuonna säädettiin työsuojelun valvontalaki, jonka perusteella työpaikkatasoinen suojelu käynnistyi.

Vaikka työsuojelusta oli hyötyä myös työnantajalle, suojelun taloudelliset kustannukset ja työpaikkojen hierarkia hidastivat uudistusten toteuttamista: työntekijältä odotettiin aktiivisuutta ja yhteistyötä, mutta hänelle ei haluttu antaa päätösvaltaa.⁶⁸ VR:llä työsuojelun yleissopimuksen tulkinta ja toimeenpano eteni niin hitaas-

Ergonomia ei ollut vetureiden suunnittelussa ensisijalla. Kuvasarja Hr12-veturin ohjaamosta. Pitkäjalkaiselle kuljettajalle ajopöydän ja istuimen välin mahtuminen tuotti hankaluuksia. Jalkoja ei voinut ojentaa kesken ajon. Koneapulaisten istuin taas edellytti melkoista ryhdikkyyttä. Kuvat: Veturimies 3/1975.



ti, että Veturimiesten liitto joutui useaan otteeseen painostamaan rautatiehallitusta uudistusten toimeenpanemiseksi.

Työnantaja halusi, että jokaiselle varikolle olisi valittu yksi työsuojeluvaltuutettu edustamaan kaikkia työntekijäryhmiä. Veturimiesten liittokokouksen ”kylmäpäinen” vaatimus oli, että jokaiselle varikolle ja liikennealueelle, jossa on veturimiesten ammattiosasto, olisi saatava työsuojeluvaltuutettu, joka olisi myös koulutettu veturimies. Lisäksi liitto halusi perustettavaksi päätoimisen työsuojeluvaltuutetun tehtävän rautatiehallitukseen, jossa käsiteltiin kaikki vetokalustoon ja sosiaalipuoleen liittyvät tärkeimmät asiat. Laki ei edellyttänyt päätoimista valtuutettua, mutta yllättäen liiton vaatimukset hyväksyttiin ja sopimus työsuojelusta rautateilla allekirjoitettiin joulukuussa 1974.⁶⁹

Ensimmäisen vuoden aikana 53 veturimiestä sai työsuojelukoulutuksen. Veturimiesten liiton ensimmäiseksi valtakunnalliseksi työsuojeluvaltuutetuksi eli piirivaltuutetuksi valittiin vuonna 1975 veturinlämmittäjä Veikko Savolainen Pasilasta.⁷⁰ Valtuutetun ensimmäisenä tehtävänä oli luoda työsuojeluverkosto paikallistasolle sekä luottamukselliset suhteet työnantajaan ja toisiin järjestöihin.

Työsuojeluvaltuutetun piti myös toimia asennekasvattajana, jonka oli saatava ammattiyhdistykset veturimiehet sisäistämään uudet turvallisuus- ja terveysturvallisuus- ja terveysturvallisuusmääräykset. Veturimiesten itsensä vakuuttaminen työsuojelun merkityksestä ei aina ollut helppoa. Veturimies-lehdessä annettiin käytännön toimintaohjeita: ”Havaintoja puutteista ei pidä jättää ruikutusten varaan nurkkaparlamentissa. Jokaiselta voidaan kai nykyaikana edellyttää jopa kirjallista viestiä työsuojeluasiamiehelle... Mahdollisuudet todellisten epäkohtien korjauksiin ovat uuden lainsäädännön myötä ratkaisevasti parantuneet.”⁷¹

Käytännön työsuojelua

Ensimmäisinä vuosina työsuojeluvaltuutetun työ koski aikaisemmin suunnittelussa tehtyjen virheiden korjaamista ja pienien käytännön uudistusten toteuttamista. Siirtyminen virheiden paikkaamisesta ennaltaehkäisevään toimintaan edellytti rautateiden työkuulttuurin muutosta: ”eri turvatoimet ovat sittenkin vain osahelpotusta epäkohtiin, koska työsuojelulliset näkemykset eivät ole päässeet vaikuttamaan suunnitteluvaiheessa.”⁷²

Sosiaalitulojen kunto oli kentän kannalta ensimmäinen työsuojelullinen parannuksen kohde. Ohjeet lepohuoneiden vähimmäisvaatimukseksi valmistuivat vuonna 1976 ja työsuojeluhallitus antoi niille puoltavan lausuntonsa.⁷³ Työsuojelun näkökulma otettiin huomioon uudisrakentamisessa ja esimerkiksi Pasilan 1975 valmistuneissa veturihalleissa kerrottiin olevan ajanmukaiset pukuhuone-, peseytymis- ja lepotilat.⁷⁴

Veturimiesten liiton aloitteesta työterveyslaitos toteutti suuren veturimiestutkimuksen, jonka vastausmäärä kattoi peräti 90 prosenttia jäsenistöstä. Vuonna 1976 julkistettu tutkimus, oli aikanaan perusteellisin yhteen ammattiryhmään kohdistuva selvitys Suomessa. Keskeisiksi puutteiksi ja ongelmiksi osoittautuivat melu ja värinä ohjaamossa, vetoisuus ja suuret lämpötilaerot sekä epäsäännöllisen työaika. Tuki- ja liikuntaelinsairaudet sekä kohonnut verenpaine todettiin veturimiesten työolojen tyypillisiksi seurauksiksi. Ergonomisia parannuksia suositeltiin tehtäväksi kaikkiin veturimalleihin.⁷⁵

Rautatiehallitus oli juuri muutamaa vuotta aiemmin tehnyt suuren tilauksen uusista Sr1-vetureista. Tehtaalta ensimmäiseksi tulleiden vetureiden ergonomia huomattiin niin puutteelliseksi, että Veturimiesten liitolla tuli kiire vaikuttaa seuraavien valmistukseen. Liiton edustajat ja erityisvaltuutettu vierailivat säännölli-

sesti Novotšerkasskin tehtailla Rostovissa ja rautatiehallitus aloitti yhteisen työsuojeluprojektin Neuvostoliiton lokakuun rautateiden kanssa.⁷⁶

Ensimmäistä kertaa veturimiehet pääsivät osallistumaan veturin suunnitteluun alusta saakka vuonna 1977, kun rautateille hankittiin Valmetin tehtailta Tve 4-pienvetureita. Työsuojelulliset seikat otettiin huomioon jo suunnitteluvaiheessa, eikä veturia tarvinnut heti alkaa saneeraamaan.⁷⁷

Työsuojelun yllättävän jouheva edistyminen pantiin liitossa merkille. Vuosikertomuksessa 1977 korostettiin myönteistä kehitystä ja yhteistyön sujumista rautatiehallituksen kanssa, tavanomaisen virheiden ja puutteiden osoittamisen vastapainoksi: ”Olemme ilmeisesti oppimassa yhteistyön merkityksen molemmiin puoliin”.⁷⁸ Vaikka liitto arveli ensin, että työsuojelutoiminnan vaikutukset näkyisivät vasta seuraavan sukupolven työoloissa, johtivat uudistukset myös suoriin parannuksiin.⁷⁹

Akuutit kysymykset, kuten lepo- ja nekalusteiden, ruokailun tai vaatetuksen osalta kyettiin yleensä ratkaisemaan pelkällä ilmoituksella. Kun selkeimmistä työsuojelun pulmista oli selvitetty, alettiin huomio kohdistaa piileviin uhkiin, kuten veturin infraäänitasoihin ja sähköveturin voimakkaisiin magneettikenttiin.⁸⁰

Hoitamisesta ennaltaehkäisyyn

Työsuojelutoiminta oli 1970-luvulla ongelmien selvittämistä ja hoitamista, mutta kun pohja oli rakennettu, voitiin 1980-luvulla siirtyä ennakoivaan ja työkykyä ylläpitävään toimintaan. Veturimiesten liitto luovutti vuoden 1980 tunnustuspalkinnon rautateiden työterveyshuollolle.

Perusteena oli se, että työterveyden painopiste oli siirtymässä sairauenhoidosta terveydenhoitoon.⁸¹

Työterveysjärjestelmän taustalla oli Veturimiesten liiton 1970-luvun alussa rautatiehallitukselle tekemä aloite terveydenhuollon edellytysten selvittämisestä. Alun viivyttelyn jälkeen toiminta oli ripeää. Rautatiehallituksen työterveystoimikunta, jossa veturimiehiä edusti tuore piirivaltuutettu, aloitti työnsä tutustumalla Ruotsin rautatieläisten terveyspalveluihin. Pääjohtaja Paavelan vaatimuksesta esitys VR:n työterveysjärjestelmästä valmistui vuodeksi 1975.⁸²

Vuonna 1977 rautateille perustettiin kuusi terveydenhuoltopiiriä. VR:n ylläpitäminä toimivat Riihimäen, Kouvolan, Joensuun, Lahden ja Rovaniemen työterveysasemat ja suunnitteilla oli myös Hämeenlinnan keskuksen avaaminen. Seinäjoen, Pieksämäen ja Joensuun liikenne- ja ratapiireihin työterveyspalvelut tuotiin liikkuvalla junaklinikalla.⁸³ Valtionrautateiden terveydenhuoltokeskukset muutettiin 1980-luvulla valtion työterveysasemiksi, joiden toiminta myöhemmin ulkoistettiin.⁸⁴

Uudistuksiin kuului myös kuntouttavan ja ennaltaehkäisevän huollon kehittäminen. Liiton järjestämällä tiedostuspäivillä esiteltiin vuonna 1978 malli työliikunta ja -voimisteluohteista. Vuoden 1990 tulopoliittinen ratkaisu toi oikeuden Aslakvarhaiskuntoutukseen myös veturimiehille ja yhtiömuotoinen VR on tarjonnut varhaiskuntoutusta työntekijöilleen.⁸⁵

Toisaalta vauhdikkaasti edenneiden uudistusten jälkeen koettiin, että suojelussa oli tultu ”hivuttamisen kauteen”. Rautateiden säästötoimenpiteiden seurauksena työsuojelun neuvottelupäivien määrä puolitettiin ja työnantaja vastusti uudistuksia taloudellisin perustein.⁸⁶ Työntekijäjärjestöt onnistuivat estämään työterveyshuoltoon kaavailut miljoo-

Liiton päätoimiset luottamusmiehet ja työsuojeluvaltuutettu jakoivat työhuoneen pääkonttorissa. Kuvassa vasemmalla pääluottamusmies Matti Korpihalla ja oikealla työsuojelun erityisvaltuutettu Veikko Savolainen työn touhussa 1980-luvun lopulla. Sekä Korpihalla että Savolainen tekivät luottamustehtäviä pitkän rupeaman. Kuva: Rautatiemuseo.



naleikkaukset vaikka palveluja supistettiin.⁸⁷ Vuoden 1989 työsuojelusopimuksessa piiritoimikunnat katosivat ja työsuojelun valvonta keskittyi yhä vahvemmin Helsinkiin.⁸⁸

Työsuojeluhallitus lakkautettiin vuonna 1993 ja sen tehtävät siirrettiin työministeriön ja työsuojelupiirien toimistoihin. Euroopan yhdentyminen ja Suomessa samaan aikaan käynnissä ollut julkisen sektorin keventämien saivat aikaan ”ennen näkemättömän lainsäädännön muutosrulljanssin.”⁸⁹ Työsuojelun osalta Euroopan yhdentyminen tarkoitti kansainvälisten käytäntöjen yhdenmukaistamista. Veturimiesten erityisvaltuutettu oli huolissaan siitä, miten Suomessa saavutettu suhteellisen korkea työsuojelun taso säilytetään uudistuksissa. Toisaalta muutos johti valvonnan tehostamiseen kun VR:lle luotiin tapaturmien torjunta ja seurantajärjestelmä.⁹⁰

Päihteet

Lepohuoneiden kuntoon ja työergonomian kaltaisten aiheiden lisäksi työsuojelun kenttää 1970–1980-luvuilla oli päihteidenkäyttöä koskevan asennemuutoksen aikaansaaminen. Päihteiden riskit turvallisuustyössä oli tiedostettu jo varhain. Nimimerkki Toverin ”sovittelema” *Alkoholikysymyksestä veturimiehille* ilmestyi vuonna 1907 ja kuljettajien keskuudessa toimi Heikki Pyhäläjohtama Veturimiesten raittiusliitto. Vielä sodan jälkeen alkoholin käyttöä pidettiin kuitenkin yksityisasiana, kunhan se ei vaarantanut junaturvallisuutta eikä antanut ulkopuolisille huonoa kuvaa ammattikunnasta. Tärkeintä oli, että työt tulivat hoidettua.⁹¹

Suhtautuminen koventui 1970-luvulla, jolloin valmistui ensimmäinen hoitoonohjaamismalli ja järjestöt sekä rautatiehallitus antoivat yhteisen lausunnon, jonka mukaan päihteiden vaikutuksen alaisena

ollut henkilö oli, paitsi poistettava liikenneturvallisuustehtävästä, myös saatettava lain tai asetuksen edellyttämään rangausmenettelyyn. Päihdeasioitten käsittelyn katsottiin kuuluvan työsuojeluvaltuutettujen vastuulle.⁹²

Vuonna 1977 voimaan astuneessa rikoslaissa raidejuopot rinnastettiin rattijuopoihin, mutta rangaistukset oli määrätty rattijuopumusta kovemmiksi. Lain valmistelun aikana julkisuuteen nousi uutinen, jossa sähköjunan kuljettaja oli lehtitietojen mukaan jouduttu poistamaan veturista 2,4 promillen humalassa. Tapausta seurasi liikenneturvallisuuspalvelua koskeva ohje, jonka mukaan ”epäsäännöllisyydellä ja sopimattomilla elämäntavoilla” elävät kuljettajat eivät saaneet olla kuuteen kuukauteen tekemisissä yksinajon, huoltokuljettajan tai tallipäivystyskuljettajan tehtävien kanssa, vaan joutuivat työskentelemään esimerkiksi kaksoismiehitetyssä päivystyksessä.⁹³

Korvaavia päivystystehtäviä oli kuitenkin vaikea löytää ja hoitoon ohjaaminen koettiin työtovereiden yksityiselämään puuttumisena. Erityisvaltuutettu Savolainen ripitti jäsenistöä: ”Liitto on kyllä kiertokirjeessä ottanut kantaa varsin voimakkaasti alkoholin käyttöön työaikana. Nähtävästi asiasta ei puhuta kuitenkaan liikaa ... Olisi aika ryhdistäytyä ja alkaa harrastaa toverikuria, muuten hyvätkin systeemit menevät alle torihintojen.”⁹⁴

Rautateiden keskuskäyttökomitea vaati että alkoholiongelmien piilottelusta luovutaan ja myös Veturimiesten liiton hallitus katsoi, että ammattikunnassa kaivattiin asennemuutosta.⁹⁵ Vaikka veturimiehet saivat kiitosta asian edistämisestä, oli aihe edelleen sen verran vaikea, että alkoholiongelman sijaan puhuttiin ”hönttyräpulumista”.⁹⁶

Alkoholin käytön valvonta koski myös ammattiyhdistyksiä: työnantaja aloitti 1970-luvun lopulla Alcometer-laitteella



Raittiusvalistusta Veturimies-lehdessä 1940-luvulla. Kuva: Kansalliskirjasto.

suoritetut pistokokeet, jotka koettiin tungetteleviksi ja epäluottamuksen osoituksiksi.⁹⁷ Puhalluttaminen koettiin loukkaavana, etenkin jos kyseessä oli aiheeton ilmianto. Toisinaan epäiltiin, että muut ammattiryhmät tekivät ilmiantoja kiusatakseen kuljettajia.⁹⁸ Jäsenistöön vaikuttamiseksi pääosa osastoista otti puhallutusten suorittamiseen kuitenkin myötämielisen kannan.⁹⁹

Alkoholin käytöstä riitti seuraavina vuosina puhetta melkein jokaisessa Veturimies-lehdessä ja työsuojeluvaltuutetun puheenvuorossa. Myös useampi ongelmasta kärsivä kirjoitti lehteen ja toivoi hoitoonohjauksen paranemista.¹⁰⁰

Julkisuuteen nousi 1980-luvulla peräjälkeen muutamia raidejuopumustapauksia ja työnantaja tiedusteli mihin toimenpiteisiin liitto aikoo tahollaan ryhtyä ongelman ratkaisemiseksi. Osoittaakseen, ettei Veturimiesten liitto missään muodossa hyväksy päihtyneenä työskentelyä, liitto



VML:n Oulun osaston omistama varikon ruokala vuonna 1976. Myyntitouhussa Sanni Virkkula ja Anna-Liisa Herranen. Kuva: Raimo Pölönen/Veturimies 12/1976.

eväsi oikeusavustuksen tapauksissa, joihin liittyi alkoholin väärinkäyttö.¹⁰¹

Työnantajan suhtautuminen päihteisiin kiristyi kuitenkin nopeammin kuin veturimiesten. Rautatiehallitus laati uuden päihdehaittojen ohjesäännön 1980-luvun lopulla. Siinä junaturvallisuustehtävissä työskentelevät asetettiin oleellisesti ankarampien toimenpiteiden kohteeksi kuin muissa tehtävissä työskentelevät. Liitto piti tätä eriarvoisena kohteluna ja laati oikeus-asiamiehelle kantelun, jossa vastustettiin etenkin lomalla ja vapaa-aikana tapahtuneiden rikkomusten rankaisemista.¹⁰²

Vuosituhanne vaihteessa työsuojelun päihdepolitiikassa huomioitiin uutena kysymyksenä huumeet. Huumetestauksen käyttöönotto 2000-luvun alussa herätti hyvin samanlaista keskustelua kuin puhallutukset parikymmentä vuotta aikaisemmin, vaikka ymmärrystä testien merkitystä kohtaan olikin nyt enemmän.¹⁰³ VR:n uusi huume- ja päihdepoliittinen ohjelma korosti nollatoleranssia vaikka järjestöjen

edustajat toivoivat ohjeen soveltamiseen edelleen harkinnanvaraisuutta.

Työnantajan ehdottomuuden ja työsuojeluvaltuutettujen vuosikymmeniä jatkuneen työn asenteiden muuttamiseksi voi katsoa onnistuneen: 2000-luvun alussa VR:llä tehtiin alkoholivalvonnassa vuosittain 1200–1300 pistokoetta, joista positiivisia tuloksia oli noin yksi.¹⁰⁴

Asennemuutos tupakointia kohtaan vaati vielä pitemmän ajan kuin alkoholi-asenteiden muuttuminen. Vuonna 1975 veturien ohjaamoihin kiinnitettiin kehoitus ”Välttää tupakointia”. Samana vuonna liiton hallituksessa tehty aloite tupakoinnin kieltämisestä kokouksissa jätettiin ensin pöydälle, mutta lopulta hyväksyttiin. Vei vielä parikymmentä vuotta kunnes ohjaamotupakoinnista luovuttiin, ensin Pendolinon ohjaamossa 1990-luvulla kuljettajien yhteisellä sopimuksella, ja vähitellen myös muissa vetureissa.¹⁰⁵ Vasta vuoden 2006 alusta tupakointi veturissa kiellettiin.

Työpaikkaruokailu

Työpaikkaruokailun järjestämisestä oli sovittu vuoden 1976 tulopoliittisissa neuvotteluissa. Ruokailumahdollisuuksien puute oli yksi veturimiestutkimuksessa esiinnousseista aiheista, mutta ammattikunnan epäsäännöllisten työaikojen vuoksi sen korjaaminen osoittautui käytännössä vaikeaksi. Muutamat osastot vastasivat itse ruokailumahdollisuuksien järjestämisestä. Esimerkiksi VML:n Oulun osasto pyöritti omaa ruokalaa vuodesta 1956 alkaen. Ruokala työllisti kaksi keittiötyöntekijää.¹⁰⁶ Oulun ruokalan pito lopetettiin vuonna 1978 liian työläänä. Muista osastoista ainakin Tampereella toimi jonkin aikaa isompi ruokala.

Ensimmäiset kokeilut työnantajan järjestämästä työpaikkaruokailusta aloitettiin vuonna 1977 Joensuun liikennepaikalla osastojen tekemien ehdotusten pohjalta. Kokeilun perusteella oli tarkoitus järjestää ruokailu koko rataverkolla.¹⁰⁷ Vuoden 1979 aikana valtaosa rautatieläisistä saatiinkin ruokailun piiriin. Pienillä liikennepaikoilla kokeiltiin pakaste- ja einesruokaa sekä automaatteja. Asemaravintoloiden ja ravintolavaunuista vastaavan Liikennravintolat Oy:n kanssa tehtiin alennussopimukset.¹⁰⁸

Vaikka työpaikkaruokailun kattavuus oli jo 1980-luvun alussa 85 prosenttia, jäi sen käyttöaste niin vähäiseksi, että toiminnasta vähitellen luovuttiin. Veturimiesten ruokailu oli edelleen lähinnä omien eväiden ja ohjaamon kahvinkeitin varassa. Eväiden nauttiminen veturissa sisälsi omat riskinsä: vuonna 1978 kaksi Seinäjoen veturimiestä sai myrkytyksen keitettyään kahvit moottorin jäähdytysnesteeseen lisäainetta sisältäneeseen veteen. Erityisvaltuutettu vaati puhtaan juomaveden saamista veturiin, mutta vasta 1996 työnantajan kanssa päästiin sopimukseen pakatun juomaveden tarjoilusta.¹⁰⁹

Lepohuoneet

Oman työvuoron odottaminen lepohuoneissa, ”sijaiskodeissa”, vieraalla paikkakunnalla on veturimiestyön varjopuolia. Lepotaukojen mielekästä järjestämistä on puitu koko ammattikunnan historian ajan. Huoneiden taso oli pitkään alkeellinen. Lepotilat sijaitsivat usein ratavartijoiden vahtituvissa tai asemien ja varikkojen sivuhuoneissa.¹¹⁰ Osalla paikkakunnista lepotiloina käytettiin vanhoja vaunuja ja kokeiltiinpa myös makuualustoja, jolloin lyhyillä pysähdyksillä kuljettajan oli mahdollista oikaista veturin lattialle lepäämään. Tilojen lämmityksessä, siisteydessä ja äänieristyksessä oli usein merkittäviä puutteita.

Työsuojeluvaltuutettu aloitti 1970-luvulla ankaran painostuksen tilojen saneeraamiseksi ja heikkokuntoisimpien huoneiden asettamiseksi käyttökieltoon. Kunnostusten määrääjäksi asetettiin vuosi 1975, jonka jälkeen rautatieläiset kieltäytyisivät työskentelemästä työpaikoillaan.¹¹¹

Pohjois- ja Itä-Suomessa veturimiesten sosiaalituloja remontoitiin työllisyysmäärärahojen turvin, mutta Etelä-Suomessa tilanne oli pitkään huono.¹¹² VR:n säästötoimenpiteet hidastivat tilojen kunnostamista entisestään, mutta 1980-luvun puolivälissä pääosa niistä oli saatu edes välttävään kuntoon.¹¹³ Uusi saneerauskierron aloitettiin vasta 2000-luvun alussa, jolloin Veturimiesten liiton valtuusto otti lepotilojen parantamisen tavoitteekseen. Työvuorosunnittelun muutoksien myötä lepotilojen tarve oli noussut niin paljon, että monella paikkakunnalla jouduttiin turvautumaan hotellimajoitukseen.¹¹⁴

Asunnot

Valtionrautatiet huolehtivat pitkään työntekijöidensä asumisesta. Asuinrakennukset



Vasemmalla kuva Lahden veturitallien "pesuhuoneesta" vuodelta 1965 kertoo, kuinka alkeellisissa oloissa talleilla työskenneltiin: "Vaatteet voi peseytymään ruvetessa ripustaa esimerkiksi johtoihin tai altaan reunalle." Oikealla työsuojeluvaltuutettu Veikko Savolainen esittelee lepohuoneremontin tuloksia: "Tämän näköinen on lepohuone 'malli 1976' veturimiehiä varten. Kuva on Helsingin varikon suohallien sosiaalisivestä, jossa on otettu käyttöön 15 huonetta. Kuva on otettu akkunan äärestä käytävää kohti. Sisustukseen kuuluu kahden vuoteen lisäksi pöytä kaksine tuoleineen, peili ja pukukaapit. Tässä huoneessa on pöydällä vielä puhelin, jolla saa yhteyden mm. tallipäivystäjään." Kuvat: Veturimies 10/1965 ja 1/1976.

kuuluvat olennaisena osana rautateiden suunnitteluun. Veturimiesten palkkaan sisältyi vapaa asunto tai paikkakunnan asumiskuluja vastaava vuokratuotto. Valtio tuki VR:n henkilökunnalle tarkoitettujen tyyppitalojen rakentamista vuoteen 1952 asti ja rautatiehallitus auttoi henkilöstöä perustamaan arava-rahoitteisia taloyhtiöitä. Rakennustoiminta siirrettiin vuonna 1985 Rautatieasunnot Oy:lle, mutta käytännössä rakennustoiminta ei enää vuosikymmeniä riittänyt paikkamaan kaupunkiseuduilla esiintyvää asutuspulaa.¹¹⁵

Etenkin Helsingissä kuljettajien työt lisääntyivät 1970-luvulla lähiliikenteen vilkastuessa. Osastot tiedustelivat, mitä liitto aikoi tehdä asuntotilanteen helpottamiseksi ja liitto harkitsi jopa oman vuokratalon rakennuttamista Helsinkiin.

Suurinvestointi kaatui kun kaupungilta ei saatu tonttia rakennusta varten.¹¹⁶

Vuonna 1969 eri ammattijärjestöt, asuntokeskuskunta Haka ja työväen osuuskauppaliike perustivat Valtakunnallisen vuokratulo-osuuskunnan (VVO), josta muodostui myöhemmin tärkeä tulonlähde osuuskunnan pääosakkaille. Veturimiesten liitto liittyi VVO:n jäseneksi vuonna 1977 ja ensimmäisensä vuonna liitto osoitti asunnot kahdelle veturimiehelle. Asuntoja valmistui ympäri Suomea ja hakijoita oli liki kaksinkertainen määrä tarjolla olevien huoneistojen määrään nähden. Vuosina 1979 ja 1980 voitiin osoittaa asunto yhdelle veturimiehelle. Lisäksi Jyväskylän ja Oulun osastot myönsivät omista varoistaan lisälainaa kahden asunnon hankintaa varten.¹¹⁷

Käytännöllisen työpuvun puuttuessa kuljettajat pukeutuvat siviilivaatteisiin, mikä herätti ärtymystä työnantajassa. Vasemmalla Tahvo Tuomainen täyttää tuntikorttia Dr13 ohjaamossa talvella 1978. Oikealla Lasse Kukkola Dr13 ohjaamossa kesällä 1975. Kuvat: Hannu Mykkänen/Veturimies-lehti.



Liiton historiassa asuntojen järjestäminen jäi kuitenkin lyhyeksi luvuksi. Vuonna 1983 tapahtui ensikerran, että yksi veturimies perui asuntohakemuksensa ja toinen muutti VVO:n asunnosta pois.¹¹⁸ Veturimiesten osalta VVO:n asuntojen täyttö loppui suotuisaan palkkakehitykseen ja valtioneuvoston asettamiin tulorajoihin. Vuonna 1984 asuntoja oli tarjolla kaksi, joista toisen saaja joutui luopumaan hakemuksesta palkkarajan ylittyessä. Vuodesta 1985 alkaen ei voitu tulorajojen takia osoittaa yhtään asuntoa.¹¹⁹ Ammattikunnan vaurastumisesta kertoo, että virkamiesajan loppupuolella yli puolet veturimiehistä asui omistusasunnoissa. Noin joka kymmenes liiton jäsen asui virkasuhdeasunnossa 1980-luvun lopulla.¹²⁰

Virkapuku – työasu

Rautateiden ensimmäinen ohjesääntö virkapuvusta annettiin vuonna 1865. Puvun tarkoitus oli ilmaista, että puvun kantaja kuului virkakuntaan ja oli siten julkisen vallan käyttäjä. Puvun malli löydettiin aikakauden sotilaspuvuista. Likaiseen ja vetoiseen höyryveturiin univormu ei kuitenkaan sopinut ja käytännössä veturimiehiltä ei vaadittu täyden virkapuvun käyttöä. Viran merkinä toimi usein pelkkä kuljettajan lakki, jonka tunnuksena oli veturinkuva. Tunnuksen yläpuolelle kiinnitetty kokardi kertoi mihin osastoon kuljettaja kuului.

Vasta sotien jälkeen alettiin kiinnittää huomiota pukujen käyttökelpoisuuteen. Vuonna 1970 virkapukuavustusjärjestelmä



Vasemmalla: II luokan virkatakki ja housut. Kuljettaja Harry Dahlman. Oikealla: I luokan virkatakki ja housut vuonna 1982. Kuljettaja tuntematon. Kuvat: O. Karasjoki/Rautatiehallituksen valokuvauslaboratorio.

uudistettiin ja veturimiehet saivat toisen luokan virkapuvun. Raimo Pölönen edusti liittoa rautatiehallituksen työryhmässä, joka selvitti millä edellytyksellä työntekijät saataisiin myös käyttämään määrättyä pukua.¹²¹ Ongelmana oli edelleen puvun likautuminen työssä. Vuonna 1973 sovittiin, että sähkö- ja moottorivetureihin, moottorivaunuihin ja sähköjuniin sijoitetaan suojavaatteet, takit ja housut, kuuluivat veturin kalustoon ja joiden huollosta VR vastasi. Työsuojeluvaltuutettu muistutti veturimiehiä siitä, että suojavaatteet oli tarkoitettu työpaikalle, ei vietäväksi kotiin.¹²²

Virkapuvun käyttö ei kuitenkaan yleistyntynyt toivotulla tavalla vaikka virkaehtosopimusneuvotteluissa työnantaja suostui

ottamaan puvun kustannukset lähes kokonaan vastuulleen.¹²³ Liiton johto oli usein huolestuneempi veturimiesten antamasta julkikuvasta kuin jäsenistö itse. Vuonna 1978 hallituksen edustaja pani merkille, että veturinkuljettajat olivat esiintyneet epäasiallisesti puettuina Tampere–Jyväskylä -juhlajunassa ja liiton hallitus muistutti jäseniä virkapukuvollisuudesta.¹²⁴ Lähiliikenteen ja korkeatasoisen kaukoliikenteen kuljettajille suositeltiin jatkossa käytettäväksi I luokan virkapukua edustavan vaikutelman antamiseksi.¹²⁵

Työnantajan mitta täyttyi VR:n 125-vuotisjuhlavuonna 1987. Kehotuksia ja muistutuksia asiallisesta pukeutumisesta tuli paljon ja lopulta Helsingin varikonpäällikkö määräsi, että virkapuvun käyttöä



Kuljettajat pääsivät osallistumaan virkapuvun suunnitteluun 1990-luvulla. Kuvassa viimeinen virkapuku vuodelta 1994. Kuljettaja Juhani Pollari. Kuvat: Risto Holopainen.



aletaan valvoa pistokokein ja virkapuvuton veturimies voidaan poistaa työvuorosta. Uhkausten jälkeen virkapukua alettiin vihdoin kehittää mukavuuden ja helppohoitaisuuden näkökulmasta ja veturimiehet saivat osallistua kehitystyöhön.¹²⁶

Uudet työasut esiteltiin vuonna 1993. Veturimiesten keskuudessa tehtiin yhteinen päätös, että pukua käytetään, mutta kesän koittaessa todettiin, että kuljettajilla ilmeni jälleen omintakeisia pukuyhdistelmiä.¹²⁷ Työnantaja piti käytöstä niskurointina ja liikennetuotantoyksikön päällikkö antoi velvoittavan kirjelmän virkapuvusta ehdottomana työkelpoisuuden edellytyksenä.¹²⁸ Puutteellisen pukeutumisen syy oli kuitenkin ennätysellisessä hellekesässä ja osoitti vetureiden ilmastoinnin puutteel-

lisuuden.

Yhtiöittämisen myötä virkapuku muuttui työpuvuksi ja puvun kautta alettiin luoda myös yhtiön julkikuvaa. Vuonna 1999 käytyjen neuvottelujen jälkeen veturimiehet saivat työasunsa kokonaisuudessaan työnantajan kustantamana. Vasta yhtiöaikana yhtenäinen työpuku on vakiinnuttanut asemansa.¹²⁹

Henkinen työsuojelu ja allejäännit

Valtion työsuojelupolitiikassa nousivat 1980-luvulla esille käsitteet työilmapiiri ja ”työelämän laatu”. Työsuojelu ja työym-

päristö ymmärrettiin nyt laajemmin kuin aikaisemmin ja henkinen työsuojelu sai entistä enemmän tilaa. Ensimmäistä kertaa huomiota kiinnittyi psykososiaalisten tekijöiden, kuten työn järjestelyn, johtamisen ja henkilöstöpolitiikan vaikutukseen työsäjäksämiselle. Psykkinen terveys otettiin työsuojelun piiriin ensi kertaa vuonna 1987.¹³⁰ Veturimiesten kohdalla tämä tarkoitti esimerkiksi onnettomuuksien, kuten allejäätien käsittelemistä.

Lähes jokainen veturinkuljettaja joutuu työssään kohtaamaan allejäätien, joka useassa tapauksessa on itsemurha. Vuosikymmenten ajan kuljettajan odotettiin käsittelevän asian työnantajalle annettavan raportin muodossa, jossa kerrottiin liikennöinnin myöhästymiseen johtuneesta syystä. Rautatiehallituksen antamissa ohjeissa määrättiin junan pysäyttämistä sekä tarvittavan hoidon järjestämisestä alle jääneelle. Kuolemantapaukset otettiin eräänlaisena itsestäänselvytenä. Kestävyyttä kriisitilanteissa pyrittiin kyllä mittaamaan koulutusvalintojen psykologisissa testeissä, mutta osalle kuljettajista allejäätien kohtaamiseen liittyvä järkytys tarkoitti uran loppumista.

Kasvatvat liikennöinti nopeudet ja tihenyvä vuoroväli etenkin Etelä-Suomessa lisäsivät ylikulku paikoilla tapahtuneita turmia. Aloite henkisen suojelun järjestämiseksi tuli kuljettajien omalta taholta. Vuonna 1975 kuljettaja Lasse Kettunen ehdotti Veturimies-lehdessä, että allejäätitapaauksissa työvuoroa jatkamaan olisi saatava varamies: ”Ihmisten allejääminen ei voi olla vaikuttamatta tressaavasti. Olen kuullut karskinkin miehen toteavan, että ’kyllä meni pariksi päiväksi ruokahalut.’”¹³¹ Jo seuraavassa lehdessä pääluottamusmies ilmoitti, että asia on otettu esille työnantajan kanssa ”mutta kaikki on tietysti rahasta kiinni.”¹³²

Allejäätien aiheuttamasta henkisestä rasituksesta ei enää vaiettu, mutta todel-

lista kehitystä oireiden hoitamisessa alkoi tapahtua vasta 1990-luvulla kun allejäätitapausten vaikutus veturimiesten henkiseen terveydelle nousi esiin myös julkisessa keskustelussa. Kuljettajien onnettomuus-tilanteissa kohtaamaa psykkinistä rasitusta verrattiin poliisien ja pelastushenkilökunnan vastaaviin kokemuksiin.¹³³

Vuodesta 1991 alkaen veturimiehille, konduktööreille ja rahastajille annettiin lyhytkoulutus psykkinen trauman luonteesta. Ensimmäinen posttraumaattisesta stressistä kärsivien kuljettajien kurssi järjestettiin vuonna 1994. Hoitoon hakeutumisen ja veturimiesten keskinäisen tuen tarjoamisen kynnystä pyrittiin madaltamaan.¹³⁴ VML:n tekemä aloite onnettomuus-tilanteiden käsittelystä johti VR:n ylilääkärin antamiin jälkihoitoa koskeviin ohjeisiin. Kriisihoito valtionrautateillä -ohje kiinnitti huomion henkilökohtaiseen selviämiseen onnettomuuksista. Tukea saattoi hakea terveyskeskuksesta kolmen vuorokauden sisällä onnettomuudesta.¹³⁵

Vaikka kuoleman tai vakavien onnettomuuksien kohtaamiseen liittyviä ongelmia ei ole onnistuttu kokonaan poistamaan, on asian käsittelyssä edetty vaikeutamisesta sekä virallisiin, että epävirallisiin tuen malleihin. Porin osasto järjesti itsenäisesti 2000-luvun alussa vertaistukea kriisiapua tarvitseville työtovereille ja hyvien kokemusten innoittamana Veturimiesten liitto toteutti ensimmäisen tukihenkilökoulutuksen. Kiinnostus tukihenkilötoimintaa kohtaan oli suurta ja mallia on hyödynnetty myöhemmin eri osastoissa.¹³⁶

Joustavuutta ja tietotyötä

Uusi työsuojelulaki astui voimaan pitkälistien neuvottelujen jälkeen syksyllä 1988. Järjestöt onnistuivat sisällyttämään siihen

muun muassa kohdan työsuojeluvaltuutetun irtisanomissuojasta. Valtionrautateillä työsuojeluvaltuutetun nimike oli muuttunut erityisvaltuutetuksi. Suojelun tavoitteeksi rautateillä otettiin ensimmäistä kertaa ”työyhteisön joustavuuden kehittäminen” ja erityisvaltuutetun tehtäviin lisättiin rationalisointityöhön osallistuminen.¹³⁷ Työsuojelu pyrittiin valjastamaan tehokkuuden ja tuottavuuden välineeksi.

Työympäristön käsite monimutkaistui entisestään 1990- ja 2000-luvuilla: työn suorittamisen sijaan työnteko nähtiin laajana vuorovaikutuskenttänä, jossa työntekijältä vaadittiin asiakassuuntautuneisuutta, ekologisuutta ja sosiaalisuutta.¹³⁸

Kulunvalvonnan rakentaminen, linjaliikenteen yksinajoon siirtyminen sekä teknologian kehittyminen ja lisääntyminen vetureissa muuttivat työympäristöä 1990-luvulla. Tekniikan tuntemuksen sekä mekaanisen osaamisen sijaan kuljettajan työstä tuli yhä enemmän niin sanottua tietotyötä.

Työskentely ”informaatioympäristössä” loi uudenlaisia terveysriskejä. Työsuojelurahasto ja VR-yhtymä toteuttivat 1990-luvun puolivälissä laajan turvallisuustehtävissä työskentelevien vireystilaa ja psykofyysistä toimintakuntoa koskevan tutkimuksen. Hankkeessa selvitettiin esimerkiksi epäsäännöllisen vuorotyön neurologisia vaikutuksia. Tutkimustuloksia hyödynnettiin toimintakyvyn arvioimisessa ja uusien soveltuvuustestien kehittämisessä.¹³⁹

Toisaalta monet työsuojelun tehtävistä olivat edelleen käytännöllisiin epäkohtiin puuttumista. Ratapihameluun alettiin kiinnittää huomiota niinkin myöhään kuin 1995, jolloin ensiavuksi suositeltiin kuulosuojaimia.¹⁴⁰ Hellekesinä vanhoissa Dv 15 ja 16 -vetureissa mitattiin jopa +55 Celsius-asteen lämpötiloja ja kuljettajat

vaativat joko veturien saneerausta tai lisää elpymistaukoja. Ilmastointilaitteet kaikkiin ohjaamoihin saatiin vasta 2000-luvun puolella.¹⁴¹

Työsuojelu uhattuna

Vuonna 2002 VR:n työterveyshuollon selvityksessä veturinkuljettajilla todettiin olevan vähemmän tuki- ja liikuntaelinsairauksista, sydän- ja verenkiertosairauksista sekä mielenterveysongelmista johtuvia poissaoloja kuin muilla ammattiryhmillä. Syöpäsairauksista johtuvia poissaoloja oli peräti puolta vähemmän kuin muilla työntekijöillä.¹⁴² Kolme vuosikymmentä kestänyt määrätietoinen työsuojelutoiminta oli osoittanut tehokkuutensa, sillä vielä 1950–1960-luvuilla kaikki edellä mainitut sairaudet korostuivat veturimiesten kuolemansyytilastossa.¹⁴³

Erityisvaltuutettu Veikko Savolainen arvioi työsuojelun onnistumisessa keskeiseksi tekijäksi ammattikunnan yhtenäisyyden – ja toisaalta ongelmaksi ajoittaisen ryhmäkurin puutteen. Työnantaja otti mielellään yksityisajattelijoiden kommentit oman näkökulmansa tueksi silloinkin kun erityisvaltuutettu ajoi yhdessä päätettyä tavoitetta.¹⁴⁴

Työsuojelu aiheutti työnantajille kuluja ja niin lepohuoneiden kuin vetureiden saneerauskustannuksina, eikä parantuneen työkyvyn kautta tulleita säästöjä aina osattu arvostaa.¹⁴⁵ Työnantajan näkökulmasta erityisvaltuutettu edusti pääkonttorissa liian vahvasti ammattiliiton ääntä. Sekä liikelaitostamisen että yhtiöittämissä yhteydessä työnantaja ehdotti erityisvaltuutetun ja pääluottamusmiehen tehtävien yhdistämistä, mutta liitto torjui aikeen vetoamalla molempien edustajien suureen työmäärään. Päästäkseen eroon

ammattikuntaisista erityisvaltuutetuista VR irtisanoi työsuojelun yhteistoimintasopimuksen vuonna 2010.¹⁴⁶

Liitto katsoi sopimuksen irtisanomisen olevan viimeinen naula VR:n muutosohjelmassa, joka jo valmiiksi koetteli kuljettajien työtyytyväisyyttä: ”Henkilöstön huoli omasta kohtalostaan saa aikaan sisäisiä paineita, keskinäistä kilpailua, pahaa oloa työssä ja lopulta sairastumisia.”¹⁴⁷ Veturimiesten vuosikymmeniä rakentama työsuojeluorganisaatio ja tietotaito olivat vaarassa hävitä tai kaatua kokonaan liiton vastuulle. Valtuuston ylimääräinen kokous myönsi hallitukselle työtaisteluoikeudet asian ratkaisemiseksi.¹⁴⁸

Erityisvaltuutetun kohtalosta käydyissä neuvotteluissa työnantaja pyrki supistamaan yhteistoimintasopimuksen työsuojelulain vähimmäisvaatimusten tasolle. Rautatieläisjärjestöille ehdotettiin mallia, jossa työsuojeluvaltuutettujen tilalle valittaisiin yhdyshenkilöt, jotka eivät edustaisi yksittäistä ammattiryhmää ja joilla ei olisi valtuutetun työsuhteturvaa, oikeuksia eikä velvollisuuksia. Veturimiesten liiton osastoissa ehdotus kasvatti lakkohaluja. Järjestöt ja VR päättyivät kuitenkin komp-

romissiin, jossa erityisvaltuutetuista tuli työturvallisuuden yhdyshenkilöitä yhtiön henkilöstöosastolle. Veturimiehet säilyttivät ammattikuntakohtaisen edustajansa, mutta ”neuvotteluista jäi huono maku”, totesi erityisvaltuutettu Kari Ojala.¹⁴⁹

Työnantajan ajamat supistukset työsuojelurintamalla jatkuivat. Vuonna 2013 VR irtisanoi jälleen yhteistoimintasopimuksen ja uudessa sopimuksessa yhdyshenkilöiden määrä pudotettiin 23:sta 12 henkilöön. Pienet osastot menettivät työsuojeluvaltuutettunsa, mutta Veturimiesten liitto säilytti edelleen päätoimisen edustajansa pääkonttorissa. Tarkoituksellisesti vähäiseltä kuulostanut yhdyshenkilön nimike muuttui arvovaltaisemmaksi päätoimiseksi työsuojeluvaltuutetuksi.¹⁵⁰

Veturimiesten liiton pitkäaikaisena erityisvaltuutettuna (piirivaltuutettuna) työskenteli Veikko Savolainen vuosina 1975–1995. Savolaista seurasivat Hannu Muhonen vuosina 1995–1996, Risto Elonen 1996–1998, Markku Vauhkonen 1998–2000, Kari Ojala 2001–2011, Timo Litmanen 2011 ja Toni Nokkala 2011 alkaen.

Seuraava aukeama: Dieselmoottorivaunu eli ”lättähattu” Malmin asemalla vuonna 1962. Kuva: Constantin Grünberg/Helsingin kaupunginmuseo.



MALMI-MALM





III Saneerauksen vuodet 1981–1989

Yksilöllistymisen aika

Työntekijöiden elämää 1980-luvulla leimasi työn yksilöllistyminen.¹ Koulutustaso nousi ja samalla työntekijän työlle asetamat vaatimukset kohosivat: työelämän laatu muodostui tärkeäksi tyytyväisyyden kriteeriksi. Toisaalta työnantaja vaati uudenlaista joustavuutta ja tarkasteli työtä erilaisten psykologisten johtamisoppien näkökulmasta. Pysyvyys ja palkka olivat vielä 1980-luvulla veturimiesten tärkeimmät odotukset työltä. Nuorimmalle sukupolvelle työn kiinnostavuuden merkitys oli kuitenkin kasvanut. Kuten edellisellä vuosikymmenellä, veturimiehet olivat 1980-luvulla VTY:läisistä tyytyväisimpiä ammatinvalintaansa.²

Vaikka aiemmin saavutetut työntekijäpuolen suuret tavoitteet, kuten työajan

lyheneminen ja työsuojelun kehittyminen olivat kiistattomia parannuksia, eivät veturimiehet kokeneet työnsä muuttuneen pelkästään parempaan. Jo 1980-luvulla kiire ja sen aiheuttama sosiaalisten suhteiden heikkeneminen vaikuttivat työn laatuun. Tämä näkyi myös työn suorittamisessa ja Veturimiesten liiton hallitus pohti tarvetta lähettää osastoille työmoraalia koskeva ojennuskirje.³

Veturimiesten liitto oli ikärakenteeltaan nuorin VTY:n liitoista. Koko 1980-luvun liitossa pelättiin, että nuoret veturimiehet vieraantuvat yhdistystoiminnasta.⁴ ”Tuohisavun hajuinen veturimies” kirjoitti sukupolvenvaihdoksen olevan käynnissä: ”junien ohitustervehdykseen vastaa veturinkuljettajan puolelta enemmän rippi-



Matkustajia ja veturi Helsingin rautatieasemalla vuonna 1976.
Kuva: Volker von Bonin/Helsingin kaupunginmuseo.

koulupoikaa muistuttava mopomies, eikä kuten ennen, omassa arvomaailmassaan tärkeänä istuva rasvaniska”.⁵ Nuorten houkuttelemiseksi mukaan toimintaan liitos- sa perustettiin nuorisotoimikunta, jonka aktiiveista moni siirtyikin myöhemmin ammattiyhdistysliikkeen vaikuttajiksi.

Ammattiyhdistysliikkeen kannalta 1980-luku oli myös ristiriitojen aikaa,

sillä eri toimialat ryhmittivät ajamaan omia etujaan. Ammattiyhdistystoimintaan kohdistui kritiikkiä liikkeen sisältä. Arvostelijat väittivät jäsenten etäännyneen päätöksenteosta ja kritisoivat liikkeen tavoitteita vanhentuneiksi. Synä pidettiin keskitettyä tupo-järjestelmää, liittojen sisäisen eliitin syntymistä ja jäsenmäärän liiallista kasvua.⁶

Vanhaan ammattiyhdistystoimintaan liittynyt luokkavastakohtaisuus hiipui. Esimerkiksi liikelaitosuudistuksessa ammattiliitot ja työnantaja kokivat olevansa samassa veneessä.⁷ Veturimiesten keskuudessa samaistuminen työväenluokkaan väheni ja kokemus keskiluokkaisuudesta voimistui. Tämä johtui osittain ikärakenteen muuttumisesta, sillä nuorista veturinkuljettajista entistä harvempi koki itsensä työläiseksi. Nuoremmat polvet kokivat myös vanhempia harvemmin vastakkainasettelua työnantajan ja työntekijöiden välillä.⁸

Tulopolitiikkaa 1980-luvulla: Vaatimuksia virkasuhteen uudistamiseksi

Virkamiesten palkkojen jälkeenjääneisyys verrattuna yksityiseen sektoriin oli Veturimiesten liitossa esillä koko 1970-luvun.⁹ Vaikka oikeus neuvotella alakohtaisesta järjestelyvarasta mahdollisti liittokokouksen linjausten edistämisen, halusi Veturimiesten liitto laajempaa muutosta koko jäykkään virkaehtosopimustoimintaan. Järjestelmään yritettiin vaikuttaa VTY:n kautta, mutta yhdistyksen tehottomuus aiheutti turhautumista. Vuoden 1977 veturimiesten liittokokous otti tavoitteekseen virkaehtosopimus-lainsäädännön muuttamisen ja vuoden 1985 kokous uudisti päätöksen virasto- ja laitostokhtaisten neuvotteluvoimien saamisesta.¹⁰

Jo 1970-luvun alussa Veturimieslehden pääkirjoituksessa kysyttiin, olisiko virkasuhteen monimutkaisia ehtoja syytä verrata yksityisoikeudellisen sopimusjärjestelmän ehtoihin.¹¹ Asiaa selvittämään asetetun virkaehtotoimikunnan työ ei

tuottanut tulosta ja vuonna 1980 liiton valtuusto uusi tavoitteen. Valtuusto totesi, että virkaehtosopimus suosi ”jäykkää sekä byrokraattista sopimus- ja neuvottelujärjestelmää” eikä antanut mahdollisuuksia joustavan henkilöstöpolitiikan toteuttamiseen. Virastodemokratia uudistus oli käynnissä, mutta liiton mukaan virasto- ja laitostasolla tapahtuva neuvottelu työsuhteen ehdoista olisi todellista demokratiaa.¹² VTY:n vuonna 1983 aloittanut pääsihteeri Pertti Ahonen myötäili veturimiesten vaatimuksia ja kannatti päätösvallan siirtämistä virasto- ja laitostasolle.¹³

Veturimiehet huomauttivat, että julkisessa keskustelussa, ja toisinaan myös SAK:ssa, virkamiehillä viitattiin vain toimistotyöläisiin eikä suorittavaa työtä tekeviin, kuten veturinkuljettajiin. Liitto teki keskusjärjestölle aloitteen ”julkisalojen” roolin selkiyttämistä. Lisäksi kehoitettiin pohtimaan miten SAK:n rooli julkisalojen, virkamiesten ja toimihenkilöiden, asioiden ajajana tehostuisi.¹⁴

Keskitetty järjestelmä kohtasi edelleen 1980-luvulla liitossa vastustusta, koska sen katsottiin tukahduttavan työpaikkatason aloitteellisuuden ja liiton tehtävän katsottiin olevan puolustaa itsekkäästikin jäsenistönsä etuja.¹⁵ Toisaalta tasapainottelu itsenäisyyden ja ammattiliittojen yhteisvoiman välillä ei ollut helppoa. Keväällä 1984 Veturimiesten liitto asetui SAK:n taakse vaatimaan keskitettyä ratkaisua. Veturimies-lehti varoitti, että koko sopimusjärjestelmän murentaminen johtaisi ”viidakkosotaan”, jossa kaikki ammattiliitot kilpailisivat toisiaan vastaan. Keskitettyä ratkaisua vaadittiin ensimmäistä kertaa työtaistelu-uhan voimin.¹⁶

SAK:n vaatimuksena oli työajan lyhentäminen 64 tuntia vuodessa sekä indeksiehto, jolla palkankorotusten riittävyys taattaisiin. Selvitysmies Matti Pekkasen ehdotus oli kompromissi SAK:n ja työnantajan tavoitteista ja sisälsi mm. työajan



Veturimiesten liiton suhde Virkamiesten ja Työntekijäin Yhteisjärjestöön oli ristiriitainen. Veturimiehet olivat olleet perustamassa sen edeltäjää Valtiovirkailijain Yhteisjärjestöä, mutta 1970-luvulla liitto koki, ettei se saanut tavoitteitaan läpi suuressa järjestössä. Kuvassa liiton edustus VTY:n edustajakokouksessa 1980. Istumassa vasemmalla Hugo Kohvakka Pieksämäeltä, Veikko Keinänen Oulusta, Kari Salmela Imatralta, Rauni Kairimo Tampereelta ja Urpo Kinanen Helsingistä. Takana vasemmalla Pentti Vahtera Turusta, liiton puheenjohtaja Lasse Syrjänen ja valtuuston puheenjohtaja Veikko Porvari. Kuva: Veturimies 6/1980/Rautatiemuseo.

lyhentämisen 32 tuntia. Myös arava-asuntotuotantoa luvattiin lisätä. SAK:laiset liitot, veturimiehet mukaan lukien, hyväksyivät ehdotuksen. Työajan lyhentämistä alettiin selvittää, terveydenhuolto laajeni kattamaan myös kuntoutuksen ja opetus-kuljettajana työskentelevät veturimiehet saivat henkilökohtaiset suojavaatteet.¹⁷

”Pekkaskaudella” vuosina 1984–1986 ansiokehitys valtiosektorilla ja esimerkiksi teollisuudessa oli yhtäläinen.¹⁸

Veturimiehillä oli syytä tyytyväisyyteen, sillä keskitetyn sopimuksen arveltiin varsin hyvin täyttäneen valtuuston asettamat tavoitteet. Työajan lyhentäminen ansiotasoa heikentämättä jäi edelleen ratkaisematta ja kysymys valtion ja yksityisen sektorin palkkojen erosta päätettiin ottaa tulevilla neuvotteluissa esiin.¹⁹

Vuoden 1988 virkamieslaki teki kaikista veturimiehistä vakinaisia virkamiehiä ja uusimuotoisessa liikelaitoksessa

veturimiesten oikeudellinen asema säilyi entisellään. Laki ehti olla voimassa vain pari vuotta, kun sitä heikennettiin ensin lomauttamisen mahdollistavalla säännöksellä ja pian esitettiin virkamiesten palvelussuhdeturvan laskemista yksityisen sektorin sopimusten tasolle. Valtioneuvosto aloitti 1991 hankkeen siirtymiseksi virkasuhteiden ja niihin liittyvien erilaisten neuvottelu- ja sopimusjärjestelmien sijasta yhteen ja yhtenäiseen palvelussuhde-, neuvottelu- ja sopimusjärjestelmään valtiosektorilla.²⁰

VML:n pääsihteeri Timo Tanner edusti liittoa uudistusta valmistelleessa työryhmässä ja vei sinne henkilöstöjärjestöjen terveiset, joiden mukaan työntekijöiden kanssa on neuvoteltava ennen kuin palvelussuhteiden ehtoja muutetaan.²¹

Irtisanomissuojan heikennyksen jälkeen virkaehtosopimukseen jäi lähinnä velvollisuuksia, etenkin raskaan rikosoikeudellisen vastuun tuova pykälä virkavastuusta. Pääsihteeri Tanner totesi, että vaikka liitto oli hyvän palvelussuhdeturvan vuoksi puolustanut virkasuhdetta, uudessa tilanteessa väljempi työehtosopimusjärjestelmä muodostui houkuttelevaksi.²²

Myös laitoskohtaista sopimustoimintaa kehitettiin liikelaitoksen lyhyellä kaudella. Periaatteessa VR:llä oli mahdollisuus tehdä tarkentavia virkaehtosopimuksia ilman keskusjärjestöjen ja valtion työmarkkinalaitoksen puuttumista asiaan. Käytännössä VTY kuitenkin vastasi edelleen veturimiehiä koskevista sopimuksista.²³ Ensimmäisen VTY:n ja Liikelaitosten työnantajajyhdistyksen (LTY) välillä käydyn sopimuskierroksen jälkeen vuonna 1994 nimimerkki ”Turinaukko” kysyi kannattaako liiton tukea keskusjärjestöä, joka ei tunne alan erityiskysymyksiä: ”Sama kai se silloin on jo neuvotella asioista suoraan itse SAK:n lipun alla.”²⁴

Tarkan markan talkoot

Rautateiden pääjohtajana toiminut sosiaalidemokraattinen ministeri Paul Paavela menehtyi äkillisesti vuonna 1980. Hänen seuraajakseen nimitettiin diplomi-insinööri Herbert Römer, joka oli veturimiehille tuttu jo vuosien takaa rataosastolta ja liikenneosastolta. Veturimies-lehti tiedusteli, kumpaa uudistusta uusi pääjohtaja piti kiireisempänä: liikennenopeuden nostamista vai yksinajoa. ”Röömeri” vastasi: ”Pikemminkin voisi ajatella puhua otollisista hetkistä. Veturimiehet, kuten muutkin kunnan miehet sanovat tähän: hetki on otollinen kun hinnasta sovitaan.”²⁵ Seuraavina vuosina neuvottelut uudistusten hinnoista kävivät kuumana, sillä veturimiehet eivät suostuneet työn myymiseen halvalla.

Marraskuussa 1980 rautatiehallitus antoi esityksen 29 paikallisjunavuoron lakkauttamisesta. Rautatieläisjärjestöt vetosivat käynnissä olevaan paikallisliikenteen kokonaisselvitykseen, jonka tuloksia ei vielä ollut saatu. Suurempi mielenilmauksiin ei kuitenkaan ryhdytty ja käytännössä supistuksista toteutui yli puolet. Osa kulkuun jääneistä junista oli tästä eteenpäin lakkautusuhan alla.²⁶ Vuoden 1983 aikana lakkautettiin vielä 38 paikallisjunaa, jolloin liikenteeseen jäi vielä 48 eduskunnan määrärahan turvin kulkevaa liiketaloudellisesti kannattamatonta junaa.²⁷

Vuonna 1982 valtion taholta asetettiin rautateille vaatimus tuloksen parantamisesta.²⁸ Kun VR:n alijäämä vuonna 1981 oli 610 miljoonaa markkaa, tavoite oli pienentää sitä vuoteen 1991 mennessä 500 miljoonalla. Rautatiehallitus käynnisti säästöohjelman, josta puolet koostui henkilöstökulujen leikkaamisesta ja puolet toiminnan tehostamisesta.²⁹

Henkilöstöä kannustettiin etsimään säästökohteita ja pääjohtaja Römer antoi kasvot kampanjalle, ”tarkan markan talkoille”. Veturimiehille polttoaineen sääs-



Pääjohtaja Herbert Römer antoi kasvat rautateiden säästökampanjalle. "Aloitteita on tullut, epäkohtia on korjattu. Säästöjä on saatu aikaan." Todelliset saneerauksen vuodet olivat kuitenkin vielä edessäpäin. Kuva: Veturimies 1/1980.

täminen ja taloudellinen ajaminen olivat sukupolvien ajan olleet kunnia-asioita. Liitto muistutti, ettei säästöehdotuksia ollut syytä torjua, mutta mikäli rationalisointi kohdistui pelkästään "rukkasväkeen", oltiin valmiita vastalauseisiin.³⁰

Puheenjohtaja Lasse Syrjänen ilmaisi huolensa siitä, että rautatiehallituksessa tavoiteltiin säästöjä tavoilla, jotka ovat tyypillisiä "yritysmaailmalle ja yritysjohtamiselle." Syrjänen katsoi, että joukkoyrityksien sijaan pitkällä tähtäimellä tulisi määritellä mitkä osat rautateiden

toiminnasta ovat yhteiskunnan tuettavaa palvelutoimintaa ja mitkä itsessään kannattavaa ja voittoa tuottavaa liikennöintiä. Yhteiskunnan hallintotoiminnaksi hän las- ki liikenneturvallisuuden valvomisen sekä väylien rakentamisen ja ylläpidon, jotka tulisi eriyttää muusta taloudesta.³¹

VML:n valtuusto myönsi hallitukselle kaikki valtuudet järjestöllisiin toimenpi- teisiin irtisanomisten estämiseksi. Liitto vetosi rautateiden merkitykseen yhteis- kunnallisena palvelulaitoksena, mutta myös valtion rooliin suurena työllistäjä- nä.³² VTY:n ja sen Pohjoismaisten veljes- järjestöjen kokous totesi pontenaan, että julkisen sektorin palvelujen supistamisesta ja toimintojen yksityistämisestä on luovut- tava ja leikattava mieluummin yksityisen sektorin tukia.³³

Järjestöjen ensisijaisena huolena oli työttömyyden kasvu. Julkisten alojen jär- jestöt laskivat että valtion hallintoon olisi mahdollista perustaa 12700 uutta työpaik- kaa ja kuntasektorille vielä enemmän.³⁴ Vaikka veturimiehet eivät suoranaisesti vaatineet rautateiden henkilökuntamäärän kasvattamista, nojasivat he muiden järjes- töjen tukeen todetessaan, että rautateiden henkilöstösupistukset ovat hallituksen työllistymistavoitteiden vastaisia.

Tervehdyttämisen kilpailukuntoon

Vaikka rautatiehallituksen käynnistämät toimenpiteet koskivat viraston joka sekto- ria – säästötoimien lisäksi aloitettiin mit- tava organisaatiouudistus – ja liikennöinti- määrät olivat varovaisessa nousussa, kasvoi vuotuinen alijäämä 800–900 miljoonaan markkaan. Veturimiesten mukaan VR:n alijäämä johtui laitokselle asetetuista koh- tuuttomista vaatimuksista.³⁵ Vuonna 1985 kansanedustaja Pertti Hietalan johtama rautatiekomitea alkoi selvittää kehitetään-



Vuonna 1975 Suomen Veturimiesten liitto tilasi heraldiselta seuralta ajanmukaisen tunnuksen, jonka suunnitteli Ahti Hammar. Siipipyörä sai uudessa tunnuksessa modernin asun. Tunnuksen punainen väri vaihtui myöhemmin siniseksi. Kuva: Rautatiemuseo.

kö rautateitä yhteiskunnallisena laitokse-
na vai asetetaanko sille liiketaloudelliset
tavoitteet. Pääsihteeri Timo Tanner edusti
veturimiehiä komitean asiantuntijana.³⁶

Samaan aikaan kun rautateiden toimin-
taperiaatteita pohdittiin, liikenneministeri-
ö ja rautatiehallitus voimistivat muuto-
sohjelmaansa. Vuonna 1987 julkisuuteen
vuodetuissa säästösuunnitelmissa puhutiin
3500–5000 henkilön vähennyksistä
ilman, että aikeesta oli neuvoteltu järjes-
töjen kanssa. Rautatiehallitus suunnitteli
täydellisen yksinajon toteuttamista sekä
veturimiesten poistamista huoltokuljetus-
ja tallipäivystystehtävistä. Veturimiesten
liitto piti suunnitelmien julkaisutapaa
”informaatiosotana” ja kysyi päädytäänkö
viestintälinjalla avoimeen konfliktiin.³⁷
SAK, yhdessä VTY:n ja ammattiliittojen
kanssa vastusti jyrkästi VR:n saneeraus- ja
uudistussuunnitelmia.³⁸

Herbert Römeriä seurasi pääjohtajana
helmikuussa 1988 Pohjolan Liikenteen
toimitusjohtaja Eino Saarinen. Saarinen
oli tehokas talousmies ja neuvottelija.
Jo kuukauden perästä hän julkisti VR:n
uuden tervehdyttämisen- ja saneerausohjel-
man. Suunnitelma sisälsi uhan tuhansien
irtisanomisesta, mutta samalla tarjottiin
mahdollisuutta, että toimenpide voidaan
välttää, mikäli henkilöstö taipuu ammat-
tiryhmäkohtaisten työrajojen poistami-
seen.³⁹ Työntekijäjärjestöt olivat puun

ja kuoren välissä: joukkoirtisanomista ei
halunnut kukaan, mutta ammatillinen
edunvalvonta oli rautateillä pitkään kes-
kittynyt juuri alakohtaisten rajojen vaali-
miseen. Järjestöt taipuivat suunnitelman
toteuttamiseen, mutta vaativat ns. peli-
sääntösopimuksen henkilöstön vähentä-
misestä.⁴⁰

VR:n säästötoimet 1980-luvulla ja
1990-luvun alkuvuosina olivat henkilös-
tölle raskaita – vuosikymmenessä talosta
lähti noin 9000 työntekijää. Jälkikäteen
ratkaisu näytti kuitenkin hyväksyttävältä:
”Jokainen voi arvioida mitä olisi tapahtu-
nut kesällä 1995 [rautateiden yhtiöittämi-
sessä], jos VR:n tervehdyttämistä ei olisi
aloitettu jo kahdeksankymmentäluvun
lopulta” kirjoitti VML:n puheenjohtaja
Markku Hannola. Jopa pääjohtaja Saarisen
harjoittama henkilöstöpolitiikka sai kiitos-
ta. Vaikka Saarisen toiminta oli kulmikas-
ta, nähtiin työnantajan kohdelleen työntekijöitä
lama-aikana inhimillisemmin kuin
yksityisellä sektorilla.⁴¹

Virastosta liikelaitokseksi

1980-lukua voi kutsua valtion suureksi
rakennemuutokseksi. Valtion harjoittama
liiketoimintaa ja valtiosektorin työn-



Puheenjohtaja Heikki Nurmen aikana liitto joutui pitämään pintansa työntäjien kasvavien työrajojen murtamista koskevien yritysten edessä sekä ratkaisemaan kantansa VR:n muuttumiseen uusimuotoiseksi liikelaitokseksi. Kuvassa puheenjohtaja Nurmi työhuoneessaan Eerikinkadulla 1980-luvun lopulla. Kuva: Rautatiemuseo.

tekijämäärää alettiin tuolloin tarkastella kriittisesti. Vanha virastorakenne nähtiin kankeaksi ja vapaata liiketoimintaa kahlitsevaksi.⁴² Puolueet etsivät suhtautumistaan talouden säännöstelyn purkamiseen.

Lopulta lähes kaikki poliittiset ryhmät olivat halukkaita osallistumaan hyvinvointivaltion toiminnan tehostamiseen. Eräänä käännekohtana voi pitää vuotta 1989, jolloin sosiaalidemokraatti Kalevi Sorsa totesi markkinoiden olevan yhteiskunnan paras ohjausväline. SDP:lle julkisen sektorin uudistaminen oli vastaus kansan vaatimukseen byrokraattisuuden purkamisesta. Uudistusta perusteltiin palvelujen parantamisella ja byrokratian vähentämisellä.⁴³

Valtion virastojen muuttaminen uusi-
muotoisiksi liikelaitoksiksi oli aloitettu jo 1980-luvulla, mutta selkeä siirtyminen markkinaohjautuvaan malliin tapahtui 1990-luvun alussa, samalla kun Suomi ajautui syvään lamaan. Uudistusten tavoitteena oli toisaalta pienentää julkista sektoria ja tehostaa sen toimintaa, mutta samalla muutokset liittyivät koko yhteiskunnan muutokseen hyvinvointivaltiosta ”valmen-

tajavaltioksi.” Perinteisen talouspolitiikan sijaan alettiin harjoittaa kilpailukyky-
politiikkaa.⁴⁴ Vuoteen 2005 mennessä liikelaitostaminen ja yhtiöittäminen koskivat noin 81000 palkansaajaa.⁴⁵

Rautateiden osalta yhtiöittäminen oli ollut esillä useaan otteeseen, ensin 1920-luvulla ja sitten 1950-luvulla, jolloin veturimiehet muiden työntekijöiden joukossa, torjuivat aikeen. Kolmekymmentä vuotta myöhemmin vuonna 1981 virastodemokratiahankkeen ohessa Valtionrautateilla valmisteltiin henkilöstöpoliittista ohjelmaa. Työntekijöiden edustajat osallistuivat paperin valmisteluun, mutta veturimiesten pääluottamusmiestä hämmästytti valmiissa ohjelmassa esiintyvä ilmaisu VR:stä ”liikelaitoksena”.⁴⁶

Samana vuonna aloitti työskentelyn valtion liikelaitostoryöryhmä, joka päättyi samaan tulokseen kuin sen edeltäjät vuosikymmeniä aikaisemmin: laitosten itsenäisyyttä oli tuettava ja niiden johdolle annettava lisää toimivaltaa. Esteenä julkiseen yhtiömuotoon, siirtymiselle nähtiin henkilöstön korkea järjestäytymisaste sekä

vahva virkasuhde.⁴⁷

Järjestöt kysyivät, mikä olisi liikelaitosten asema virka-, työ- ja toimiehtojärjestelmässä. ”Jos ’julkinen yhtiö’ joskus toteutuisi, niin sillä olisi tarkoitus iskeä myös henkilökunnan palvelussuhteen etuihin”, kirjoitti veturimiesten pääluottamusmies Nurmi.⁴⁸ Työsuhteen ehtojen lisäksi huoli kohdistui valtion palvelujen kaupallistamiseen. VTY:n pääsihteeri Raimo Kantola kertoi kuululleensa ruotsalaiselta kollegaltaan, että automaation ja teknisen kehityksen viedessä työpaikkoja teollisuudesta ”seuraavassa vaiheessa pääoma pyrkii omimaan perinteisesti julkiselle sektorille kuuluneet työt”.⁴⁹

Suurimman liikelaitostamispaineen nähtiin suuntautuvan Posti- ja telelaitokseen ja vielä vuonna 1984 arveltiin, että VR ”tullee säilymään budjettisidonnaisena”.⁵⁰ Ministeriön pyörät olivat kuitenkin lähteneet liikkeelle: Esko Rekolan johtama liikelaitoskomitea jätti vuotta myöhemmin mietintönsä, jossa esitettiin säädettäväksi laki parlamentaarisen valvonnan alaisista

julkisista yhtiöistä. Nämä yhtiöt, eli liikelaitokset, voisivat päättää itse henkilöstönsä määrästä ja rakenteesta. Lisäksi liikelaitosten tulisi toimia liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti eli käytännössä rahoittaa itsensä.⁵¹

Rautateiden osalta jälkimmäinen vaatimus oli hankala. Liikenneministeriössä tunnustettiin radanpidon vaikeuttavan VR:n taloudellista tehokkuutta: radanpidon kulut laskettiin VR:n kustannuksiin täysimääräisesti, kun linja- ja kuorma-autoliikenne maksoi tienpidosta korkeimmillaan vain 50–60 prosenttia. Komitea ehdotti, että tasapuolisen vertailun saavuttamiseksi radanpito olisi erotettava liikennöinnistä sekä ohjauksellisesti että rahoituksellisesti.⁵² Ruotsin rautatielaitos toimi tulosvastuuperiaatteella ja maksoi ratojen käytöstä ratamaksua jo 1980-luvun lopulla. Myös Norjassa oltiin erottamassa liikennöintiä ja radanpitoa toisistaan.⁵³

Veturimiesten liiton mukaan uudistuksen toteuttamiseen ei kuitenkaan tarvittu liikelaitosta, vaan ongelma voitaisiin

Korkea järjestäytymisaste on ammatillisen edunvalvonnan menestyksen edellytys. Veturimiesten liitto pyrki saamaan kaikki valmistuvat veturimiesoppilaat jäsenikseen. Kuvassa Pieksämäen oppilaita kuuntelemassa pääsihteeri Timo Tannerin esitelmää liiton toimistossa vuonna 1983. Taustalla työsuojeluvaltuutettu Veikko Savolainen odottamassa vuoroaan. Kuva: Rautatiemuseo.





Pohjolan Liikenteen toimitusjohtajan paikalta VR:n pääjohtajaksi vuonna 1988 siirtynyt Eino Saarinen oli reipas uudistaja ja armoton neuvottelukumppani. Hänen kaudellaan VR:n liikelaitosuudistus saatiin päätökseen ja rautateiden yhtiöittäminen alkoi. Saarinen sai työntekijäpuolelta myös kiitosta reiluna ja suorapuheisena johtajana. Kuvassa Saarinen Pieksämäen veturimiesten omistaman "Kanan" kyydissä veturin 70-vuotisjuhlassa vuonna 1991. Kuva: Veturimies 9/1991.

ratkaista kehittämällä vanhaa budjettisidonnaista mallia.⁵⁴ Ymmärättäviäkin näkökantoja esiintyi: Veturimies-lehti esitteli vuonna 1984 liikelaitos-hankkeeseen liittyviä kysymyksiä otsikolla "Yksityistämistä vai julkisia yhtiöitä?". Liikelaitostamista ei vielä nähty alkuna yhtiöittämiselle ja ajatus kilpailusta raiteilla oli kaukainen. Yksityistäminen -sanaa pidettiin "hankalana ja monelle vieraana".⁵⁵

VTY toi esiin huolensa laitojen yhteiskunnallisen palvelutehtävän säilymisestä ja sama kysymys oli aiheena Pohjoismaiden Rautatieläisten (NJU) vuonna 1986 Helsingissä pidetyssä kokouksessa, jossa olivat läsnä myös maiden rautatielaitosten pääjohtajat.⁵⁶

Kilpailukyky, palvelut vai ympäristötekijät?

Rautatieläisjärjestöt tiivistivät kantansa liikelaitosuudistukseen vuonna 1986 julkaistuun *Rautatiet ja yleinen etu* -raporttiin, jonka yhteenvedossa todettiin, että puhtaat liiketaloudelliset tavoitteet ovat liikennepolitiikan kannalta epäedullisia. Mahdollinen uudistus ei saisi heikentää raideliikenteen kilpailukykyä ja rautateiden tulosta arvioitaessa olisi huomioitava raideliikenteen muita liikennemuotoja vähäisemmät onnettomuus- ja ympäristökustannukset.⁵⁷

Veturimiesten keskuudessa pohdittiin liikelaitoksen vaikutusta koko raideliikenteen tulevaisuuteen: johtaisiko liikelaitosmuoto rautatiet "uuteen nousuun" vai

jatkuviin saneerauksiin.⁵⁸ Jälkimmäisen vaihtoehdon kannalta huolestuttavalta näytti se, että rautateillä tavoiteltiin noin tuhannen henkilötyövuoden vuosittaista vähentämistä vuosina 1990–1994.⁵⁹ Toisaalta liitossa haaveiltiin, että uudistus osoittaisi raideliikenteen hyödyntämättömän potentiaalin ja puheet ratojen rullauksesta voitaisiin unohtaa. Radanpidon ja liikennöinnin erottaminen nähtiin menestyksen edellytyksenä.⁶⁰

Uudistus sai eduskunnassa osakseen vain vähäistä vastustusta ja laki Valtionrautateiden liikelaitostamisesta hyväksyttiin lähes yksimielisesti. Lakiteksteissä painotettiin palveluperiaatetta liiketaloudellisten periaatteiden yli.⁶¹ Rautateiden osalta asian läpimenoa auttoi, että sosiaalidemokraattinen liikenneministeri Matti Luttinen sai järjestöt puolelleen hyväksymään uudistuksen. Osansa oli myös sillä, että moni kansanedustaja korosti henkilöstön aseman turvaamista muutoksessa. Varmemmaksi vakuudeksi työntekijäpuolen edustajat otettiin mukaan VR-liikelaitoslakia valmistelevaan työryhmään. Järjestöt pyrkivät saamaan uudistuksen yhteyteen erillisen kehittämismäärärahan ja sekä turvalausekkeen mahdollisten irtisanomisten varalta.⁶²

Valtion liikelaitoksia koskeva laki tuli voimaan vuonna 1988 ja ensimmäiset liikelaitokset aloittivat toimintansa seuraavana vuonna. Valtionrautatiet, samoin kuin Posti- ja telelaitos, aloitti ”uusimuotoisena” valtion liikelaitoksena vuoden 1990 alusta. Osa veturimiehistä oli optimistisia sen suhteen, että uusi toimintamalli toisi VR:lle lisää itsenäisyyttä ja että jatkossa rautateiden ongelmat voitaisiin käsitellä sen omassa piirissä.⁶³

Liikelaitosmallin katsottiin edustavan aina 1950-luvulta asti rautateillä vallinnutta tavoitetta irtautua poliitikkojen ohjenuorasta. Osittain tässä onnistuttiinkin; maan ajaututtua lamaan VML antoi

VR:n johdolle kiitosta siitä, että liikelaitoksen henkilöstöpolitiikka oli taannut koko henkilöstölle palvelussuhdeturvan. Tämä neuvottelujen kautta saavutettu tilanne oli poikkeuksellinen verrattuna moniin muihin ammattialoihin.⁶⁴

Pian kuitenkin huomattiin, ettei liikelaitosuudistus katkaissut rautateiden riippuvuutta valtion budjettitaloudesta, eikä liikenneministeriöllä ollut haluja luopua vaikutusvallastaan. Vuonna 1993 liiton tuleva puheenjohtaja Markku Hannola toivoi yhteiskuntasopimusta järjestöjen, VR:n ja valtion kesken liikelaitoksen edelleen kehittämiseksi. Hän kysyi kuinka pitkään veturimiehillä on motivaatiota toimia tuloksen parantamiseksi, jos samalla ulkoapäin yritetään määrätä veturimiesten palkoista ja lomautuksista.⁶⁵

Valtion liikelaitokset ja niistä muodostetut osakeyhtiöt perustivat 1993 Liikelaitosten työnantajajyhdistyksen (LTY), joka oli jatkossa VML:n neuvotteluosapuoli. Yhdistyksen perustaminen tarkoitti vanhan virkaehtosopimusjärjestelmän hajoamista, kun laitoksilla oli oikeus antaa sopimusneuvottelut LTY:n hoidettavaksi. Veturimiesten kannalta näytti, että VR:n kanssa olisi usein voitu päästä helpommin sopimukseen, mutta LTY:n vaatimuksesta työnantaja joutui vetämään kovaa linjaa. VTY:ssä perustettiin työntekijöiden liikelaitosten sopimustoimikunta, jonka puheenjohtajuuden veturimiehet saivat.⁶⁶

Työaika

Työväenliikkeen suuriin tavoitteisiin kuulunut kahdeksan tunnin työaika toteutui Suomessa vuonna 1917. Rautatieliikenteen toiminta katsottiin kuitenkin maan edun kannalta tärkeämmäksi kuin työntekijöiden lepo ja vapaa-aika. Rautateillä palvelivat vuosi- ja kuukausipalkkalaiset rajat-



Jäsenkirjeiden ja *Veturimies* -lehden lisäksi liitto järjesti vuosittain tiedotuskierroksen, jossa pääsihteeri tai hallituksen edustaja kertoi osastoille ajankohtaisista aiheista. Kuvassa Imatran ja Lappeenrannan veturimiehiä kuuntelemassa esitystä 1980-luvulla. Kuva: Rautatiemuseo.

tiin työaikalain soveltamisen ulkopuolelle. Kuljettajien ja lämmittäjien työpäivät saattoivat venyä ennakoimattomasti, jos rautateiden etu sitä vaati.

Veturinkuljettajien työajan pituutta ja rakennetta oli tutkittu ensimmäisen kerran jo vuonna 1900. Tuolloin Helsingin–Hyvinkään rataosan kuljettajien tehokas työaika (ilman lepo- ja muita taukoja) oli kuukaudessa 240 tuntia. Lämmittäjien työmäärä oli vielä vuorokauden verran suurempi – keskimäärin työpäivän pituus ilman taukoja oli siten 8–9 tuntia. Tutkimuksessa pantiin merkille riittävän yölevon vähäisyys.⁶⁷

Työntekijöiden oma kokemus, tutkimuksen tulokset ja työväenliikkeen yleinen pyrkimys, saivat Kuljettaja- ja

Lämmittäjäyhdistyksen vaatimaan työaikalain ulottamista myös rautateille. Sisällissodan jälkeen kolmeen ryhmittymään hajonnut veturimieskunta ei kuitenkaan pystynyt tehokkaasti ajamaan tavoitetta, minkä lisäksi rautatiehallitus sinnikkäästi vastusti työajan lyhentämistä.

Veturimiesyhdistys piti esillä työajan lyhentämistä ja kymmenen vuotta yleisen työaikalain hyväksymisestä, vuonna 1927, eduskunta päätti saattaa veturimiehet työaikalain piiriin. Jatkossa veturimiehen työaika sai olla enintään 192 tuntia kuukaudessa ja 141 tuntia kolmiviikkoisjaksoissa. Viikkotyöajaksi muodostui noin 48 tuntia.⁶⁸ Saavutus oli merkittävä, olihan työajan rajoittamista vaadittu liki kolmekymmentä vuotta.



Liikelaitosuudistus ja ratapihojen yksinajon laajentaminen olivat aiheita, jotka saivat ilmeet vakaviksi niin liitossa, työnantajan riveissä kuin liikenneministeriössä. Kuvassa Turun liittopäivillä pidetyssä lehdistötilaisuudessa esiintyneet liikenneministeri Pekka Vennamo, VML:n pääsihteeritimo Tanner ja VR:n pääjohtaja Eino Saarinen. Kuva: Tuntematon/Rautatiemuseo.

Yötyön aikahyvitys ja 40 tuntinen työviikko

Kun yksi tavoite oli saavutettu, tilalle otettiin toinen. Kansainvälinen työväenliike suositti 1930-luvulla työviikon lyhentämistä viisipäiväiseksi ja vuoden 1935 vuosikokouksessa Veturimiesyhdistys otti tavoitteeksi 40 tuntisen työviikon.⁶⁹ Sotaaika ja jälleenrakennuksen vuodet eivät kuitenkaan antaneet mahdollisuuksia työajan lyhentämiselle. Päinvastoin, poikkeusaikana olemassa olevista määräyksistäkin oli tingittävä.

Veturimiesten osalta työajan suoraa lyhentämistä tärkeämmäksi tavoitteeksi muodostui yötyön korvaamisen palkan lisäksi levolla. Jo ensimmäisessä kuljettajien kokouksessa vuonna 1876 todettiin: ”Katsoen siihen, että kaikki työ yön aikana on tavallisesti väsyttävää ja varsinkin meidän, joka jo päivälläkin on rasittavaa, on sitä siis enemmän yöllä kun ruumis ei voi nauttia sille välttämätöntä lepoa, jonka johdosta ehdotamme eri korvausta yöpalvelusta.”⁷⁰

Yötyön aikahyvitys otettiin liiton tavoitteeksi 1930-luvun puolivälissä. Kesti kuitenkin 1960-luvulle ennen kuin hanke eteni: veturimiehet jättivät vuoden 1960 työaikakomitealle ehdotuksen yötyön korvaamisesta. Eduskunnan vuoden 1961 budjettiin lisättiin maininta epäsäännöllistä vuorotyötä tekevien työajan lyhentämisestä 42 tuntiin. Liitto uudisti edellisuotisen ehdotuksensa ja veturimiesten yllätykseksi vuonna 1962 heille myönnettiin 15 minuutin hyvitys yöllä tehdyistä työtunneista. Myöhemmin hyvitys korotettiin 20 minuuttiin.

Vaikka työajan hyvittäminen ajalla oli ensin tuntunut kohtuulliselta vaatimukselta, työnantaja äkkäsi nopeasti, että sopimus asetti uusia vaatimuksia työvuorojärjestelylle. Koko hyvitys yritettiin poistaa jo vuonna 1968, mutta veturimiesten työtaistelu sai työnantajan perääntymään. Kysymys yötyöstä ja sen korvaamisesta nousi sitten pöydälle lähes kaikissa sopimusneuvotteluissa seuraavina vuosikymmeninä.⁷¹

Kynällä täytettävät tuntikirjat muuttuivat tietotekniikan myötä reikäkortteiksi, joiden tiedot voitiin koota työpisteellä ”ja siirtää ne linjaa pitkin tietokonetoimistoon, jossa kerätyt tiedot muutetaan rahalliseen muotoon.” Veturimiesten liitto toivoi tietotekniikan tuovan ratkaisun esimerkiksi työnjakoa ja lisäpalkkioita koskeviin epäselvyyksiin. Veturimieslehti opasti kuinka uusia tilinauhoja tulee lukea. Kuva: Veturimies 5/1983.

HENKILÖNUMERO: 001 / 48997 NIMI: SEPPÄNEN MATTI JOH.

PV	TEHTÄVÄ	VIRASSA	ARKI t min	LAUANT. t min	SUNN. t min	YÖTYÖ t min	YHTEENSÄ t min	ILTA t
5	906a-3061	1973	10.23					
7	6125-6124	1973	5.55	.00	.00	5.13		
7	6429-6430	1973		.00	.00	.20		3.0
8	6215-6110	1973	5.25	.00	.00			.0
12	6111-6112	1973	9.32	.00	.00	.00		
			9.38	.00	.00	6.05		2.5
12	6041-P5	1973		.00	.00	9.38		3.0
13	P3 25	1973	9.55					.0
14	906a-3061	1973	5.05	.00	.00	7.05		
18	6119-6110	1973	11.40	.00	.00	.00		2.5
19	106a-68-J	1973	7.49	.00	.00	6.30		2.3
21	ylin. Junat	1973	5.58	.00	.00	6.05		3.0
21	6041-P5	1973	10.33	.00	.00	.08		1.44
23	va-rahä	1973	9.55	.00	.00	10.33		3.0
			.00	.00	.00	7.05		.00
	yhteensä		101.48	.00	.00	58.42	121.22	24.46

Vastakkain olivat aika ja raha: työnantaja olisi mieluummin maksanut yötyöstä kuin korvannut sitä vapaalla. Raha houkutteli kentän veturimiehiä, mutta työsuojelututkimus puolsi levon merkitystä. Yötyön vaikutuksia tutkinut ryhmä, jossa veturimiehiä edusti pääluottamusmies Pentti Koskinen, esitti vuonna 1978, että yötyön enimmäismäärää pitäisi laskea 50 tunnista 45 tuntiin jaksossa.⁷² Myös veturimiesten liittokokous otti tämän tavoitteekseen ja vuosina 1988–1990 yötöiden enimmäismäärä laski 42 tuntiin.⁷³

Työaika lyhenee

Vuosikymmeniä esillä olleet työaikakäytännöt etenivät 1960-luvulla pitkin harppauksin. Tammikuussa 1968 Pekka Oivion johtama VTY:n työtaistelutoimikunta järjesti työnseisauksen, jolla vauhditettiin 40 tuntisesta työviikosta tehtyjen päätösten toimeenpanoa – yksityisellä sektorilla oli siirrytty viisipäiväiseen työ-

viikkoon jo vuonna 1965. Virkamiehet siirtyivät uuteen järjestelmään vaihteittain ja rautateillä uudistus otettiin käyttöön vuonna 1970. Jatkossa veturimiesten työaika oli 120 tuntia kolmiviikkoisjaksossa.⁷⁴

Aikaisemmin työ muodosti elämän keskeisen sisällön ja vapaa-aikaa pidettiin palautumisen aikana, joka antoi voimia uusiin töihin. Vuoteen 1917 asti palkallinen vuosiloma edellytti rautateillä 10 vuoden palvelusta. Vuoden 1917 jälkeen loman sai jo kahden vuoden palveluksesta.⁷⁵ Ajatus työ- ja vapaa-ajasta yhtä arvokaina elämän osina kehittyi vähitellen. Vuonna 1980 Veturimies-lehdessä nostettiin esiin ajatus ”elämän laadun parantamisesta” tavalla, jossa työ ja vapaa-aika liittyvät mielekkäästi toiseensa.⁷⁶ Ajatus ei ollut pelkkää haaveilua, sillä se otettiin esille seuraavissa ves-neuvotteluissa. Vuonna 1979 liittovaltuusto oli vaatinut, että jokaisella veturimiehellä tulisi olla mahdollisuus viettää vähintään puolet lomastaan kesäaikana. Virkaehtosopimukseen kirjattiin 1980-luvun alussa, jonka mukaan

vuosiloma oli pääsääntöisesti annettava kahdessa osassa – tämä mahdollisti veturimiehille vuosittaisen kesäloman.⁷⁷

Veturimiesten liitto ei kuitenkaan ollut uuteen lainsäädäntöön tyytyväinen, vaan vaati edelleen työajan lyhentämistä. Uusien vaatimusten ponttimena oli tieto siitä, että eräillä teollisuuden aloilla jatkuvaa kolmi-vuorotyötä tekevien työaika oli lyhenemässä keskimäärin 36 viikkotyötuntiin. Liitto pohti vuorotyön mahdollisuuksia ja tutustui paperiteollisuuden käytäntöihin omien vaatimustensa muotoilemiseksi.⁷⁸

Vuosien mittaan veturimiehet tekivät VTY:lle useita aloitteita työaikalainsäädännön uudistamisesta, mutta ilman näkyviä tuloksia.⁷⁹ Koska valtion työaikalakomitean työ edistyi hitaasti, päätettiin vuonna 1980 kysymys ottaa esiin ves-neuvotteluissa. Veturimies-lehden pääkirjoitus muistutti, että yötyön aikahyvitys ei tule helpottamaan neuvotteluja, mutta siitä pidetään kiinni ”kynsin hampain”.⁸⁰ Lehti arvioi työajan lyhentämisestä tulevan 1980-luvun työelämän keskeinen uudistamiskohde. Rautatieläisten Liitto tavoitteli peräti nelipäiväistä työviikkoa.⁸¹

Malli teollisuuden vuorotyöstä toimi pohjana veturimiesten ja rautatiehallituksen neuvotteluissa työajan lyhentämisestä. Puheenjohtaja Syrjänen totesi, että neuvotteluissa oli ”ollut havaittavissa myös teatterin makua”, mutta vuonna 1981 sovittiin keskimääräisen työajan lyhennyksen 114 tuntiin jaksossa. Määrän ylittävät tunnintunnit oikeuttivat työajan lyhennykseen tai rahalliseen korvaukseen.⁸² Liitto kuitenkin jatkoi vaatimuksia lainsäädännön uudistamisesta ja oli valmis liittymään SAK:n suunnittelemaan yhteislakkoon. Vuonna 1986 saatiin aikaan poliittinen sopimus työajan asteittaisesta lyhentämisestä vuoteen 1990 mennessä.⁸³

Yrityksiä työajan pidentämiseksi

Liiton painostus työaikalainsäädännön kokonaisuudistuksesta kantoi hedelmää, kun vuonna 1990 siirryttiin 114 tuntiin ja 45 minuutin työaikaan kolmiviikkojaksossa. Saavutus jäi vielä jonkin verran SAK:n 35 viikkotunnin yleistavoitteesta, joka olisi tarkoittanut 105 tuntia jaksossa. Historiallinen kehitys oli kuitenkin selvä: yhdeksässäkymmenessä vuodessa veturimiesten viikoittainen työaika oli lyhentynyt 20 tuntia ja 45 minuuttia.

Vaikka kansainvälinen työväenliike tavoitteli edelleen työajan lyhentämistä, tapahtui suomalaisessa politiikassa 1990-luvulla käänös toiseen suuntaan; työnantajapuolen vaatimukset työajan pidentämisestä ja joustavuuden lisäämisestä saivat yhteiskunnassa kannatusta.

Vuoden 1996 työaikalaki muutti ylitöiden enimmäisrajoja. Työnantaja pyrki hyödyntämään muutosta ja nostamaan kuljettajien työtunnit takaisin vuosina 1970–1990 voimassa olleeseen 120 tuntiin jaksossa. Liitto ei hyväksynyt toimintaa, mutta neuvotteluissa päädyttiin siihen, että pääluottamusmiehen kanssa tehtävällä sopimuksella 114 tuntiin tuntimäärä oli mahdollista tapauskohtaisesti ylittää.⁸⁴

Lakiehdotukseen sisältyi yötyön rajaaminen kello 01:00–04:00 väliselle ajalle ja kuljetusliitot ilmoittivat olevansa valmiit voimatoimiin ehdotuksen kumoamiseksi.⁸⁵ Lukuisista kiristysvaatimuksista huolimatta veturinkuljettajat säilyttivät edelleen 20 minuutin aikahyvityksen jokaiselta työtunnilta kello 21:00–06:00 välillä tehdystä työstä.

Vaatimus työntekijöiden joustamisesta iskostettiin työkalttuuriin 1990-luvulla. Jouston vastapainoksi tuli tekniikan myötä yhä tarkempi työajan valvonta. Vuonna



Ammattiyhdistysliikkeen ja maan hallituksen välit olivat 1990-luvun alussa poikkeuksellisen kireät. Keskustajohtoinen hallitus ehdotti julkisen talouden leikkauksia ja työntekijöiden keskusjärjestöt vastasivat useampaan kertaan yleislakkouhkauksella. Kuvassa mielenosoittajia Paasitornin edessä Helsingissä valmistautumassa mielenosoitukseen valtioneuvoston eläkeuudistusta vastaan vuonna 1991. Pääministeri Esko Aho oli mielenosoitusten maalitaulu: "Kansalainen (E)tkai (S)inä (K)annata (O)rjuutta???" (A)ina (H)uono (O)lo. Hallitus alas!", julisti mielenosoitusplakaatti. Kuva: Rautatiemuseo.

1987 käytiin suukopua kellokortin käytöstä. Veturimiesten liitto totesi, että ilman kortin leimaustakin työnantaja pystyy tarkkaan seuraamaan veturimiesten työaika, mutta suostui kortin käyttöön.⁸⁶ Tietotekniikka mahdollisti 2000-luvulla työajan kontrolloinnin minuuttitasolla mikä vaivasi itsenäiseen työhön tottuneita kuljettajia.

Paine lainsäädännön muuttamiseksi, joustamisen kasvattamiseksi ja työajan pidentämiseksi, kasvoi. Veturimiesten

liiton valtuusto joutui vuonna 2016 hyväksymään keskusjärjestöjen tekemän kilpailukyky sopimuksen, jolla vuositaita työaika pidennettiin 24 tunnilla. Seuraavana vuonna kolmikantainen työryhmä esitti mietintönsä työaikalain kokonaisuudistuksesta. Yhteistä linjaa työaikalainsäädännön muokkaamisesta 2020-luvulla ei ole näkyvissä, sillä kaikki työmarkkinajärjestöt, niin työntekijät kuin työnantajat, jättivät mietintöön eriävät mielipiteet.

Vapaalippu

”Rautavaltio” tarjosi henkilökunnalle perinteisesti matkustusoikeuden, joka ulottui myös eläkeläisiin ja rautatieläisten perheenjäseniin. Vaikka matkustusoikeus oli pieni seikka verrattuna esimerkiksi eläkeikää tai palkkaa koskeviin perustavanlaatuisiin kysymyksiin, nousi vapaalippuoikeus Veturimiesten liiton kokouksissa esiin vuosikymmenestä toiseen ja riitti jopa syyksi työtaisteluun: 1950-luvun alussa vapaalippujen vaunuluokasta käytiin kuusi päivää kestänyt työtaistelu, niin sanottu sametilakko. Kyse ei ole ollut vain lipun tuomasta taloudellisesta hyödystä, vaan sen symbolisesta merkityksestä; työsuhde-etu oli luottamuksenosoitus ja kertoi työn arvostamisesta.⁸⁷

Työsuhde-etuja tarkastettiin aika ajoin. Vuoden 1974 palkkaratkaisun myötä kaikki työssä olevat veturinkuljettajat saivat oikeuden I luokan vapaalippuun. Tämä närkästytti eläkeläisiä, joiden vapaaliput säilyivät samassa luokassa kuin aikanaan palveluksessa ollessa. Vaikka ammattikuntahenki ulottui myös eläkeläisiin, painotti valtuusto useaan kertaan, ettei epäkohdas ollut edellytyksiä työtaistelulle.⁸⁸

Rautateiden säästökuuri 1980-luvulla pakotti rautatiehallituksen etsimään leikkausmahdollisuuksia ja työantaja esitti eläkeläisten ja perheenjäsenten vapaalippuoikeuksien kaventamista ja vapaalippuasetuksen kumoamista. Veturimiehet, RVL ja VR-Tekniset vaativat, että vanhoista käytännöistä pidetään kiinni.⁸⁹

Lopulta heikennys toteutui ulkopuolisen vaatimuksesta: Uudenmaan läänin verovirasto iski silmänsä perheenjäsenten vapaalippuihin. Viraston mukaan vain liikenteenharjoittajan palveluksessa olevalla oli oikeus maksuttomaan matkustamiseen. Vuodesta 1990 alkaen perheenjäsenten annettiin rautateillä enää matkustusalennus.⁹⁰ Finnairin kohdalla verottaja oli

pohtinut jo 1980-luvun alussa myös työntekijöiden ilmaislippujen verollepanoa. Kuljetusalan liitot toivoivat tuolloin, että ”kohtuulliset” henkilökunta-alennukset säilyisivät verottomina.⁹¹ Yhtiöittämisen myötä henkilöstölippujen verotus toteutui myös rautateillä.

Veturimiesten liitto piti matkustusoikeutta sekä historiallisena etuutena että osana palvelussuhteen ehtoja. Työntekijä sai tilaisuuden osoittaa hyvää tahtoa ja lupasi maksaa veron työssä olevien osalta. Perheenjäsenet ja eläkeläiset saivat alennuskortin 10 markan nimellistä korvausta vastaan. Luottamusta osoitti sekin, että lippujen käytön valvontaa vähennettiin. Henkilökunnan osalta rajoituksia oli lähinnä Pendolino-matkustamisessa ja I-luokan paikoissa. Enemmän symbolisesti kuin taloudellisesti merkittävä muutos tapahtui 2000-luvun alussa, kun virastotalta periytyviä henkilökuntaetuja karsittiin kovalla kädellä. Esimerkiksi eläkeläiset ja perheenjäsenet menettivät matkustusoikeuden HSL-alueella.⁹²

Eläke

Työeläketurva hoidettiin monilla työpaikoilla 1900-luvun alussa leski- ja orpokasojen avulla. Kaikkia kansalaisia koskevan eläketurvan historia Suomessa alkaa 1930-luvulta, jolloin vanhuudenpäivien rahoittaminen yritettiin ratkaista kansanvakuutuksella. Valtion viranhaltijat olivat oikeutettuja ”valtioneläkkeeseen” jo 1800-luvulla. Veturimiehet olivat siten eläkkeen osalta pitkään paremmassa asemassa kuin suuri osa muista työntekijöistä. Kun kattavaa työeläkelakia 1900-luvun puolivälissä luotiin, muodostuikin tunnuksiksi ”virkamieseläke kaikille”.

Eläkeiän suhteen veturimiehillä oli erikoisasema myös virkamiesten joukossa: virkamiesten yleinen eläkeikä 1800-luvun



Pääjohtaja Eino Saarinen, puheenjohtaja Heikki Nurmi, pääministeri Esko Aho, VML:n hallituksen jäsen Harry Wallin, RVL:n puheenjohtaja Kari Kallio sekä RL:n puheenjohtaja Pentti Kesseli VML:n liittokokouksessa vuonna 1993. Kuva: Risto Holopainen.

lopulla oli 63 vuotta. Konduktööreillä eläkeikä oli 55, mutta veturimiehillä vain 50 vuotta. Perusteena pidettiin työn rasittavuutta ja vaatavuutta.⁹³ Samat perusteet nousivat esiin veturinkuljettajien eläkettä koskeissa keskusteluissa seuraavien sadan vuoden aikana.

Hyvät eläkeoikeudet eivät kuitenkaan kattaneet kaikkia veturimiestyötä tekeviä: lämmittäjät työskentelivät palkkiopalkkaisina, eivätkä virkasuhteen edut koskeneet heitä. Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys puhui ahkerasti lämmittäjien oikeuksien puolesta ja vuonna 1912 Keisari vahvisti asetuksen, jonka mukaan lämmittäjät pääsivät valtioneläkkeen piiriin.⁹⁴ Vaikka edistystä tapahtui, säilyi lämmittäjien asema kuljettajia heikompana monessa suhteessa: virkasuhde turvasi kuljettajien työpaikat 1930-luvun lamassa, mutta suuri jouk-

ko lämmittäjiä joutui tuolloin jättämään työnsä.

Virkasuhteessa olevien lämmittäjien ja kuljettajien ero näkyi vain palkassa. Vuoden 1911 eläkeuudistuksessa täyteen eläkkeeseen oikeuttavaksi katsottiin 55 vuoden ikä ja 25 vuoden nuhteeton palvelus. 1920-luvulla kuljettajien ja lämmittäjien eläkeiäksi määriteltiin 53 vuotta ja täydeksi eläkkeeksi 60 prosenttia työaikaisesta peruspalkasta.⁹⁵

Vuonna 1950 veturimiehet vaativat, että eläkeprosentin määräytymisessä huomioitaisiin peruspalkan lisäksi erilaiset lisät. Kun vaatimuksiin ei suostuttu liitto aloitti lakon. Vain ”maan välittömän edun mukaiset” sotakorvauskuljetukset sekä Suomen ja Neuvostoliiton väliset henkilökuljetukset rajattiin työtaistelun ulkopuolelle.⁹⁶ Pääministeri Kekkosen johdolla



Liittokokous oli suurtapahtuma, jossa päätettiin liiton seuraavien vuosien linjasta. Kuvassa kokousväki kuuntelemassa musiikkiesitystä Korpilammen hotellin auditoriossa toukokuussa 1985. "Veturimiesten liitto – veturimiesten voima", julisti iskulause. Kuva: Rautatiemuseo.

hallitus päätti murtaa lakon komentamalla veturimiehet ylimääräiseen palvelukseen. "Kekkosen kertausharjoitukset" kuivuiivat kokoon veturimiesten kieltäytyttyä töistä. Lakko venyi lopulta viikon mittaiseksi, ennen kuin SAK ja maan hallitus suostuivat neuvottelupöytään.⁹⁷ Liiton

tavoite onnistui, sillä täyden eläkkeen määrä nousi 66 prosenttiin. 1960-luvulla saavutettu 53–55 vuoden eläkeikä ja 1950-luvulla sovittu 60–66 prosentin täysi eläke muodostivat numerot, joiden pohjalta eläkeneuvotteluja käytiin vuosituhanen vaihteeseen asti.

Työeläkelaki ja ylityöt

Suomen työeläkejärjestelmää alettiin määrätietoisesti kehittää 1950-luvulla, tavoitteena virkamieseläkkeen kaltainen eläketurva. Uusi kansaneläkelaki (1957), työntekijäin eläkelaki (1962) ja kunnallisten viranhaltijain ja työntekijäin eläkelaki (1964) seurasivat toisiaan nopeassa tahdissa. Valtion eläkelaki tuli voimaan vuonna 1967. Se sisälsi heikennyksen veturimiesten eläkkeeseen, sillä eläkeikä korotettiin jälleen 55 vuoteen. Kuitenkin ennen vuotta 1967 työuransa VR:llä aloittaneet säilyttivät oikeuden vanhan lain mukaiseen eläkeikään.⁹⁸

Ylityöt ja eläke olivat keskustelun alaisena etenkin 1970-luvulla. Ylitöiden vaikutus eläkkeeseen oli ratkaisematon kysymys. Valtion eläkeasiamies valitti valtiokonttorin eläkepäättöksistä ja vaati, että ylitöiden vaikutus eläkkeisiin pitäisi joko alentaa tai kokonaan poistaa. Valtiokonttori, rautatiehallitus ja Veturimiesten liitto olivat yksimielisiä siitä, että ylityöt tulee hyväksyä eläkkeen perustaksi. Ainakin kaksi tapausta vietiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti. Ennakkotapaukset vakiinnuttivat vuonna 1976 periaatteen, jonka mukaan ylityö katsottiin eläkepohjaan kuuluvaksi ansiotuloksi.⁹⁹

Veturimiehistä oli puutetta ja työnantaja lykkäsi koulutusvajeen täyttämistä tarjoamalla runsaasti ylityömahdollisuuksia. Koska eläkkeen perustana oleva palkka laskettiin työsuhteen viimeisten vuosien palkan perusteella, olivat etenkin eläkeikää lähestyvät hanakoita ylitöihin. Liiallisen ylityöhalukkuuden katsottiin nakertavan pohjaa varhaisen eläkeiän perusteena olvalta työn raskaudella. Veturimies-lehdessä epäiltiin että rautatiehallitus nostaa eläkeiän 60 vuoteen, kun huomaa, että kyllä veturimiehet jaksavat vanhoinakin palvella rautateitä.¹⁰⁰

Erityiseläkeistä luovutaan

Suomalainen eläkejärjestelmä oli saatu rakennettua, kun huoli eläkemenojen tuntuva kasvusta iski päättäjien tietoisuuteen. Valtion eläketuimikunta alkoi vuonna 1976 suunnitella keinoja, joilla menot voitaisiin pitää kurissa. Valtiovarainministeri Ahti Pekkala asetti 1980-luvun alussa toisen virkamiestyöryhmän selvittämään kysymystä. Työryhmässä ei ollut ammattiyhdistysväen edustajia, mikä sai järjestöt heti epäilemään, että suljettujen ovien takana suunnitellaan eläke-ehtojen heikentämistä. VML:n puheenjohtaja Syrjänen totesi: ”Pekkalan toiminta onkin ammattiyhdistysliikkeelle vihamielistä toimintaa... hankkeet eläkeoikeuksien kaventamisesta tulevat johtamaan ristiriitoihin.”¹⁰¹

Vuoden 1967 eläkelaki joutui 1980-luvulla puntariin. Yksityisellä sektorilla tulivat käyttöön varhaiseläkejärjestelyt ja myös julkisen sektorin eläkeikien kohtaloa pohdittiin. Moni työntekijä oli kiinnostunut niin sanotusta joustavasta eläkeistä ja valtiotyönantaja katsoi, että tämä olisi keino päästä eroon ammattiryhmäkohtaisista erikoiseläkkeistä. Ennen kuin virallisia ehdotuksia oli tehty, liitto ennätti lausumaan: ”Veturimiehet ovat taistellen saavuttaneet nykyisen eläketason. Mieliala on sellainen, että tarpeen tullen ollaan valmiita myös yhtenäisesti puolustautumaan, mikäli esimerkiksi eläkeiän nostoa tultaisiin esittämään.”¹⁰²

Eläkekomitean raportissa oli maininta ”julkisen edun kannalta tärkeistä ryhmistä”, esimerkiksi korkean turvallisuusvaatimuksen alaiset, joille erityiseläkeiän säilyttäminen oli perusteltavissa. Rautatielaitoksessa veturinkuljettajan ammatti oli tällainen.¹⁰³ Komitean toinen ehdotus oli, että erityiseläkeiät korvattaisiin joustavalla eläkeiällä. Veturimiesten liitto kannatti ensimmäistä ehdotusta

ja vastusti jälkimmäistä, mutta VTY:ssä monet muut ammattiryhmät olivat halukkaita joustavaan eläkeratkaisuun.¹⁰⁴

Veturimiesten perusteena 55 vuoden erityiseläkeiälle oli ollut työn epäsäännöllisyys ja sen aiheuttamasta rasituksesta johtuva suuri sydän- ja verisuoniperäisiin sairauksiin altistuminen.¹⁰⁵ Työsuojelutoiminta ja vetureiden saneeraukset olivat kuitenkin merkittävästi parantaneet työoloja 1980-luvulla. Vaikka moni vanhempi veturimies suunnitteli varhaisia eläkepäiviä, hyväkuntoisille ja nuoremmille joustava eläkeratkaisu oli kiinnostava vaihtoehto.

Eläkeikäkomitea esitti uusiksi eläke-muodoiksi yksilöllistä varhaiseläkettä (55 vuotta) ja osa-aika eläkettä (58 vuotta). VML jätti eriävät mielipiteensä niin VTY:lle kuin maan hallitukselle. Liiton johto oli valmis puolustamaan erityiseläkeikää työtaistelulla, mutta yllättäen ajatus ei saanut tarpeeksi kannatusta. Jäsenäänestyksessä 55 prosenttia vastusti eläkeuudistusta ja 45 prosenttia oli valmis hyväksymään sen. Koska työtaisteluun olisi vaadittu 2/3 enemmistöä, joutui liitto hyväksymään eläke-esityksen.¹⁰⁶

Varhaiseläkettä koskeva laki astui voimaan vuonna 1989. Työssä olevat veturimiehet säilyttivät kymmenen vuoden oikeuden entisen erityiseläkeiän valintaan.¹⁰⁷

Erityiseläkkeestä varhaiseläkkeeseen ja joustavaan eläkeikään

Laki varhaiseläkkeestä oli vasta otettu käyttöön, kun laajempaa eläkeuudistusta valmistellut Eläkekomitea 90 julkisti jouluna 1991 mietintönsä. Esityksen kohtia olivat muiden muassa eläkepalkan määräytyminen kymmenen viimeisen työvuoden

keskiansiosta ja eläkkeen alaikärajan nostaminen 55 vuodesta 61 vuoteen. Vastasäädettyä varhaiseläkeikää ehdotettiin nostettavaksi kolmella vuodella. Työntekijäpuoli tulkitsi ehdotukset heikennyksiksi kaikilta osin.¹⁰⁸

Eläkeikää, lomautuksia, palkkausta ja lomarahaa koskevat heikennysesitykset virittivät vastarintahenkeä, jota puheenjohtaja Markku Hannola vertasi vuonna 1917 työväen parissa syntyneeseen tyytymättömyyteen: ”palkan alennukset ja eläkeheikennykset toteutuessaan ylittävät varmasti veturimiesten sietokynnyksen, eivätkä tule menemään seuraamuksitta, aiheutuipa siitä sitten vahinkoa VR:lle tai ei.”¹⁰⁹ Kevään 1992 mielenilmaukset veivät Veturimiesten liiton, kuten koko VTY:n, työtuomioistuimeen työrauhavelvoitteen rikkomisesta.

Tilanne ratkesi, kun keskusjärjestöt sopivat eläkekysymyksen sitomisesta osaksi tulopoliittista sopimusta. Yleislakkouhka väistyi ja tupo-ratkaisua pidettiin torjuntavoittona, vaikka eläkeprosentin ansainta heikkeni. Vuodesta 1993 alkaen palvelusuhteissa noudatettiin yksityisen sektorin eläkejärjestelmää, johon kuului 65 vuoden eläkeikä ja 60 prosentin eläke 40 vuoden työssäolon jälkeen.

Työssäolevat veturimiehet säilyttivät oikeuden 55 vuoden erityiseläkkeeseen, mutta uusilta kuljettajilta tämä oikeus poistui. VML:n puheenjohtaja Pekka Oivio oli jo 1970-luvulla varoitellut, että veturimiesten yli 60 prosentin eläke oli liian hyvä verrattuna etenkin yksityisen sektorin eläkkeisiin, joiden korkein määräytymisprosentti oli tuolloin 40.¹¹⁰

Liitolla oli tavoitteena säilyttää erityiseläke ja korkea eläkeprosentti, mutta VR:n yhtiöittämistä koskevissa neuvotteluissa RL ja RVL vaativat veturimiehiä lieventämään tavoitteita tai myös toisten järjestöjen sopimukset kaatuvat. Kun

sivustatuki katosi, veturimiesten piti tyytyä kompromissiin.¹¹¹ Vuoteen 1995 veturimiehet kuitenkin säilyttivät 66 prosentin eläketason.¹¹²

Yleislakkouhan, työuomioistumen ja lukemattomien neuvottelujen kautta saatu lopputulos eläkkeiden perusteista jäi lyhytaikaisesti, sillä Suomen eläkejärjestelmä uudistettiin jo 2000-luvun alussa. Tuolloin 60 prosentin eläkekatko poistui ja 65 vuoden eläkeiästä siirryttiin joustavaan eläkeikään, joka mahdollisti töiden jättämisen 62–68-vuotiaana. Kuljettajien varhaisin eläkeikä aikaistui taas kolmella vuodella, joskin työnantajan vaatimukset eläkeiän alarajan korottamisesta 65 tai 68 vuoteen palasivat pian uudistuksen jälkeen.¹¹³

Eläkeikää suurempi muutos oli se, että vuodesta 2005 alkaen eläkkeen karttumisessa huomioitiin koko työhistorian ansiot. Veturimiesten perinteisen urakehityksen kannalta viimeisen kymmenen työvuoden palkkaan perustuva eläke oli kannattavampi kuin koko työhistoriaan perustuva, mutta uudistus ei herättänyt suurta vastustusta.¹¹⁴ Aikaisemmin kuljettajan ura oli edennyt oppilaasta lämmittäjäksi ja kohti parempia ansioita, 2000-luvulla uusien kuljettajien työhistoriat saattoivat olla moninaisempia.¹¹⁵

Valtionrautateiden yhtiöittämisen käytännön kysymyksiin kuului sopiminen

eläketurvan järjestämisestä. Eläkkeiden hoitajaksi perustettiin VR Eläkesäätiö, joka jakautui A- ja B-kassaan. Edelliseen kuuluivat ennen yhtiöittämistä työnsä aloittaneet kuljettajat ja jälkimmäiseen yhtiöaikana taloon tulleet.

B-kassan vakuutuskanta siirrettiin vuonna 2010 työeläkevakuutusyhtiö Varman hoidettavaksi.¹¹⁶ Säätiölle kertynyt ylijäämä siirrettiin lisäeläketurvasta huolehtivan A-osaston kassaan vakavaraisuuden kasvattamiseksi. Lisäeläketurva hoidettiin edelleen eläkesäätiön kautta. Veturimiesten liitto koki, että vuosien 2004 ja 2017 eläkelainsäädännön muutokset tehtiin pitkälti eläkeyhtiöiden etujen mukaan. Veturimiesten liitto teki eläkeuudistusten alla menestyksestä vaikuttamista sosiaali- ja terveysministeriöön eläkesäätiön säilyttämiseksi.¹¹⁷

Vuosina 2017–2018 VR Eläkesäätiö muutti sääntöjään, niin että eläkkeellä olevien kuljettajien käyttö työvoimareservinä tuli mahdolliseksi. Veturimiesten liitto vastusti sääntömuutosta, mutta hävisi äänestyksessä työnantajan ehdotukselle. Liitto näki sääntömuutoksen työnantajan keinoksi lykätä uusien kuljettajien kouluttamista kilpailun avautuessa. Uusien sääntöjen tarjoamaa mahdollisuutta ei ole toistaiseksi hyödynnetty.¹¹⁸

Seuraava aukeama: Sm1-sähkömoottorijuna helmikuussa 2018. Kyseistä yksikköä valmistettiin vuosina 1968–1973 Valmetin Tampereen tehtailla. Kuva: Jani Aas.



6265

VR

6223

IV Liikelaitoksesta yhtiöksi 1990–1995



Työelämän uudet vaatimukset

Ajanjaksoa 1990-luvun lamasta 2000-luvulle voi kuvailla työelämän tiivistymisen ja uuden ammattitaidon kaudeksi.¹ Kun 1980-luvulla pääosa veturimiehistä oli käynyt ammattikoulun² 2000-luvulla työnsä aloittaneet mies- ja naiskuljettajat olivat jo selkeästi useammin ylioppilaita ja osalla oli takana ammattikorke- tai yliopisto-opintoja. Kuljettajan työtä voitiin kuvailla entistä useammin tietotyöksi ja työympäristöä informaatioympäristöksi, jossa vaadittiin erilaisia taitoja kuin aikaisemmin. Työntekijät tiedostivat, että uudella vuosituhanella kuljettajan ammatti oli muutoksessa: ”meiltä odotetaan, että luopuisimme ammatillisista identiteeteistä ja ryhtyisimme moniammatillisiksi... olisimme veeärräläisinä yhtä suurta perhettä.”³

Työhyvinvointia tutkittiin 1990-luvulla yhä enemmän, mutta ammattitautien ehkäisemisen sijaan nyt oltiin kiinnostuneita siitä, miten työntekijän voimavarat saataisiin entistä tehokkaampaan käyttöön. New Public Management -ajattelun liittyvien tuottavuuden ja kilpailukyvyn ihanteiden sivutuotteina työnantaja alkoi vaatia työntekijältä joustamista ja sopeutumiskykyä, samalla kun erilaisten organisaatiomuutosten tahti vain kiihtyi.⁴

Veturinkuljettajilla työnkuvaan vaikutti linjaliikenteen yksinajoon siirtyminen. Veturimiehet olivat aikaisemmin viihtyneet oman ammattikuntansa parissa, mutta yksintyöskentely johti siihen, että etenkin pienillä paikkakunnilla myös kuljettajien keskinäiset kohtaamiset jäivät vähiin. Tarve vaihtaa kuulumisia vaikutti



Tallipäivystäjä sopi liikenteenohjauksen kanssa ongelmatilanteiden hoitamisesta. Kuljettajat hakivat päivystäjältä veturin avaimet, aikataulut ja muut ohjeet. Tallipäivystäjän tehtävä oli myös valvoa kuljettajan työkuuntoisuutta ja ilmoittaa heittovuorolaisille seuraavan päivän työt. Tallipäivystäjät poistuivat 2000-luvun aikana ja tehtävät keskitettiin operatiiviseen keskukseseen. Kuva: Rautatiemuseo.

ainakin hetkellisesti osastojen sisäisen toiminnan aktivoitumiseen.

Itsenäisyyden ja yksinäisyyden lisääntyminen työssä tarkoittivat sitäkin, että työnantaja jäi veturinkuljettajille yhä useammin kasvottomaksi ”tuotantoasemaksi- tai alueeksi”, joka ei tarjonnut minikäänlaista palautetta.⁵ Yksintyöskentelyn ja työn itsenäisyyden kasvamisen myötä sosiaalisen ja psyykkisen työsuojelun merkitys kasvoivat. Yksinäisyyttä käsiteltiin Veturimies-lehdessä huumorin keinoin: ”Tuntuu tosin pysy tyylillä: ’Kappas, Tuomo pölliroikan kanssa Tervolan toisella. Nostetaanpa kättä kun sentään nähdään – melkein joka kuukausi.’”⁶

Myös työn yksipuolistuminen oli

1990- ja 2000-lukua leimannut huolenaihe. Yhtiöittämisen jälkeen VR:llä koettiin olevan ”paniikinomaista” pyrkimystä eriyttää linja-, varikko- ja ratapiha-työt sekä nopeiden ja tavallisten henkilöjunien kuljettajien tehtävät toisistaan tehokkuuden lisäämiseksi.⁷ Organisaatiomuutokset ja saneeraus vaikuttivat jäsenistön mielialaan. Kalusto ikääntyi, mikä heikensi työmuokavuutta ja erityisesti koneapulaisilla urakehitys oli pysähtynyt jopa vuosikymmeneksi, kun kuljettajan tehtäviä ei avautunut. Käytännössä tämä tarkoitti viiden palkkaluokan eroa ja sitä ettei veturin ajaminen koulutusajaja lukuun ottamatta ollut mahdollista.⁸

Veturimiehet, joiden identiteettiä leima-

Veturimiesten liiton edustajat saivat osallistua vetureiden ja junien kehittämiseen ja sanoa sanansa esimerkiksi työsuojelukysymyksistä. Kuvassa piirustuksia tutkitaan maketissa eli mallivaunussa 1990-luvulla. Kuva: Risto Holopainen.



si voimakas sitoutuminen työhön ja työpaikkaan, kokivat lisääntyvän valvonnan epäluottamuksen osoituksena. Tämä näkyi jo 1970- ja 1980-luvulla kun ensin käyttöön otettiin päihdetestit ja sitten junaturvallisuuspuheluiden nauhoittaminen.⁹ Vaikka valvonnan tarpeellisuus ja merkitys kuljettajien oikeusturvalle ymmärrettiin, oli itsenäisten veturimiesten vaikea taipua tarkkailtaviksi. Ammattiyhdistyksestä kertoi esimerkiksi se, että vuonna 1998 Veturimiesten liitto irtisanoutui käyttöosaston Resurssien ohjaus -hankkeesta, kun ilmeni, että konduktööreille oli annettu tehtäväksi arvioida kuljettajan ammattitaitoa ja raportoida siitä eteenpäin.¹⁰

Perinteisiin palveluammatteihin liittyvät vaatimukset ”sosiaalisesti joustavasta ja emotionaalisesti sulavasta” työntekijyydestä levisivät 1990-luvulla myös kuljettajatyön kaltaisiin tehtäviin ja samalla työn henkiset vaatimukset kasvoivat.¹¹ Asiakaspalvelun korostaminen painotti aikataulun noudattamisen ensisijaisuutta. Veturimies-lehden palstoilla pohdittiin siitä, hämärtyikö samalla junaturvallisuuden

merkitys.¹² Veturimieskunnassa oltiin yksimielisiä siitä, että aikataulut oli kiristetty äärimmilleen ”insinööriajattelun” tuloksena ja myöhästymisen todettiin koettelevan ammattiyhdistystä.¹³

Tulopolitiikkaa 1990-luvulla: Virkasuhteesta työsuhteeseen

Veturimiesten tyytymättömyys ammatillisen keskusjärjestön ja työnantajajärjestön (VTY ja Valtion työmarkkinalaitos) neuvottelumenettelyyn kasvoi 1980-luvulla. Enemmistö liiton jäsenistä halusi siirtää sopimusvallan ammattikunnalle.¹⁴

Tyytymättömyys oli osoitus kehityksestä, jossa ammattiyhdistysliikkeen keskinäinen solidaarisuus heikkeni ja liitot pyrkivät keskittymään vain omien kysymystensä ajamiseen. Ammattiyhdistysliikkeelle 1980-luku tarkoitti suunnanmuutosta vaatimusten esittäjästä myötäilijäksi.

Seuraavina vuosina järjestökenttä suostui työurien pidentämiseen ja eläkeiän korottamiseen.¹⁵

Veturimiesten liitto toivoi liikelaitosuudistuksen tuovan mahdollisuuden itsenäisempään toimintaan, mutta 1990-luvun lama pakotti työväenliikkeen taas hetkeksi tiivistämään rivejään. Ammattikuntakohtaiset vaateet piti jättää taka-alalle joukkotyöttömyyden uhatessa.

Keskustalaisen pääministeri Esko Ahon hallitus ja työnantajapuoli halusivat kohentaa maan kilpailukykyä laajalla yhteiskuntasopimuksella, johon sisältyi palkkojen alentaminen, lomarahen poistaminen ja työajan pidentäminen. Ehdotus herätti työntekijäpuolella ymmärrettävästi vastustusta: työntekijäjärjestöt vaativat ostovoiman turvaamista ja laman selättämistä julkisen kysynnän lisäämisellä.

Tilanne kiristyi vuoden 1991 loppua kohti ja kun tyydyttävää ratkaisua ei ollut tarjolla, työntekijät olivat valmiita hyväksymään Kalevi Sorsan neuvotteleman kompromissiratkaisun, jolla palkkoja olisi laskettu maltillisesti ja työntekijän eläkemaksua kasvatettu. Marraskuussa toteutettu markan devalvointi kuitenkin keskeytti neuvottelut. Palkkojen alennuksiin ei enää voitu suostua, koska hintojen arviointiin nousevan. Työmarkkinapolitiikassa päädyttiin aikalisään eli voimassa olevien sopimusten jatkamiseen syksyyn 1993 asti.¹⁶ Vuosina 1992 ja 1993 työmarkkinatilanne oli kuitenkin kaikkea muuta kuin rauhallinen.

Ammattiyhdistysliikkeen näkökulmasta hallituksen toimet, julkisen talouden supistaminen ja viennin tukeminen, syvensivät taloudellista ahdinkoa ja aiheuttivat työttömyyttä. Veturimiesten liitto osallistui alkuvuodesta 1992 SAK:n ”toimintapäivään” eli mielenilmaukseen, joka vei myöhemmin koko VTY:n työtuomioistuimeen. VTY:n pääsihteeri Pertti Ahosen VML:n hallitukselle antama tilanneraport-

ti syksyllä 1992 oli masentava. Hän katsoi, että maassa tarvittiin täydellistä talous- ja yhteiskuntapoliittista muutosta: ”ay-liikkeen sopimushaluttomuus on muuttunut hallituksen sopimuskyyttömyydeksi.”¹⁷ Loppuvuodesta kaikki palkansaajien keskusjärjestöt olivat valmiita ryhtymään yleislakkoon. Hallitus perääntyi tässä vaiheessa työttömyysturvan heikentämisehdotuksista.¹⁸

Veturimiehet olivat edelleen tyytymättömiä VTY:n toimintaan ja halu irtautua keskusjärjestöstä kasvoi. VTY ja LTY laativat vuonna 1993 neuvottelumenettelysopimuksen, jota Veturimiesten liiton oli vaikea hyväksyä. Sopimuksessa veturimiehet eivät muun muassa saaneet lainkaan paikkaa VTY:n neuvottelijoiden joukossa. Syksyn 1993 sopimusneuvotteluissa VML oli pimennossa itseään koskevista seikoista. Veturimiesten lisäksi Rautatieläisten Liitto ja Postiliitto kannattivat laitos- ja liittotason neuvotteluja kun taas keskusjärjestö piti kiinni keskistetyistä neuvottelijärjestelmästä.¹⁹

Loppuvuodesta 1993 Veturimiesten liitto oli sopimuspoliittisesti uudessa tilanteessa: tupoa ei saatu aikaan ja liittokohtaisessa neuvottelussa vastapuolena oli ensimmäistä kertaa ”puhtaasti yksityisen sektorin työnantajien lailla ajatteleva” Liikelaitosten Työnantajayhdistys. Kumpikin osapuoli testasi toistensa kanttia ja työnantajat tekivät ankaria heikennysehdotuksia. LTY vaati muun muassa yötyön aikahyvityksen poistamista sekä vuosi- ja sairauslomaetuuksien karsimista. Heikennykset saatiin torjuttua neuvotteluissa, joita puheenjohtaja Hannola kutsui ”harjoitukseksi”.²⁰

Veturimiesten jättäminen VTY:n neuvottelupöydän ulkopuolelle oli johtanut kulissien takana kuljetusliittojen yhteistyön syvenemiseen: liitot sopivat keskenään ettei sopimustekstien heikentämiseen tai palkan alennuksiin suostuta.²¹

Sopimus antoi järjestöille toivottua taustatukea. LTY antoi periksi ja sopimukset kirjoitettiin pääsääntöisesti päättyneen virkaehtosopimuksen mukaisiksi. Jopa työnantajien ehdoton nollalinja murtui. Myös neuvotteluissa VR:n kanssa Veturimiesten liitto onnistui pitämään sopimustekstit entisellään ja järjestelyvaran osalta jopa ylittämään muiden rautatieläisjärjestöjen asettaman yleistason.²²

Vuosien 1993 ja 1994 sopimusneuvottelut olivat liiton kannalta menestys. Tätä osoitti selvimmin se, että veturimiesten palkkasumma kasvoi, vaikka jäsenkunta väheni. Kun vuonna 1992 veturimiesten veronalainen keskiansio oli 12 000 markkaa, vuonna 1997 lähestyttiin jo 15 000 markkaa. Kehityksen myötä myös liiton talous sai entistä vakaamman aseman.²³

Seuraavissa neuvotteluissa kuljetusalan liittojen oli kuitenkin hyväksyttävä tiukka-
raaminen ja laajasti sitova keskitetty sopi-

mus. Veturimiesten liiton työehtosopimus vuosiksi 1995–1998 puserrettiin yleisiin raameihin. Periaatteen vuoksi VR vaati jälleen yötyön aikahyvityksen poistamista ja vuosiloma- ja sairauslomaetujen leikkaamista yksityisen sektorin tasolle. Liitto tyrmäsi ehdotukset ja esitti vastineeksi henkilökohtaiseen palkkaukseen siirtymistä sekä irtisanomissuojan parantamista.²⁴ Kumpikaan osapuoli ei ollut halukas voimatoimiin. Koska keskitetyn sopimuksen ylittäviä korotuksia oli mahdotonta saada, nostivat veturimiehet pöydälle aiemmin ratkaisematta jääneitä käytännön kysymyksiä. Esimerkiksi vuosikymmeniä avoinna ollut juomavesihuolto vetureissa saatiin nyt ratkaistua.²⁵

Myös vuonna 1997 kuljetusala tavoitteli liittokohtaisia sopimuksia. Yhteisenä vaatimuksena oli ansiokehitystason turvaaminen. Vaikka jokainen liitto kävi tes-neuvottelunsa itsenäisesti, pitivät liitot tiivistä

Suomessa perustettiin 1980-luvulta alkaen matkakkeskuksia, joissa joukkoliikenteen eri muodot niveltäytyivät toisiinsa. Kehitys edesauttoi myös kuljetusalojen yhteistyötä. Kuvassa linja-auto- ja raideliikenne kohtaavat Tampereella 1990-luvulla. Kuva: Risto Holopainen.



yhteyttä neuvottelujen päättymiseen asti.²⁶ Edessä oli kuitenkin jälleen keskitetty ratkaisu. Kilpailun vapautumiseen varautuvia kuljetusliittoja huoletti erityisesti se, ettei työehtosopimusten yleissitovuuteen saatu tuossa selkeää ratkaisua. Veturimiesten osalta tämä kysymys sai tyydyttävän vastauksen, kun liitto sai lupauksen yleissitovuuden tunnustamisesta vuodesta 1999 alkaen.²⁷

Lamavuodet olivat vuosituhannen taitteessa taakse jäänyttä aikaa ja yhtiöittämiin liittyvät polttavimmat ongelmat selvitetty. Edellisten vuosien tiukkaraamiset keskitetyt ratkaisut eivät olleet mahdollistaneet ammattikunnan erityiskysymyksiin, kuten työaikamuotoihin, puuttumista.

VTY:stä oli päästy eroon, mutta tyytyväisiä ei oltu myöskään SAK:n toimintaan. Erityisesti vuoden 1992 vaikean tupo-ratkaisun jälkeen puolet veturimiehistä arvioi keskusjärjestön onnistuneen heikosti etujen ajamisessa.²⁸ Vuonna 1997 SAK sai veturimiehitä jouluterveisiksi kritiikkiä siitä, että se keskittyi vain kunta-alan

etujen ajamiseen. Veturimies-lehdessä kysyttiin oliko keskusjärjestö kasvanut liian suureksi ”valtionhoitajaksi”, jota ei pienten ääni liikuttanut.²⁹

Keskitetystä liittokohtaiseen sopimukseen

Kuljetusala halusi vaikuttaa myös suurempiin, koko maan tulevaisuutta koskeviin linjauksiin. Liittojen puheenjohtajat lähestyivät vuonna 1998 sosiaalidemokraattista pääministeri Paavo Lipposta ja vaativat liikennepolitiikan suunnan muutosta ja liikenneministerin salkkua SDP:n haltuun. Myös Lipposelle annettiin tiedoksi, että liittojen piirissä ei ollut halua keskitettyyn ratkaisuun. SAK:n puheenjohtaja Lauri Ihalaisen kanssa käydyissä neuvotteluissa asiaa vielä tähdennettiin.³⁰

Ihalainen kuitenkin kannusti järjestöjä keskitettyyn ratkaisuun sillä perusteella,



Valtionrautateiden saneeraustoimien osana paikallisliikenteen vuoroja lakkautettiin maakunnissa 1980-luvulla. Muutamaa vuotta myöhemmin VR kuitenkin innostui paikallisliikenteen uudesta tulemisesta. Kuvassa Pieksämäen konepajalla vuonna 1994 rakennettu henkilöliikenteeseen tarkoitettu kiskobussi Dm10, joka sai kuljettajilta lempinimen ”Juntilan salama”. Kiskobussin runkona toimi vanha sininen matkustajavaunu, voimanlähteenä Tka7-ratakuorma-auton moottori. Suunnanvaihtolaatikko oli peräisin Dm7-moottorivaunusta eli lättähätusta. Prototyyppi jäi ainoaksi laatuaan ja romutettiin vuonna 2006. Kuva: Markku Vauhkonen.

että sen kautta voitaisiin ajaa suurempia kysymyksiä, kuten työaikalainsäädännön ja yleissitovuuden kehittämistä.³¹ Vuoden 1999 tulopoliittinen ratkaisu kaatui lähtöviivoille, kun veturimiesten lisäksi yhdeksän muuta liittoa jättäytyi sen ulkopuolelle. Viimeinen 1900-luvun puolella solmittu sopimus oli puheenjohtaja Hannolan sanojen mukaan ensimmäinen todellinen liittokohtainen sopimus Veturimiesten liiton historiassa.³²

Veturimiesten liitto esitti neuvotteluissa alakohtaisia kysymyksiä koskevan listan, jota työnantaja piti ”utopistisena”. Palkankorotusten osalta työnantaja oli halukas keskustelemaan ainoastaan yleisestä, Metalliliiton sopimukselle perustuvasta kolmen prosentin linjasta. Neuvotteluissa ei aluksi päästy puusta pitkään ja valtuuston ylimääräinen kokous myönsi valtuudet työnseisauksen järjestämiseksi.³³ Kuljetusalojen liitot ilmoittivat tukevansa toistensa vaatimuksia ja yhteiskokous valtuutti liittojen päättäjät tarvittaessa ripeisiin toimenpiteisiin.³⁴ Valtakunnansovittelijan johdolla käytyjen neuvottelujen tuloksena VML:n ja LTY:n vuosien 1998–2000 välistä vanhaa työehtosopimusta jatkettiin VR-Yhtymä Oy:n ja VML:n sopimuksena vuoteen 2002 saakka.³⁵

Kuljetusalojen yhteistyö muodosti vahvan selkänöjan liiton omien tavoitteiden ajamiselle. Tämä harmitti työnantajaa, joka olisi mieluummin neuvotellut rautatieläisten yhteisen järjestön kanssa. Liiton valtuusto totesi ylpäesti, että ”itsenäinen ammattikohtainen sopimusoikeus on ainoa järjestelmä, jonka Veturimiesten liitto voi hyväksyä.”³⁶ Kun veturimiesten sopimus oli kirjoitettu, alkoi SAK houkutella kuljetusliittoja monivuotiseen tupoon. VML:n kanta oli, että keskitetty ratkaisu voidaan hyväksyä vain jos se tuo lisäarvoa itsenäisesti neuvotellulle sopimukselle.³⁷

Lakkoilusta lobbaukseen

Perinteinen oikeisto-vasemmisto -jako muutti 1980–1990-luvuilla merkitystään ja Neuvostoliiton hajoaminen pakotti työväenliikkeen pohtimaan identiteettiään. Sosiaalidemokraattien ja kommunistien valtataistelun hillitsemiseksi ammattiliittojen hallinnossa ja toimitsijakunnassa oli 1950-luvulla sovittu suhteellisen edustuksen antamisesta kulloinkin vähemmistöön jääneelle osapuolelle.³⁸ Myös Veturimiesten liiton hallituksen kymmenestä paikasta yksi oli tuolloin varattu kansandemokraattiselle edustajalle. Veturimies-lehden palstoilla todettiin 1990-luvun alussa, että poliittiset hallituspaikat on aika siirtää historiaan.³⁹ Vuoden 1993 liittokokouksessa poliittisesta mandaatista luovuttiin vasta väitteitä.

Uudessa tilanteessa ammattijärjestöjen oli muokattava myös vaikuttamiskeinojaan; alakohtaisilla työtaisteluilla oli vaikea herättää laajempaa sympatiaa, kun maan ja yritysten kansainvälinen kilpailukyky oli nostettu politiikan ylimmäksi tavoitteeksi.⁴⁰ Muutos ei koskenut yksin rautatieläisjärjestöjä, sillä lakkojen määrä väheni huomattavasti kaikilla aloilla; vaikka valtakunnansovittelijaa tarvittiin usein, kiistojen ratkaiseminen neuvottelupöydässä hyödytti sekä työntekijöitä että työnantajaa.⁴¹

Oma palkka ja palvelussuhde eivät enää olleet edunvalvonnan tärkein kohde. Kun koko raideliikenteen tulevaisuus tuntui epävarmalta, kohdistivat rautatieläiset voimansa liikennepoliittiseen vaikuttamiseen. Organisoitu vaikuttamistyö alkoi kehittyä vastineena rautateiden saneeraushankkeille 1980-luvun alussa. Säästötoimien vaikutuksista huolestuneet VML:n, RL:n ja RVL:n edustajat kävivät tuolloin puhumassa rautateiden puolesta SDP:n, SKDL:n ja Kokoomuksen eduskuntaryhmille.⁴²

Järjestöt havaitsivat, että vaikutuksen

tehostamiseksi niiden oli aktiivisesti tuotettava perusteltua tietoa päättäjille ja yritettävä vaikuttaa median kautta yleiseen mielipiteeseen. Rautatieläisjärjestöt perustivat vuonna 1985 rautatiekomitean vastavoimaksi seurantaryhmän sekä Rautatiepoliittisen Tutkimusyhdistyksen, jonka tarkoitus oli tuottaa raideliikennettä koskevaa tietoa. Tutkijaksi palkattiin valtiotieteilijä Ralf Sund ja työn tuloksena syntyi raportti *Rautatiet ja yleinen etu* (1986), joka kritisoi Suomen liikennepoliittikkaa ”punaisen langan” puuttumisesta ja selvitti rautateiden merkitystä ”yleiselle edulle”.⁴³ Maakunnalliseen liikennepoli-

tiikkaan järjestöt pyrkivät vaikuttamaan kuntien Pro-Rautatiet -yhdistyksenä. Rautatieläisjärjestöjen ”junapuolue” toteutti vuonna 1987 yhteiskampanjan otsikolla ”Juna on vaarassa”.⁴⁴

Tutkimusyhdistyksen kautta tehty vaikuttaminen sai käytännön seurauksia; *Rautatiet ja yleinen etu* herätti julkisuudessa toivottua keskustelua raideliikenteen kohtalosta ja rautatiehallitus teki liikenneministeriölle aloitteen liikennepoliittisten tutkimustoiminnan aloittamisesta.⁴⁵ Kotimaisen raideliikenteen puolustamisessa työntekijät ja työnantaja ajoivat samoja tavoitteita. Kun yhtiöittämisestä oli sel-

Sopimus syntyi yli kymmenen vuoden neuvottelujen jälkeen

Yksinajo laajenee linjaliikenteen juniin

VR Nyt 19/94 To 3.11.94



VR:n vetäjäjohtaja Eino Saarinen ja yksinajonjohtaja Markku Hannola allekirjoittivat 28. lokakuuta sopimuksen yksinajon laajentamisesta linjaliikenteen juniin.

VR:n vetäjäjohtaja Eino Saarinen ja yksinajonjohtaja Markku Hannola allekirjoittivat 28. lokakuuta sopimuksen yksinajon laajentamisesta linjaliikenteen juniin. Sopimus on voimassa alkaen 1.1.1995. Sopimus on voimassa alkaen 1.1.1995. Sopimus on voimassa alkaen 1.1.1995.

On hyvä, että jo liikennepoliittisista syistä toteutettiin sopimus nyt, pääjohtaja Eino Saarinen näkee allekirjoitustilaisuudessa. Saarinen mukaan yksinajon laajentaminen on tärkeä askel EU-jäsenyyden ja yhteiskunnan ajaksi tulevia muuttamaan.

Saarinen näkee yhteistyönä myös niin vetäjäjohtaja, pääjohtaja ja yksinajonjohtaja välillä. Yhteistyön toteuttaminen vie muutoksia. Maailma katoaa elämästä, ja meidän on hyötymättä siitä.

Vetäjäjohtajan Eino Saarisen ja yksinajonjohtaja Markku Hannolan välillä on ollut kymmeniä vuosia kestänyt yhteistyö. He ovat yhdessä tehneet paljon työtä liikennepoliittisten kysymysten ratkaisemiseksi.

Kalaveritonta taitaa eniten Karkkisen ja Tuusulan kirkon. Kirjasto on laajennettu omakotitalon ovesta, sopimusta tulla ja muuta jona tulla kukaan kukaan tulla tulla.

Kalaveritonta taitaa eniten Karkkisen ja Tuusulan kirkon. Kirjasto on laajennettu omakotitalon ovesta, sopimusta tulla ja muuta jona tulla kukaan kukaan tulla tulla.

Juonikentän turvallisuus varmistuu yksin ajavan k...
Ei irtisanomisia, ei lomautuksia

Markku Hannolan k...
suora haastattelu...
palkkion...
Nyt...
dys...
suora...
suora...
suora...

Historiallinen sopimus yksinajon laajentamisesta linjaliikenteeseen allekirjoitettiin 28. lokakuuta 1994. Pääjohtaja Eino Saarinen ja VML:n puheenjohtaja Markku Hannola puristavat kättä sopimuksen allekirjoittamisen päätteeksi. Taustalla päälähtämismies Matti Korpilahalla, henkilöstöryhmän päällikkö Raimo Siivonen ja apulaisjohtaja Kari Hassinen. Kuva: VR Nyt 19/1994.

vitty ja kilpailun vapautuminen lähestyi, Veturimies-lehdessä ehdotettiin VR:n ja henkilöstöjärjestöjen voimien kokoamista yhteiseen lobbauksjärjestöön.⁴⁶

Tutkimustiedon tuottaminen päätöksentekijöille vakiinnutti paikkansa ammatiliiton toimintamuotona. Raideliikenteen tulevaisuuden ollessa taas keskustelun alla 2010-luvulla VML, RVL ja RL kustansivat tutkimuksen *Ratarahoituksen kehitys ja poliittiset tavoitteet* (2011).⁴⁷ Vuonna 2016 VML ja Raideammattilaiset JHL perustivat *Raidepuolue* -verkkosivuston, jonne koottiin raideliikennettä koskevia tutkimuksia päättäjien ja toimittajien käyttöön.

Veturimiesten liiton aktiivisuus kasvoi myös muilla kuin poliittisen vaikuttamisen aloilla. Sisäisen viestinnän lisäksi ulkoiseen viestintään panostettiin. Liiton hallitus ja toimiston väki saivat koulutusta julkisesta esiintymisestä. Viestintä laajeni perinteisistä lehdistötiedotteista sosiaalisen median eri kanaviin.⁴⁸

Liitto antoi vuoden 1993 presidentinvaalissa tukensa Martti Ahtisaarelle. Yhtiöittämisen alla Ahtisaaren kohdistettiin odotuksia rautateiden pelastajana, sillä tämä oli esittänyt epäilyksensä yhtiöittämisen taloudellisuudesta ja kilpailun mielekkyydestä Suomen rataverkolla. Ahtisaaren vaalikampanjaan kuului muun muassa höyryveturilla suoritettu matka Pieksämäeltä Haukivuoreen sekä uuden kiskobussin kokeileminen.⁴⁹ Presidenttinä Ahtisaari oli myös puhumassa liiton 100-vuotisjuhlissa vuonna 1998.

Vuonna 1994 liiton hallitus teki, ilmeisesti ensimmäistä kertaa, päätöksen tukea taloudellisesti eduskuntavaaleissa SDP:ta ja Vasemmistoliittoa. ”Omaa ehdokasta” liitto tuki 4000 markan ilmoituskulujen korvauksena. Liiton jäseninä olevien ehdokkaiden tuesta muodostui sittemmin vakiintunut käytäntö, joskin tuki oli hyvin maltillista, esimerkiksi vuonna 2003 jäsen ehdokkaille annettiin tukea 2000 euroa.⁵⁰

Vuoden 2007 vaaleissa veturimiesehdokkaista oli peräti viisi ja vaalimainonta sai Veturimies-lehden palstoilla enemmän tilaa kuin koskaan aikaisemmin. Liitto koki tarpeelliseksi painottaa, että tuki tapahtuu ammattikuntapohjalta, eikä järjestö ole puoluepoliittisesti sitoutunut.⁵¹ Kuljettaja Harry Wallin valittiin sosiaalidemokraattien edustajaksi Vaasan vaalipiiristä vuonna 1999 (1999–2007, 2014–) ja Raimo Piirainen Oulun vaalipiiristä vuonna 2009 (2009–2015).⁵²

Yhtiöittäminen: uudistukset jatkuvat

Liikelaitosmalli ei tarjonnut rautateille toivottua työrauhaa toiminnan kehittämiseen. Veturimiesten liitossa valtion budjetin vuodelle 1990 katsottiin tähtäävän avoimen kilpailun edistämiseen. Seuraavana vuonna maan talousongelmat muuttivat budjettikehystä, kun valtion menoja päätettiin leikata.⁵³ Myös kansainväliset tapahtumat aiheuttivat VR:lle huolia: Neuvostoliiton hajoamisen ja idän liikenteen katkeamisen arvioitiin aiheuttavan noin 750 miljoonan markan loven rautateiden kassaan. Joulukuussa 1991 työnantaja tiedotti yt-kokouksesta, jossa esitettiin veturimiesten vähentämistä ja kaluston kunnossapidon ulkoistamista.⁵⁴

Kunnossapidon ulkoistaminen tulkittiin järjestöissä Valtionrautateiden yhtiöittämisen ja laitoksen pilkkomisen ensi askeleeksi. VTY vastusti kannanotossaan liikelaitosten ydintehtävien yhtiöittämistä ja vaati palvelussuhteen ehtojen säilyttämistä.⁵⁵ Vuoden 1992 alussa kehitys nähtiin jo vääjämättömänä ja keskustelu kohdistui yhtiöittämisen käytännön kysymysten ratkaisemiseen, joiksi katsottiin vuosilomien ja sairausajan palkkauksen määräytyminen. Ammatiliittojen saamien



Matkustusmukavuuteen ja nopeuteen panostaminen ovat olleet VR:lle keinoja varautua henkilöliikenteen kilpailun avautumiseen. Smó eli Allegro on VR-Yhtymän ja Venäjän rautateiden yhteisesti omistama suurnopeusjuna. Rataverkkojen eri jännitteiden vuoksi junassa on kaksivirtajärjestelmä sekä molempien maiden kulunvalvontalaitteisto. Suomalainen kuljettaja ajaa junan yksin Vainikkalaan, josta se jatkaa venäläisten kuljettajien ohjaamana Pietariin. Kuvassa Allegro talvikoeajolla Pieksämäellä 2011. Kuva: Markku Vauhkonen.

tietojen mukaan Posti- ja telelaitoksen yhtiöittäminen oli määrätty tapahtuvaksi vuonna 1994. Rautateiden yhtiöittämisestä ei liitolla ollut varmaa tietoa, mutta huhut liikkuivat vilkkaasti.⁵⁶

Tarkempien tietojen puuttuessa VML ja RL tekivät VTY:n edustajakokoukselle esityksen virkasuhteen puolustamisesta. VTY:n johto katsoi asian kuuluvan jo yhdistyksen tavoitteisiin ja järjestön lakimies Sipiläinen lohdutti, että virkasuhde on tuskin katoamassa Suomesta. Sipiläisen mukaan henkilöstöjärjestöjen kannatti keskittää vastustus eläkekysymykseen.⁵⁷ Eläkeprosentin ja eläkeiän määräytyminen virkasuhteesta työsuhteeseen siirryt-

tässä oli kysymys, jonka katsottiin voivan aiheuttaa eniten hallaa työntekijäpuolelle.

Vaikka veturimiehet suhtautuivat kriittisesti virkamiesten keskusjärjestöön, sai eläkejärjestelmän puolustaminen VTY:läiset liitot yksituumaisiksi. Ne vaativat järjestön suulla julkisen sektorin supistuksista luopumista ja ehdottivat vielä vuonna 1992 julkisten investointien lisäämistä.⁵⁸ Realistisempi vaatimus oli, että eläke-etuudet oli turvattava voimassa olevien säännösten tasoisine. VTY oli myös valmis puolustamaan vaatimuksiaan ja sen edustajakokous päätti alkuvuodesta 1992, että mahdolliseen työtaisteluun ryhdyttäessä ei tarvita jäsenäänestystä.



Tietokonesimulaattoreiden arvioitiin kehittävän kuljettajakoulutusta merkittävästi. Vuonna 1997 *Veturimies*-lehti uutisoi, että VR Koulutuskeskuksen historian suurimpaan uudistukseen kuuluva Finnish Railways Simulator for Training -laitteisto pitäisi olla käyttökunnossa vuosituhannen alkuun mennessä. Vasemmalla ratapihaa simulaattorin näytöltä. Kuvat: Risto Holopainen/ *Veturimies* 4/1997.

Monialaisena järjestönä päätös ei ollut itsestään selvä ja *Veturimies*-lehti otsikoi kokouksen kulusta lakonisesti: ”edustajakokous pystyi yksimielisiin linjauksiin”.⁵⁹

Rautateillä yhtiöittämisen päätavoitteeksi nähtiin henkilöstökuluissa säästäminen. Rautatieläisjärjestöt pyrkivät perustelemaan, että liikelaitosmuotoa kehittämällä voitaisiin päästä taloudellisesti vastaavaan tilanteeseen. *Veturimiehet* olivat valmiit osallistumaan säästötalkoisiin niin sanotuilla nollatupoilla ja työskentelemään käyttöasteen parantamisen sekä junatonniin tehokkaamman hyödyntämisen eteen. Kunnossapidon ulkoistamisen sijaan liitto ehdotti vuoden mittaista koeaikaa, jossa varikkotyöt hoidettaisiin ilman tehtävärajoja.⁶⁰ Lisäksi linjattiin, että lomarahaa on mahdollista muuttaa vapaaksi. Liiton puheenjohtaja teki kuitenkin selväksi, ettei lomautuksia, saati irtisanomisia, hyväksytä.⁶¹

Usko järjestöjen joukkovoimaan vaihteli: toisaalta uskottiin, että liikelaitos-

muodon edut olivat perusteluin osoitettavissa, mutta samalla arvioitiin, että liikenneministeriö on tehnyt uudistuksen toteuttamisesta ideologisen ja poliittisen periaatepäätöksen. Liikelaitoksiksi vuonna 1989 muutetut valtion painatus-, ravitsemus- sekä tietokonekeskukset yhtiöitettiin vuonna 1993. *Veturimiesten* liittokokous otti tuolloin kielteisen kannan rautateiden yhtiöittämiseen, mutta antoi samalla hallitukselle valtuudet neuvottelujen käymiseen, mikäli hanke etenee. Konsernin malli alkoi hahmottua jo samana syksynä ja järjestöjen ainoaksi rooliksi jäi eriävän mielipiteen valmistelu sekä tehtyjen ehdotusten kritisointi.⁶²

Yhtiöittämisselvitys

Keskustelu liikenneministeriön ja ammattiliittojen välillä katkesi kokonaan, kun rautateiden yhtiöittämistä koskevaan työryhmään ei otettu henkilöstöjärjestöjen

edustajia. Työryhmän ei koettu piittaavan järjestöjen näkemyksistä.⁶³

Liitot kokosivat oman seurantaryhmän ja päättivät toteuttaa vastakampanjan, jonka tarkoituksena oli suoraviivaisesti ”pyrkä ’upottamaan’ VR:n osakeyhtiötämishanke osoittamalla osakeyhtiöittämisen yhteiskuntataloudelliset, ympäristölliset ja liikennepoliittiset haitat”. Yhteistä kannanottoa valmistelemaan palkattiin toimittaja Jorma Cantell ja vastamateriaalin julkistaminen tähdättiin ajankohtaan, jolloin osakeyhtiötyöryhmä jätti oman ehdotuksensa. Veturimiesten liitto päätti omassa piirissään vastustaa yhtiöittämistä ”kaikin keinoin” sekä liitto- että osastotalla.⁶⁴

Ministeriön työryhmä totesi liikelaitosmallin liian jäykäksi. Työryhmän mukaan osakeyhtiömalli oli sitä perustelumpi mitä kilpaillummilla markkinoilla toimittiin. Osakeyhtiön todettiin myös täyttävän Kilpailuviraston vaatimukset talouden läpinäkyvyydestä.⁶⁵ Järjestöjen vastineessa vuonna 1994 viitattiin tulevaan EU-jäsenyyteen ja siihen, että EU:n kilpailun edistämistä koskevat direktiivit olivat vasta työn alla. Jo tässä vastineessa tuotiin esiin myöhemmin monta kertaa toistettu pelko yhtiöittämisen ja kilpailun johtamisesta ”kermankuorintaan”.⁶⁶

Liikelaitosuudistuksen alla puhuttiin rautateiden yhteiskunnallisesta palvelutehtävästä ja sama aihe koski Postin yhtiöittämistä. Rautateiden yhtiöittämisessä veturimiesten katse oli jo kauempana tulevaisuudessa: kilpailun vapautumisessa. Veturimiehiä arvelutti, miten liikennöitsijöiden pätevyyttä, junaturvallisuutta ja kaluston kuntoa valvotaan tilanteessa, jossa rataverkolla olisi useita kilpailevia yrityksiä. Varoittavia kokemuksia oli jo aikaisemmin saatu Neuvostoliitosta tulleesta liikenteestä.⁶⁷ Vaikka radanpidon erottamista rautateiden budjetista oli vaadittu vuosia, raideliikenteen eri toimijoiden,

radan, kaluston ja kunnossapidon, täydellinen erottaminen nähtiin tienä ”villiin” vapaaseen kilpailuun.⁶⁸

Veturimiesten liitto pyrki aktiivisesti vaikuttamaan hallituspuolueisiin yhtiöittämisen estämiseksi. Sosiaalidemokraattien eduskuntaryhmä oli jo aikaisemmin ottanut kielteisen kannan yhtiöittämiseen ja kannatti liikelaitosmallin kehittämistä. Keskustalainen sisäministeri Mauri Pekkarinen suhtautui Veturimiesten ja Rautatieläisten Liiton järjestämässä neuvotteluissa varauksellisesti yhtiöittämiseen, pääministeri Aho ei luvannut mitään.⁶⁹

Etenkin Keskustan odotettiin vastustavan yhtiöittämistä maakunnallisten palveluiden säilyttämisen nimissä, mutta järjestöt saivat pettyä, kun yhtiöittämis päätös lyötiin lukkoon eduskunnassa nopealla aikataululla keväällä 1994. VML:n puheenjohtaja Hannola ja RVL:n puheenjohtaja Kari Kallio yrittivät vaikuttaa keskeisiin päättäjiin aina päätöstä edeltävään iltaan asti.⁷⁰ Liikenneministeriön selvityksen pohjalta hallitus esitti Valtionrautateiden yhtiöittämistä ja liikennevaliokunta vahvisti ehdotuksen. Myönnytyksenä järjestöille valiokunta edellytti, että yhtiöittämistoimenpiteet valmistellaan yhteistyössä henkilöstön kanssa.⁷¹

Vaikka järjestöt kokivat tulleen petetyiksi, oli alkuvuoden 1994 ehdottomissa vastustuspuheenvuoroissa jälkikäteen arvioiden myös retoriikan makua. Kun tieto yhtiöittämisestä ja henkilöstön siirtymisestä yhtiön palvelukseen vanhoina työntekijöinä varmistui, löydettiin asiasta nopeasti hyviä puolia: ”Muutoksessa on mahdollisuus”, otsikoi Veturimies-lehti ja jatkoi: ”leivän päälle voidaan vaatia myös enemmän särkeä, koska kytkeytyksen julkisen sektorin loputtomilta tuntuviin säästö- ja heikkennyspaketteihin löystyy.”⁷²

Yli satavuotisen virastohistorian jäädessä taakse, veturimiehet arvioivat, että siirtymä liikelaitokseen ei ollut aiheuttanut



Keväällä 1996 tapahtunut Jokelan junaturma sekä Jyväskylän onnettomuus kaksi vuotta myöhemmin nostivat junaturvallisuuden, erityisesti kulunvalvonnan rakentamisen tarpeen, yleiseen tietoisuuteen. Veturimiesten liitto oli pitänyt kulunvalvontajärjestelmää yksinajon edellytyksenä ja uskoi yksinajon laajentamiseen suostuessaan, että järjestelmä toteutuisi pian. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 14 ihmistä. Kuvat: Rautatiemuseo.

suuria muutoksia virkamieskulttuuriin. Nyt toivottiin, että virastomaisuudesta voitaisiin yhtiössä nopeasti luopua ja kehittää uudenlaisia neuvottelurakenteita ja järjestöpolitiikkaa.⁷³

VR Oy: Siirtyminen yhtiöaikaan

Liikelaitosuudistuksen alla 1980-luvulla katsottiin, että muutos Suomen raide liikenteessä tapahtui naapureita jäljessä, mutta lopulta VR oli pohjoismaiden ensimmäinen osakeyhtiömuotoinen rautatielaitos.⁷⁴ Yhtiöittäminen oli osa laajempaa poliittista kehitystä, jonka myötä valtion tehtävät jakautuivat entistä selvemmin niin sanottuun ydinvaltioon, julkisiin palvelutehtäviin sekä valtion markkinaehtoiseen toimintaan.⁷⁵ Vaikka työntekijäjär-

jestöt moneen otteeseen vetosivat rautateiden yhteiskunnalliseen palvelutehtävään, oli VR todellisuudessa jo 1980-luvun lopulla siirtynyt kohti jälkimmäistä toimintamuotoa.

Kun periaatepäätös yhtiöittämisestä julkistettiin huhtikuussa 1994, alkoi ankara neuvottelu henkilöstön asemasta. Järjestöt vastustivat uudistuksia, joissa henkilöstön tulevaisuutta ei ollut etukäteen riittävästi selvitetty. Matalasti palkatuilla aloilla siirtyminen valtiotyönantajalta yhtiöön tarkoitti huomattavaa palkan alenemista, korkeammin koulutetuilla ryhmillä palkka saattoi noustakin.⁷⁶ Veturimiesten työlle ei yksityisellä sektorilla ollut Suomessa vertailukohtaa.

VR:n yhtiöittämisen ajankohdaksi määrättiin 1. heinäkuuta 1995. Liikenneministeriöllä, työnantajalla ja ammattiliitoilla oli noin vuosi aikaa päästä sopimukseen uudistukseen liittyvistä

käytännön asioista. Paine kohdistui jokaiseen osapuoleen: ministeriö halusi saada uudistuksen toteutettua, työnantaja pyrki neuvottelemaan sopimukset, joilla yhtiönä toimiminen olisi kannattavaa ja työntekijät yrittivät puolustaa virastoajan palkka- ja eläke-etuja. Siirtyminen VEL:stä TEL:iin ja erityiseläkkeiden kohtalon selvittäminen olivat veturimiesten hallituksen mukaan vaikeimmat kysymykset.⁷⁷

Työnantaja painotti henkilöstön sitoutumista yhtiöittämisen onnistuneen toteuttamisen edellytyksenä. Liikelaitostamisen yhteydessä veturimiehet olivat mielestään täyttäneet saman vaatimuksen, mutta kun heti perään esitettiin uusia vaatimuksia, kysyttiin Veturimies-lehdessä voiko henkilöstö aidosti sitoutua ja osallistua osakeyhtiön toteuttamiseen ilman kunnon perusteita. Henkilöjärjestöt lukivat liikenneministeriön virkamiestyöryhmän raportin rivien välistä, että yhtiön tarkoituksena oli sopeuttaa henkilöstökulut yksityisen sektorin tasolle. VML:n puheenjohtaja totesi, ettei veturimiesten eläkeiän ja muiden ”etujen” perusteena ole koskaan ollut laitoksen organisaatiomalli vaan työn luonteesta johtuvat tekijät.⁷⁸

Sopimus palvelussuhteen ehdoista

Kun järjestöjen vaikuttamisyritykset eduskuntaryhmiin eivät tuottaneet tulosta, painostivat ne pääjohtaja Eino Saarista vaatimaan omalla tahollaan yhtiöittämisen reunaehtoina rataverkon säilyttämistä entisessä laajuudessa, siirtyvän henkilöstön palvelussuhteen ehtojen ja eläke-etuuksien säilymistä sekä sitä, että konserni ottaisi vastatakseen yhtiöittämisen jälkeisistä eläkkeistä.⁷⁹ Saarinen uskalsi tapansa mukaan todeta, että siirtyvän henkilöstön

edut turvataan muutoksessa – ei hyvin, mutta tyydyttävästi.⁸⁰

Muiden valtion laitosten yhtiöittämisessä henkilöstön nähtiin menettäneen etujaan ja siksi rautatieläisjärjestöt päättivät asettaa tiukan takarajan, johon mennessä selvyys palvelussuhteen ehtojen jatkumisesta ja eläke-etujen säilymisestä oli saatava. Pasilan Transpointin saunalla veturimiesten ja työnantajan välillä käydyissä neuvotteluissa keskusteltiin sopimusehtojen, vuosiloman, sairausloman ja suurimpana kaikista, eläkkeen säilyttämisestä.

Valtiovarainministeriö ja liikenneministeriö olivat valmiit työnantajan kanssa myöntymään osaan järjestöjen vaatimuksista, jotta yhtiöittäminen saatiin toteutettua. Voimassaolevan sopimuksen mukaiset etuudet ja vuosilomaoikeudet siirrettiin yhtiön sopimukseen, mutta eläkkeen järjestämisestä neuvoteltiin pidempään.

Keskustelu koski sitä, kuka vastaa virkamiesajakaisten eläkkeiden maksamisesta yhtiössä. Liikelaitoskaudella maksettua ja eläkemaksuja ei oltu rahastoitu, vaan valtio oli käyttänyt ne kassamenoihinsa. Kaikkiaan eläkkeiden määräksi arvioitiin 1,65 miljardia markkaa. VML:n vaatimuksesta neuvotteluissa olivat paikalla valtiovarainministeriön apulaisosastopäällikkö Raimo Sailas ja liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela. Sailas ja Korpela ilmoittivat, että jos neuvottelut yhtiöittämisestä etenevät, niin valtio antaa velkakirjan riittävästä eläketakuusta.⁸¹

Pääjohtaja Saarisen vaatimukset yksityisen sektorin palvelusehdoista olivat kuitenkin järjestöille mahdollomat hyväksyä. Rautatieläisjärjestöt, RL, RVL ja VML, päättivät työnseisauksen järjestämisestä, mikäli kysymyksistä ei päästä sopuun. Liittojen sopimus vuodettiin tahallisesti telefaxilla pääkonttoriin ja kun tieto lakkosuunnitelmasta ehti hallintojohtaja Kopperille neuvottelut alkoivat uudestaan. Toukokuussa 1994 aikaan saatu sopimus



Veturimiesten liiton 100-vuotisjuhlissa Paasitornissa vuonna 1998 kritisoitiin suomalaisten poliitikkojen halua käyttää rautateitä koekenttänä vapaan kilpailun soveltamisessa. Presidenttiehdokas Martti Ahtisaari oli esittänyt vaalien alla epäilyksensä raideliikenteen kilpailun mielekkyydestä. Kuvassa keskellä presidentti Ahtisaari, liikenneministeri Matti Aura (kok.) ja VML:n puheenjohtaja Markku Hannola. Vasemmalla VML:n ja SAK: entinen puheenjohtaja Pekka Oivio, RVL:n puheenjohtaja Kari Kallio ja VR Oy:n pääjohtaja Henri Kuitunen. Oikealla SAK:n puheenjohtaja Lauri Ihalainen ja rouva Hannola. Kuva: Rautatiemuseo.

oli molempien osapuolien kannalta jonkinasteinen pettymys, eivätkä neuvotte-
luosapuolet edes kätelleet toisiaan pape-
reiden allekirjoittamisen jälkeen.⁸²

Sopimuksessa valtio lupasi kantaa 1,75 miljardia markkaa muutoksessa syntyneitä eläkevastuuta. Palveluksessa olevat veturimiehet säilyttivät oikeuden 55 vuoden eläkeikään. Korkeasta eläkeprosentista liitto joutui kuitenkin tinkimään ja eläkkeet porrastettiin kolmeen tasoon (66 %, 63 % ja 60 %) yhtiöittämishetkellä saavutetun palvelusajan perusteella.⁸³ Eläkevastuusta huolehtimaan perustettiin VR Eläkesäätiö, jonka hallituksessa oli paikat myös kolmen rautatieläisjärjestöjen edustajille.⁸⁴

Käytännössä lopputulos tarkoitti taloon jatkossa palkattavien veturinkuljettajien etuuksien heikentymistä. Sopimus kuitenkin hyväksyttiin, sillä vielä huonompi ratkaisu olisi ollut kaikkien eläkeiän nousu ja eläkeprosentin putoaminen.⁸⁵

Veturimiesten liiton kannalta tärkeä saavutus oli sopimuksen kirjaus, jonka mukaan kaikki veturimiehet siirtyivät yhtiöön niin sanottuina vanhoina työntekijöinä eikä ketään irtisanoitu tai lomautettu yhtiöittämisen takia. Virkaehtosopimuksen mukaiset ehdot ja vuosilomaedut säilyivät yhtiössä. Pienenä, mutta usein tunteita kuumentaneena yksi-

tyiskohtana sovittiin myös henkilöstölipuoikeuden säilymisestä.⁸⁶ Suurimman pettymyksen aiheuttaneet eläkeprosentit eivät olleet kiveen hakattuja, sillä jo vuosikymmenen kuluttua 60 prosentin eläkekatosta luovuttiin ja samalla eläkkeiden karttuminen alettiin laskea työuran alusta.

Sopimuksen kuriositeetti oli se, että vaikka veturinlämmittäjä -nimikkeestä oli yritetty päästä eroon jo 1970-luvulla, kirjattiin VR-Yhtymän työehtosopimukseen tehtävänimikkeiksi edelleen veturinkuljettaja ja veturinlämmittäjä. Vuonna 2007 viimeisiä lämmittäjiä koskevat ehdot siirrettiin yhteisestä sopimuksesta työehtosopimuksen allekirjoituspöytäkirjaan.⁸⁷

Ongelmallinen henkilöstöedustus

Sopimuskysymys saatiin lopulta selvitettyä hyvissä ajoin ennen yhtiöaikaa. Henkilöstöedustuksesta sopiminen VR-konsernin hallintoelimiin osoittautui kuitenkin vaikeammin saavutettavaksi. Henkilöstöjärjestöjä ei otettu mukaan yhtiöittämistä käsittelevään työryhmään, vaan järjestöt perustivat jälleen seurantar ryhmän.⁸⁸

Puheenjohtaja Hannola tulkitsi tilanteen niin, että yhtiöittämisen varjolla yhtiön johto pyrki hyödyntämään tilaisuuden ja leikkaamaan liittojen edunvalvontavoimaa sulkemalla ne päätöksenteon ulkopuolelle. Hän pahoitteli, että tämä käytäntö koski paitsi johtotasoa, myös osastoja ja maakunnissa käynnissä olevia projekteja.⁸⁹ Liikelaitosuudistus oli toteutunut sujuvammin, sillä järjestöille oli virastodemokratian periaatteiden mukaan annettu sekä hallitus- että seurantapaikka – joskin todelliset vaikutusmahdollisuudet olivat tuolloinkin olleet vähäiset.⁹⁰

Uusi yhtiömuotoinen VR aloitti toi-

mintansa kesällä 1995, mutta sopuun työntekijöiden hallituspaikasta ei päästy. Pääjohtajan mukaan uuteen hallitukseen ei ollut mahdollista ottaa kuin yksi järjestöjen yhteinen edustaja. RL, RVL ja VML vaativat kuitenkin voimassaolleen laajan edustuksen säilyttämistä.⁹¹ VR:n hallintoneuvostosta, jonka rooli päätöksenteossa oli vielä avoin, varattiinkin henkilöjärjestöille kolme paikkaa. Myös Ratahallintokeskusta muodostettaessa päästiin sopimukseen, jonka mukaan junaturvallisuus-, terveys- ja koulutusasioita valmistellaan yhdessä henkilöstön kanssa.⁹²

Liikenneministeriö puolestaan vaati Posti-Telen mukaista mallia, jossa järjestöillä ei ollut lainkaan edustusta. Liikenneministeri Ole Norrback olisi tosin hyväksynyt yhden edustajan, mutta hänen seuraajansa Tuula Linnainmaa vastusti järjestöjen hallintoedustusta niin yhtiön hallituksessa kuin johtoryhmässäkin.⁹³

Vuonna 1998 kävi ilmi, että Rautatieläisten Liiton puheenjohtaja oli neuvottelut itsenäisesti järjestöjen hallintoedustuksesta ja ehdottanut järjestöille hallituksessa yhtä paikkaa. VML ja RVL kiirehtivät ilmoittamaan, etteivät ne seiso esityksen takana.⁹⁴ Lopulliseen sopimukseen henkilöstöedustuksesta konsernin osakeyhtiöissä päästiin vasta vuonna 2002. Järjestöille jyvitetiin yhtiön hallitukseen yksi, hallintoneuvostoon kolme, osakeyhtiön hallitukseen kaksi ja VR-Radan hallitukseen kaksi paikkaa. Yhtiön hallituspaikan sai Rautatieläisten Liitto ja veturimiehet saivat edustajansa hallintoneuvostoon sekä osakeyhtiön hallitukseen.⁹⁵

Yhtiöittämisen varmistuessa oli elätelty toiveita siitä, että rautateiden toimintavapaus, joka liikelaitoksessa oli jäänyt puolitiiehen, viimein toteutuisi. Muutamassa vuodessa veturimiesten pettymykseksi havaittiin ministeriön ja virkamiesten edelleen käyttävän todellista valtaa yhtiössä.⁹⁶ Myös henkilöstöedustus osoittautui

lyhytaikaiseksi: vuoden 2009 organisaatio-
muutoksessa VR Oy:n rautatieliikenteen
liiketoiminnot siirrettiin VR-Yhtymälle
ja henkilöstön edustus yhtymän hallituk-
sessa poistettiin. VR:n hallintoneuvoston
kokouksissa työntekijöille annettiin enää
puhe- ja läsnäolo-oikeus.⁹⁷

Irti VTY:stä

VR:n ja Postin muuttuminen liikelaitoksik-
si laitoi alulle neuvottelu- ja sopimusjärjes-
telmän muutoksen. Liikelaitosuudistusta
epäilleet työntekijäjärjestöt tavoittelivat
sopimusoikeuksien höllentämistä kun
asiaa valmistellut ministeriön työryhmä
puolestaan suositteli laitoksille vain rajat-
tuja neuvotteluoikeuksia.⁹⁸

Veturimiesten liitto oli 1970-luvul-
ta alkaen ollut tyytymätön virkaehto-
sopimuksen jäykkyyteen, mutta kuten
liikelaitos- ja yhtiöittämisuudistusten
yhteydessä käyty keskustelu osoitti, ensi-
sijaisesti veturimiehet halusivat kehittää
vanhaa järjestelmää, eivät kumota sitä.
Tyytymättömyyden varsinaiseksi kohteek-
si olikin muodostunut virkamiesten kes-
kusjärjestö VTY, jonka liitto katsoi ajavan
sopimuslainsäädännön muuttamista kovin
ponnottomasti.⁹⁹

Porin liittopäivillä vuonna 1981
puheenjohtaja Syrjäselältä kysyttiin mitä
hyötyä liitolle ylipäätään on VTY:n jäse-
nyydestä. Syrjänen vastasi ”ehdottoman
tuntuiseen sävyyn”, ettei villoilla järjestöil-
lä ole työmarkkinakentällä riittävästi voi-
maa isojen ratkaisujen ajamiseen. VTY:n
puheenjohtaja Keijonen käänsi asian niin,
että mitä enemmän painoarvoa keskusjär-
jestölle annetaan, sitä enemmän se heijas-
tuu myös yksittäisiin liittoihin.¹⁰⁰

Veturimiesten liitto oli johdon tasol-
la sitoutunut yhteistoimintaan VTY:ssä,
mutta osastotasolla vain harva toimi
SAK:n paikallisjärjestön VTY-jaoksessa.¹⁰¹

Liikelaitostamisen myötä tyytymät-
tömyys kasvoi entisestään ja esimerkiksi
Helsingin osasto ajoi eroamista aktiivises-
ti. Jäsenyyden hyödyt verrattuna kuljetus-
alojen yhteistoimintaan nähtiin vähäisiksi.
Veturimiesten liittoa nimitettiin VTY:n
lypsylehmäksi ja käydyissä sopimuskamp-
pailuissa solidaarisuuden katsottiin olleen
yksipuolista.¹⁰² VTY:n kohtalo julkisen
sektorin uudistuksissa oli surkastua sopi-
musjärjestelmän hajotessa budjetti-, liike-
laitos- ja osakeyhtiösektoreihin.¹⁰³

Yhteisjärjestö pyrki pitämään veturimie-
het jäsenenään niin pitkään kuin mahdol-
lista ja vuonna 1993 VML:n puheenjohtaja
Hannola nimitettiin VTY:n liikelaitosten
sopimustoimikunnan puheenjohtajaksi.¹⁰⁴

Samaan aikaan veturimiesten hallitus
asetti kuitenkin tavoitteekseen itsenäi-
sen sopimustoiminnan ja suoran SAK-
jäsenyyden. Vuonna 1994 saatu tieto VR:n
yhtiöittämisestä ja Postiliiton eroamisesta
VTY:stä tarjosivat veturimiehille sopivan
tilaisuuden järjestää asiansa uudestaan.
Postiliitto teki ensimmäisen kyselyn neu-
vottelumenettelysopimuksen irtisano-
misesta ja VML ja RL seurasivat perässä.
Veturimiehet jatkoivat samalla neuvotte-
luja kuljetusalojen yhteistyön tiivistämi-
sestä.¹⁰⁵

Jo Postiliiton lähtö heikensi VTY:n
taloustilannetta. Syksyllä 1994 järjestö
aloitti säästökuurin, jossa muun muassa
paikallinen toiminta lopetettiin. VML
ilmoitti olevansa valmis pysymään yhdis-
tyksen jäsenenä vuoden 1995 loppuun,
mikäli yhteisjärjestön pääomia käytettäi-
siin henkilöstön sopeuttamiseen ja jäsen-
maksuun tulisi tuntuvia alennuksia.¹⁰⁶

SAK:n puheenjohtaja Lauri Ihalainen
suhtautui myönteisesti kuljetusalan neu-
vottelukunnan perustamiseen ja VML:n
suoraan SAK -jäsenyyteen kunhan irtau-
tuminen VTY:stä tapahtuisi hallitusti.
Tilanne ei ollut helppo, sillä keskusjärjes-
töjen oli osoitettava solidaarisuutta toisil-



Veturimiesten kriittisyys VTY:tä kohtaan kasvoi 1980-luvulla. VR:n liikelaitostamisen myötä tyytymättömyys lisääntyi entisestään. Etenkin suurin eli Helsingin osasto ajoi aktiivisesti eroa järjestöstä. VML:n edustus VTY:n edustajakokouksessa Espoon Dipolissa vuonna 1992. Kuvassa vasemmalla erityisvaltuutettu Veikko Savolainen, Arto Varho, Pertti Tuominen, pääsihteeri Timo Tanner, pääluottamusmies Matti Korpihallalla, Kari Lahikainen, Pertti Parkkila, Kari Salmela, Taisto Satama ja puheenjohtaja Heikki Nurmi. Liitto jätti eroilmoituksen VTY:stä kaksi vuotta myöhemmin. Kuva: Rautatiemuseo.

leen. VTY:llä oli edustaja SAK:n hallituksessa ja hänen arveltiin voivan katkaista veturimiesten toiveet suorasta jäsenyydestä.¹⁰⁷

Veturimiesten eroanomus yhteisjärjestykseen lähti liiton toimistosta jouluaaton aattona 1994. Mahdollisen vastustuksen takia, liitto oli pyytänyt Metalliliittoa, AKT:a ja IAU:a tukemaan hakemusta. SAK:n jäsenyyttä haettiin 1.7.1995 alkaen ja samalla veturimiehet jättivät VTY:n taakseen – entiseen keskusjärjestykseen jäi myös veturimiesten rahoitusosuus. Lähtiessä todettiin, että keskitetyssä järjestelmässä

mukana oleminen ei ole tyydyttänyt veturimiehiä.¹⁰⁸ VTY -jäsenyyden katkerat muistot nousivat esiin vielä 2000-luvulla kun liitossa keskusteltiin osallistumisesta erilaisiin suurliittohankkeisiin.¹⁰⁹

Valtion liikelaitosuudistus ja yhtiöittämiset johtivat VTY:n jäsenmäärän jyrkkään laskuun: vuonna 1980 jäseniä oli 111 000, mutta vuonna 2000 enää 36 000. Virkamiehiä edustaneen yhteisjärjestyksen tarina itsenäisenä järjestönä päättyi vuonna 2005 kun se liittyi liitetyttyä Julkisten ja hyvinvointialojen liittoon (JHL).

Vuonna 2000 Veturimiesten liiton toimisto muutti Kaisaniemenkadulta John Stenbergin rantaan, Suomen ammattiyhdistystoiminnan ytimeen. Muutto oli osa kuljetusalojen 1990-luvulla tiivistynyttä yhteistyötä. Kuvassa Merikiinteistö syksyllä 2016. Kuva: Markku Vauhkonen.



Saunaseurasta Kuljetusalan neuvottelukuntaan

Ammattiliittojen muuttuvassa toimintakentässä 1990-luvulla Veturimiesten liitto etsi vaikutusmahdollisuuksia tiivistämällä yhteistyötä lähialojen liittojen kesken. Kiinnostus tasavertaiseen yhteistyöhön kumpusi myös tyytymättömyydestä VTY:n toimintaan. Toiset kuljetusalan liitot olivat luontevia tahoja yhteishankkeiden aloittamiseksi. Vaikka joukkoliikennevälineiden kilpailu oli kovaa, eri liikennemuotojen välille oli jo syntynyt yhteistyötä, kun joukkoliikenteen asemia yhdistettiin matkakeskuksiksi.¹¹⁰

Vuoden 1989 liittokokous käsitteli Karjaan osaston esitystä kuljetustyöntekijöiden sopimus- ja neuvottelukartellin perustamiseksi. Puheenjohtaja Heikki Nurmi myönsi, että ”yhteisesiintymisellä olisi mahdollista saada kuljetustyöntekijöiden palkka- ja työolosuhteet järjestyseen.”¹¹¹ Vuoden 1993 kokouksessa yhteistyöajatus uudistettiin.

Liittokokous totesi julkilausumassaan veturimiesten hakevan kumppaneita

muista liikenteen parissa työskentelevistä ryhmistä ja selvittävän mahdollisuuksia yhteisen neuvottelu- ja sopimuskartellin perustamiseksi. Vasta valittu puheenjohtaja Markku Hannola muistutti että yhteistyön etsiminen ei tarkoita sitä, että itsenäinen liitto oltaisiin sulauttamassa suurempaan kokonaisuuteen.¹¹² Neuvotteluihin tulivat mukaan Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT), Suomen Merimies-Unioni (SMU), Ilmailualan Unioni (IAU), Laivanpäällystöliitto, Konepäällystöliitto, Ahtaus- ja huolinta-alan tekniset sekä Erityisalojen Toimihenkilöliitto.

Yhteistyökumppanien hakeminen sai vauhtia, kun ajatus vapaan kilpailun seurauksista sai työntekijät pelkäämään sopimusehtojen heikentymistä. Kulissien takana ”saunaseurassa” käydyt neuvottelut muuttuivat julkisiksi vuonna 1993 solmitulla kuljetusalan liittojen yhteistyösopimuksella. Myös Veturimiesten liiton siirtyminen suoraan SAK:n jäsenyyteen valmisteltiin samassa seurassa.¹¹³

SAK:n hyväksyttyä VML:n jäsenekseen vuonna 1995, keskusjärjestö perusti kuljetusalan neuvottelukunnan, jonka



Kuljetusalan yhteistyö tarjosi Veturimiesten liitolle uudenlaisia toimintamahdollisuuksia VTY:stä irtautumisen jälkeen. Kuvassa kuljetusliittojen puheenjohtajat vuonna 2000 vastaremontoidussa Merikiinteistössä. Vasemmalla Kari Kallio RVL, Markku Hannola VML, Kauko Lehikoinen AKT, Juhani Heino PL, Simo Zitting SMU, Rainer Hakala IAU ja Pentti Kesseli RL. Kuva: Rautatiemuseo.

jäsenliitot edustivat noin 70 000 palkan-saajaa.¹¹⁴ Yhteistyökokouksissa seurattiin eri alojen sopimustilanteiden kehitystä ja Ilmailualan Unionin aloitteesta käynnistettiin neuvottelut työttömyyskassayhteistyöstä.¹¹⁵ Veturimiesten liitto erosi VTY:n kassasta ja siirtyi IAU:n kassaan, jonka nimeksi tuli Ilmailu- ja rautatiekuljetusalan työttömyyskassa (IRKA).¹¹⁶

Kuljetusalan neuvottelukunnan ensimmäisenä tavoitteena oli eri toimialoja tyydyttävän ansiokehityslausekkeen saaminen tuleviin sopimuksiin. Neuvottelukunta vaatii edustajaa SAK:n tupo-työryhmään, mutta jätti lopulta eriyvän mielipiteen ansiokehityksen toteutumisesta. SAK:n puheenjohtaja Ihalainen ilmoitti, ettei keskitettyä sopimusta synny, jos kuljetusalat jättäytyvät sopimuksen ulkopuolelle ja lopulta liitot taipuivat tiukkaraamiseen ja laajasti sitovaan sopimukseen.¹¹⁷

Suoran SAK-jäsenyyden alku ei siis sujunut niin hyvin kuin oli toivottu. Vuonna 2001 kuljetusliittojen yhteiskokouksessa arvosteltiin kovin sanoin SAK:ta, jonka katsottiin noudattavan suurten teollisuusliittojen tahtoa. Kriittisin oli Merimies-Unioni, mutta myös VML:n Hannola totesi, että kuljetusliitot eivät ole pystyneet riittävästi vaikuttamaan SAK:n päätöksentekoon. Sen, ettei rautatieala saanut mandaattia SAK:n hallituspöytänsä Hannola nosti esiin myös seuraavan kevään vaalikokouksessa.¹¹⁸

Kuljetusliitot pohtivat kuinka lisätä painoarvoaan SAK:ssa. AKT:n puheenjohtaja Kauko Lehikoisella ja IAU:n Rainer Hakalalla oli toiveita kiinteämmästä ja nopeammin etenevästä liittojen yhteistyöstä. VML oli hitaamman kehityksen kannalla. Markku Hannola totesi, että itsenäisyyteen tottuneilla veturimiehillä on



Veturimiesyhdistys ei aluksi liittynyt Pohjoismaiden rautatieläisliittoon (NJU), mutta seurasi kiinnostuneena naapurimaiden virkaveljien toimintaa. Kuva pohjoismaisten veturimiesten kokouksesta Tanskasta vuonna 1931. Kansainvälinen toiminta aktivoitui 1950-luvulla, jolloin liitto sai edustuksen esimerkiksi kansainväliseen kuljetusalan foorumiin (ITF). Kuljetusalan yhteistyön myötä liitto toimi myös Pohjoismaiden kuljetusalan työntekijäliitossa (NTF). Kuva: Rautatiemuseo.

oppimista tilanteessa, jossa tukea voidaan joutua antamaan myös kysymyksissä, jotka eivät suoraan kosketa rautatiealaa.¹¹⁹

Kysymys oli niin sanotuista myötä-tuntotyötaistelutoimenpiteistä: kuljetusalan yhteistyösopimuksessa VML, AKT, SMU ja IAU ilmoittivat tukevansa toistensa vaatimuksia tarvittaessa tukilakoilla. Vuoden 1998 sopimusneuvottelujen alla liitot muistuttivat, että kaikkien lakko-kassat ovat kunnossa.¹²⁰ Työnantajapuolta edustava LTY:n puheenjohtaja esitti tuoreeltaan ärtymyksensä tämän kaltaisista painostuskeinoista, mutta tukilakot olivat lain kirjaimen mukaisia, jos niillä ei pyrit-

ty vaikuttamaan omaan voimassa olevaan sopimukseen.¹²¹

Solidaarisuutta testattiin vuonna 1998 AKT:n vastustaessa pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä tapahtuvaa työehtojen polkemista. Veturimiehet ilmoittivat tukevansa AKT:n vaatimuksia tarvittaessa työnseisauksella. Painostuksen tuloksena syntynyt sopuratkaisu tyydytti järjestöjä ja yhteistyön voimasta saatiin käytännön näyttöä.¹²² Toisten liittojen tukeminen jakoi jonkin verran veturimiesten mielipiteitä. Vuonna 2000 liitto valmistautui tarjoamaan tukea AKT:n sopimusneuvottelujen edistämiseksi ja liiton hallitus kes-



Euroopan yhdentymisen myötä kansainvälisestä vaikuttamisesta ja rautatieläisten solidaarisuudesta tuli entistä merkittävämpiä tekijöitä myös Veturimiesten liitolle. Kuvassa Euroopan rautateiden ammattiliitot protestoivat Kroatian veturinkuljettajien liiton varapuheenjohtajan erottamista vastaan Zagrebissa vuonna 2016. Kuva: Markku Vauhkonen.

kusteli perinpohjaisesti tukitoiminnan eri puolista.¹²³

Hallituksen keskustelussa kävi ilmi, että käytännössä kaikki osastot olivat halukkaita tukemaan toisen kuljetusliiton vaatimuksia tukilakolla. Vaikka osalle rivijäsenistä kuljetusliittojen yhteistyö oli vielä epäselvää, ymmärrettiin yhteistyön molemminpuolinen hyöty. Ainoan poikkeuksen muodosti suurin, eli Helsingin osasto, sillä julkisuudessa keskusteltiin tukilakon yhteydessä vain pääkaupunkiseudun lähiliikenteen pysäyttämistä. Helsingiläiset olivat huolissaan ansiomenetyksen korvaamisesta.¹²⁴

Sopimuksen mukaista yhteistyötä pää-

tettiin silti jatkaa ja syksyllä 2002 VML sitoutui tukitoimiin SMU:n vastustaessa ulkomaisen halpätövoiman käyttöä suomalaisilla matkustajalainvoilla.¹²⁵ Vuoden 2013 työehtosopimusneuvotteluissa kuljetusliitot osoittivat jälleen menestyksekkäästi yksimielisyyttä ja saivat IAU:n mukaan keskitetyn sopimuksen piiriin uhkaamalla pysäyttää kotimaan rahtiliikenteen.¹²⁶

Kuljetusliittojen yhteistyö on jatkunut 2010-luvulla. Vuonna 2018 VML, SMU, AKT, RVL sekä Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU perustivat Kuljetusliitot (KL) -järjestön yhteisen edunvalvonnan tukemiseksi.¹²⁷

Eurooppalaista raidepolitiikkaa

Veturimiesten liiton kansainvälinen toiminta oli saanut alkunsa jo liiton perustamisen yhteydessä 1890-luvulla. Liitto piti 1900-luvun aikana aktiivisesti yllä suhteita etenkin pohjoismaisiin veturimiesjärjestöihin.

Toisen maailmansodan jälkeen verkostot laajenivat eurooppalaisiin ja kansainvälisiin kuljetusalan yhteisjärjestöihin. Yhteistyö tarkoitti perinteisesti tietojen vaihtamista raideliikenteen kehityksestä ja edunvalvonnan uusista suunnista. Suomen EU-jäsenyyden myötä kansainvälisten yhteyksien merkitys kasvoi, ja yhteistyöstä tuli entistä vahvemmin kansainvälistä vaikuttamista.¹²⁸

EY:n perustamissopimuksessa sovittiin eri liikennemuotojen (rautatie-, maantie-, vesi- ja lentoliikenne) kuuluvan yhteisön jäsenvaltioiden yhteisen liikennepolitiikan alaisuuteen. Vaikka ajatus yhteisestä liikennepolitiikasta tuotiin esille jo vuoden 1957 Rooman sopimuksessa, käytännön toimiin käytiin vasta 1980-luvun puolivälissä.

EU:n liikennepolitiikan tavoitteet esitettiin vuoden 1992 liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa. Tavoitteena olivat suorituskykyiset ja tehokkaat liikennejärjestelmät, jotka palvelevat ihmisiä ja yrityksiä ja ottavat huomioon turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat.¹²⁹ Eurooppalainen liikennepolitiikka alkoi aktivoitua 1980-luvun lopussa ja sen korostaminen leimasi keskustelua raideliikenteestä Suomessa koko 1990- ja 2000-luvun.¹³⁰

Raideliikenteen osalta Euroopan Unionin jäsenyyteen liittyi epäilyksiä lähinnä kilpailun vapauttamista koskien. Euroopan komission Valkoinen kirja hahmotteli vuonna 1996 rautatieliikenteen elvyttämistä kilpailun avaamisella. Euroopan kuljetusalan federaatio vastusti komission ehdotusta.¹³¹

EU-jäsenyy

Liikelaitosuudistuksen ja yhtiöittämisskustelun keskellä ammattiliiton oli muodostettava kantansa Euroopan Unioniin, sillä uudistukset ja Euroopan yhdentymisen liittyivät läheisesti toisiinsa.

Ammattiyhdistysliikkeen suhtautuminen Euroopan yhdentymiseen oli aikaisempina vuosikymmeninä ollut kaksijakoinen: SAK ei 1970-luvulla ottanut kantaa EEC -vapaakaupparatkaisun valmisteluun, mutta seurasi tiiviisti EEC:n ja sittemmin EY:n kehitystä. Vuonna 1988 palkansaajajärjestöt nimittivät edustajansa Euroopan yhdentymistä käsitteleviin seurantaryhmiin. Lainsäädännön harmonisointi, esimerkiksi työsuojeluun ja sosiaalipolitiikkaan liittyvissä kysymyksissä, koski läheisesti työntekijäpuolta.¹³²

Vuonna 1991, kun neuvottelut Suomen liittymisestä Euroopan yhteisöön kävivät vilkkaina, kaikki palkansaajien keskusjärjestöt kannattivat jäsenyyden hakemista.

SAK:n mukaan EY -jäsenyyden tarjosi ammattiyhdistysliikkeelle aiempaa laajemat vaikutusmahdollisuudet. Asiaa perusteltiin myös työväenliikkeen lähtökohtaisesti kansainvälisellä luonteella. Järjestöjen mukaan Suomen työmarkkinoihin ja julkisen sektorin kehitykseen oli parasta vaikuttaa yhteisön jäsenenä. Lisäksi katsottiin tärkeäksi, että ”pohjoismaisen hyvinvointivaltion sosiaaliset arvot” saataisiin osaksi yhteisön päätöksentekoa.¹³³

Myös varauksia esitettiin: VTY muistutti tarpeesta turvata julkisten palveluiden toimintaedellytykset jäsenyyden myötä muuttuvassa tilanteessa ja kuljettaja Harry Wallin muistutti Veturimies-lehdessä, ettei jäsenyyden seurauksia rautatieläisille voi kukaan ennustaa.¹³⁴

Veturimiesten liitossa pohdittiin erityisesti oman ammattialan tulevaisuutta. Maaliskuussa 1992 Suomi jätti EY-jäsenhakemuksen ja jo samana vuonna Pohjoismaisten veturimiesten kokoukses-

sa keskusteltiin rajat ylittävän junaliikenteen periaatteista ja Veturimiesten liiton edustajat osallistuivat eurooppalaisen kulunvalvontajärjestelmän suunnitteluun. Vaikka Suomessa rajat ylittävä liikenne saattoi suuntautua lähinnä itään, koettiin eurooppalaiseen kehityksen seuraaminen tärkeäksi.¹³⁵

”Miten rautateiden käy yhdyntävässä Euroopassa?”, kysyi pääsihteeriksi Timo Tanner loppuvuodesta 1992. Kuljetuspalveluiden kilpailun vapauttaminen oli alusta asti osa sisämarkkinoiden syventämistä, mutta veturimiesten kannalta oli huojentavaa, että liikenneministeriön ensimmäinen ETA-selvitys ei esittänyt ”välittömiä radikaaleja muutoksia” raideliikenteeseen.¹³⁶ ETA -sopimuksen myötä vuonna 1993 rautateitä koskevat EY-normit omaksuttiin Suomen lainsäädäntöön. Rautatiet nähtiin sopimuksessa ”kaupallisin periaattein toimivina itsenäis-

sinä kuljetusyriytyksinä”.¹³⁷

Tannerin mukaan rautateiden yhtiöittäminen oli toistaiseksi vapaaehtoista, mutta kuljetustoiminnan ja radanpidon kirjanpidollista eriyttämistä tulnaisiin edellyttämään.¹³⁸ VR:n pääjohtaja Eino Saarinen oli veturimiehiä pessimistisempi. VML:n kesäpäivillä 1992 pitämässään puheessa hän totesi, ettei pelännyt kilpailua, vaan sitä, että rautatiet ”euroinnostuksessa” jaettaisiin elinkelvottomiin osiin.¹³⁹ – Veturimiesten huolenaiheeksi tämä kysymys nousi toden teolla vasta 2010-luvulla.

SAK, AKAVA ja STTK käynnistivät vuonna 1993 Keskusjärjestöjen Eurooppa -projektin, jonka tuki Suomen EU-jäsenyyttä. Lähes kaikki SAK:n keskeiset vaikuttajat puhuivat jäsenyyden puolesta, vaikka jäsenkentässä vastustajia oli enemmistö.¹⁴⁰ SAK:n valtuusto myönsi, että liittymisen tai ulkopuolelle jättäytymisen vaikutuksia kansantalou-



EU:n liikennepolitiikan tavoitteisiin kuulunut kilpailun avaaminen alkoi Suomen raiteilla ensimmäisenä tavaraliikenteessä. Kuvassa Kaksi Dr16 -veturia kohtaa Haapajärven liikennepaikalla. Vasemmalta tulossa sinisiä malmivaunuja, oikealla rikastekontteja. Kuva: Robert Sand.

delle ja työllisyydelle oli vaikea arvioida. Veturimiesten liitto päätti olla ottamatta julkista kantaa EU-jäsenyyteen. Lopulta vain Elintarvikeliitto ja Merimies-Unioni vastustivat jäsenyyttä.¹⁴¹

Suomen jäsenyyspäätöksen jälkeen keskusjärjestötasolla alettiin visioida ylikansallisten ammattiliittojen tarvetta ja mahdollisuutta. Vuonna 1998 puntaroitiin jo työehtosopimusneuvottelujen käymistä Euroopan tasolla.¹⁴² Kuljetusliittojen katse kääntyi uudella tavalla kansainväliseen yhteistyöhön. Suomen liikennepolitiikan kehitys oli jatkossa entistä läheisemmin sidoksissa suurten EU-maiden kuten Ranskan ja Britannian liikennepolitiikkaan, jota oli tarpeen seurata.¹⁴³

Kansainvälisestä yhteistyöstä ja vaikuttamisesta muodostui tehtävä, joka vaati Veturimiesten liitolta uusia taitoja ja voimavaroja. Kotimaan politiikan lisäksi oli jätettävä jälki EU:n yhteiseen politiikkaan. Vuonna 1995 suomalaiset ammattijärjestöt avasivat Brysselissä oman toimiston poliittisen vaikuttamisen tueksi.¹⁴⁴

Euroopan Unionin jäsenyys toi eteen myös kysymyksen rahaliiton jäsenyydestä. Asia kosketti tavallista palkansaajaa, sillä rahaliitossa inflaatio ja korkotaso eivät määntyneet kansallisesti. Myöskään valuutan devalvoiminen, johon Suomessa oli usein turvauduttu, ei enää tullut kysymykseen.¹⁴⁵ Metalliliiton valtuusto avasi keskustelun kannattamalla EMU-jäsenyyttä. Järjestöjen vaatimuksesta työeläkerahastoihin ja työttömyysvakuutusrahastoon perustettiin EMU-puskurit turvaamaan rahastojen toimintakykyä uuteen valuut-taympäristöön siirryttäessä.¹⁴⁶

Veturimiesten liiton 100-vuotisjuhla-vuonna kritisoitiin suomalaisten poliitikkojen EU-kuuliaisuutta ja halua käyttää rautateitä koekenttänä vapaan kilpailun soveltamisessa. Komission vakuutuksia rautateiden nostamisesta uuteen kukoitukseen pidettiin vain sanahelinänä.¹⁴⁷

Rautatiealan eurooppalaistumisen voi katsoa konkretisoituneen 2000-luvulla kun kansallisten toimijoiden valta rautatiealan politiikassa siirtyi enenevässä määrin Brysseliin. Kilpailuttamiseen liittyvien haasteiden myötä kuljetusalan liitoissa kehittyi uudenlaista kansallismielisyyttä: vuonna 2005 Veturimies-lehden pääkirjoituksessa vaadittiin, ettei EU puutu ”kansallisvaltioissa harjoitettuun joukkoliikenteeseen”.¹⁴⁸

Liitto, toimihenkilöt ja toimisto 1968–1995

Vuoden 1977 liittokokous päätti Suomen Veturimiesten Liiton nimen lyhentämisestä Veturimiesten liitoksi. Paria vuotta aikaisemmin liitto oli tilannut Suomen heraldiselta seuralta uuden tunnuksen, jonka suunnitteli taiteilija Ahti Hammar. Tunnuksessa rautateiden historiallinen symboli, siipipyörä sai modernin ulkoasun.¹⁴⁹

Virastoajan viimeisinä vuosikymmeninä liitolla oli kolme puheenjohtajaa, Pekka Oivio (1965–1974), Lasse Syrjänen (1975–1984) ja Heikki Nurmi (1985–1993). Vuonna 1957 liiton toimitsijana aloittanut Pekka Oivio, joutui odottamatta seuraamaan edellistä puheenjohtajaa vuonna 1965. Oivio kasvoi ammattiyhdistysvaikuttajaksi, jonka toiminta ei rajoittunut vain veturimiesten piiriin. Vuonna 1969 hänet valittiin VTY:n johtoon ja vuonna 1971 SAK:n valtuuston puheenjohtajaksi.

Oivion rauhallisuus, poliittinen maltillisuus ja kyky perehtyä laajoihin asioihin olivat tekijöitä, jotka herättivät kunnioitusta yli ammattiliittorajojen. Tästä osoituksena Oivio valittiin vuonna 1974 SAK:n ensimmäiseksi puheenjohtajaksi. Jo puheenjohtajatunnustelujen aikana liiton



Paikalliset kirjoittajat ovat kautta vuosikymmenten tuoneet osastojen näkökulman *Veturimieslehteen*. Kuvassa VY:n lehtikirjeenvaihtajakurssilla Lappilan Lepokalliassa vuonna 1966 vasemmalla veturimiehet Sulo Karp (Lm), Voitto Mattila ja Eero Kenakkala (Ol), sekä lehden toimittaja Raimo Pölönen.
Kuva: Rautatiemuseo.

hallitus päätti yksimielisesti, että ”mikäli SAK:n valtuusto katsoo välttämättömäksi Pekka Oivion ehdokkuuden, VML antaa hänelle tässä tehtävässä täyden tukensa”.¹⁵⁰ Veturimiesten liitto nimitti Oivion kunniapuheenjohtajakseen.

Oivion seuraajaksi liiton johdossa valittiin Lasse Syrjänen. Syrjäsellä oli vuosikymmenten kokemus ammattiyhdistystoiminnasta ensin Riihimäen osaston puheenjohtajana, sitten liiton hallituksen jäsenenä ja vuodesta 1972 alkaen liiton ensimmäisenä valtakunnallisena pääluottamusmiehenä. Myös Syrjäsen seuraaja Heikki Nurmi valittiin puheenjohtajaksi pääluottamusmiehen paikalta. Nurmella oli monipuolisesti ammattiyhdistyskokemusta osastoista, minkä lisäksi hän tunsi myös kunnallispoliittista päätöksentekoa. Sekä Syrjäsen että Nurmen luonnetta kuvasi rauhallisuus ja huolellinen asioihin perehtyminen.¹⁵¹

Toimistossa työntekijöiden pysyvyys toi liiton toiminnalle jatkuvuutta. Liiton taloudenhoitajana työskenteli vuosina 1970–1975 Marja Grönmark ja häntä seurasi 1975–1987 Anna-Liisa Nieminen. Nieminen tunnettiin tarkaksi taloudenpitäjäksi, joka oli aikaisemmin toiminut VTY:n taloudenhoitajana ja ”maksoi toi-

mitsijoiden neuvottelukuluja yhtä vaikeasti kuin olisi tehnyt sen omilla rahoillaan.”¹⁵² Vuonna 1987 taloudenhoitajana jatkoi Sirkka Koivula, joka oli tullut liiton palvelukseen vuonna 1977. Toimistosihteerinä työskentelivät Irma Flyckt (1973–1977) sekä vuodesta 1971 Marja-Riitta Mehta.

Toimitsijana ja *Veturimieslehd*en toimittajana työskenteli koko ajanjakson Raimo Pölönen. Hänen apunaan, erityisesti venäjän tulkkinä toimi veturimies Sergej Andrejev (1970–1972). Pölösen seuraajaksi lehden toimittajaksi vuonna 1992 valittiin kuljettaja Risto Holopainen. Kuten edeltäjänsä, Holopainen oli jatkanut opintojaan veturimieskoulutuksen jälkeen iltaoppikoulussa sekä korkeakoulussa ja valmistunut sosionomiksi.

Liiton pääsihteerinä A. O. Jaakonsalon jälkeen toimi Ilkka M. Erich (1972–1976), joka kehitti etenkin liiton yhteiskuntasuhteita ja tiedotusta sekä kansainvälistä toimintaa. Vuonna 1976 Erich seurasi Oiviota keskusjärjestöön ja toimi SAK:n kansainvälisenä sihteerinä 1976–1980. Edustaja Kangas totesi, ettei tämä ole ensimmäinen kerta, kun liitto kouluttaa SAK:lle hyvän miehen. Erich piti jatkuvasti yllä yhteyksiä Veturimiesten liittoon ja osallistui liiton tapahtumiin.¹⁵³



Vasemmalla: "Kassanhoitaja Marja Grönmark kuuntelee tarkkaavaisena puheenjohtaja Alarik Geijerin antamia ohjeita." Oikealla: Anna-Liisa Nieminen toimi liiton taloudenhoitajana vuosina 1975–1987 ja hänet tunnettiin tarkan markan vartijana. Kuvat: Veturimiesten avustuskassa ja Rautatiemuseo.

Vuosina 1976–1978 pääsihteerinä toimi lakimies Tuomo Tirkkonen, joka siirtyi myöhemmin Ruotsin suomalaisseurojen keskusliiton pääsihteeriksi. Aikaisemmin Tirkkonen oli toiminut Suomen teatterijärjestöjen keskusliiton toiminnanjohtajana ja opetusministeriön tiedotussihteerinä.¹⁵⁴ Vuonna 1979 liiton pääsihteeriksi valittiin oikeustieteen kandidaatti Timo Tanner Kiljavan ammattiyhdistysopiston työpolitiikan opettajan tehtävästä. Tanner toimi pääsihteerinä kolme vuosikymmentä, vuoteen 2009.¹⁵⁵

Liiton varallisuus kasvoi ammattiyhdistysliikkeen voimavuosina. Jo 1970-luvulla hallitus pohti tarvetta sijoittaa liiton varoja muualle kuin pankkitalletuksiin. Osa varoista sijoitettiin osakkeisiin, mutta Osuuspankki Yhteistuen neuvosta pohdittiin myös metsä- ja asuntosijoittamisen mahdollisuuksia suojaksi inflaatiota vastaan. Vuonna 1975 liiton omistukseen hankittiin Pielavedellä sijaitseva Kylmälahti -niminen metsätila sekä pääluottamusmiehen asunnoksi kolmio

Pihlajamäestä.¹⁵⁶

Sijoitustoiminta jatkui seuraavina vuosikymmeninä. Yleisen vuokratason lasku ja VTY:n työttömyyskassan jäsenmaksujen nouseminen 1990-laman aikaan iskivät hetkellisesti myös Veturimiesten liiton talouteen. Toisaalta asuntojen hinnat laskivat ja liitto oli saanut aikaisemmin hyvän tuoton myytyään kolme huoneistoa Eerikinkadun kiinteistöstään.¹⁵⁷

Vuonna 1991 liitto osti uudeksi toimitilaksi toimistohuoneiston Helsingin NMKY:ltä Kaisaniemenkatu 10:stä.¹⁵⁸ Jo 1993 voitiin todeta korkotason alentumisen ja likviditeettivarojen lisääntymisen helpottavan taloudellista tilaa. Liiton sijoitukset annettiin laman helpottaessa yksityisen pankkiriikkeen hoidettaviksi ja KOP:n ja SYP:n osakkeet vaihdettiin joukkovelkakirjoiksi.¹⁵⁹

Vaikka veturimiesten järjestäytymisaste säilyi korkeana, kääntyi jäsenten määrä laskuun. Osastoja lakkautettiin: Varkaus (1975), Pietarsaari (1976), Vaasa (1990) ja Toijala (1992). Jäsenmäärän pienentyessä

pohdittiin, onko toimintaa tai jäsenpalveluja supistettava vai jäsenmaksuja korotettava.¹⁶⁰ Myös osastojen aktiivisuuden koettiin 1980-luvulla laskeneen kun vastuuta siirrettiin yhä enemmän luottamusmiehille ja työsuojeluvaltuutetuille, eikä rivijäsenen enää tarvinnut käyttää ammattiyhdistystoimintaan vapaa-aikaansa.¹⁶¹

Jäsenistö epäpoliittisoitui ja kolmannes jäsenistä määritteli 1980-luvulla itsensä poliittisesti sitoutumattomiksi. Yli puolella jäsenistä pääsyy liittoon kuulumisessa oli palkka- ja työehtojen parantaminen. Vain kymmenes kuului liittoon ideologisista syistä. Vanhan sosiaalidemokratiaan sitoutuneen ammatillisen työväenliikkeen elämäntapa oli häviämässä.¹⁶²

Liiton ja muutamien osastojen välillä esiintyi 1980-luvulla epäluottamukseksi tulkittavaa viestinnän puutetta. Huoltokuljettajan tehtävien supistaminen johti Helsingissä työnseisauksen uhkaan kesällä 1985. Liitto sai lakkouhasta tiedon työnantajan kautta. Vaikka pääluottamusmies onnistui tuolloin neuvottelemaan työrauhan, järjesti Helsingin vetokalusto-

varikko ”veturimiesten joulurauhan julistukseksi” -nimitetyn tempauksen, jossa jouluaatonaaton ruuhkaliikenne pysähtyi. Tempaus toi liitolle runsaasti epätoivottua julkisuutta.¹⁶³ Vaikka liitto irtisanoutui tapahtuneesta, korvasi se silti oikeusapukulut syytettyinä olleille Helsingin osaston jäsenille.¹⁶⁴

Tietotekniikan tulo toimistoihin muutti liiton toimintaa. Vuonna 1986 liiton hallitus teki päätöksen mikrotietokone Multitech PC-POP:in ja siihen liittyvien oheistarvikkeiden hankkimisesta. Helsingin Puhelinyhdistykseltä vuokratulla modeemi-laitteella hoidettiin aluksi Veturimies-lehden ja kirjapainon välisiä yhteyksiä.¹⁶⁵ Pari vuotta myöhemmin toimistosihteerille hankittiin maksuliikenteen ja sähköisen jäsenrekisterin hoitamiseksi 60 megatavun muistilla varustettu tietokone. Ensimmäisenä sähköpostin saivat puheenjohtaja, pääsihteeri ja toimittaja vuonna 1998. Kuljetusalan liittojen yhteisten kotisivujen rakentaminen alkoi vuonna 2001.¹⁶⁶



Vuonna 1975 hankittu Kylmälahti on neljässäkymmenessä vuodessa kehittynyt autiotilasta nykyaikaiseksi lomapaikaksi. Vasemmalla liiton hallitus tutustuu ostokseen vuonna 1975. Oikealla puheenjohtaja Risto Elonen saneeratun rakennuksen pihamaalla vuonna 2008. Kuvat: Rautatiemuseo ja Markku Vauhkonen.



V Kilpailun aika 1996–2018



Tulosvastuusta divisiooniin: johtamisopit rautateillä

Veturimiesten liiton kannalta organisaation jatkuvat uudistukset näyttivät pelkältä sanahelinältä. Valtionrautateilla harjoitettiin 1980-luvun alkuun asti ”tavoitejohtamista”, jota seurasi ”tulosjohtaminen” ja 1990-luvulla ”laatujohtaminen”. Yhtiöaikana 2000-luvulla siirryttiin ”prosessijohtamiseen”. Liitto totesi uuden vuosituhannen alussa, ettei se ”sinänsä kyseenalaista” muutoksia, kunhan työnantaja huolehtii, etteivät ne entisestään monimutkaista suorittavan työn tekijöiden elämää.¹

Tulosjohtaminen oli yksi hallinnon hajauttamiskomiteassa 1980-luvulla esitetyistä ajatuksista, jonka käyttöönottamiseen kannustettiin valtion eri yksi-

köissä, myös rautateillä. Innostus uusiin johtamismalleihin ja organisaatiouudistuksiin oli uuden julkisjohtamisen sivutuote, jonka avulla puhe leikkauksista korvattiin puheella toiminnan kehittämisestä.² Uudistusten hyöty on myöhemmin kyseenalaistettu: erilaisten johtamismallien lyhytjänteinen soveltaminen syöksi työpaikat uudistamiskierteeseen, jossa hyviä käytäntöjä etsitään jatkuvasti.³

Tulosvastuullinen organisaatiomalli otettiin käyttöön vuonna 1985 ja sen myötä liikennealueista ja rautatiepiireistä muodostettiin seitsemän tulosvastuullista rautatiepiiriä. Jo vuonna 1987 organisaatiouudistusta alettiin tehdä ns. linjavastuisen tulosorganisaation näkökulmasta ja

Sr1 syksy-
iltana
ylittämässä
Kymijokea,
matkalla
Kymin
asemalle.
Kuva: Jukka
Marttila.



vastaperustetut rautatiepiirit lakkautettiin. Vuonna 1996 organisaatio oli jälleen muutoksessa. Veturimiehet toivoivat laitoksen rakenteelta selkeyttä, sillä ”kustannusvastuu- ja putkimalliorganisaatio” oli sisältänyt runsaasti päällekkäisyyksiä ja johtanut epäselvyyksiin vastuukysymyksissä.⁴

Prosessijohtaminen toi 2000-luvun alussa mukanaan jälleen muutoksen: esimerkiksi veturimiehiä koskeva käyttöosasto muuttui junaliikennöintiprosessiksi, joka sisälsi vetopalvelu-, junaliikennöinnin suunnittelu- sekä liikenteenohjauspalvelu -alapro sessit. Entisistä esimiehistä tuli ydin- tai osapro sessien ”omistajia”. Uudet nimitykset olivat vaikeita omaksua ja henkilöstöjärjestöjen vaatimuksesta perustet-

tiin työryhmä, joka selvitti, mitä eri ”prosessit” oikeasti tekevät.⁵

Vakavaksi tarkoitettu uudistus onnistui herättämään lähinnä huumoria: ”Onko veturinkuljettaja vetopalvelija, sen saa jokainen itse päättää, mutta vetopalvelua hän toteuttaa yhdessä veturinsa kanssa”, lausui lehden toimittaja Markku Vauhkonen. Muutaman vuoden päästä nimitykset muuttuivat jälleen, kun prosesseista siirryttiin uuteen malliin, jossa organisaatio jakaantui divisiooneihin, jotka sisälsivät yksiköitä ja yhtiöitä. Veturinkuljettajat sijoitettiin palvelu- ja tuotantodivisioonaan. Seuraavassa muutoksessa armeijajenhkisistä divisioonista palattiin yksiköihin, joissa kuljettajat oli-

Edellinen aukeama: Pasila Veturitieltä nähtynä vuonna 2014, A-juna Leppävaaraan. Taustalla Itä-Pasilan toimistorakennuksia ja Pasilan asema, oikealla Saporonpolku. Kuva: Jaana Maijala/Helsingin kaupunginmuseo.

Virkapuvuista vaihtuivat yhtiöaikana työasuiksi. Samalla työasun käyttämisestä tuli pakollista ja kuljettajien pukeutuminen yhtenäistyi. Veturinkuljettajan työasut vuonna 2012. Kuva: Markku Vauhkonen.



vat työntekijöiden sijaan resursseja.⁶

VR:n toimiessa virastomuotoisena, sen johtotehtäviin nousiin yleensä kokemuksen perusteella laitoksen sisältä. Yhtenä merkinä johtamiskulttuurin muutoksesta nähtiin se, että 2000-luvulla yhtiöön alettiin rekrytoida ulkopuolisia ammattijohtajia.⁷ Henkilöstön suhtautuminen vuonna 2009 VR:n toimitusjohtajaksi juomateollisuudesta siirtyneeseen Mikael Aroon poikkesi suhtautumisesta hänen edeltäjänsä, yhtiön sisältä nousseeseen Henri Kuituseen. Vaikka VR oli yhtiöitetty jo 1995, vasta Aron koettiin tuoneen yritysmaailman ilmapiirin rautateille.⁸

Työhyvinvointi ongelmana

Toinen toistaan seuraavat organisaatiomuutokset ja uudistukset muodostuivat 1980- ja 1990-luvuilla pysyväksi osaksi veturinkuljettajien työelämää. Vaikka uudistukset aiheuttivat aina vastustusta, arvioi Veturimies-lehden pääkirjoittaja 2000-luvun alussa, että kuljettajien osalta rationalisoinnista ja työnjaosta aiheutunut muutos oli jälkikäteen arvioiden ollut hallittua ja liitto oli päässyt osallistumaan muutosten suunnitteluun. Tulevaisuudessa odottavat uudistukset herättivät kuitenkin epäilyä ja VR:n strategiaan toivottiin kirjattavan ”muutoksen inhimillinen hallinta”.⁹

Vaikka Veturimiesten liitto koki tärkeäksi työn kehittämiseen osallistumisen,

ei VR:n uusi henkilöstöpolitiikka enää rohkaissut yhteistyöhön. Työhyvinvointi muuttui työtytymättömyydeksi, kun 2000-luvun finanssikriisin myötä yhtiössä ajaututtiin yt-neuvottelujen kierteeseen. Vuosina 2009–2013 veturimiesten pääluottamusmiehen laskettiin osallistuneen useampiin yt-neuvotteluihin kuin kaikki hänen edeltäjänsä yhteensä.¹⁰

Veturimiehet kokivat työelämän retoriikkaan 1990-luvun alussa iskostuneen vaatimuksen joustamisesta ensin keinoksi tukea työnantajaa ja auttaa VR:tä selviämään kilpailun avautumisen luomista paineista. Joustamisen katsottiin olevan hyväksyttävää, jos se oli molemminpuolista ja perustui työntekijän ja työnantajan väliseen luottamukseen. Viimeistään 2010-luvulla joustamisesta tuli työelämän kirosana, kun työntekijäpuoli ei koke-



Vuoden 2012 ennätysluminen talvi sekoitti rautatieliikenteen. Myös rautateiden henkilöstö sai osansa luonnonvoimien matkustajissa aiheuttamasta tyytymättömyydestä. Sm-kalustoa lumen peitossa Ilmalan ajojarikolla. Kuva: Veturimies 1/2015/ Mikko Huhtapelto.

nut saavansa mitään vastineeksi omista uhrauksistaan. Veturinkuljettajien keskuudessa syntyi vitsi: ”Eräs valtuutettu kysyi, paljonko veturimiesten tulee joustaa omien töiden osalta talven taas tehdessä tuloaan? – Vastaus: yhtä paljon kuin työnantajakin joustaa tänä päivänä.”¹¹

Epäoikeudenmukaiseksi koettu henkilöstöpolitiikka nakersi työpaikan henkeä. Muutos ei koskenut vain kuljettajia: koko VR:n luonne työpaikkana muuttui epävarmemmaksi ja samalla muuttuivat suhtautuminen työhön ja työnantajaan. Uusi aika näkyi niin yhteisöllisyyden kuin sitoutumisen heikentymisenä.¹²

Veturinkuljettajat nimesivät tärkeimmiksi hyvinvointia lisääviksi tekijöiksi työn laadun ja mielekkään työnjaon.¹³ Tapa, jolla työnjako suoritettiin, vaikutti

myös työn laatuun. Ajojakojärjestelmän uudistuksessa työvuorojen suunnittelu keskitettiin Helsinkiin. Kuljettajat kokivat menettäneensä mahdollisuuden vaikuttaa omiin vuoroihinsa.

Työvuoromuutosten määrä ja niin sanotussa heittosakissa, ilman työvuoroluetteloja, työskentelevien joukko kasvoi. Vuorosuunnittelun yhdyshenkilö Jorma Viitanen tiivistä kuljettajien tuntemukset: ”Työtyytyväisyyden ja menestymisen esteenä on vain kaksi ongelmaa, oikeudenmukainen johtaminen ja työvuorosuunnittelu.”¹⁴ Pääluottamusmies Kostiainen laati työnantajalle pitkän raportin, jossa kuljettajien turhautumisen arveltiin pian vaikuttavan työmotivaatioon ja työhön sitoutumiseen.¹⁵

Puhe sitoutumisen heikkenemisestä ei



Helsingin asema perjantaiamuna 1.11.2013. Veturimiesten mielenilmaus oli vastaus työnantajan yksipuoliseen päätökseen lyhentää kääntymisaikaoja ja pysäytti lähiliikenteen: lähes 900 junaa jäi laituriiin. Kuva Markku Vauhkonen.

ollut vain järjestöretoriikkaa: Kuljettajat kokivat, että VR:n monopoli mahdollisti henkilöstön huonon kohtelun, jolloin kilpailun avautuminen näytti jo houkuttevalta vaihtoehdolta.¹⁶ Vuonna 2010 toteutettu työhyvinvointiselvitys osoitti, että henkilöstön sitoutuminen VR:llä oli heikentynyt kaikissa yksiköissä, kappale-tavaralogistiikkaa lukuun ottamatta. Veturinkuljettajilla sitoutumista kuvaava indeksi oli pudonnut peräti 30 yksikköä.¹⁷ Seuraavana vuonna toistettu tutkimus osoitti vielä heikompaa sitoutumista. Kun 1970- ja 1980-luvulla kuljettajien tyyty-

väisyys oli ollut VR:n henkilöstöryhmis-tä korkein, kääntyi tilanne 2010-luvulla päinvastaiseksi.¹⁸

Luminen talvi 2012 oli liikennöinnille poikkeuksellisen hankala ja henkilökunta joutui matkustajien sekä median negatiivisen palautteen ensimmäiseksi kohteeksi. Jatkuvat ongelmat ja niiden käsittely tiedotusvälineissä vaivasivat veturinkuljettajien ammattiylpeyttä.¹⁹ Rautatieläisjärjestöt kokivat, että syytä ongelmiin oli suorittavaa tahoja korkeammalla. Liittojen hallintojen yhteiskokous totesi, että omistajaohjauksen vaatima muutosohjelma oli saanut

VR:n unohtamaan päivittäistoimintojen johtamisen.²⁰

Veturimiesten liiton valtuusto otti työn laadun parantamisen jo vuoden 2010 liittokohtaisen sopimuksen tavoitteeksi, mutta sopimuskauden aikana tyytymättömyys vain kasvoi. Vaikka uudistuksia tapahtui, esimerkiksi yliptikiä lepoja rajoitettiin ja peruutetuista työvuoroista maksettiin korvaus, kiristettiin ruuvia toisaalta. Työnantaja lyhensi vuorojen aloitus- ja lopetusaikoja: vuorolle ilmoittautumiseen, aikataulujen ja työvuoro-ohjeen tulostamiseen sekä niihin tutustumiseen varattiin työajasta enää kolme minuuttia.

Pääkaupunkiseudulla lähiliikenteen kääntymisaikojen lyhentäminen vaikeutti aikataulussa pysymistä ja kuljettajat kokivat, että heidän ammattiosaamistaan väheksyttiin: ”yli 45 vuoden kokemuksella kuljettajilla saattaa olla jotain tietoa mm. kääntymisajan riittävydestä, mutta kirjoituspöydän takaa asiat tiedetään taas paremmin.” Tyytymättömyyden osoituksena veturimiehet pysäyttivät lähiliikenteen – lähes 900 junaa – perjantaiamuna 1. marraskuuta 2013.²¹

Vapaaseen kilpailuun valmistautuminen

Liikelaitosuudistuksen yhteydessä käyty keskustelu kohdistui Valtionrautateiden talouden korjaamiseen. Yhtiöittämisen alkaessa oli jo selvää, ettei uudistuksella pyritty pelkkään toiminnan tehostamiseen, vaan kyse oli siirtymisestä kokonaan uuteen toimintaympäristöön. Uusimuotoisten liikelaitosten, yhtiöittämisen ja yksityistämisen kautta valtio alkoi luopua vastuusta palveluiden tuottamisessa. Työntekijäpuolella kehitys nähtiin hyvinvointivaltion purkamisena.²²

Vuonna 1991 Veturimiesten liiton hal-

litus kirjasi tutustuneensa ensimmäiseen raporttiin ETA-sopimuksen vaikutuksesta vapaaseen kilpailuun.²³ Samana vuonna valmistunut parlamentaarisen liikennekomitean mietintö *Liikenne 2000* tarkasteli Suomen raideliikenteen kehitystä EY:n suunnitelmien valossa.

Liikennöintinopeuksien nostaminen ja automaattisen kulunvalvonnan rakentaminen nähtiin suomalaisten kannalta keskeisinä kilpailutekijöinä. Vaikka tavoite kilpailun vapautumisesta oli selvä, asetti komitea kilpailun toteutumislle lukuisia reunaehtoja: uusille yrittäjille tuli asettaa samat turvallisuus-, ympäristö- ja muut velvoitteet kuin VR:llä oli. Rautatieläisjärjestöt vastustivat yhteisessä kannanotossaan yksityisten toimijoiden päästämistä Suomen rataverkolle.²⁴

VML:n valtuustolle pitämässään alustuksessa vuonna 1994 pääjohtaja Saarinen kielsi, että yhtiöittämistä automaattisesti seuraisi yksityistäminen. Toisaalta hän toi esiin, että Helsingin linja-autoliikenteessä tällainen kehitys oli koettu. Suomen rataverkolla yksityistä veturiliikennettä oli toistaiseksi Enso-Gutzeitin Imatran tehtailla, mutta Saarinen arvioi että idän liikenteen vaunujen kuljetus Vainikkalasta esimerkiksi Kotkaan tai Haminaan oli tehtävä, jonka yksityinen yhtiö voisi helposti hoitaa VR:tä edullisemmin. Siksi yhtiön kilpailukykyä oli kehitettävä, kun aikaa kilpailun avautumisen määräaikaan vuoteen 1999 oli.²⁵

VR:n oli nostettava palvelutasoaan, paitsi linja-autoliikenteen, myös tulevaisuudessa hämmöttävien raideliikenteen kilpailijoiden takia. Liikematkustajille suunnatut InterCity-junat aloittivat liikennöinnin vuonna 1988 ja pian alkoi suurnopeusjunien hankinta: kallistuvakoriset Pendolino -junat aloittivat koeliikenteen vuonna 1995.²⁶

Yhtiöittämiseen liittyvien käytännön kysymysten selvittäminen painoi laajem-

mat tulevaisuuden suunnitelmat ammattiliitoissa taka-alalle. Kun yhtiöaika alkoi kesällä 1995, palasi kilpailun vaikutusten pohtiminen nopeasti Veturimiesten liiton asialistalle. Liitto laski saavansa kuljetusalan yhteistyöllä lisävoimaa kilpailuttamista ja yleissitovia työehtosopimuksia koskevissa neuvotteluissa.²⁷

Myös työnantajan kanssa hierottiin yhteistä linjaa: toimitusjohtaja Henri Kuitunen kävi alkuvuodesta 1996 puhumassa liiton hallitukselle vapaan kilpailun haasteista. Kokouksessa todettiin, että järjestöjen ja työnantajan oli syytä pyrkiä yhdessä vaikuttamaan vapaan kilpailun kehitykseen rautateillä.²⁸ Jo samana vuonna tuotiin esiin suunnitelma Kiukaan–Kauttuan -osuuden vuokraamisesta yksityiselle liikennöitsijälle ja pääjohtaja Saarinen oli valmis luovuttamaan myös osan sivuratojen ylläpidosta yksityisille. VML:n hallitus kuitenkin tulkitsi yhtiön yleisen linjan niin, ettei VR pyri edistämään vapaan kilpailun kokeiluja.²⁹

Muutokset liikennepolitiikassa muuttivat myös Veturimiesten liiton tehtävää. Lähitulevaisuuteen kohdistuvan edunvalvonnan lisäksi liitto pyrki yhä laajemmin vaikuttamaan myös maan liikenteen kehittämiseen. Koska työnantaja ja veturimiehet olivat samassa veneessä, mahdolliset ongelmat pyrittiin ratkaisemaan muuten kuin työtaistelutoimin: ”Kun nyt 100-vuotisjuhlien kynnyksellä uhkana on rautateiden avaaminen vapaalle kilpailulle, niin myös tässä tilanteessa meidän on arvioitava mahdollisuuksiamme vaikuttaa asioihin neuvottelu- ja sopimusteitse.”, tiivistä Veturimies-lehti uuden ajatuksen vuonna 1997.³⁰

Rautateiden yhtiöittäminen, yksityistäminen ja vapaa kilpailu olivat sekä kansainvälisen kuljetusalojen keskustelufoorumi ITF:n rautatiejaoston että Pohjoismaisten Rautatieläisten Unionin NJU:n puheenaiheita vuonna 1997.³¹ Veturimiesten liiton

päsihteeri Timo Tanner, joka kielitaitoisena pystyi tutustumaan eri maissa käytyyn keskusteluun, seurasi kilpailun toteutumista eri Euroopan valtioissa. Erityisesti Englannin ja Ruotsin esimerkkien perusteella hän kysyi kannattaako Suomen ryhtyä ehdoin tahdoin kokeilukentäksi ja vaarantaa siten taloudellisesti toimiva rautatiejärjestelmä.³²

Kokoomuslaisen liikenneministeri Matti Auran asettama virkamiestyöryhmä selvitti kilpailun avaamista ja alustavissa visioissa tavoitteena oli vapauttaa raide-liikenne ennen vuosituhannen vaihdetta. Rautatieläisjärjestöjen näkemys oli, ettei kilpailuttaminen toisi Suomen radoille lisää kapasiteettia, vaan uudet yhtiöt valtasivat kannattavimmat palat liikenteestä.³³ Liikenneministeriön koettiin kuitenkin ajavan kilpailun avaamista työntekijöiden tai edes VR:n johdon mielipiteitä kuuntelematta vetoamalla tarjonnan parantumiseen ja toiminnan tehostumiseen.

VML:n valtuusto totesi pitävänsä ”palveluntarjonnan paranemis- ja tehostamisperusteluja loukkauksena” ja että hallitsemattomasti avattu kilpailu ”merkitsisi toteutuessaan ns. kermankuorintayhtiöiden tulemista rautateille ... mikä merkitsee uhkaa maanlaajuisen rautatietoiminnan jatkumiselle.”³⁴ Kesäkuussa 1998 vietetyissä liiton 100-vuotisjuhlissa liikenneministeri Aura puhui kilpailun avaamisen puolesta ja SAK:n puheenjohtaja Lauri Ihalainen vastasi omassa puheenvuorossaan Suomen ratojen tarvitsevan enemmän kuntoinvestointeja kuin uusia yrityksiä.³⁵

Tässä vaiheessa myös käsitys siitä, mitä vapaa kilpailu tarkoittaisi ammattiliitoille, alkoi konkretisoitua. Ylikansallisten yhtiöiden kanssa neuvottelu arvioitiin vaikeaksi, koska yhtiöt eivät halua julkisesti kertoa toimintaperiaatteistaan. Kansainvälisten työnantajien arvioitiin myös suhtautuvan negatiivisesti ammattiyhdistysliikkeen

”Voi Ratahallintokeskusta”, huoattiin uudistuneen Veturimies-lehden kannessa vuonna 2002. Iloisena uutisena kerrottiin Dr14 -sarjan vetureiden saneerauksen viimein alkavan. Kuva: Veturimies-lehti.

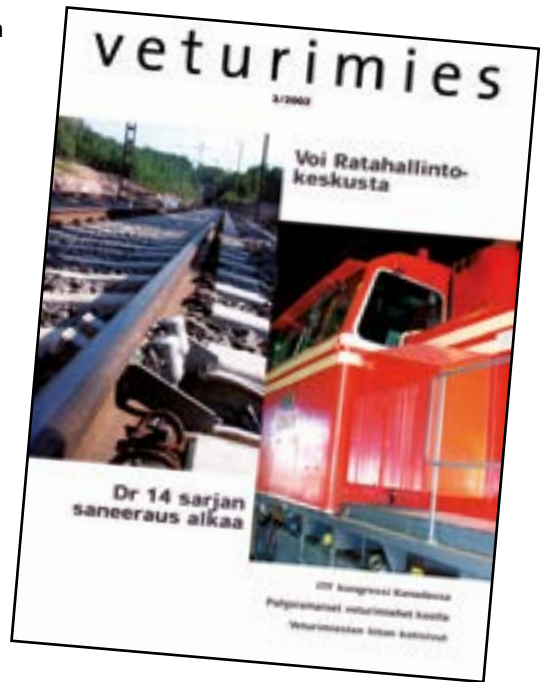
seen.³⁶ Veturimiesten liiton valtuusto epäili, että näillä edellytyksillä avoin kilpailu johtaisi työsuhteen ehtojen polkemiseen.³⁷

AKT:n tukitoimipyynnöksi bussinkuljettajien auttamiseksi alkuvuodesta 1998 antoi liitolle lisävakuutuksen siitä, että kilpailussa kärsivät ensimmäiseksi työntekijät. Tukitoimien taustalla oli pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kilpailuttaminen: AKT vaati, että kilpailutusta koskeviin ehtoihin oli lisättävä määräys, jonka mukaan voittaneen yhtiön oli palkattava hävinneestä yhtiöstä siirtyvät työntekijät niin sanotusti vanhoina työntekijöinä. Sama vaatimus oli myöhemmin myös VML:n asialistalla.³⁸

Yleissitova työehtosopimus

Samalla kun Veturimiesten liitto vastusti kilpailun avaamista, varautui se siihen mahdollisuuteen, että suunnitelma vuonna 1999 tapahtuvasta liikennöinnin vapautumisesta toteutuu. Yksi valmistautumiskeino oli yleissitovien työehtosopimusten vahvistaminen.³⁹

Työehtosopimusten yleissitovuudesta oli säädetty jo vuonna 1970. Lainsäätäjä määritteli ylimalkaisesti, että alan työehtosopimus on yleissitova, jos noin puolet sen työntekijöistä on järjestäytyneiden työnantajien palveluksessa. Työmarkkinoiden monimutkaistuksessa yleissitovuuden ehtoja oli tarkasteltava uudelleen esimerkiksi määrävaatimuksen osalta. Veturimiesten



kohdalla tarkennuksella ei ollut suurta merkitystä, sillä VR:n arveltiin pysyvän suurimpana työnantajana kilpailusta huolimatta. Tärkeämpää oli saada yleissitovuuden tunnustus ennen kuin ensimmäiset kilpailijat ehdivät rataverkolle.⁴⁰

Vuoden 1997 valtuuston vaalikokous otti yleissitovuuden vahvistamisen liiton tavoitteeksi.⁴¹ Vaikka tiukka tulopoliittinen sopimus ei antanut välineitä asian edistämiseksi, sai liitto vielä samana vuonna tes-neuvotteluissa läpi sopimuksen, jonka mukaan veturimiesten työehdoille haettiin yleissitovaa luonnetta vuodesta 1999 alkaen. Neuvotteluissa liitolla oli toisten kuljetusalojen vahva tuki.⁴²

Veturimiesten liiton sopimus oli ensimmäinen yhtiöitettyjä, entisiä valtion liikelaitoksia koskeva yleissitova sopimus. Veturimiesten liiton ja Liikenne- ja Erityisalojen Työnantajien kanssa solmitussa sopimuksessa todettiin yksiselitteisesti, että sopimusta sovelletaan ”kaikkiin veturimestehtäviin rautatieliikenteessä”.



Rautatiehallitus aloitti veturimiesten järjestelmällisen koulutuksen vuonna 1921 Helsingin ja Fredriksbergin (Pasilan) konepajoissa. Vasemmalla Pasilan konepajakoulun oppilaita ja opetushenkilökuntaa luokkatilassa 1920-luvulla ja oikealla konepajakoulun oppilaita kuuntelemassa luentoa koulun 30-vuotisjuhlapäivänä vuonna 1951. Kuvat: Rautatiemuseo

Tämän todettiin olevan veturimiesten tärkein turva vapaassa kilpailussa: ”liitto ei tule antamaan palvelussuhteen ehdoista mitään osaa kilpailutettavaksi.”⁴³ Yleissitovuuden vahvistamislautakunta vahvisti sopimuksen kaksi vuotta myöhemmin.

Yleissitovuuden saavuttamisen jälkeen liiton seuraavaksi tavoitteeksi muodostui henkilöstön siirtoa koskevista periaatteista sopiminen – kysymys joka nousi esiin AKT:n tukitoimien aikaan vuonna 1998. Rautatieläisjärjestöjen yhteisenä tavoitteena oli, että uusien liikennöitsijöiden palvelukseen siirtyvä henkilöstö säilyttäisi asemansa vanhoina työntekijöinä.⁴⁴

EY-tuomistuin kuitenkin ratkaisi kiistan linja-autoliikenteen kilpailuttamisesta työntekijöiden kannalta kielteisesti. Päätöksen mukaan kilpailutilanteessa henkilöstö ei voinut siirtyä kilpailutuksen

voittaneen yhtiön palvelukseen ns. vanhoina työntekijöinä, sillä yritysten välillä ei siirtynyt merkittävää aineellista liikeomaisuutta.⁴⁵

Ratkaisu muodosti ennakkotapauksen, jota myös veturimiesten oli punnittava tarkasti. Kuljetusliitot totesivat olevansa valmiita kaikkiin keinoihin, jotta työehtosopimukset ja eläkeoikeudet säilyvät myös kilpailutilanteessa.⁴⁶ Näitä keinoja kokeiltiin vuonna 2004 kun muut liitot ilmoittivat tukevansa AKT:a linja-autoliikenteen osa-aikatyötä koskevassa kiistassa. Kiistan yhtenä osapuolena ollut Connex harjoitti Ruotsissa myös raideliikennettä. Veturimiehet totesivat, että vaikka VR:n kanssa esiintyi ajoittain erimielisyyksiä, oli kotimaisen työnantajan kanssa mukavampi neuvotella.⁴⁷



Uusia kuljettajia ei koulutettu 19 vuoteen 1980–1990-luvulla. Kuljettajien rekrytointi käynnistyi uudelleen vuonna 2001. Kuvassa Vek no 1 VR Koulutuskeskuksen edustalla Pasilan konepajalla. Keskellä kurssin johtaja Seppo Saarimaa. Tuleva erityisvaltuutettu Toni Nokkala viides vasemmalta ja tuleva liiton puheenjohtaja Tero Palomäki ensimmäinen oikealta. Keskellä Suomen ensimmäinen naisveturinkuljettaja Susanna Virkkunen. Kuva: Markku Vauhkonen.

Kuljettajakoulutus muutoksessa

Suomen ensimmäiset veturimiehet olivat brittiläisten virkaveljien kouluttamia. Vuonna 1868 Helsinkiin perustettiin rautatien iltakoulu ja vuonna 1888 annettiin säädös höyrykattiloiden käyttäjän ammattitaitovaatimuksista. Aina 1920-luvulle asti uusien veturimiesten kouluttaminen tapahtui pitkäaikaisen työssäoppimisen kautta. Valtionrautateiden konepajoissa apupoikina aloittaneet nuoret etenivät veturinpuhdistajiksi, joista osa pääsi aikanaan lämmittäjäksi ja sitten työvoimatarpeen mukaan hakeutumaan kuljettajakurssille.⁴⁸ Kuljettajien määrää säädeltiin

koulutuksella, eikä hyväkään lämmittäjä päässyt ylenemään uralla, jos työvoimatarvetta ei ollut.

Vuonna 1921 veturimiesten koulutus organisoitiin yhdenmukaiselle pohjalle: ”Ammattikehityksen edistämiseksi on Rautatiehallitus perustanut oppikouluja, joissa kasvatetaan veturimiehiä sekä ammattityöntekijöitä. Näissä kouluissa, joka on nelivuotinen, annetaan oppilaille ohjausta käytännöllisesti ja tietopuolisesti, ollen niihin pääsyvaatimuksena ylempi kansakoulu ja 15 vuoden ikä... Valtio kustantaa täydellisesti tämän opetuksen, sillä heille maksetaan palkkaa niin kuin konepajan oppilaille ainakin”, mainosti Veturimies-lehti uutta koulu-

tusta.⁴⁹ Ensimmäiset kurssit käynnistyivät Helsingin ja Fredriksbergin (Pasilan) konepajoissa. Koulutus oli alusta asti suosittu: ensimmäisenä vuonna hakijoita oli yli kaksi sataa, joista 56 kelpuutettiin koeajalle.

VR:n tarjoama koulutus kehittyi 1920–30-luvuilla, esimerkiksi erilaiset psykologiset testit otettiin laajempaan käyttöön työnhakijoiden soveltuvuuden arvioimiseksi. Muut rautatieläiset saivat opetuksensa pitkään Helsingin päärautatieasemalla, mutta veturimiesten koulutuksesta vastasivat VR:n konepajat sekä vuodesta 1973 lähtien liikennepiirit.⁵⁰

Veturimiesoppilaan aika kesti jopa kaksi ja puoli vuotta, josta viimein vuosi oli palvelua ylimääräisenä epäpätevänä veturinlämmittäjänä. Tämän jälkeen oppilas antoi ammattinäytteen ja valmistui ylimääräiseksi veturinlämmittäjäksi. Ylimääräinen -termi poistui virkanimityksen jälkeen. Vasta kahden vuoden pätevänä lämmittäjänä työskentelyn jälkeen oli oikeus hakea kuljettajakurssille. Kuljettajakurssin pääsykokeessa testattiin neljää osa-aluetta: rautatiesääntöjä, ammattiaineita, matemaatiikkaa ja fysiikkaa sekä äidinkieltä. Myös palveluksesta kertyneillä pisteillä oli merkitystä valinnassa. Rautatieopistolla käytyjen teoriakurssien jälkeen kuljettajakurssilaiset palasivat kotivarikolle harjoittelemaan.⁵¹

Valtionrautateiden ylläpitämä keskusammattioppilaitos muuttui vuonna 1948 Rautatieopistoksi ja 1987 VR Koulutuskeskukseksi (VRKK). Kun kuljettajakoulutus 2000-luvun alussa käynnistyi lähes 20 vuoden tauon jälkeen, oppimateriaalit ja opetus oli suunniteltava alusta alkaen uudestaan. Suunnitelmat tehtiin VRKK:ssa kymmenen kuljettajan ryhmätyönä Seppo Saarimaan johdolla. Mallia uuteen koulutusohjelmaan haettiin muun muassa Finnairin ja Patrian koulutuskeskuksista.

Ensikokemusten perusteella kuljettajakoulutus tiivistyi ja sisälsi 2000-luvulla

koulutusjakson kotivarikolla, 4 kuukautta teoriakoulutusta VRKK:ssa sekä työhönopastuksen kotivarikolla. Koulutuksessa otettiin käyttöön ajosimulaattorit; diesel-simulaattorin ajopöytä muistutti Dv-12 -veturin ajopöytää, sähkösimulaattorin Sr-1 -veturin ajopöytää. Haastavia tilanteita voitiin harjoitella ja toistaa simulaattorin avulla. Vuosien mittaan koulutusohjelma hiottiin korkeatasoiseksi ja esimerkiksi Englannissa oltiin kiinnostuneita ostamaan VRKK:n asiantuntemusta.

Kilpailun avautumisen kannalta liikenneoitsijan toteuttama koulutus oli kuitenkin ongelmallinen. Vuoden 2014 alussa rautatiealan koulutus siirtyi VR-Yhtymältä Kouvolan seudun ammattioppilaitoksen vastuulle. Vaikka koulutuksen ulkoistamisen syy oli ymmärrettävä, Veturimiesten liitto oli huolissaan turvallisuudesta ja kuljettajien kelpoisuusvaatimuksista. Liitossa pelättiin, että kuljettajien taitotasosta on vaikea varmistua kun koulutuksen sisältöä ei kontrolloida entiseen tapaan.⁵²

Kilpailun vastustaminen

Raideliikenteen kilpailun laajentamisen kannattajat perustelivat kantaansa 1980- ja 1990-luvulla rautateiden epäreilulla monopolilla. VML ja RL vastustivat EU:n asetusehdotusta yhteiskunnan tukeman henkilöliikenteen kilpailuttamisesta osoittamalla, että raideliikenne kilpaili jo maantieliikenteen kanssa, eivätkä autoilijat joutuneet kustantamaan koko tienpitoa.⁵³

Rautatieläisjärjestöt katsoivat asetuksen johtavan liikenteen siirtymiseen maanteille, sen sijaan, että uudistus parantaisi rautateiden toimintaedellytyksiä. Järjestöt painottivat myös liikennöinnin ympäristö- ja turvallisuusnäkökulmaa.⁵⁴ Veturimiesten liiton valtuusto vastusti julkilausumassaan rautateiden saattamista ”väkivalloin markkinavoimien paloiteltavaksi”.⁵⁵

EU:n ministerineuvosto ja jäsenmaat käsittelivät asetusta syksyllä 2000. Suomen lisäksi Ranska, Belgia ja Luxemburg esittivät varauksia kilpailun suhteen. Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö kannatti ”kontrolloitua kilpailua”, mutta rautatieläisjärjestöt totesivat esityksen olevan paitsi ”toteuttamiskelvoton” myös ”ennenaikainen”.⁵⁶

Ensimmäisenä asetukseen liittyvänä toimena liikenne- ja viestintäministeriö perusti YTV-RATA -työryhmän selvittämään pääkaupunkiseudun lähiliikenteen tulevaisuutta. VR-konsernin tai rautatieläisjärjestöjen edustajia ei päästetty asiaa valmistelemaan työryhmään ja kansanedustaja Wallin laati asiasta kirjallisen kysymyksen. Liikenneministeri vastasi, että työryhmä on haluttu pitää pienenä koska hallituksen kannan muodostaminen on kesken. Rivien välistä luettiin, että tarkoituksena oli valmistella suunnitelma lähiliikenteen kilpailuttamiseksi ilman henkilöstön kuulemista.⁵⁷

Veturimiesten liitto vastusti aluksi kil-

pailua henkilöliikenteessä. Kun ITF:n Rautatiejaosto hyväksyi vuosien 2002–2006 ohjelmaansa maltillisemmän ”kilpailun vapauttamisen kielteisten seurausten” vastustamisen, myös VML omaksui tämän realistisemman tavoitteen: jatkossa liitto korosti, ettei se vastusta kilpailua sinänsä, vaan sen haitallisia sivuvaikutuksia suomalaiselle yhteiskunnalle.⁵⁸

Kuten liikelaitos- ja yhtiöittämisuudistusten aikaan, veturinkuljettajat pyrkivät vaikuttamaan kansanedustajiin ja lehdistöön kilpailuttamisinnon hillitsemiseksi. Liikenneministeriön esitysten vastineeksi rautatieläisjärjestöt jakoivat eduskuntaehdokkaille ja lehdistölle pamflettia ”Kuka hyötyy kilpailusta kiskoilla?”.⁵⁹

Poliitikkojen taholta heltisikin ymmärrystä kuljetusalan huolille. Suhtautuminen kansainvälistymiseen, globalisaatioon ja ylikansallisiin yrityksiin olivat periaatteellisia kysymyksiä, joihin koko suomalaisen yhteiskunnan oli rakennettava suhtautumisensa protektionistisen talouspolitiikan jälkeisellä kaudella.⁶⁰ Yhteiskunnan tuotta-

Suomen rataverkolla liikkui ulkomaista kalustoa, lähinnä vaunuja, jo ennen kilpailun avautumista. Vuonna 1967 Ruotsin valtionrautateiden (SJ) junalautat alkoivat liikennöidä Tukholman–Naantalina -väliä. Kuvassa lautta lähdössä kohti Tukholmaa. Kuva: Rautatiehallituksen koneteknillinen toimisto. Valokuvauslaboratorio, O. Lehtonen/Rautatiemuseo.



mien palveluiden avaaminen kilpailulle ei ollut itsestään selvä tavoite missään puolueessa ja raideliikenteen kilpailun avautumisen takaraja siirtyi vuosi vuodelta riittävän poliittisen tahdon puutteessa.

Lipposen II hallituksen hallitusohjelmassa esitettiin varauksia VR:n yksityistämisen ja pilkkomisen suhteen ja VML:n valtuusto totesi, että veturimiesten ääni oli kuultu myös VR:n johdossa ja Ratahallintokeskuksessa. Kun kokoomuslainen liikenneministeri Olli-Pekka Heinonen edellytti aikalisää selvitysten tekemistä varten, Veturimies-lehdessä iloittiin torjuntavoitosta: ”Järki on voittamassa muotivirtauksen”.⁶¹

Veturimiesten ilo jäi kuitenkin kovin lyhyeksi, sillä liikenneministeri lupasi järjestöille hengähdystaukoa vain Suomen EU-puheenjohtajakauden ajaksi. Syksyllä 2000 ministeriö julkaisi lakiehdotuksen rataverkon avaamisesta kilpailulle kansainvälisessä tavaraliikenteessä.⁶²

Tie auki taivasta myöten

Tammikuussa 2002 liikenneministeriksi nimettiin kokoomuksen Kimmo Sasi, johon liikenneministeriön uudistusinto henkilöityi niin vahvasti, että hänet mainittiin VML:n valtuuston julkilausumassakin.⁶³ Kenties kuumiin liikennepoliittinen keskustelu 2000-luvulla käynnistyi, kun ministeri Sasin perustama työryhmä julkaisi Suomen liikennejärjestelmän uudelleenjärjestämisestä *Tie auki taivasta myöten*-selvityksen. Julkaisun kevyt tyyli, muun muassa alaotsikko ”Matka on matkoo, kulukipa kuka tahhaan” olivat ristiriidassa sen esittämien perustavanluontoisten ehdotusten kanssa.

Ministeriön työryhmä kuvasi liikennepalveluita ”suomalaisten keskei-

seksi kilpailu- ja tulevaisuustekijäksi”. Parikymmentä vuotta jatkuneen hajauttamisen jälkeen liikenteen hallinto haluttiin koota uuteen Liikennevirastoon ja Liikenneturvallisuustoimistoon. Tämä ehdotus sai veturimiehiltä varovaista kannatusta, vaikka ihmeteltiinkin kuinka lyhyeksi hallinnon hajauttamisvaihe jäi ja kuinka tempoilevaa ministeriön politiikka on.⁶⁴

Muita raportin ajatuksia liitto ei kuitenkaan voinut hyväksyä. Työryhmä ehdotti VR:n tulouttavan osinkoina 500 miljoonaa euroa valtion liikenneinvestointeihin ja VR-Rata Oy:stä ehdotettiin muodostettavaksi julkista osakeyhtiötä Soneran tapaan – siis rataverkon myymistä yksityisille sijoittajille. Liiton puheenjohtaja Risto Elonen arvioi, että VR:n ”taseen keventäminen” veisi vakavaraisen yhtiön selvitystilaan, johtaisi palvelutason supistamiseen ja henkilöstön irtisanomisiin. Rataverkon yhtiöittäminen pelättiin vievän Suomen radat Iso-Britannian kaltaiseen tilanteeseen, jossa rataverkon hoito oli heikkoa.⁶⁵

Raportti sai julkisessa keskustelussa melkoisen tyrmäyksen ja se leimattiin uusliberalistiseksi yritykseksi yhteiskunnan palveluiden luovuttamisesta sijoittajien haltuun. SDP:n eduskuntaryhmä kehotti hillitsemään ”ideologissävyytteisiä pyrkiä kilpailun avaamiseksi”.⁶⁶

Työntekijäjärjestöille raportin reteä tyyli ja sen herättämä julkinen keskustelu olivat hyödyksi, kun uudistusta koskevat mielipiteet olivat vielä muodostumisvaiheessa. Juuri ennen lähtöään keväällä 2003 ministeri Sasi vaihtoi koko VR:n hallituksen ilman ennakkovaroitusta. Liitto piti toimenpidettä ”ennennäkemättömänä suomalaisessa yhteiskunnassa” ja liikenneministerin mielenosoituksena kritiikkiä kohtaan.⁶⁷



Matkustajat suhtautuvat raideliikenteen muutoksiin tunteilla. Vuodesta 1975 liikennöineen M -junan viimeinen vuoro Vantaankoskelle 30. kesäkuuta 2015 muodostui yleisötapaukseksi. Kuvassa matkustajia asemalaiturilla junan pääteasemalla Vantaankoskella hieman ennen puolta yötä. Kuva: Sakari Kiuru/Helsingin kaupunginmuseo.

Kilpailuttaminen etenee vähitellen

Hallituksen EU-ministerivaliokunta oli suojelemaan tavaraliikenteen kilpailun vapauttamiselle, mutta suhtautui henkilöliikenteen kilpailuttamiseen varauksella. Rautatieläisjärjestöt olivat liikennevaliokunnan kuultavana keväällä 2002. Järjestöt esittivät, että Suomen tulisi pyrkiä kilpailun avaamisessa erillisratkaisuun, koska rautatieverkosto ei ole välittömässä yhteydessä manner-Eurooppaan ja myös raideleveys on eri.⁶⁸

Järjestöjen mukaan valmisteilla ollut rautatielaki meni pidemmälle kuin direktiivit edellyttivät: kansainvälisen tavaraliikenteen lisäksi siinä pedattiin mahdollisuutta siirtyä nopeasti niin sanottuun toiseen rautatiepakettiin, jolla myös kansallinen tavaraliikenne avattaisiin kilpailulle. VML:n hallituksen tietojen mukaan suuri valiokunta edellytti kansallisen tavaraliikenteen kilpailulta liikenteen turvallisuuden ja toimivuuden takaamista.⁶⁹

Erityistä epäilystä sekä työntekijöissä että poliitikoissa herätti Euroopan Unionin ulkopuolisten yhtiöiden päästä-



**Vuonna 2008 vietettiin
Veturimiesten liiton
110-vuotisjuhlavuotta ja liiton
tunnus sai ajanmukaisen asun.
Kuva: Veturimiesten liitto.**

minen Suomen rataverkolla. Veturimieslehden haastattelussa liikennevaliokunnan puheenjohtaja vihreiden Erkki Pulliainen nimesi nuo yhtiöt venäläisiksi.⁷⁰ – Ensimmäisenä turvallisuustodistushakemuksen Ratahallintokeskukseen jättikin venäläis-virolainen AS Spacecom vuonna 2007. Yhtiö suunnitteli Kuolan ja Kokkolan välisiä malmijunakuljetuksia. Kun tieto hakemuksesta tuli julkisuuteen, vaati VML, että viranomaisen on selvitettävä täyttääkö esimerkiksi Viron rautatielainsäädäntö EU-lainsäädännön edellyttämät turvallisuusvaatimukset.⁷¹

Tavaraliikenne unionin sisäisessä liikenteessä avautui kilpailulle vuonna 2003 järjestöjen toimenpiteistä huolimatta. Kilpailun avaaminen ei koskenut Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä, joten muutoksen suorat vaikutukset olivat vähäiset. Periaatteellisesti ja historiallisesti uudistus oli kuitenkin merkittävä. Uudistuksen yhteydessä annettiin laki Ratahallintokeskuksesta, joka vastasi jatkossa Suomen rataverkosta, turvallisuudesta ja liikenteenohjauksesta. Myös VR joutui hakemaan uuden lain mukaista toimilupaa ja turvallisuustodistusta.⁷²

Vielä samana vuonna EU komissio esitti suunnitelman, jossa koko tavaraliikenteen kilpailun avautumista tavoiteltiin vuonna 2006, matkustajaliikenteen 2008

ja EU:n sisäiset rajat ylittävän liikenteen 2010. Euroopan Kuljetustyöntekijöiden Federaatio ETF piti aikataulua liian tiukkana ja suomalaiset järjestöt alkoivat valmistella yhteistä lausuntoa liikennevaliokunnan evästyksiksi.⁷³

Komission linjaus sai pohjoismaiset veturimiehet tiivistämään yhteistyötä. NJU päätti, että rajat ylittävän liikenteen kohdalla kansallisten sopimusten pohjaksi oli saatava yhteispohjoismainen työaikäsäännöstö.⁷⁴ Järjestöjen kannalta merkittäviin kysymyksiin kuului naapurivaltioiden erilaisten työehtojen avulla tapahtuvan keinottelun estäminen. Esimerkiksi Ruotsissa kuljettajan työsuhteen ehdot olivat heikommat kuin Norjassa, mutta norjalaisten kuljettajien vaatimuksesta ruotsalaisille maksettiin rajan ylityksen jälkeen samaa palkkaa kuin heille.⁷⁵

Yhteistyön ongelmiin kuului se, että ammattiliittojen vaikutusvalta oli eri maisissa erilainen. Norjassa ja Suomessa, jotka siirtyivät kilpailuasetelmaan vähitellen, toimi vahva itsenäinen veturimiesten liitto. Tanskassa ammattiliiton vaikutusvalta oli heikentynyt ja Ruotsissa veturinkuljettajat olivat jakaantuneet kolmeen liittoon, mikä vaikeutti sopimusten tekemistä ja yhteistä edunvalvontaa.⁷⁶

Suomessa Veturimiesten liitto vetosi unionin jäsenmaiden erojen tuomiin



Kilpailun avautuminen Suomen rataverkolla tavaraliikenteessä tapahtui vuonna 2007. Fenniarail aloitti liikennöinnin vuonna 2016. Fenniarail Oy:n juna 7102 Vainikkalasta Kuusankoskelle lähestyy Kaipiaisten liikennepaikkaa. Dr18 102:n vetämässä junassa on 29 vaunua ja kokonaispaino 2472 tonnia. Kuva: Juha Vuorinen/Fenniarail Oy.

ongelmiin: turvallisuuskulttuurissa oli maiden välillä suuria eroja ja Suomessa jo ankara ilmasto asetti käytettävälle kalustolle korkeat laatuvaatimukset. Kilpailuun liittyvä vetoaminen liikesalaisuuksiin tekisi liiton mukaan turvallisuus- ja kalustokysymysten valvomisesta vaikeaa.⁷⁷ Kilpailuun liittyvistä pätevyysongelmista oli saatu esimakua jo vuonna 2001 kun Savonradalla turvalaitteiden kunnossapidon urakointi oli myyty saksalaiselle yhtiölle. Yhtiön työntekijöillä ei ollut Suomessa vaadittua pätevyyttä eikä kielitaitoa.⁷⁸

Liiton huoli turvallisuudesta kasvoi kilpailun avautumisen edetessä. Valtionyhtiöissä turvallisuustoiminnalla oli vuosikymmenten mittaiset perinteet ja tietotaito, mutta uusien junayhtiöiden

oli rakennettava turvallisuusjärjestelmänsä tyhjästä. Esimerkiksi Britanniassa kuljettajat kokivat British Railin yksityistämisen johtaneen turvallisuuden laiminlyömiseen. Koska viranomaisvalvonta oli heikkoa, oli veturinkuljettajien etujärjestö ASLEF ottanut junaturvallisuuden edistämisen vastuulle.⁷⁹

Suomessa Ratahallintokeskuksesta irrotettiin vuonna 2006 Rautatievirasto, jonka tehtävä oli valvoa ja kehittää rautatieturvallisuutta. Samalla vakiintunut junaturvallisuustoiminta, jossa järjestöt olivat mukana lakkasi. Liitto vaati liikenne- ja viestintäministeriltä työjärjestyksen muutosta ja järjestöjä varten perustettiinkin turvallisuuden kehittämistyöryhmä. Toimintamuoto ei kuitenkaan tyydyttä-

nyt henkilöstöä: ”ukaasimainen ohjeistus muistuttaa tsaarinaikaisen rautatieviraston byrokraatiohjesääntöä ja merkitsee paluuta menneille vuosisadoille”.⁸⁰

Kilpailu lähiliikenteessä

Pääkaupunkiseudun liikenteestä muodostui 1990-luvulla sekä työntekijöiden edunvalvonnan että kilpailun avautumisen kannalta muusta Suomesta poikkeava alue. Vaikka uudet Pendolino -vuorot Ouluun ja Kuopioon toivat kasvua myös kaukoliikenteeseen, oli pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kasvu omassa luokassaan.⁸¹

Vuonna 1995 lähiliikenteessä tehtiin 33,2 miljoonaa matkaa ja vuoteen 2010 mennessä määrä nousi 55,5 miljoonaan. Leppävaaran kaupunkirata (2001) sekä Tikkurilan ja Keravan välinen neljäs raide (2004) mahdollistivat junien vuorovälin tiivistämisen. Lahti liitettiin lähiliikennealueeseen Kerava–Lahti -osuudelta vuonna 2007.⁸²

Pääkaupunkiseudun korkeat asumiskulut nostivat jäsenten keskuudessa aika ajoin vaatimuksia erillisistä korvauksista. Helsingin osasto ajoi vuosikausia pääkaupunkiseudun lisää. Liiton tasapuolisuusperiaatteen mukaisesti lisä hoidettiin ensin niin sanottuna lähiliikennelisinä, joka koski kaikkea lähiliikennettä. Vuodesta 2004 alkaen työehtosopimuksessa määriteltiin erillinen kilometrikorvaus pääkaupunkiseudun henkilöliikennejunille.⁸³

Aikaisempina vuosikymmeninä Veturimiesten liitto oli puolustanut maakuntien taloudellisesti kannattamatonta kiskobussiliikennettä työllisyyden ja rautateiden palvelutehtävän nimissä. Liiton liikennepoliittinen kanta kääntyi 2010-luvulla siihen suuntaan, että julkisia tukia kannattaa kohdentaa alueille, joissa joukkoliikenteellä on eniten käyttöä. Tämä tarkoitti neljää suurinta kaupunki-

seutua, Helsinkiä, Turkuja, Tamperetta ja Oulua, joiden alueella asui jo 40 prosenttia Suomen väestöstä.⁸⁴

Suuret liikennöintimäärät tekivät pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä houkuttelevan kokeilualustan kilpailulle. Vuonna 1999 YTV julkaisi aikeensa pääkaupunkiseudun sähköjunakaluston lunastamisesta VR:ltä. VR-Yhtymä puolestaan laati suunnitelmat konepaja- ja varikkotoimintojen yhtiöittämisestä ja osittaisesta yksityistämistä.⁸⁵ Lopulta VR:lle jäi 35 prosentin omistusosuus YTV-alueen kuntien kalustoyhtiöstä, jonka tarkoitus oli hallinnoida ja rahoittaa lähiliikenteen junia.⁸⁶

Henkilöstö piti varoittavana esimerkkinä bussiliikenteestä saatuja kokemuksia, joiden perusteella kustannussäästöt otettiin henkilöstön eduista ja pitivät lähiliikenneryöryhmän ehdotusta pääkaupunkiseudun liikenteen avaamisesta kilpailulle täysin epäonnistuneena.⁸⁷

Keskustalaisen pääministeri Anneli Jäätteenmäen hallitusohjelman vuonna 2003 todettiin kuitenkin julistavan rautateille ”linnanrauhan”, jossa VR:n julkinen palvelutehtävä tunnustettiin. Ohjelma antoi ”VR:lle ja Veturimiesten liitolle selkeästi aikaa varautua mahdollisen kilpailun avaamisen aiheuttamiin muutoksiin”.⁸⁸ Keskustalaisen Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman kirjaus ”pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liikennöinnin selvittämisestä” vuonna 2007 sai Veturimies-lehden pääkirjoittajan kysymään ”kummitteleeko yksityistämisen haamu ministeriön arkistokaapeissa?”⁸⁹

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV lopetti toimintansa vuonna 2009 ja sen seuraajana aloitti joukkoliikenteen kuntayhtymä Helsingin seudun liikenne HSL. Vuonna 2013 HSL ilmoitti kilpailuttavansa lähiliikenteen vuoden 2018 alusta alkaen. VR reagoi irrottamalla koko lähiliikenteen omaksi tulosityksikökseen, johon siirrettiin Helsingistä ja



Pääkaupunkiseudun lähiliikenne alkoi kehittyä jo 1800-luvun lopulla, mutta 1960-luvulla alkanut maaltamuutto sinetöi lähiliikenteen erottumisen omaksi liikennemuodokseen. Vasemmalla saapuvia paikallisjunien matkustajia Helsingin rautatieasemalla noin vuonna 1949. Oikealla matkustajia odottamassa M-junan viimeistä vuoroa Vantaankoskelle 30. kesäkuuta 2015. Kuvat: Hugo Sundström & Sakari Kiuru/Helsingin kaupunginmuseo.

Riihimäeltä noin 250 veturinkuljettajaa.⁹⁰

Kilpailun avautuminen näytti väistämättömältä ja työntekijäjärjestöjen vaikutusmahdollisuudet rajoittuvat lähinnä vastalauseiden esittämiseen. Henkilöstön tulevaisuus uusissa organisaatioissa oli hämärän peitossa. Pääluottamusmies Tero Palomäki arveli tarvittavan kristallipalloa ja epäili, että ”markkinatalous saa työvoimatoimistoon kaipaamaansa työvoimareserviä”. Työntekijöiden siirtymisen ehtoja koskevan sopimuksen saaminen raidealalle koettiin nyt välttämättömäksi.⁹¹

Viime metreillä ennen lähiliikenteen vapautumisen määräaika HSL ja VR sopivat suorahankinnasta, jolla kilpailuttaminen lykkäytyi vuoteen 2021. Suorahankintasopimuksessa sovittiin, että mikäli VR häviää kilpailutuksen, sen henkilökunta siirtyy vanhoina työntekijöinä uuden liikennöitsijän palvelukseen.

Sopimus turvaa siten valtaosan lähiliikenteen työpaikoista 2030-luvulle saakka.

Liiton kannalta neuvottelujen lopputulos oli erittäin merkittävä saavutus. Työpaikkojen turvaamisen varjopuolena uudistus johti toiminnan tehostamisen kautta kuitenkin myös kuljettajien työolojen heikentymiseen, esimerkiksi junien kääntymisaikoja lyhennettiin entisestään.⁹² Keväällä 2018 HSL alkoi valmistella lähiliikenteen kilpailutuksen ensimmäistä vaihetta.

Kilpailu tavaraliikenteessä

Rajat ylittävä liikenne ei ollut suomalaisille kuljettajille täysin vierasta. Suomen rataverkko oli historiallisesti osa Venäjän

rautatieverkostoa ja itsenäisyyden aikana itärajan ylittävää liikennöintiä oli tapahtunut säännöllisesti sotakorvauskuljetuksista alkaen. Kostamuksen kaivoskaupungin rakentamisen yhteydessä vuonna 1979 liitto neuvotteli erityisestä rajanylitysrastasta.⁹³

Vastaavasti Suomen rautateillä oli liikunut ulkomaista kalustoa, lähinnä vauvoja, vuosikymmenten ajan. Suomen rataverkosto oli 1980-luvulla yhteydessä läntisen raidelevyden ratoihin juna-laiva-kuljetusten kautta. Oy Railship AB tarjosi rautatiekuljetuksia ”ovelta ovelle” ja yhtiön junalautta liikennöi kahdesti viikossa Hangosta Travemündeen. Yhtiön kalustoon kuului 600 vaunua, joiden telit ja akselit vaihdettiin Hangon telinvaihtoasemalla. Matkustajaliikenteessä Helsingin ja Moskovan välillä liikennöineessä *Tolstoi*-yöjunassa, kuten myös Helsingin ja Leningradin (Pietarin) välillä liikennöineessä *Repin*-junassa puolestaan käytettiin venäläistä kalustoa. Vuonna 1992 suomalainen *Sibelius*-juna alkoi liikennöidä Pietariin.⁹⁴

Suhteellisen pitkistä kansainvälisen liikenteen historiasta huolimatta Suomi oli 2000-luvulla Slovakian, Liettuan ja Latvian kanssa viimeisiä EU-jäsenvaltioita, joissa toimilupa liikenteenharjoittamiseen oli vain yhdellä yhtiöllä. Esimerkiksi Saksassa toimijoita oli tuolloin 338 ja Ruotsissakin 16.⁹⁵

VR ei kuitenkaan jäänyt toimettomaksi odotellessaan kilpailuttamisen etenemistä, vaan alkoi itse kansainvälistyä kohti itää. Vuonna 2006 se perusti yhdessä Venäjän Rautateiden RŽD:n kanssa Karelian Trains -kalustoyhtiön hoitamaan Helsingin ja Pietarin välistä henkilöliikennettä.⁹⁶ Yhtiön Allegro-junat erosivat jonkin verran Suomessa liikennöivistä Pendolinoista: niissä oli yksi vaunu enemmän ja tekniikan puolesta ne oli varustettu kaksoisvirtalaitteilla johtuen maiden erilaisesta ajolanka-

jännitteestä.⁹⁷ Vuonna 2007 VR ja Venäjän Rautatiet perustivat Oy ContainerTrans Scandinavia ja Freight One Scandinavia -yhteisyritykset hoitamaan maiden välisiä konttikuljetuksia.⁹⁸

Suuret aloituskustannukset ja toimintavarmuuden takaaminen aiheuttivat sen, ettei raideliikenteen aloittaminen ollut helppoa eikä nopeaa. Kilpailu tavaraliikenteessä alkoi lopulta vuonna 2016 suomalainen Fenniarail Oy aloitti liikennöinnin tavaraliikenteessä. Yhtiö liikennöi pari vuotta myöhemmin koko Suomen rataverkolla. Fenniarail hankki vetureikseen kolme modernisoitua dieselveturia tšekkiläiseltä CZ Loko -yhtiöltä sekä vauvun kalustoa ruotsalaiselta Transwagonilta.⁹⁹

Veturinkuljettajien edunvalvonnan kannalta kilpailun avautuminen sujui hyvin: Fenniarailin edustajat kävivät esittäytymässä liiton hallitukselle heti yhtiön perustamisvaiheessa. Yleisen teollisuusliiton (myöh. Yleinen toimialaliitto) ja VML:n välinen työehtosopimus veturimiestehtävistä solmittiin marraskuussa 2015. Sopimus vastaa yleissitovaa sopimusta, mutta ei sisällä henkilöliikennettä koskevia määräyksiä.

Sopimus henkilöliikenteen kilpailusta

Kilpailun nopeuttamiseksi valtiovalta ehdotti keinoja, joista VR:n toimitusjohtaja Eino Saarinen varoitti ammattiliittoja jo 1990-luvulla. Huhtikuussa 2017 talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta. Keskustan liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner julkaisi suunnitelman kalusto-, kunnossapito- ja kiinteistöyhtiöiden irrottamisesta VR:stä.

Ministerin ohjelma asetti tavoit-



Vuonna 2009 VR:n toimitusjohtajaksi valittu Mikael Aro toi rautateille yksityisen sektorin toimintatavat. Toiminnan tehostamiseksi yhtiössä aloitettiin saneeraus, jollaista ei ollut koettu aiemmin. VML:n pääluottamusmies osallistui useampiin yt-neuvotteluihin kuin kaikki hänen edeltäjänsä yhteensä. Aro johti VR:ta vuoteen 2016. Kuva SAK:laisten rautatieläisjärjestöjen yhteiskokouksesta, jossa toimitusjohtaja Aro alusti VR:n muutosohjelmasta. Vasemmalla VML:n valtuuston puheenjohtaja Taisto Lahtinen, toimitusjohtaja Aro, RVL:n puheenjohtaja Tarja Turtiainen, oikealla VML:n puheenjohtaja Risto Elonen. Kuva: Markku Vauhkonen.

teeksi matkustajaliikenteen avautumisen kilpailulle 2020-luvun alkuvuosina. Kysymykseen siitä, oliko kansainvälisiltä toimijoilta tiedusteltu kiinnostusta Suomessa liikennöinnille, ministeri vastasi ”kyllä on”. Vuotta aikaisemmin Rata 2016-seminaarissa liikenneministeri ennusti ensimmäisen VR:n ulkopuolisen liikennöitsijän osallistuvan henkilökuljetuksiin jo vuonna 2017.¹⁰⁰

Veturimiesten liitto esitti vastalauseensa jo ennen suunnitelman julkistamista: uudistuksen katsottiin tekevän VR:stä toimintakelvottoman. Veturimiesten liiton puheenjohtaja Tero Palomäki ja Raideammattilaisten liiton puheenjohtaja Vesa Mauriala katsoivat, että perustettava

kalustoyhtiö muodostaisi uuden monopolin, jonka voitot valuisivat kansainvälisille suuryhtiöille. Veturimiesten liitto järjesti muiden kuljetusliittojen tukemana 30 tuntia kestäneen työtaistelun hallituksen liikenne- ja omistajapolitiikkaa vastaan.¹⁰¹

Mielenilmauksella ei vastustettu kilpailun avaamista sinänsä, vaan pyrittiin tuomaan esiin kilpailuttamismallin epäkohtia, jotka olisivat liittojen mukaan johtaneet uusien liikennemonopoliin muodostumiseen. Työtaistelun jälkeen liikenneministeri perusti raideliikenteen uudistusta seuraavan ryhmän, johon kutsuttiin VML:n ja muiden kuljetusliittojen edustajat.

Neuvottelut liikenne- ja viestintäministeriön, VR-Yhtymän sekä liittojen

välillä kestivät vuoden. Veturimiesten liitto teki vaikuttamistyössä yhteistyötä SAK:n ja JHL:n kanssa. VML, SAK ja JHL rekrytoivat ryhmänsä asiantuntijaksi Liikenneviraston entisen pääjohtajan Juhani Tervalan, jolla oli mittava kokemus suomalaisesta liikennepolitiikasta.

Kesällä 2018 todettiin, että osapuolet ovat päässeet yhteisymmärrykseen kilpailun avaamisen periaatteista: Etelä-Suomen taajamaliikenteen Sm2- ja Sm4-junat siirrettiin uuden kalustoyhtiön haltuun. Etelä-Suomen liikenteen kannalta välttämättömät kiinteistöt siirrettiin kiinteistöyhtiöön ja VR yhtiöitti kaluston kunnonapidon omaksi yhtiökseen. Kilpailun avautumisen määräajaksi asetettiin vuosi 2022. Tavoitteena oli hyödyntää Etelä-Suomesta saatuja kokemuksia koko maan kattavassa liikennöinnin mallissa ja käytännössä VR säilytti toistaiseksi yksinoikeutensa kaukoliikenteen henkilöjuniin.¹⁰²

Liiton näkökulmasta ratkaisu oli alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna erittäin maltillinen, sillä kilpailun avaaminen vaiheittain antoi VR:lle ja henkilökunnalle mahdollisuuden sopeutua muutokseen hallitusti.

Työmarkkinapolitiikan 2000-luku: Liittokohtaisesta kikyyn

Veturimiesten liitto aloitti 2000-luvun itsevarmana ja itsetietoisena järjestönä. Useimmat vuonna 1999 solmitut työehtosopimuksen pohjautuivat Metalliliiton sopimusten muodostamalle yleiselle tasolle. Edellisten keskitettyjen sopimusten ahtaat raamit olivat jättäneet useita VML:n valtuuston hyväksymiä tavoitteita vaille toteutumista. Nyt työnantaja yritti lisäksi niputtaa yksinajoa koskevat työajan muutokset sekä nopeiden junien ja vaaral-

listen aineiden kuljetuksen kokonaisuudeksi, jota liitto ei hyväksynyt.¹⁰³

Veturimiesten osalta neuvotteluista tuli monella tapaa historialliset. Kun työnantaja ei suostunut joustamaan vaatimuksesta, liitto antoi lakkovaroituksen. Valtakunnansovittelija Juhani Salenius katsoi kuljettajien lakon aiheuttavan niin huomattavia yhteiskunnallisia vahinkoja, että hän määräsi työministerin siirtämään lakon alkamista kahdella viikolla. Tiiviiden neuvottelujen jälkeen kirjoitettiin sovintoesitys, jonka liiton valtuusto hyväksyi. Kyseessä oli Veturimiesten liiton historian ensimmäinen oikea liittokohtainen työehtosopimus.¹⁰⁴

Veturimiesten liiton työehtosopimuksen yleissitovuus punnittiin 2000-luvulla useamman kerran. Ensimmäinen tarkastelu tapahtui vuoden 2001 työehtosopimuslain voimaantulon jälkeen, jolloin todettiin, että molemmat sopijaosapuolet olivat valtakunnallisia ja sopimuksen soveltamisalana olivat kaikki veturinkuljettajatyöt rautateilla.¹⁰⁵

SAK piti kuljettajien sopimusta hyvänä esimerkkinä ”jatkuvan neuvottelumenettelyn hengessä toteutetusta työelämän uudistuksesta”.¹⁰⁶ Toisaalta Suomen Yrittäjät ja osa poliitikoista arvosteli voimakkaasti yleissitovuutta, sillä sen katsottiin olevan vastoin vapautta olla järjestäytymättä. Yleissitovuuden vastustajat kantelivat asiasta Euroopan neuvostoon, mutta veturinkuljettajien osalta VML:n ja Palvelualojen työnantajat ry:n (PALTA) välisen työehtosopimuksen yleissitovuus vahvistettiin jälleen vuonna 2012.

Keskusjärjestöt sopivat kaksivuotisesta tulo- ja kustannusratkaisusta vuosiksi 2001–2002. Työnantajapuoli vaati VML:n noudattavan keskitettyä sopimusta, mikä olisi tiennyt liittokohtaisen korotuksen menettämistä. Neuvotteluja käytiin taas valtakunnansovittelijan toimistossa ja VML jättäytyi keskitetyn sopimuksen ulkopuolelle.¹⁰⁷



Professori Harri Melin esittelemässä kuljetusalan liittojen yhdistymistä koskevan alkuselivityksen tuloksia Hakaniemisalissa keväällä 2009. ”Ympäristö muuttuu” oli yksi peruste liittoselvityksen eteenpäin viemiselle. Kuva: Markku Vauhkonen.

Vuonna 2002 asetelma oli toinen ja tällä kertaa työnantajapuoli vastusti solidaarista palkkaratkaisua. Peräti 90 prosenttia palkansaajista – myös veturinkuljettajat olivat nyt mukana – kattava tulopoliittinen sopimus kattoi vuodet 2003–2004.¹⁰⁸

Vuonna 2007 kuljettajat päätyivät liittokohtaiseen ratkaisuun ja vuosi 2008 oli käännekohta sekä Suomen talouden että työmarkkinapolitiikan kannalta. Suomen talous ajautui taantumaan ja Elinkeinoelämän Keskusliitto ilmoitti keskitettyjen ratkaisujen ajan olevan ohi. Työehtosopimukset neuvoteltaisiin jatkossa toimiala- ja yritystasolla.¹⁰⁹

Taantumien pitkittyminen ja EK:n kielteinen asennoituminen tulopoliittiseen menettelyyn leimasivat 2010-luvun työmarkkinapolitiikkaa myös veturinkuljettajien kohdalla. Myös työnantajan asenteen neuvotteluissa koettiin muuttuneen kertaistamalla: ”Toimimme nykyään hyvin erilaisen VR:n kanssa kuin mihin olemme tottuneet” totesi puheenjohtaja Elonen. Tämä tarkoitti sitä, että yksityisen sektorin toimintatavat alkoivat vähitellen syrjäyttää virastoajan käytännöt. Vuonna 2010

VR:n 120-vuotisjuhlien tunnuslauseesta ”Yhteisellä matkalla” väännettiin kuljettajien keskuudessa monta uutta tulkintaa, kun tyytymättömyys työnantajan toimintaan kasvoi.¹¹⁰

Vaikka keskitettyjen sopimusten piti olla jo mennyttä aikaa, päätyivät kokoomuslaisen pääministeri Jyrki Kataisen sateenkaarihallitus ja työmarkkinajärjestöt solmimaan vuonna 2011 raamisopimuksen työmarkkinoiden vakauttamiseksi. Myös Veturimiesten liiton valtuuston hyväksyi raamien mukaisen neuvottelutuloksen.¹¹¹ Työmarkkinajärjestöt neuvottelivat sopimuksen jatkoksi vuonna 2013 ”työllisyys- ja kasvusopimuksen”, jonka pohjalta liittokohtaiset neuvottelut käytiin. Sopimuksen piirissä oli historiallisen suuri määrä, 93 prosenttia, palkansaajista.¹¹² Veturimiesten liiton valtuusto antoi hallitukselle valtuudet kirjoittaa työehtosopimus keskusjärjestösopimuksen pohjalta, kuitenkin voimassaolevia työehtoja heikentämättä.¹¹³

Keskitetyn sopimuksen alla kuljetusliitot solmivat yhteisen ”kaveria ei jätetä-sopimuksen”, jolla tuettiin naapuriliittojen

neuvotteluja. Solidaarisuutta jouduttiinkin osoittamaan IAU:n ja SLSY:n sopimusten aikaansaamiseksi.¹¹⁴ Tuki osoitti, ettei kuljetusalojen yhteistyö ollut päättynyt sopimuskausien välillä kariutuneeseen suurliittohankkeeseen.

Pitkittyneen taantuman katkaisemiseksi keskustalaisen pääministeri Juha Sipilän hallitus pyrki saamaan laajan yhteiskuntasopimuksen, jollaista Ahon hallitus oli tavoitellut 1990-luvun alussa. Kun AKT jättäytyi sopimuksen ulkopuolelle, teki hallitus esityksen niin sanotuista pakkolaeista. Palkansaajajärjestöt järjestivät syksyllä 2015 Rautatientorilla noin 30 000 ihmistä koonneen mielenosoituksen sanelupolitiikkaa vastaan ja veturinkuljettajat osallistuivat mielenosoitukseen pysäyttämällä junaliikenteen.

Vuonna 2016 keskusjärjestöt saavuttivat neuvottelutuloksen niin sanotusta kilpailukyky sopimuksesta. Sopimus oli monessa suhteessa historiallinen: se tarkoitti voimassaolevien työehtosopimusten jatkamista 12 kuukaudella ilman korotuksia, työajan pidentämistä ja sosiaaliturvamaksujen siirtymistä osittain työntekijän maksettaviksi. Veturimiesten liiton valtuustossa sopimus otettiin vastaan pitkin hampain, mutta se hyväksyttiin työmarkkinoiden vakauttamisen nimissä. Vaikka sopimus sisälsi selviä heikennyksiä työehtoihin, ei yksittäisellä liitolla ollut mahdollisuutta erillisratkaisuun.

Suurliittohankkeita

Vuonna 2000 Veturimiesten liiton toimisto muutti Kaisaniemenkadulta John Stenbergin rantaan, Suomen ammattiyhdistystoiminnan ytimeen. Kiinteistö oli käytännössä samaa rakennusta kuin Metallitalo, jossa SAK:n keskustoimisto ja Metalliliitto olivat sijainneet 1960-luvulta alkaen.

Entisen Merihotellin käyttöönotto edellytti rakennuksen käyttötarkoituksen muutosta sekä mittavaa remonttia. Tilojen käytön järkevöittämiseksi suoritettiin myös vaihtokauppoja Metalliliiton kanssa. Kiinteistön kokonaishinnaksi arvioitiin 21,5 miljoonaa markkaa ja remontin kuluiksi lähes saman verran. Omistusosuus jaettiin AKT:n (60 %), Postiliiton (25 %), IAU:n (8 %) ja VML:n (7 %) kesken. Kauppakirja allekirjoitettiin kesällä 1999. Alkuperäisten osakkaiden lisäksi rakennukseen muutti myös Suomen Merimies Unioni.¹¹⁵

Vaikka kiinteistön hankinta oli Veturimiesten liitolle taloudellisesti merkittävä, laski valtuusto sen tuovan tulevana vuosina säästöjä, kun kokoustilat, kopiointi- ja keskuspalvelut voitiin keskittää. Myös sähköpostiyhteyden rakentaminen kiinteistön sisäisenä yhteytenä katsottiin talouden kannalta tärkeäksi.

Huhut kuljetusliittojen yhdistymisestä alkoivat liikkua julkisuudessa, kun tieto kiinteistöhankeesta tuli esiin. Liittojen saunaseurassa yhteinen toimitila oli esillä jo vuonna 1997 ja asia eteni, kun mahdollisuus Merihotellin tilojen ostamisesta varmistui.¹¹⁶ Muuton yhteydessä Veturimiesten liiton valtuusto toisti jäsenistölle, ettei yhteistyön takana ole suurliiton tai unionin rakentelu, ”vaan kuljetusliittojen jäsenten edunvalvonnan tehostaminen kaikilla rintamilla.”¹¹⁷

Kuljetusalojen ryhmittäminen huoletti myös työnantajaa. VR:n hallintojohtaja Pertti Saarela esitti liitolle pelkonsa siitä, että VR joutuu tukilakkotilanteessa toisten alojen riitojen maksajaksi. Yhtiön kannalta rautatieläisjärjestöjen yhdistyminen, Tanskan tai Ruotsin mallin mukaisesti, olisi ollut toivottavampaa. Veturimiesten uusi puheenjohtaja Risto Elonen totesi, ettei rautatieläisjärjestöjen yhdistyminen Suomessa ollut ajankohtaista ja että kuljetusalojen yhteistyötä hoidetaan jatkossakin



Kuljetusliittojen yhteishanke suurliiton perustamiseksi oli hyvällä alulla vuonna 2009 kun selvitysmieheksi valittiin SAK:n entinen puheenjohtaja Lauri Ihalainen. Kuvassa Ihalainen esittelee selvityksen tuloksia liittojen hallinnoille Långvikissa. Sihteerinä VML:n ja AKT:n osastosihteerit Anne-Maarit Valli. Ihalainen valittiin eduskuntaan vuonna 2011 ja liittohanke kariutui lopullisesti AKT:n sisäisiin ongelmiin. Kuva: Markku Vauhkonen.

järjestöjen omien näkemysten pohjalta.¹¹⁸

Veturimiehiä oli houkuteltu mukaan erilaisiin suurliittohankkeisiin 1900-luvun alusta asti. Välillä tavoitteena oli rautatieläisjärjestöjen yhdistyminen ja välillä monialainen kuljetusliitto. Työnantaja kannusti jo 1940-luvulla liittoa yhdistymään Rautatieläisten Liittoon ja sama asia oli esillä niin 1960-, 1980- kuin 1990-luvullakin.¹¹⁹ Veturimiehet kuitenkin pysyivät itsenäisinä ja etsivät yhteistyötahoja keskusjärjestöjen sekä kuljetusliittojen neuvottelukunnan kautta. Myös yleissitova työehtosopimus antoi veturimiehille perusteita toimia omana liittonaan.

Veturimiesten liitto katsoi kuljetusalojen yhteistyön palvelevan hyvin veturimiesten tarpeita. Kansainvälinen vaikuttaminen

vaati pieneltä liitolta voimavaroja, mutta toisaalta yhteistyö Norjan ja Tanskan veturimiesten kanssa toi hyviä tuloksia esimerkiksi rajat ylittävän liikenteen työaika-sopimuksen suhteen.¹²⁰ Kuljetusalan sisällä VML ja AKT syvensivät yhteistyötään edunvalvonnassa, yhteiskuntavaikuttamisessa ja liittojen toimintojen hoitamisessa sopimalla vuonna 2007 ”itsenäisten liittojen välisestä kahdenkeskisestä yhteistyöstä”.¹²¹

Liittofuusiota ei kuitenkaan vastustettu periaatteen vuoksi. SAK:n järjestökentässä 2000-luvulla tapahtuneet ammattiliittojen yhdistymiset kertoivat työelämän muutoksesta ja liittojen tarpeesta etsiä uutta joukkovoimaa.¹²² Vuonna 2008 Elinkeinoelämän Keskusliitto julkaisi suunnitelman kuljetus- ja logistiikka-alan

työnantajien yhdistymisestä ja tämän vastapainona kuljetusliitot aloittivat oman yhteistyöselvityksen. Mukana selvityksessä oli seitsemän kuljetusliittoa ja hankkeesta vastasi professori Harri Melin, joka ehdotti kuljetusalan suurliiton perustamista.¹²³

Melinin ehdotuksesta keskusteltiin Veturimiesten liitossa sekä paikallistasolla että valtuustossa. Vuoden 2009 vaalikokous päätti selvitystyön jatkamisesta äänin 72–41. Työtä jatkettiin veturimiesten, AKT:n, SMU:n, IAU:n, Posti- ja logistiikka-alaa edustavan PAU:n sekä SLSY:n osalta. Rautatieläisiä edustaneet RVL ja RL jättäytyivät selvityksen ulkopuolelle. Hankkeen taakse saatiin arvovaltaa ja ammattiyhdistysliikkeen tuntemusta kun selvittäjänä aloitti SAK:n entinen puheenjohtaja Lauri Ihalainen.¹²⁴

Veturimiesten liitossa suuriliittohanke jakoi mielipiteitä. Puheenjohtajan näkökulmasta fuusio olisi tuonut lisää voimavaroja etenkin kansainväliseen edunvalvontaan. Liki puolet veturimiehistä oli kuitenkin vuonna 2009 sitä mieltä, että VML pärjää tulevaisuudessaakin omin voimin. Tiiviimpää liittoyhteistyötä kannatti kolmannes jäsenistöstä.¹²⁵ Kuljettajat pohtivat vakavaraisen liittonsa rahojen ja lomapaikkojen kohtaloa, ammatti-identiteettiä ja sitä, nousisiko työtaistelukynnys monialaisessa liitossa liian korkealle. Osa muisteli VTY:n aikaisia huonoja kokemuksia ammattikunnan äänivallan kaventumisesta: ”VTY:n kaltaiseen mammuttisopimusjärjestelmään ei varmaankaan haluta palata”.¹²⁶

Selvitystyö oli perusteellinen niin talouden, edunvalvonnan kuin sääntöjen suhteen. Uuden liiton perustamisajakohdaksi kaavailtiin vuosia 2013–2014.¹²⁷ Lauri Ihalaisen siirtyminen eduskuntaan vuonna 2011 kuitenkin muutti suunnitelmia. Kuljetusliittojen parissa AKT:n sisäiset ongelmat veivät huomiota selvitystyöltä ja vuonna 2012 yhdistymishanke keskeytet-

tiin. VML:n valtuusto hyväksyi yksimielisesti veturimiesten jättäytymisen hankkeesta pysyvästi.¹²⁸

Vaikka kuljetusalan suurliitto kaatui, sai selvitys aikaan liikehdintää liittokentällä: SLSY haki AKT:n yhteisöjäsenyyttä ja VML sekä AKT liittyivät Teollisuuden Palkansaajien (TP) yhteisöjäseniksi. Kaikkiaan Teollisuuden Palkansaajiin kuului vuonna 2013 kolmetoista ammattiliittoa ja noin 750 000 palkansaajaa, minkä arveltiin osaltaan vastaavan yhtenäisen suurliiton voimaa.¹²⁹

Liitot jäivät seuraamaan korkeammalla järjestötasolla vireillä olleita yhdistyshankkeita: vuosina 2015–2016 selvitetiin SAK:n ja STTK:n yhdistymistä 1,7 miljoonan palkansaajan keskusjärjestöksi. Veturimiesten liitolle hanke kertoi siitä, että oman keskusjärjestön SAK:n rooli ja vaikutusvalta työmarkkinapolitiikassa oli murroksessa.

Veturimiesten liitosta Rautatiealan Unioniksi

VML:n ja AKT:n yhteistyösopimuksen ja kuljetusliittoselvityksen rinnalla myös toiset rautatieläisjärjestöt pohtivat uusia keinoja yhteistoiminnan kehittämiseksi. VR:n voimakas muutosohjelma tulkittiin Rautatieläisten Liitossa, Rautatievirkamiesliitossa ja Veturimiesten liitossa merkiksi siitä, että työnantaja oli muuttamassa yhtiön henkilöstöpolitiikkaa suljettujen ovien takana. Erityisesti kooltaan pienin RVL puhui yhteistoiminnan puolesta. Jo 1990-luvun lopussa liitto oli katsonut tarpeelliseksi hakeutua yhteistyöhön muiden kuljetusalojen kanssa ja oli siksi liittynyt muun muassa SAK:n jäseneksi.¹³⁰

Rautatieläisten Liitto etsi 2000-luvun alussa yhteistyömahdollisuuksia kuljetus-



Veturimiesten liiton puheenjohtajana 16 vuotta toiminut Risto Elonen onnittelee seuraajaansa Tero Palomäkeä vaalikokouksessa keväällä 2017. Kuva: Markku Vauhkonen.

alan liittojen kanssa. Historian painolasti, ammattikuntien monikymmenvuotinen kamppailu työrajoista sekä henkilösuhteet, vaikuttivat siihen, että tunnusteluja VML:n ja AKT:n kanssa väritti epäluulo.¹³¹ Lopulta RL kulki omaa polkuaan ja liittyi vuonna 2012 Julkisten ja hyvinvointialojen liittoon (JHL), mikä teki kaikkia rautatieläisiä koskevan yhteisjärjestön syntymisen entistä epätodennäköisemmäksi.

Rautatievirkamiesliitto teki seuraavaksi Veturimiesten liitolle esityksen liittojen toimintojen yhdistämiseksi. Pitkien tunnustelujen jälkeen veturimiehet ja rautatievirkamiehet päättivät vuonna 2017 aloittaa yhdistymis selvityksen. Selvitystä toteuttamaan valittiin veturimiesten entinen puheenjohtaja Risto Elonen. Lähtötilanteessa rautatievirkamiehiä oli noin 660 ja he työskentelivät VR-Yhtymän ja Finrailin palvelukses-

sa liikenteenohjaajina, hallinnossa sekä lipunmyyjinä. Kuljettajia oli noin 1200 ja he työskentelivät VR:n ja Fenniarailin palveluksessa. Liittojen varallisuus jäsenmäärään suhteutettuna oli samaa luokkaa, samoin jäsenmaksu.

Selvitystyön alkaessa monella veturinkuljettajalla oli läheisessä muistissa vain viisi vuotta aikaisemmin yksimielisesti keskeytetty suurliittohanke. Itsenäisen Veturimiesten liiton kannatus oli huomattavan suurta: vuonna 2012 lähes 70 prosenttia jäsenistä arvioi, että liitto pärjää tulevaisuudessa omin voimin.¹³²

Kuitenkin VML:n ja RVL:n taloudellisesti tasaväkisessä tilanteessa pelko oman ammattiryhmän jäämisestä toisen jalkoihin ei ollut yhtä suuri kuin kuljetusliittohankeessa. Molempien liittojen tulevaisuuden uhkana oli myös jäsenmäärän vääjäämätön lasku; teknistymisen myötä

työvoimaa raideliikenteen eri tehtävissä tarvittiin yhä vähemmän. Kolmas tekijä liittoselvityksen eteenpäin viemisessä oli kasvava paine järjestökentän tiivistämiseksi tilanteessa, jossa työnantajapuoli tiivisti omia rivejään.

Uuden liiton sääntöluonnos lähetettiin tarkistuskierrokselle loppuvuodesta 2017 ja mahdollisen liiton nimeksi päätettiin nimikilpailun tuloksena Rautatiealan Unioni (RAU). Sääntöluonnosta seurasi osastokierros, jossa selvitysmies esitteli suunnitelmat osastoille. Huhtikuussa 2018 liittojen valtuustot kokoontuivat tekemään päätöksen yhdistymisselvityksen pohjalta: RVL:n liittovaltuusto hyväksyi yksimielisesti yhdistymistä koskevan aiesopimuksen ja seuraavalla viikolla Veturimiesten liiton valtuusto hyväksyi sopimuksen äänin 94–6.

Vaikka ammattikuntainen itsenäisyys koettiin tärkeäksi, yhdistymisestä saadut hyödyt arvioitiin tulevaisuuden kannalta vielä suuremmiksi. RAU:n perustamiskokous pidettiin marraskuussa 2018. Päätösvalta uudessa järjestössä jakautui aluksi liittymisajankohdan mukaisen jäsenmäärän perusteella siten, että veturinkuljettajat saivat yhdeksän ja rautatievirkamiehet viisi hallituspaikkaa. Yhdistymisestä päätettäessä VML:n valtuusto päätti esittää uuden liiton puheenjohtajaksi Tero Palomäkeä.¹³³

Vuoden 2019 alussa toimintansa aloittanut Rautatiealan Unioni on monella tapaa historiallinen järjestö. Sekä RVL että VML kuuluivat Suomen vanhimpiin ammattikuntapohjaisiin itsenäisiin ammattiliittoihin. Yli satavuotisen historiansa aikana niistä molemmat torjuivat useita yhdistymisehdotuksia ja -yrityksiä. Jatkossa edunvalvonnan kannalta merkittävä tekijä on se, että molemmat kuljettajat ja rautatievirkamiehet ovat keskeises-

sä roolissa rautatieliikenteen toiminnan kannalta. Perustamishetkellä uuden liiton järjestäytymisaste on lähes sata prosenttia. Kuten edeltäjänsä, Rautatiealan Unioni on siten edelleen kokoaan suurempi liitto.

Vaikka veturinkuljettajien ammattikunta on 1990- ja 2000-lukujen aikana pienentynyt huomattavasti, ovat ammattiryhmän erityispiirteet säilyneet. Ihmistä tarvitaan edelleen henkilö- ja tavarajunien turvalliseen liikuttamiseen.

Teknologian kehitys ei toistaiseksi ole uhkaamassa linjaliikenteen kuljettajatyötä. Tosin jo vuonna 1976 Veturimieslehdessä kerrottiin Neuvostoliitossa keksitystä ”elektronisesta veturinkuljettajasta”, jossa veturin tietokoneeseen syötettiin reikäkortilla tarvittavat tiedot ja ”automaattinen kuljetuslaite ohjaa junan varmaotteisesti asemalta asemalle”.¹³⁴ Pääkaupunkiseudun metron uudistuksessa 2010-luvulla tavoitteena oli liikennöinnin automatisoiminen ja Liikenneviraston pääjohtaja Antti Vehviläinen totesi Rata 2016-seminaarissa ”Ties vaikka näkisimme tulevaisuudessa rataverkollakin junia ilman veturinkuljettajia”.¹³⁵

Vaikka automaattisesti kulkeva veturi antaa vielä odottaa itseään, voi melkoisella varmuudella sanoa, että teknologia on jatkossakin suuri veturinkuljettajatyötä muokkaava tekijä. Veturimiesten liitto on ymmärtänyt, ettei kehitystä vastaan kannata taistella. Edunvalvonnan kannalta tulevaisuuden keskeisiä haasteita on, kuinka kuljettajien oikeudet teknistyvässä ja kansainvälistyvässä työympäristössä saadaan turvattua sekä miten turvallisuudesta ja työhyvinvoinnista huolehditaan jatkuvien tehostamispaineiden ja kilpailun keskellä. Tarve veturinkuljettajien edunvalvontaan ei pääty Veturimiesten liiton toiminnan päättymiseen.



Vasemmallä: Toimistosiihteeri Marja-Riitta Mustonen työskenteli liiton palveluksessa vuosina 1971–2007. Malla Mustonen vastasi liiton kirjallisista töistä ja asiakirjojen valmistelusta. Oikealla: Sirkka Koivula työskenteli liiton toimistossa vuosina 1977–2006, josta 1987 alkaen taloudenhoitajana. Koivula vastasi myös Veturimiesten avustuslassin taloudesta lassin lopettamiseen asti. Kuvat: Markku Vauhkonen.

Liitto, toimihenkilöt ja toimisto 1996–2018

Veturimiesten liiton virastoajasta yhtiöaikaan johti Markku Hannola Kouvolasta, joka toimi liiton puheenjohtajana vuodet 1993–2001. Hannolan puheenjohtajakausi oli todennäköisesti kiivaampien muutosten aikaa kuin kenenkään hänen edeltäjänsä.

Muutamassa vuodessa liitto teki suuret päätökset linjaliikenteen yksinajosta, suoran SAK-jäsenyyden hakemisesta sekä työttömyyskassan vaihtamisesta. Lisäksi Hannola oli vaikuttamassa kuljetusalän liittojen yhteistyön tiivistämiseen.¹³⁶ Hannolan aikana liitto aloitti strategia-työskentelyn esimerkiksi tes-tavoitteiden valmistelussa. Valtuusto käsitteli kentältä tulleet toiveet ja valitsi niistä tärkeimmät neuvottelutavoitteiksi.

Markku Hannolan seuraajaksi vuonna 2001 valittiin liiton pääluottamus-

mies Risto Elonen. Vuonna 1977 Turun oppilaskoulusta valmistunut Elonen oli toiminut Turun osaston puheenjohtajana ja luottamusmiehenä, liiton hallituksessa, työsuojelun erityisvaltuutettuna vuosina 1996–1998 ja viimeksi pääluottamusmiehenä 1998–2001.

Elonen toimi liiton puheenjohtaja kuusitoista vuotta ja hänen kauttaan leimasi kilpailun avautumisen ja liikennepoliitiikan kansainvälistymisen seurauksena tapahtunut kuljetusalän muutos. Elonen puheenjohtajakauden keskeiseksi piirteeksi voi katsoa VML:n roolin vahvistumisen yhteiskunnallisessa ja kansainvälisessä vaikuttamisessa. Myös Veturimiesten liiton toiminta muuttui kuljettajakoulutuksen käynnistyttyä pitkän tauon jälkeen. Vuonna 2009 Elonen katsoi vaalikokouskauden tavoitteen olevan edunvalvonta-tehtävien hallittu siirtäminen seuraavalle sukupolvelle.¹³⁷



Kolmikymmenvuotisella urallaan Veturimiesten liiton palveluksessa pääsihteeri Timo Tanner ehti osallistua tavanomaisten sopimusneuvottelujen lisäksi muun muassa yksinajoa, liikelaitosuudistusta, VR:n yhtiöittämistä, kilpailun avaamista, eläkekysymystä ja liittofuusiota koskeviin työryhmiin. Kuvassa Veturimies-lehden päätoimittajana toiminut Tanner lehden 100-vuotisjuhlassa vuonna 2009. Kuva: Markku Vauhkonen.

Sukupolven vaihdos tapahtui myös liiton toimistossa. Liiton taloudenhoitaja Sirkka Koivula jäi eläkkeelle liki kolmikymmenvuotisen VML-uran jälkeen vuonna 2006. Uudeksi taloudenhoitajaksi valittiin Taru Sundelin-Ojala, joka oli aiemmin työskennellyt Metsänhoitajaliitossa. Vuonna 2007 eläkepäiville jäi liitossa peräti 36 vuotta työskennellyt toimistosihhteeri Marja-Riitta (Malla) Mustonen. Uutena osastosihteerinä aloitti Anne-Maarit Valli. VML:n ja AKT:n kehittyvän yhteistyön myötä Valli jakoi työaikansa molempien liittojen kesken.

Liiton pitkäaikainen pääsihteeri vaihtui Timo Tannerin jäädessä eläkkeelle vuonna 2009, niin ikään kolmenkymmenen vuoden uran jälkeen. Tannerin viimeinen suuri työurakka liiton palveluksessa oli eläketyöryhmän jäsenyys sekä kuljetusliittofuusion sääntötyöryhmän jäsenyys. Hänen seuraajakseen valittiin oikeustieteen kandidaatti Maria Mälkki (myöh. Säteri).

Kuljettaja Risto Holopainen Tampereelta työskenteli Veturimies-lehden toimittajana vuodesta 1992 vuoteen 2001

asti. Lehden toimittajana jatkoi aikaisemmin erityisvaltuutettuna toiminut kuljettaja Markku Vauhkonen Pieksämäeltä. Lehti muuttui kokonaan neliväriseksi ja paperilehden rinnalla käyttöön tuli myös sähköinen viestintä.

Vuonna 2017 liiton puheenjohtajaksi valittiin pääluottamusmies Tero Palomäki, joka edusti uuden vuosituhannen kuljettajia. Hän oli valmistunut ensimmäiseltä 2000-luvun kuljettajakurssilta vuonna 2001 ja toiminut sekä liiton hallituksen varapuheenjohtajana vuodesta 2009 että pääluottamusmiehenä vuosina 2010–2017. Palomäen ensimmäisen puheenjohtajavuoden aikana VML ja RVL sopivat liittojen yhdistymisselvityksen käynnistämisestä.

Raideliikenteen ammattiyhdistystoiminnan muutoksesta kertoo se, että Veturimiesten liitossa on 2000-luvulla pohdittu myös ulkopuolisen ”ammattijohtajan” tarvetta, mutta toistaiseksi oma-kohtainen kokemus kuljettajatyöstä on katsottu edunvalvonnan kannalta oleelliseksi tiedoksi, jota ammattikunnan ulko-



Veturimiesten liiton toimiston henkilökuntaa vuonna 2012. Vasemmalla liittosihteeri Maria Mälkki (myöh. Säteri), osastosihteeri Anne-Maarit Valli, taloudenhoitaja Taru Sundelin-Ojala, pääluottamusmies Tero Palomäki, päätoiminen työsuojeluvaltuutettu Toni Nokkala, puheenjohtaja Risto Elonen ja Veturimies-lehden toimittaja Markku Vauhkonen. Kuva: Mikko Karlsson.

puolisen on vaikea omaksua.¹³⁸

Liiton päätöksenteko koki merkittävään muutokset vuonna 1993 kun liittokokous päätti suuren kokousinstituution lakkauttamisesta ja valtuustosta tehtiin liiton korkein päättävä elin. Jatkossa jokainen osasto nimesi valtuuston vaalikokoukseen vain yhden edustajan. Äänestyksissä edustajan äänivalta suhteutettiin osaston kokoon.¹³⁹

Liittokokousperinteen mukaisesti valtuuston edustajat olivat ensin osaston viestintuojan roolissa. Vuonna 1997 edustajien roolia selkiytettiin ja jatkossa he olivat entistä enemmän itsenäisiä päättäjiä, joiden piti ymmärtää paitsi liiton pitkän tähtäimen strategia, myös vastata päätöksistään.¹⁴⁰ Vuonna 2014 hallituksen jäsenmäärä pudotettiin yhdeksään ja osastojen mandaattipaikat poistettiin. Maantieteellisen tasapuolisuuden ylläpitä-

miseksi jäsenten valinta tapahtui jatkossa alueellisista vaalipiireistä. Kuljettajien ja samalla osastojen määrä jatkoi laskuaan: Lappeenrannan, Vilppulan ja Rauman osastojen toiminta loppui vuonna 2014, Karjaan ja Haminan osastojen 2016 ja Lahden sekä Kotkan osastojen 2017.¹⁴¹

Irtautuminen VTY:stä ja sen kalliista työttömyyskassasta 1990-luvulla oli liiton talouden kehittymisen kannalta ratkaisevaa. Palkkauksen ja kiinteistökulujen lisäksi kokous- ja neuvottelukulut ovat muodostaneet suurimman kuluerän liiton toiminnassa. Suoriin jäsenpalveluihin käytetään kolmanneksi eniten rahaa. Pitkäjänteisen sijoitustoiminnan tuotoilla on pystytty täydentämään jäsenmaksutulojen vähenemisestä aiheutuva alijäämä.¹⁴²

Vanhat veturimiehet pitivät 1960-luvulla ehdotusta naisten kouluttamisesta veturinlämmittäjiksi mahdottomuutena. Lopulta vain yksi nainen sai koulutuksen. Ensimmäinen naisveturinkuljettaja aloitti työnsä neljäkymmentä vuotta myöhemmin. Nimimerkki "Arin" piirtämässä sarjakuvassa vuodelta 1962 veturinlämmittäjä Patti haaveilee naispuolisesta kollegasta. Kuva: Veturimies 6/1962.



Naiset veturinkuljettajina

Veturinkuljettajan ammatti oli 140 vuotta hyvin miehinen. Rautatieammattien tasa-arvoistuminen on ylipäätään tapahtunut hitaammin kuin monilla muilla aloilla. Syy oli osaltaan vanhakantaisissa rautatieläisjärjestöissä, jotka vastustivat naisten pääsemistä fyysistä voimaa vaativiin tehtäviin.¹⁴³

Raitiovaunuissa naiskuljettajia nähtiin tilapäisesti sodan aikana ja sodan jälkeen ensimmäiset raitiovaunujen naiskuljettajat aloittivat Helsingissä vuonna 1966. Rautateillä muutos vei vielä vuosikymmeniä. Esimerkiksi konduktööritutkinnossa edellytettiin pitkään junamiespalvelua ja naisten pääsy junamieheksi oli estetty asetuksella. Ensimmäinen naiskonduktööri aloitti työnsä 1980-luvun alussa.

Ajatus naisten kouluttamisesta veturinlämmittäjiksi esitettiin 1960-luvulla ja oli ilmeisesti peräisin rautatiehallituksesta.

Veturimies-lehdessä idea herätti epäluuloa ja suoranaista pilkkua: ”Kun ne tulevaisuuden naispuoliset koneapulaiset lähtevät luuta olalla sinne kinokseen...”.¹⁴⁴ Tiettävästi vain yksi nainen koulutettiin koneapulaiseksi ja hän jäi Veturimiesten liiton ainoaksi naisjäseneksi ennen 2000-lukua:

Pirkko Hakala (1946–1981) hakeutui Hyvinkään konepajakouluun vuonna 1962 ja sai lämmittäjänimityksen Tampereelle vuonna 1973. Hakala työskenteli pääasiassa erilaisissa konttori-tehtävissä, mutta myös koneapulaisena päivystysvuorossa. – Vaikka Hakala oli ammattikunnassa todellinen poikkeus, ei hänen työuransa saanut huomiota julkisuudessa. Hakalan poismeno huomioitiin Veturimies-lehdessä tavanomaisena muistokirjoituksena.¹⁴⁵

Koska yhtään naista ei Hakalan jälkeen koulutettu lämmittäjäksi, ei myöskään naisten mahdollisuudesta hakeutua kuljet-

tajakoulutukseen tarvinnut keskustella liiton virallisissa toimitelmissä. Vuonna 1983 julkaistiin pieni uutinen, jonka mukaan Ruotsissa työskenteli jo 30 naiskuljettajaa.¹⁴⁶ Vuonna 1995 pääluottamusmies mainitsi ohimennen tulevan kuljettajakoulutuksen suunnittelun kohdalla myös veturinaiset.¹⁴⁷ Ensimmäinen nainen valmistui veturinkuljettajakurssilta vuonna 2001 ja sen jälkeen naisten määrä kurssilaisista kasvoi tasaisesti. Vuonna 2013 liiton valtuuston puheenjohtajaksi valittiin Eveliina Juusola Rovaniemeltä.

Käytäntö osoitti, että naisveturinkuljettajat sopeutuivat ammattiin nopeasti ja tutkimuksen mukaan kokivat työnsä edut ja haasteet hyvin samalla tavoin kuin veturimiehet aikaisempina vuosikym-

meninä.¹⁴⁸ Työnantajalle naiskuljettajien hyväksyminen oli vaikeampaa: vuonna 2014 Tampereen osaston luottamusmiestä pyydettiin allekirjoittamaan paperi, jolla hän sitoutuisi olemaan vaatimatta naisille uusia sosiaali-tiloja, jos heitä otettaisiin paikkakunnalle töihin. Luottamusmies Jorma Viitanen otti yhteyttä tasa-arvovaltuutettuun, joka suositteli VR:lle tasa-arvosuunnitelman laatimista.¹⁴⁹

Vuonna 2018 kuljettajatehtävissä liiton jäsenistä työskenteli 54 naista, joka oli neljä ja puoli prosenttia liiton työssäolevista jäsenistä. Uuden liiton perustaminen lisäsi naisjäsenten osuutta, sillä yhdistymishetkellä noin puolet Rautatievirkamiesliiton jäsenistä oli naisia.

Seuraava aukeama: Veturinkuljettajan tervehdys Linnunlaulun kallioleikkauksessa vuonna 2015. Kuva: Markku Vauhkonen.



VI Muuttuva kuljettajatyö: höyryvetureista digitekniikkaan



Tekniikka kehittyy

Raideliikenteen historia on tekniikan historiaa. Höyryveturikaudella tekninen kehitys oli tasaisen verikkaista, mutta veturimiesten työnkuvaa 1960-luvulta 2010-luvulle leimasi kiihtyvä muutos; mekaniikan rinnalla elektroniikan ja tietoteknologian uudet keksinnöt muuttivat kuljettajatyötä. Suurimpia uudistuksia olivat ratojen sähköistäminen, uusien viestintävälineiden käyttöönotto, elektroninen kulunvalvonta sekä linjaliikenteen yksinajo. Vaikka tekniikka tähtäsi liikenteen sujuvuuden ja työn turvallisuuden parantamiseen, ei muutoksia otettu vastaan pelkästään avomielin. Peräti 60 prosenttia veturimiehistä arveli 1980-luvun lopulla teknologian kehityksen vaikuttavan kielteisesti työhönsä. Tekniikan pelättiin

johtavan inhimillisyyden katoamiseen ja työstä vieraantumiseen.¹

Ratojen sähköistäminen

Jo 1900-luvun alussa pääjohtaja Bernhard Wuolle esitteli sähköistämisen parantavan rautateiden kannattavuutta. Milloin riittävän sähkövoiman saanti, milloin sodat estivät hankkeen vuosikymmenestä toiseen. Höyryvetureiden rinnalle hankittiin dieselkalustoa. Toisen maailmansodan jälkeen pääjohtaja Erkki Aallon aikana, sähköistäminen pääsi viimein käyntiin: ensimmäinen sähköistetty rataosuus Helsingin ja Kirkkonummen välillä avattiin vuonna 1969.²



Vaikka ensimmäiset sähköistyskokeilut tehtiin Suomen rautateillä jo 1900-luvun alussa, avattiin ensimmäinen sähköistetty rataosuus vasta 1960-luvun lopussa. Teollisuuskuljetuksissa sähkövirtaa kokeiltiin jo ennen henkilöliikennettä. Kuvassa kuljettajaton sähköveturin Kymintehtailla Kuusankoskella vuonna 1900. Kuva: Hugo Simberg/ Kansallisgalleria.

Kokemukset olivat lupaavia ja valtioneuvosto teki pian periaatepäätöksen rautateiden laajemmasta sähköistämisestä. Seuraavan vuosikymmenen aikana sähköistäminen eteni keskimäärin 185 kilometriä vuodessa. Yksi merkkipaalu oli vuonna 1978 valmistunut Kouvolan–Vainikkalan -rataosan sähköistys, jonka jälkeen sähkövoimalla voitiin kulkea Helsingistä Moskovaan. Vuonna 1985 sähköisen vetokaluston junakilometrit ylittivät dieselkaluston ratakilometrit.

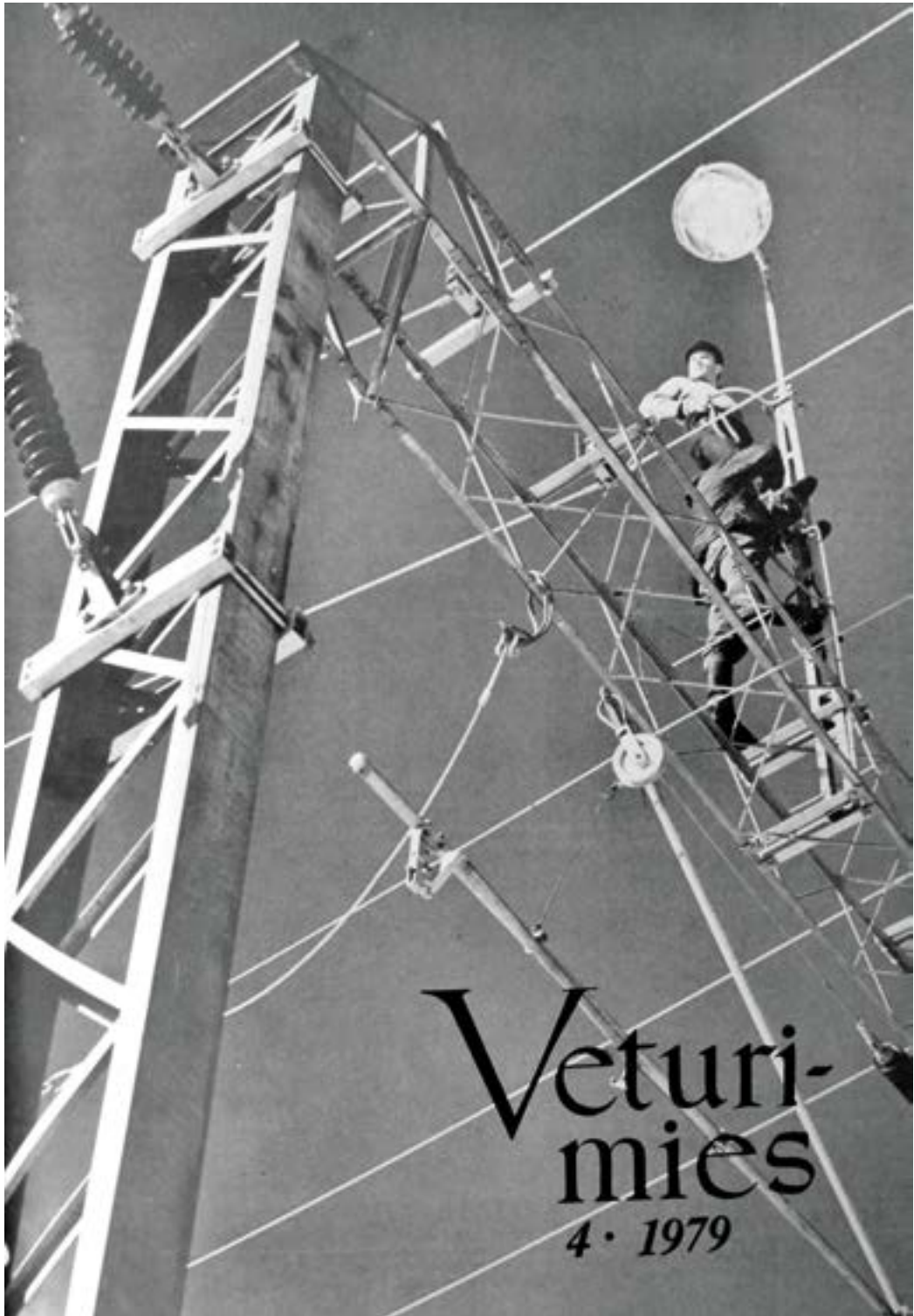
Ratojen sähköistäminen käynnisti Helsingin lähiliikenteen kehityksen; hiljaiset ja juohevasti kulkevat sähköjunat soveltuivat höyry- ja dieselvetureita paremmin tiivisrytmiseen kaupunkiliikenteeseen. Ensimmäiset Sm1-sähköjunat tilattiin vuonna 1966 Valmet Oy:n Lentokonetehtaalta. Viisikymmentä junaa valmistui vuosina 1968–1973 ja tilausta jatkettiin vuonna 1972 viidenkymmenen Sm2-sähköjunan tilauksella.³

Myös linjaliikenteeseen kaivattiin uutta kalustoa. Sähköveturien tilaamiseen liittyi

poliittinen kiista, joka oli työväenliikkeen kannalta hankala. Aikaisemmin veturitilauksen tarjouspyynnöt oli suunnattu kotimaisille yhtiöille, mutta nyt mukaan otettiin myös neuvostoliittolainen toimittaja, joka lopulta sai tilauksen. Pääministeri Mauno Koivisto kannatti huomattavasti suomalaisia halvempia neuvostovetureita ”kansallisen edun” nimissä.⁴

Kädenojennus itään oli ammattiyhdistysliikkeelle periaatteessa mieluinen, mutta samalla se tarkoitti kotimaisen työn vähenemistä. Siksi Veturimiesten liitto varoi ottamasta veturitilaukseen kantaa julkisuudessa. Suomalaisten työläisten onneksi itänaapurin tuotteiden saneeraaminen tarjosi tulevana vuosina runsaasti töitä.

Ensimmäinen Sr1-veturi saapui Suomeen syksyllä 1973. Veturien valmistaminen loi viideksitoista vuodeksi läheiset suhteet Veturimiesten liiton ja Novotšerkasskin veturitehtaan välille. Suomalaiset kävivät Rostovissa tutustumassa veturien prototyyppeihin ja osallis-



tuivat niiden kehittämiseen. Veturimieslehteen yhteistyö toi runsaasti artikkeleita, joissa suomalaisia veturimiehiä valistettiin neuvosto-työväen oloista sekä -tekniikan ihmeistä. Sr1-vetureiden, ”Siperian susien”, käytettävyyden kannalta tärkeää oli, että niiden teknologia oli alusta asti peräisin suomalaiselta Strömberg Oy:ltä.⁵

Liikelaitosuudistuksen kynnyksellä vuonna 1988 liikenneministeri Pekka Vennamo ehdotti, että Dr16 -veturien kehittämiseen kaavailut rahat suunnattaisiinkin ratojen sähköistämiseen ja uusien sähköveturien hankkimiseen Neuvostoliitosta. Reilu vuosikymmen aikaisemmin liitto oli vaiennut toiveista veturihankintojen suhteen, mutta nyt uskallettiin todeta, että kuljettajien työolosuhteiden kannalta neuvostokaluston hankkimista ei kannatettu.⁶

Yksinajo

Höyryvetureiden liikuttaminen vaati veturiin kuljettajan lisäksi lämmittäjän ja toisinaan vielä lämmittäjän apulaisen. Veturinlämmittäjän vakanssi säilyi vuosikymmeniä höyrytekniikasta luopumisen jälkeen, nimike vain muuttui puhekielessä koneapulaiseksi. Jo vuonna 1928 Veturimies-lehdessä kauhisteltiin Ruotsista tullutta tietoa ”yksimiehisestä veturin ja moottorivaunun” kuljettamisesta⁷. Suomenkin radoille hankittiin 1950-luvulla dieselmoottorivaunuja, ”lättähattuja”, joiden ohjaamo miehittiin vain kuljettajalla. Kevyiden moottorivaunujen kuljettaminen sujui hyvin, mistä työnantaja sai pohjan vaatia yksinajon laajentamista

myös muuhun liikenteeseen.

Veturimiesten liitolle veturien kaksosmiehitys oli sekä työllisyys- että turvallisuuskysymys. Työn määrästä oltiin valmiita joustamaan linjaliikenteen ulkopuolella, varikoilla ja ratapihoilla tapahtuvassa työskentelyssä. Esimerkiksi vuonna 1973 liitto suostui rautatiehallituksen esitykseen Move-teollisuusvetureiden yksinajosta Kajaanissa ja Lappeenrannassa. Korvauksena kuljettajalle maksettiin kaksinkertainen kilometriraha. Liiton vaatimuksesta veturit tuli myös varustaa automaattikytkimellä, radiolla ja turvalaitteella.⁸

Valmet Oy:n valmistama, vaihtotyöhön tarkoitettu Tve4 -veturi suunniteltiin alusta alkaen yksinajettavaksi. Veturimiesten liitto osallistui veturin suunnitteluun, jota varten rakennettiin muun muassa luonnollista kokoa oleva puumalli laitesijoittelun testaamiseksi. Vuonna 1978 ajoon luovutettu ”keltuainen” saikin valmistuessaan kiitosta liiton työsuojeluvaltuutetulta.⁹

Työnantajan tarkoituksena oli kuitenkin yksinajon laajentaminen ratapihojen ulkopuolelle linjaliikenteeseen. Vuonna 1972 aloitti työskentelyn ”yhdenmiehenajotoimikunta”, jonka tehtävän arveltiin vievän vuosia. Tulevaan varautumiseksi liitto alkoi kuitenkin kuulostella yksinajokemuksia naapurimaista.¹⁰ Veturimiesten liitossa suhtauduttiin epäillen yksinajon toteutumiseen: ”nähtäväksi jää, saavutaanko neuvottelijoiden kesken sellaista tulosta, joka voidaan liiton päättävien elinten käsittelyyn tuoda.” Toimikunta päätyikin tutkimaan yksinajoa ajoa vain päivystyspalvelun osalta, linjaliikenteen jäädessä selvityksen ulkopuolelle.¹¹

Viereinen sivu: ”Radan sähköistystöiden viime vaiheita. Uusin sähköistyssopimus on tehty 23.4., jolloin lyötiin lukkoon Pieksämäen-lisalmen välin 175 km:n osuus. Sähköistettävien raiteiden yhteispituus välillä nousee 225 km:iin. Liikenteen aloittaminen sähkökalustolla lissalmeen saakka tähtää 1.6.1984.”
Kuva: O.Lehtonen/Veturimies 4/1979.

Norjassa yksinajo oli jo 1970-luvulla laajasti käytössä, vaikka linjaradiota tai kulunvalvontalaitteita ei ollut. Ruotsissa yksinajoa oli 45 prosenttia linjaliikenteestä ja maksiminopeutena 120 kilometriä tunnissa. Länsi-Saksassa yksinajo oli käytössä aina 140 kilometrin tuntinopeuteen asti, mutta kaikki linjaliikenteen veturit oli varustettu kulunvalvontalaitteilla.¹²

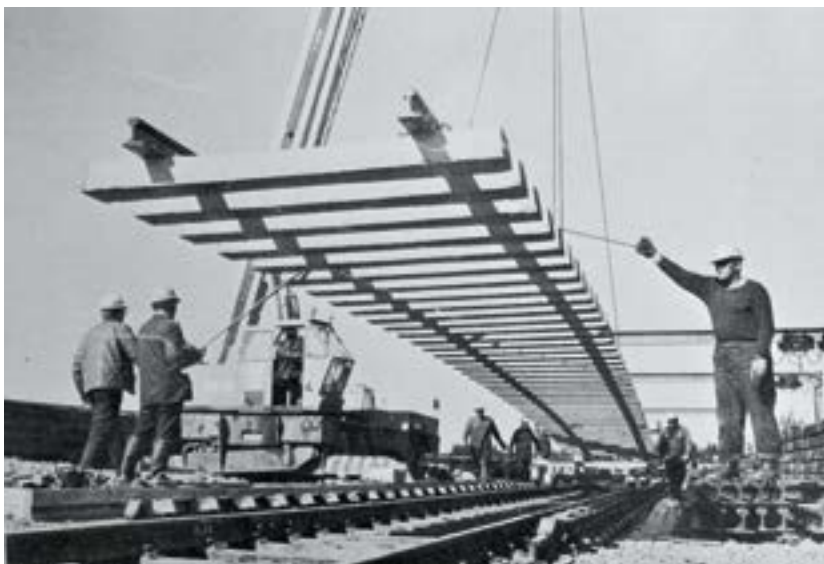
Veturimiesten liitto näki päivystyksen yksinajossa mahdollisuuden ansiotason korottamiseen: lämmittäjille vaadittiin yhden ja veturimiehille kahden palkkaluokan korotusta. Rautatiehallitus piti vaatimusta liian kalliina, jolloin liiton hallituksen jäsen Esko Kangas ehdotti, että ellei neuvottelu etene, koko yksinajo laitettaisiin hautumaan ”esimerkiksi kymmeneksi vuodeksi”.¹³ Tulos päivystyksen yhdenmiehenajoneuvotteluista summatettiin: ”pirun paljon porua, vähän villoja eli neljän vuoden keskustelujen jälkeen näkemuserot jäivät liian suuriksi ja asia näytti menevän pakastimeen.”¹⁴

Neuvottelut pysähtyivät palkkakysymykseen ja toimikunta lopetti työskentelynsä. Pääjohtaja Paavelan aloitteesta

yksinajohanketta ei kuitenkaan kuopattu vaan uusi työryhmä aloitti työnsä vuonna 1977.¹⁵ Selvitys vei jälleen vuosia. Veturimiesten liitto tarkasteli kysymystä edelleen palkkauksen näkökulmasta. Liitto katsoi, että koko hankkeen annetaan kariutua, ellei rationalisoinnista ja tuottavuuden kasvusta koidu henkilöstölle riittävää hyvitystä. Liiton hallituksessa pohdittiin lähinnä, pitäisikö tulevaisuudessa hämmöttävä potti jakaa tasapuolisesti koko ammattikunnalle vai vain yksinajaville veturimiehille.¹⁶

Painostuspolitiikkaa

Neuvotteluja yksinajon edellytyksistä käytiin tiiviisti vuosina 1980–1981, mutta ne jäivät tuloksettomiksi. Syksyllä 1982 valtion budjettiesityksen julkistaminen yllätti veturimiehet. Esityksen mukaan: ”tarkoituksena on, että Valtionrautatiet siirtyy ratapihatyöskentelyssä vuoden 1983 aikana järjestelmään, jossa vetureiden kuljettamisessa siirrytään yksinajoon.” Esityksessä edellytettiin, että uudistukset toteutetaan



Radanparannustyöt vaikuttivat kuljettajien työoloihin. Kustamusradan elementit valmistettiin Laajakankaan elementtitehtaalla. Yhteen hitsatulla, elementtirakenteisella radalla ajaminen oli kiskojen kolkkeeseen tottuneelle kuljettajalle miellyttävä kokemus. Kuva: Veturimies 5/1975.



Yksinajo alkoi ratapihoilla vaihtotyössä 1970-luvun lopussa. Vasemmalla Tve4-dieselveturi nro 507 palaa huollosta Kommilaan. Oikealla Tve5-sarjan pienveturi Pasilan vaunukorjaamolla. Kuvat: Olli Tajua ja Valteri Keski-Säntti/Wikimedia Commons.

yhdessä henkilöstöjärjestöjen kanssa, mutta liiton mielestä kyseessä oli selkeä painostuspolitiikka, koska neuvottelut asiasta olivat keskeneräiset.¹⁷ ”Vastapuolen toimenpiteen” johdosta liitto aloitti osastoissa tiedotuskierroksen, jossa tähdennettiin, ettei budjettiesitys vielä tarkoittanut päätöksiä.¹⁸

Liiton pohtiessa kuinka työnantajan saama hyöty uudistuksesta lasketaan ja miten veturimiesten vaatimukset mitoitetaan, pääjohtaja Römer ilmoitti yksinajon alkavan 5. kesäkuuta 1983 Kouvolan ratapihalla kahdella päivystysveturilla.¹⁹ Liitto piti ilmoitusta ”pakkotoimenä” ja uhkasi, että koko junaliikenne pysäytetään 6.6.1983 klo 6, jos yksinajon turvallisuus-, työaika- ja palkkakysymyksiä ei ole sitä ennen ratkaistu. Paperiliitto, VR:n konduktöriyhdistys ja TVK:n virkamiesjärjestöt ilmoittivat myös pidättäytyvänsä lakonalaisista töistä.²⁰

Ratapihan yksinajo herätti laajan keskustelun, jossa julkinen sana oli työn-

antajan puolella: ”ay-mafian” katsottiin tahallaan jarruttavan veronmaksajien omistaman VR:n toiminnan tehostamista. Myös ammattiyhdistysliikkeen sisällä esiintyi ristivetoa: SAK:n rationalisointisihteeri totesi, että vaikka valtion laitoksissa toiminnan tehostaminen on yleensä vaikeaa, kuuluu yksinajo järkeviin tehostamistoimiin.²¹

Koska keskustelu oli saanut alkunsa valtion budjettiesityksestä, käsiteltiin asiaa myös eduskunnassa. Veturimiesten liitossa kirjattiin tietoon, että 14 kansanedustajaa, lähinnä sosiaalidemokraatteja, teki hallitukselle kirjallisen kysymyksen yksinajon vaikutuksista työllisyydelle ja liikenneturvallisuudelle. Liikenneministerinä ollut sosiaalidemokraatti Matti Puhakka joutui vastaamaan oman puolueensa edustajien esittämiin kysymyksiin.²²

Lopulta Veturimiesten liitto taipui suostumaan yksinajon laajentamiseen ja kantamaan siten osansa rautateiden säästötoimista. Sopimus veturimiestyön turvaa-

Höryveturien aika päättyi 1970-luvun puolivälissä. Kuvassa Kontiomäen viimeisen höryveturin vesisäiliötä täytetään veturitallin edustalla vuonna 1975. Taustalla tallista kurkistaa dieselvetoinen Dv12-veturi. Kuva: Aulis Kangasniemi/Veturimies 5/1975.



misesta, palkkaluokasta ja työajasta ratapihatyöskentelyn yksinajossa allekirjoitettiin vain muutama tunti ennen ilmoitettua lakon alkamisajankohtaa. Työnantaja oli neuvottelussa vahvoilla. Veturimiehet olivat tavoitelleet peräti kolmen palkkaluokan korotusta, mutta sopimuksessa yksinajavat veturinkuljettajat, myös tallipäivystäjät ja huoltokuljettajat, saivat lopulta yhden palkkaluokan korotuksen.²³

Kohua herättänyt budjettikirjaus lientyi muotoon: ”yksinajoon siirtymistä pyritään mahdollisuuksien mukaan nopeuttamaan.” Vaikka jäsenäänestyksessä yli puolet veturimiehistä kannatti sopimuksen hylkäämistä, katsoi VML:n hallitus, että laiha sopu oli paras ratkaisu.²⁴

Ratapihan yksinajo toi vetureihin runsaasti uudistuksia. Uutta olivat kuitattava turvalaite, suoratoimijarrut, veturiradio, häikäisysoijat ja taustapeilit sekä lukuiset sähkötekniset uudistukset. Muutostyöt aloitettiin Dr14-vetureista.²⁵ Uutena tekniikkana kokeiltiin veturiin asennettua

kameraa, jolla kuljettaja saattoi istuimeltaan siirtymättä seurata aluetta, joka muutoin näkyi vain koneapulaisen puolelta.

Yksinajon edellytykset

Sopimuksessa ratapihojen yksinajosta päätettiin, että siirtymä toteutetaan paikallisen työvoiman poistuman mukaisesti, toisin sanoen veturimiesten työllisyys turvataan eikä henkilöstöä siirretä yksinajon takia paikkakunnalta toiselle tai sijoiteta muihin kuin veturimiestehtäviin. Liitossa siirtymisen laskettiin vuosien myötä vähentävän veturinlämmittäjien lukumäärää 360 henkilöllä, joten työllisyysvaikutus ei ollut vähäinen.²⁶

Yksinajosopimuksen tulkitseminen aiheutti harmaita hiuksia pääluottamusmiehelle. Työnantaja yritti omatoimisesti muuttaa tavarajunia jakelu- ja keräilyjuniksi, mikä olisi mahdollistanut yksinajon laajenemisen. Rautatiehallitus esitti

Lahden–Loviisan -välillä kulkevien hiilikuljetusten hoitamista yksinajona ja ehdotti jopa linjaliikenteen yksinajoa ”alhaisilla nopeuksilla”.²⁷

Työnantajan toimintaan turhautunut Helsingin osasto julisti keväällä 1985 oma-toimisesti työtaistelu-uhan. Vuonna 1986 koko liitto oli valmis työtaisteluun sillä valtion työmarkkinalaitos uhkasi jättää sovittun palkkaluokan korotuksen tekemättä, ellei ratapihojen yksinajoa vauhditeta ja linjaliikenteen yksinajosta anneta selvää aikataulua. Liitto vetosi sopimukseen työllisyyden varmistamisesta.²⁸

Junaturmat 1980-luvun lopulla antoivat vakuutta liiton perusteluille, että linjaliikenteen yksinajoon siirtyminen oli ennenaikaista: ”Kolmas Vr-onnettomuus neljässä päivässä” otsikoi Iltalehti ja Apu -lehden artikkelissa pohdittiin: ”Muutama peräk-

käin sattunut junaturma – tilastoharha vai oire junaturvallisuuden heikkenemisestä? Mitä tapahtuu kun nopeudet yhä kasvavat, automaattinen kulunvalvonta tekee tuloaan, mutta VR ottaa veturin ohjaimosta toisen miehen pois? ... Vastuu kiskoilla sysätään yksille harteille”. Lehteen haastateltu veturimies ja koneapulainen totesivat yksinajosta ”Täysin tuomittava hanke... Turvallisuus kärsii ehdottomasti jos veturissa on vain yksi ihminen.”²⁹

Toisin kuin ratapihan yksinajossa, julkinen sana saatiin nyt veturimiesten puolelle. Samaan aikaan liitto teki kuitenkin selvitystyötä sen suhteen, millaiset yksinajojärjestelyt olivat toimineet naapurimaisissa. Liitolla oli myös hyvät suhteet Ruotsiin Ericssonin tehtaille, joita ennakoitiin laitteiston toimittajaksi.³⁰



Teknologian kehittyminen toi uusia välineitä niin kuljettajakoulutukseen kuin erilaisten turvalaitteiden suunnitteluun ja testaamiseen. Kulunvalvontalaitteiston suunnittelussa L. M. Ericssonin tehtailta Tukholmassa hyödynnettiin vuonna 1982 edistyksellistä simulaattoria, jolla voitiin tehdä koeajoja Riihimäen–Hämeenlinnan -välillä. Kuva: Raimo Pölonen/ Veturimies 10/1982.

Yksinajokysymys ratkeaa

Neuvotteluja yksinajon laajentamisesta linjaliikenteeseen käytiin vuodesta toiseen. Liikelaivosuodistusta seurannut VR:n yhtiöittämisen valmistelu antoi molemmille osapuolille syyn saattaa neuvottelut loppuun. Pääjohtaja Eino Saarinen esitti Veturimiesten liiton uudelle puheenjohtajalle kaksi vaatimusta: linjaliikenteen yksinajon toteuttamisen ja ammattikunnan sisäisestä palkkaharmoniasta luopumisen.³¹

Henkilöstön kohtalo yhtiöittämisessä oli ammattiliitolle suuri huolenaihe. Saarinen vihjasi, että poliittisten päättäjien ja VR:n välille oli syntymässä pitkän tähtäimen investointisopimus, jossa myös henkilöstön osuus oli selvästi huomioitu, mutta päätös yksinajosta olisi edellytys tälle sopimukselle. Saarisen mukaan oli tärkeää, että yksinajokysymys ratkaistaisiin ennen EU-jäsenyyden ja VR:n yhtiöittämisen tuomia muutoksia.³²

Helmikuussa 1992 esitettiin kokonaisvaltainen etenemismalli, jossa vuosina 1992–1993 toteutettujen kokeilujen jälkeen siirryttäisiin yksinajon toteutukseen vuonna 1994.³³ Asetelma oli nyt pyörähtänyt ympäri ja Veturimiesten liitto painotti linjaliikenteen yksinajoa koskevien neuvottelujen välttämättömyyttä. Liitto oli huolissaan siitä, että yksinajoneuvottelut jouduttaisiin pian käymään osakeyhtiön kanssa.³⁴

Kaikkein kovin kysymys oli puheenjohtaja Hannolan mukaan työpaikkaturva. Linjaliikenteen yksinajo johtaisi koko liikenteen yksinajoon ja työrajoitteisten töiden loppumiseen. Liiton vaatimukset olivat, että ketään ei eroteta, eikä ketään lomauteta. Lisäksi vaadittiin, että rata-
pihan huoltokuljettajien ja tallipäivystäjien tehtävät säilyvät veturimiehillä. Varsinaisen pöytäkirjan ohittaneella sopimuksella tämä periaate pätkin seuraavat

kymmenen vuotta.³⁵

Veturimiehet olivat valmiita ottamaan itse henkilöstöpoliittisen saneerausvastuun, jossa kuljettajien määrä laskettaisiin hallitusti kahteen tuhanteen ja yksinajokelpoiset junat etsittäisiin paikkakuntakohtaista poistumaa vastaavasti. Työnantajan edellytettiin takaavan kaikille veturimiehille töitä.³⁶ Muutama vuosi aikaisemmin yksinajoa edes hitailla nopeuksilla pidettiin mahdottomana, mutta nyt neuvotteluissa todettiin että 140 kilometrin tuntinopeuteen asti kulunvalvonta ei ollut edellytys yksinajolle ja tavoitteeksi otettiin yksinajon käyttöön ottaminen myös nopeissa junissa.³⁷

Yksinajosta saavutettiin viimein syksyllä 1994 neuvottelutulos, jonka katsottiin täyttävän liittokokouksen ja valtuuston asettamat tavoitteet. Hallitus suositti yksimielisesti valtuuston ylimääräiselle kokoukselle yksinajosopimuksen hyväksymistä.³⁸ Vuosia ja oikeastaan vuosikymmeniä käsitellyn yksinajosopimuksen kaatuminen olisi asettanut liiton huonoon valoon sekä julkisuudessa että toisten ammattiliittojen silmissä. Veturimiesten liiton periaatteita kuitenkin kuvaa se, että neuvottelutulos alistettiin perusteelliseen osasto- ja jäsenkäsittelyyn. Puheenjohtaja Hannola asetti oman arvovaltansa ja asemansa äänestystuloksen pantiksi.³⁹

Äänestysprosentti oli lähes 85 ja VML:n valtuuston helpotukseksi yli 66 prosenttia jäsenistä kannatti sopimuksen hyväksymistä. Vaikka yksinajoa koskevien pykälien tulkinta aiheutti erimielisyyksiä vielä 2000-luvulla, katsottiin sopimuksen pääpiirteissään turvaavan veturimiesten työpaikat, sillä yksinajoon siirryttiin paikkakuntakohtaisesti eläkepoistuman myötä. Rationalisointihyöty huomioitiin palkkauksessa: yksinajosta maksettiin yhtä palkkaluokkaa korkeampi palkka sekä kaksinkertainen veturiraha. Lisäksi kaikille halukkaille lämmittäjille luvattiin järjestää

kuljettajakoulutus kolmen seuraavan vuoden aikana. Historiallinen sopimus toimeenpantiin 14. marraskuuta 1994 alkaen.⁴⁰

Taloudellisesti sopimus osoittautui kuljettajille kannattavaksi. Sopimusta täydennettiin esimerkiksi nopean tavaraliikenteen osalta kaksinkertaistamalla siitä maksetut kilometrirahat – kun junanopeudet vuosien kuluessa nousivat, tuotti tämä pieni yksityiskohta lisätuloja. Vaikka aluksi monet kuljettajat vastustivat yksinajoa, kokemuksen kartuttua sen laajentamista alettiin haluta enemmän kuin työllisyys salli.⁴¹

Yksinajon käytännön vaikutukset esimerkiksi junaturvallisuuteen olivat vielä 1990-luvun puolivälissä avoimet. Osa veturimiehistä oli pettyneitä siihen, ettei kulunvalvonnan rakentamista kytkeyty tiukasti yksinajoon siirtymiseen.⁴² Ensimmäiseksi kolmeksi vuodeksi asetettiin koeaika, jolloin kerättiin kokemuksia lopullisten työaikamääräysten antamiseksi. Koeaikana yhdenjaksoiseksi ajoajaksi määriteltiin enintään 3,5 tuntia ja kokonaisajoajaksi enintään viisi tuntia. Muutamat junatyypit liikennöivät sopimuksen jälkeenkin kaksoismiehityksellä: vuonna 2001 yksinajoon siirryttiin myös nopeissa junissa (yli 140 kilometriä tunnissa) sekä vaarallisten aineiden kuljetuksissa.⁴³

Veturimiesten liitto vaati taseuristeysturvallisuuden parantamista. Varoituslaitteita taseuristeyksiin alettiin asentaa jo 1950-luvulla, mutta 2010-luvulla työ on yhä kesken. Onnettomuusmäärä on kuitenkin puolittunut 1970-luvun luvuista. Kuvassa kotimaisen valmistajan mainos uudentyypisestä varoituslaitteesta Veturimieslehdessä 1980-luvulla.

Junaturvallisuus

Rautatieliikenteen turvallisuus nousee julkiseen tietoisuuteen lähinnä onnettomuuksien seurauksena. Veturinkuljettajat joutuvat kuitenkin vastaamaan turvallisuuskysymyksistä työssään joka päivä. Turvallisuuden parantaminen uuden tekniikan sekä uusien toimintamallien avulla on ollut pitkäjänteisimpiä kehittämissen kohteita rautatielaitoksen historiassa. Vastakkain ovat usein olleet työntekijöiden vaatimukset ja uudistuksiin vaadittava raha. Toisaalta uudistukset, joilla turvallisuutta on parannettu, mutta jotka ovat johtaneet työtahdin kiristymiseen tai työn vähenemiseen ovat olleet työntekijäjärjestölle hankalia.

Junaturvallisuuden kehittämisen kannalta keskeistä oli tärkeimpien ratojen varustaminen releasetus- ja linjasuojastus-





Monet junaturvallisuuden liittyvät uudistukset toteutettiin vasta onnettomuuden tapahduttua. Kuvan postijuna ajoi 28.8.1926 asemarakennuksen seinään Helsingin rautatieasemalla. Kuva: Eric Sundström/Helsingin kaupunginmuseo.

laitteilla 1950-luvulta alkaen. Myös kaksi-raiteisen radan rakentaminen, kiskotuksen parantaminen ja vanhoista puuvaunuista teräsrunkoisiin siirtyminen lisäsivät turvallisuutta.

Tilastojen valossa suomalainen raide-liikenne on ollut vuosikymmenten ajan erittäin turvallista: 1960–1970-luvuilla varsinaisissa junaonnettomuuksissa menehtyi noin yksi ihminen vuodessa. Tasoristeysonnettomuuksissa kuolleiden lukumäärä oli kuitenkin noin 50 ja muita kuolemaan johtaneita allejääntejä tapahtui 120–130 vuodessa. Vilkkaimpiin tasoristeyksiin oli 1950-luvun puolivälistä alkaen asennettu varoituslaitteita, mutta työ eteni Veturimiesten liiton vaatimuksista huolimatta hitaasti. Vaikka suojaamattomista tasoristeyksistä ei ole 2000-luvullakaan päästy kokonaan eroon, on turvallisuuden parantuminen puolittanut onnettomuusmäärän.⁴⁴

Junaturvallisuus-toimikunnat

Työsuojeluvaltuutetun tehtävänkuvan kuuluivat junaturvallisuusasiat 1970-luvulta alkaen. Valtuutetun tueksi erilaisia uudistuksia valmistelemaan perustettiin junaturvallisuustoimikuntia, jotka toimivat sekä liiton että osastojen tasolla. Junaturvallisuustoimikunnan puheenjohtaja istui jäsenenä rautatiehallituksen asettamassa pysyvässä junaturvallisuustyöryhmässä.⁴⁵

Kentän ja työsuojeluvaltuutetun vuorovaikutus oli aktiivista. Vuonna 1975 Turun ja Riihimäen osastot kääntyivät huolestuneina liiton puoleen ja nostivat esiin, ettei kuljettajalla usein ole mitään tietoa siitä, millaisia aineita junan säiliöissä kulkee, eikä hän siten osaa toimia mahdollisissa onnettomuustilanteissa.⁴⁶

Loviisan ydinvoimalaitoksen polttoai-

neen kuljetus itärajalta Loviisan asemalle oli myös ajankohtainen huolenaihe. Huolestumisen välttämiseksi työnantaja kuvasi Veturimies-lehdessä yksityiskohtaisesti ydinpolttoaineen kuljetuksen vaiheet ja kuljetusten järjestämisen: uraanijuna kulki poliisisaattueessa 40 kilometrin tuntivauhtia Vainikkalasta Loviisaan.⁴⁷ Keväällä 1976 työsuojeluvaltuutettu Veikko Savolainen tiedotti ”myrkkikirjan” eli vaarallisten aineiden kuljetuksen opaskirjan olevan puhtaaksikirjoitusvaiheessa.⁴⁸

Kasvatvat junanopeudet ja junapainot sekä erilaisten teollisuuden kemikaalien tulo kauttakulkuliikenteeseen toivat junaturvallisuustoimikunnille töitä 1970 ja 1980 -luvulla. RL ja VML järjestivät työsuojelupiirien ja rautatielaitoksen kanssa tarkastuksen Tampereen ja Pieksämäen varikoille vuonna 1982. Tarkastus osoitti, että katastrofitilanteisiin oli varauduttu paljon paremmin kuin muutamaa vuotta aiemmin. Eniten huolta herätti ulkomainen kalusto, jonka kunto ei aina vastannut suomalaisia vaatimuksia.⁴⁹

Junaturvallisuuden kertauskoulutusta järjestettiin osastoissa vuodesta 1977 alkaen. Koulutukseen liittyi tentti, joka oli läpäistävä. Vuonna 1993 järjestelmää uudistettiin ja sekaryhmistä siirryttiin ammattiryhmiin: veturinkuljettajat ja junansuorittajat kertosivat jt-sääntöä jatkossa yhdessä. Ulkoluvun sijaan alettiin painottaa käytännön yhteistyön omaksumista. Vaikka osa ammattiryhmistä piti kertauskoulutusta välttämättömänä pahana, Veturimiesten liitossa koulutus arvioitiin hyvin positiivisesti ja sen todettiin näkyvän myös turvallisuusasenteissa.⁵⁰

Junaturvallisuuskoulutus tehostui 1990-luvulla tapahtuneiden suuronnettomuuksien jälkeen. Ylilyöntejäkin sattui: esimies sai oikeuden siirtää kuljettajan välittömästi junaturvallisuustehtävien ulkopuolelle, jos jotakin poikkeavaa ilmeni – kulunvalvontajärjestelmän käyttöön-

oton alkuaikoina muutamia kuljettajia lähetettiin tallille, kun innokas valvoja, oli tarkastanut junan vahingossa ”takapään” ohjaamosta.⁵¹

Vuonna 1995 rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä raideliikenteen turvallisuudesta vastaavaksi tahoksi perustettiin Ratahallintokeskus (RHK). Veturimiesten erityisvaltuutettu sekä junaturvallisuustoimikunnan jäsenet edustivat liittoa RHK:n työryhmissä.⁵² Seuraavana vuonna aloitti toimintansa Onnettomuustutkintakeskus, joka jatkossa vastasi raideliikenneonnettomuuksien selvittämisestä.

Junaturvallisuusasioiden hoitaminen RHK:n kanssa ei ensi alkuun tyydyttänyt veturimiehiä, jotka kokivat, että heidän asiantuntemustaan väheksyttiin. Erimielisyydet olivat hyvin käytännöllisiä, esimerkiksi kulunvalvonnassa kuljettajat katsoivat, että rakentamattomilla raja-alueilla ohjenopeuden oli turvallisuussyistä oltava 120 kilometriä tunnissa. Veturimiehiä kuulematta RHK antoi kuitenkin IC-junille 140 km/h poikkeusluvan.⁵³

Liitto vaati Suomen junaturvallisuussäännön uusimista yksinajon ja kulunvalvonnan käyttöönoton takia. Ratahallintokeskus halusi kuitenkin odottaa EU:n rautatieliikennesääntöjen valmistumista. ”Tsaarinaikainen” turvallisuussääntö uudistettiin viimein vuonna 2004. Myös käytännön työssä kuljettajat kokivat joutuvansa valvomaan turvallisuuskulttuuria ja toisia ammattiryhmiä.⁵⁴

Kun yhteistyö Ratahallintokeskuksen junaturvallisuustoimikunnassa viimein alkoi toimia, siirrettiin rautatieturvallisuuden kehittäminen vuonna 2006 toimintansa aloittaneelle Rautatievirastolle. Junaturvallisuussääntö purettiin uusiksi määräyksiksi ja toimintamallien kehittäminen alkoi alusta.⁵⁵ Rautatievirastonkin toiminta jäi lyhyeksi kun sen tehtävät siir-

tyivät vuonna 2010 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille.

Kuljettajien huoli turvallisuuskulttuurin heikkenemisestä ei ollut aiheeton. Onnettomuustutkintakeskuksen selvitys vuonna 2017 Kouvolan ratapihalla vaihtotyössä tapahtuneesta onnettomuudesta osoitti, että esimerkiksi radio-ohjaukseen liittyi runsaasti läheltä piti -tilanteita, joista tieto ei kulkenut eteenpäin, ja että turvallisuuden omavalvonta oli heikkoa⁵⁶.

Semaforeista ja linjasuojastukseen

Perinteisesti rautatieliikennettä ohjattiin kiinteillä ohjemerkeillä sekä siipi- ja valo-opastimilla eli semaforeilla, joiden kautta liikenteenohjauksen käskyt välitettiin kuljettajille. Mekaanisen vian ja inhimillisen erehdyksen riskin minimoiminen olivat tavoitteita, joita pohtivat niin rautatieinsinöörit kuin kuljettajatkin. Käsien hoidetusta lyhty-, lippu- ja lappumerkein tapahtuneesta liikenteenohjauksesta siirryttiin vähitellen mekaanisiin ja elektroniisiin ohjauslaitteisiin.⁵⁷

Useimmilla rataosilla junien ohjaamisen oikealle raiteelle oli vaihdemiesten vastuulla. Käsikäyttöisiä vaihteita alettiin 1930-luvulta alkaen muuttaa mekaanisiksi kampiasetinlaitteiksi. Kampiasettimilla opastinten asettaminen ja vaihteiden lukitseminen oli mahdollista hoitaa keskitetysti, jolloin erehtymisen riski väheni. Toisen maailmansodan jälkeen rautatiehallitus aloitti asetinlaitteiden sähköistämisen.⁵⁸

Jo 1900-luvun alussa esitettiin ajatus sähköisestä suojastusjärjestelmästä, jonka avulla voitaisiin valvoa kunkin rataosan liikennettä. Veturimies-lehdessä esiteltiin vuonna 1912 ”sähköllisiä ja koneellisia linjablokkilaitteita” junien yhteentörmäyksen estämiseksi. Asiaa tarkastellut komitea

ehdotti, että sähköinen kulunvalvonta otettaisiin käyttöön vilkkaimmilla rataosilla. Suomen rautateillä ensimmäinen sähköinen suojajärjestelmä rakennettiin Helsingin ja Espoon välille vuosina 1911–1913.⁵⁹ Aikaansa edellä olleen turvallisuuslaitteiston hyödyntäminen jäi alkutekijöihinsä, samoin kuin pääjohtaja Wuolteen ajatus rautateiden sähköistämisestä.

Seuraavina vuosikymmeninä tekniikka kehittyi pitkin harppauksin ja erilaisia menetelmiä kokeiltiin, mutta yhteistä, koko rataverkon kattavaa järjestelmää ei saatu käyttöön. Toisen maailmansodan jälkeen tehtiin muutamia kokeiluja ja Kouvolan–Pieksämäen -rataosuus oli 1960-luvun puolivälissä maailman pisin kauko-ohjattu ja suojastettu rataosa.⁶⁰

Vuonna 1974, kuusikymmentä vuotta ensimmäisen suojastuskokeilun jälkeen VR asetti komitean selvittämään kulunvalvontalaitteiston tarvetta. Pääratojen vilkastunut liikenne, junapainojen kasvaminen sekä paine liikennesopeuden kasvattamiseen olivat kohottaneet onnettomuusriskiä.⁶¹ Muistissa olivat myös edellisten vuosikymmenten suuronnettomuudet, etenkin Kuurilan junaturma, jotka sähköinen turvallisuusjärjestelmä olisi voinut estää.

Kulunvalvonnan tarvetta selvitetään

Rautatiehallituksen asettama kulunvalvontakomitea käsitti pääasiassa joukon insinöörejä sekä Veturimiesten liiton edustajan. Toimikunta haki esimerkkiä muun muassa Helsingin metrosta, jonka rakentamisessa suoritettiin parhaillaan automaattisten junien koeajoja. Toimikunta päätyi kuitenkin esittämään valvonnan järjestämistä vallitsevan mekaanisen opastejärjestelmän pohjalta.⁶²

Myöskään Veturimiesten liiton kanta kulunvalvonnan tarpeesta ei ollut vielä 1970-luvulla vakiintunut. Järjestelmän pelättiin johtavan junanopeuksien kohoamiseen, aikataulujen tiukentumiseen ja miehityksen kevenemiseen. Periaatteellisen keskustelun tuloksena liiton hallitus päätyi ristiriitaisen toteamukseen, ettei turvallisuudelle saa asettaa hintaa, mutta turvallisuuden lisääminen ei saa myöskään keventää veturimiesten kukkaroa.⁶³

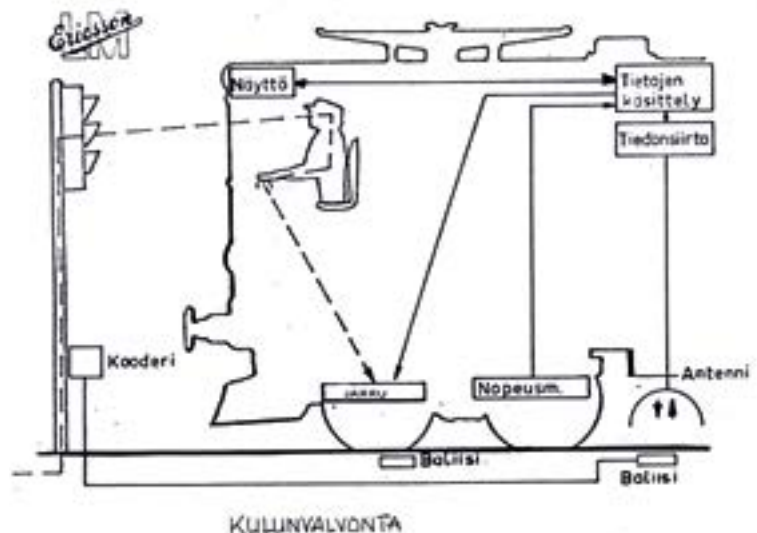
Muutamassa vuodessa liiton kanta kulunvalvonnan suhteen kuitenkin kirkastui. Veturimiehen pääkirjoituksessa marraskuussa 1976 todettiin: ”kulunvalvontalaitteiden hankinnan valmistelussa on päästävä eteenpäin.” Syyksi katsottiin veturimiesten oikeusturva: ”Monissa tapauksissa on todettu kaiken turvallisuuteen liittyvän yhteys veturimiesten oikeusturvaan, joten rautatieliikenteen turvallisuuden parantaminen vaikuttaa myös tähän suurimerkitykselliseen asiaan”.⁶⁴ Seuraavana vuonna Oulussa ja Mommilassa lyhyen ajan sisällä sattuneissa onnettomuuksissa menehtyi kolme ihmistä, ja Veturimies-

lehti vaati ohjaus- ja turvalaitteiden hankintojen nopeuttamista ja ratkaisua mahdollisimman laajan kulunvalvontajärjestelmän rakentamiseksi.⁶⁵

Rautatiehallituksen tapojen mukaan uudistuksen valmistelussa ei pidetty kiirettä. Toimikunta jatkoi työskentelyään, antoi väliraportin vuonna 1976 ja loppuraportin kolme vuotta myöhemmin. Toimikunta ehdotti nyt pistemäistä järjestelmää, joka siirtäisi radan varressa olevan opastimen tai merkin antaman tiedon lähestyvään veturiin ja tarvittaessa suorittaisi automaattisen jarrutuksen. Järjestelmän rakentamisen laskettiin vievän 6–8 vuotta ja kustantavan 80 miljoonaa markkaa.⁶⁶

Rautatiehallitus päätti toteuttaa kulunvalvonnan kokeilun Riihimäen–Hämeenlinnan -välillä vuosina 1980–1983. Jarrutuskokeita tehtiin Riihimäen–Oittin välisellä rataosalla. Ruotsalaisen Ericsson Oy:n valmistamilla valvontalaitteilla varustettiin kuusi veturia ja kaksi sähkömoottorijunaa. Ajojen kuljettajiksi työnantaja koulutti kahdeksan veturimiestä Helsingistä, Tampereelta ja Riihimäeltä.⁶⁷ Koeajot onnistuivat hyvin

Kulunvalvonnan periaatteita selitettiin veturimiehille oheisen mallikuvan avulla vuonna 1981. Ruotsalainen L. M. Ericsson oli vahvoilla laitteiston toimittajaksi
Kuva: Veturimies 11-12/1981





Ihmisten varomattomuus aiheuttaa huolta myös veturimiehille. Kuvassa Kauppatorilla satamaradan laitaan pysähtynyt auto, Volkswagen Kupla, estää Etelärannan suunnasta tulevan veturin kulun vuonna 1970. Kuva: Rista Eeva/Helsingin kaupunginmuseo.

ja rautatiehallitus sekä järjestöt totesivat järjestelmän soveltuvan käyttöön pienten muutosten jälkeen. Nyt hintalappu valvontajärjestelmän rakentamiseksi 2500 ratakilometrille ja asentamiseksi 423 veturiin arvioitiin 215 miljoonaa markaksi.⁶⁸

Kulunvalvonta ja yksinajo

Kulunvalvonnan rakentaminen liittyi veturimiesten kannalta hankalaan kysymykseen yksinajon laajentamisesta ratapihoilla. Helsingin Sanomat kytki kulunvalvonnan hitaan etenemisen ja ratkaisematta olleen yksinajokysymyksen toisiinsa ja puhui vallitsevasta ”kahdenmiehen ajosta”. Juttu antoi kuvan siitä, että veturimiesten

vastarinta oli esteenä turvallisuus uudistukselle. Lehti ei suostunut julkaisemaan puheenjohtaja Lasse Syrjäsen vastinetta, jossa yksinajon kiistettiin olevan kulunvalvonnan edellytys ja jossa todettiin, ettei junissa ole koskaan kahta kuljettajaa.⁶⁹

Työnantaja huomasi kulunvalvonnan keinoksi edesauttaa yksinajosopimuksen aikaansaamista. Rautatiehallituksen apulaisjohtaja Juhani Kopperi ehdotti että, kysymykset ratkaistaisiin samalla kertaa – osittain näin kävikin, mutta vasta vuosikymmenen kuluttua.⁷⁰

Liiton hallitus pohti, miten valvontajärjestelmän myötä voitaisiin turvallisutta vaarantamatta luopua kaksoismiehityksestä. Vuoden 1985 liittokokouksessa koko kysymys kääntyi ympäri ja kokous päätti, että ilman kulunvalvontajärjestelmän rakentamispäätöksiä ei tulla edes

keskustelemaan linjaliikenteen yksinajon laajentamisesta.⁷¹ Veturimiesten liitosta tuli liittokokouspäätöksen myötä aktiivisin kulunvalvonnan puolestapuhuja.

Vuonna 1986 sattuneet junaonnettomuudet, erikoispikajuna Lapponian suistuminen raiteilta Lapualla (6.12.) ja tavarajunan peräänajo Turengissa (12.12.) saivat valtioneuvoston perustamaan suuronnettomuuksien tutkintalautakunnan ja antoivat pontta veturimiesten vaatimuksille. Oikeusministeri Matti Louekoski laati liikenneministeriölle listan tarpeellisista uudistuksista, kuten yhdenmukaisen opastinjärjestelmän kehittämisestä ja kulunvalvonnan käyttöönotosta. Rautatiehallitus teki vuonna 1990 ABB Strömbergin kanssa sopimuksen pistemäisen kulunvalvontajärjestelmän hankkimisesta.⁷²

Valvontajärjestelmän oli tarkoitus kattaa läntinen rataverkko vuonna 1993 ja koko päärata vuonna 1996. Vaikka 1980-luvulla tehdyt koeajot olivat olleet perusteellisia, oli tekniikka jälleen kehittynyt niin suurin harppauksin, että koekäyttö piti aloittaa alusta. Testiajot Lahden–Kouvolan -välillä aloitettiin vuonna 1992.⁷³ Veturimiesten liiton hallitus linjasi työnantajan harmiksi, että junanopeuden nostamiseksi 140 kilometriin tunnissa oli kulunvalvonnan oltava rakennettu ja käytössä.⁷⁴

Linjaliikenteen yksinajosopimuksen kirjoittaminen vuonna 1994 antoi Veturimiesten liitolle lisäsyitä turvallisuusuudistusten vaatimiseen. RHK:n turvallisuusyksikön päällikkö Yrjö Poutiainen totesi, että kulunvalvonnan hitaassa etenemisessä maksettiin 1980-luvulla tapahtunutta rahoituksen romahtamisesta, jonka seurauksena koko rataverkko oli päässyt huonoon kuntoon. Lopulta kulunvalvontajärjestelmä otettiin käyttöön Kirkkonummen–Turun -välillä vuonna 1995 – kolme vuosikymmentä sen jälkeen kun järjestelmän tarvetta oli alettu selvittää.⁷⁵

Jokelan ja Jyväskylän onnettomuudet

Kuljettajien kokemukset uudesta järjestelmästä olivat positiivisia, mutta sen laajentuminen kattamaan edes pääradat näytti ikuisuusprojektilta.⁷⁶ Vaadittiin jälleen ihmishenkiä ennen kuin poliittinen paine turvallisuuden parantamiseksi nousi riittävän suureksi. Vuosikymmenten jähkailun seurauksena Suomen rataverkolla oli 1990-luvun puolivälissä käytössä useita erilaisia opastinjärjestelmiä, ennakkotietojärjestelmän kehittäminen ontui ja viikko-varoitukset sisälsivät epäselviä, puutteellisia tai jopa virheellisiä tietoja. Samaan aikaan ajonopeudet ja junapainot nousivat ja linjaliikenteen yksinajo yleistyi.⁷⁷

Huhtikuun lopulla vuonna 1996 tapahtui Jokelassa onnettomuus, jossa raidetta vaihtamassa ollut juna suistui radalta. Onnettomuudessa kuoli kuljettajan lisäksi kolme matkustajaa. Iltapäivälehdet lietsoivat paniikkia ja sysäsivät tapahtuneen kuljettajan syyksi: ”Junaturman syy: veturinkuljettaja ei painanut jarrua” otsikoi Ilta-Sanomat. Iltalehden otsikossa samana päivänä tiedettiin: ”Luvaton matkustaja ohjaamossa. 115 km tunnissa! Mitä veturissa tapahtui?”. Seuraavalla viikolla Iltalehden kannessa todettiin: ”Veturinkuljettaja pelkää: Junaturma voi toistua milloin tahansa.” Lehtien lööpit koettiin loukkaaviksi sekä omaisten että koko veturimieskunnan kannalta.⁷⁸

Veturimies-lehdessä päaluottamusmies Matti Korpihalla pohdiskeli yksinajon merkitystä tapahtuneelle ja kysyi tulisiko vaikeissa ajo-olosuhteissa olla mahdollisuus toisen veturinkuljettajan käyttämiseen.⁷⁹ Onnettomuustutkintalautakunnan puheenjohtaja Kari Alppivuori kiisti selvin sanoin, ettei onnettomuuden syy ollut yksinajossa. Veturin jarrukahva oli hätäjarutusasennossa, mutta ohjaamossa oli ollut ylimääräinen matkustaja. Tutkinnassa käyttiin ensimmäistä kertaa veturin ”mustan

laatikon” tallentamia tietoja.

Onnettomuustutkintakeskuksen järjestämässä kuulemistilaisuudessa Veturimiesten liitto luovutti tutkintalautakunnalle laatimansa muistion, jossa yksinajon ja kulunvalvontalaitteiden puuttumisen lisäksi osoitettiin vanhanaikaista ja epäselvää viikkovaroitusta. Viikkovaroituksen epäselvyys koski VML:n ja RVL:n välejä, sillä varoituksen laatiminen oli jälkimmäisen jäsenistön vastuulla.⁸⁰

Tutkintaraportissa turmalle ei kuiten-

kaan voitu esittää yksittäistä syytä: onnettomuuden välitön syy aiheutui junan ylinopeudesta vaihteessa, mutta ylinopeuteen johtaneet yksittäiset tekijät jäivät selvittämättä. Tutkintalautakunta piti todennäköisenä, että sankan sumun vuoksi kuljettaja ei ollut nähnyt esiopastinta. Lautakunta myös arvioi, että pyrkimys pysyä aikataulussa olosuhteista huolimatta oli syy ylinopeuteen.⁸¹

Jokelan onnettomuuden käsittely oli kesken, kun maaliskuussa 1998 Turusta Pieksämäen kautta Joensuuhun matkal-

Iltapäivälehtien lööpit revittelivät onnettomuus uutisilla. Veturimiesten liitossa uutisointi koettiin sopimattomaksi sekä uhrien omaisia että kuljettajien ammattikuntaa kohtaan. Lehdissä etsittiin syyllisiä jo ennen kuin tutkijalautakunta oli aloittanut työnsä. Iltalehti 23.4.1996; Ilta Sanomat 23.4.1996. Kuvat: Kyösti Vatasen lehtileikekokoelma.



la ollut pikajuna joutui onnettomuuteen Jyväskylässä. Kuljettaja ajoi ylinopeudella vaihteeseen ja hätäjarrutuksesta huolimatta juna suistui raiteilta. Veturi päätyi 50 metrin päähän radasta pysähtyen siltatolppaan. Kuljettajan lisäksi yhdeksän matkustajaa kuoli ja 94 loukkaantui. Suuronnettomuus sai jälleen aikaan mittavan julkisen keskustelun, jossa syyttävä sormi osoitti vuorollaan veturimiehiin, VR:hin, Ratahallintokeskukseen ja liikenneministeriöön.

Jyväskylän onnettomuuden käsittely oikeudessa jatkui vuosia. Valtionsyyttäjä nosti syytteen onnettomuusjunassa apu-tehtävissä toiminutta kuljettajaa vastaan. Puolustusasianajana toiminut Veturimiesten liiton pääsihteeri Timo Tanner piti tapausta uransa raskaimpana. Sekä käräjäoikeus että hovioikeus kumosivat kaikki syytteet.⁸² Vaikka Jokelan ja Jyväskylän onnettomuuksien syyksi todettiin yhteensattumien summa, osoittautui, että paljon oli myös tehtävissä turvallisuuden parantamiseksi.

Turvallisuutta kehitetään

Jyväskylän onnettomuuden jälkeen Veturimiesten liitto nosti esiin tyytymättömyytensä työnantajan tapaan hoitaa junaturvallisuusasioita. Liiton esittämien parannusehdotusten ei koettu etenevän käytäntöön. Vain päivää ennen Jyväskylän tapahtumia liiton hallitus oli päättänyt käynnistää oman junaturvallisuuskampanjansa. Onnettomuuden jälkeen kampanjan suunnittelu aloitettiin liiton toimistossa ja sitä jatkettiin osastoissa luottamusmiesten, työsuojeluvaltuutettujen ja osastojen junaturvallisuuden yhdyshenkilöiden kanssa.⁸³ Onnettomuustutkintakeskus käynnisti Jyväskylän onnettomuuden jälkeen oman selvityksensä veturinkuljettajien junaturvallisuuskokemuksista.⁸⁴

Liiton aloitteesta lähtenyt turvallisuuskampanjointi tehostui, kun elokuussa 1998 saatiin tieto Suonenjoella tapahtuneesta junaonnettomuudesta, jossa loukkaantui 21 ihmistä. Ylimääräiseen kokoukseen kutsuttu liiton valtuusto hyväksyi yksimielisesti turvallisuuskampanjan välittömän käynnistämisen.⁸⁵

Veturimiehet tulivat siihen tulokseen, ettei ”inhimilliseen erehdykseen” voi vedota, vaan onnettomuuksien takana on aina tekijöitä., joihin voi vaikuttaa. Liitto vaati, että turvallisuuskoulutusta oli lisättävä, junaturvallisuusorganisaatioille oli saatava lisää toimivaltaa, vetokaluston liikennekelppoisuusehdot ja yli 120 kilometriä tunnissa kulkevan liikenteen turvallisuusvaatimukset oli selvitettävä tai muussa tapauksessa alennettava liikennenopeuksia.⁸⁶ Liiton valtuusto vaati julkilausumassaan kulunvalvontajärjestelmän rakentamista ja muiden turvalaitejärjestelmien uusimista.⁸⁷

Veturimiesten vaatimukset otettiin nyt tosissaan. Liiton esityksen mukaisesti VR asetti työryhmän toteuttamaan kuljettajien kertauskoulutusta ja kaksi kuukautta Suonenjoen onnettomuudesta jokaiselle alueelle perustettiin junaturvallisuusryhmä, jonka tehtävä oli seurata ja saattaa epäkohdat korjaukseen. Vetokaluston käyttökelpoisuusehtoja alettiin selvittää.⁸⁸ Työnantaja ja liitto hakivat turvallisuuskäytännöille mallia lentoliikenteestä.⁸⁹ Junaturvallisuuden soveltamisohjeet päivitettiin vuonna 1996 ja vuonna 2005 laadittiin kokonaan uusi junaturvallisuussääntö osana raideliikenteen normijärjestelmän yhdenmukaistamista. Toisin kuin aiemmin, uusi järjestelmä otti myös kuljettajien näkökulman huomioon.⁹⁰

Koulutuksen lisäksi liitto katsoi, että VR:n turvallisuuskulttuurin oli muututtava. Virastoajalta periytyvä rankaisumenettely ei kannustanut ilmoittamaan puutteista ja virheistä. Vasta 2000-luvun alussa myös työnantajan taholta alettiin

ymmärtää, että ilmoittamiskynnyksen madaltaminen on hyödyllisempää kuin kurinpitotoimilla pelottelu. Kuljettajat toivottivat uuden suunnan tervetulleeksi, mutta varautuivat siihen, että ”asenne-muutos *syylisten* etsimisestä *syiden* etsimiseen tulee kestämään vielä pitkään.”⁹¹

Kulunvalvonta otetaan käyttöön

Veturimiesten liitto oli vaatinut kulunvalvonnan rakentamista vuosia, mutta ei tehnyt siitä kynnyskysymystä: kaikki olivat yksimielisiä valvontajärjestelmän tarpeesta, joten liitossa uskottiin, että järjestelmä rakennetaan ilman painostusta.⁹²

Jokelan ja Jyväskylän onnettomuudet nostivat junien kulunvalvontajärjestelmän (JKV) tarpeen yleiseen tietoisuuteen. Järjestelmän rakentamisen viivästyminen ei enää voinut perustella puuttuvalla rahalla. Liitto esitti, että ilman kulunvalvontaa junien maksiminopeutta on rajoitettava ja Ratahallintokeskus määräsi, että valvotulla rataosuudella ilman valvontalaitteistoa kulkevan junan nopeus oli laskettava 80 kilometriin tunnissa. Niillä rataosilla, joista valvonta puuttui kokonaan, oli nopeus laskettava 120 kilometriin tunnissa.⁹³

Rajoitukset tekivät järjestelmän rakentamisesta myös taloudellisesti välttämätöntä. Helsingin–Oulun -välin kulunvalvonta valmistui vuonna 2000, jolloin järjestelmän piirissä oli 1686 ratakilometriä. Vuonna 2001 kaikki linjaveturit oli varustettu JKV-laittein. Junien kulunvalvonnan rakentamista pidettiin Veturimies-lehdessä koko rautatiehistorian tärkeimpänä turvallisuus uudistuksena.⁹⁴

Turvallitteiden kehittymisen myötä junien nopeudet ja liikennöintitiheys kasvoivat. Uusia uhkia muodostivat erilaiset häiriötilanteet, joissa turvajärjestelmät

joudutaan kytkemään pois päältä. Myös kuljettajien oli sopeuduttava uuteen järjestelmään. Vanhoista kuljettajista JKV:n komennot kyseenalaistivat vuosien myötä kertyneen kokemuksen ja järjestelmä pakotti kuljettajat yhä enemmän yhtenäiseen muottiin. Automaattisen valvonnan koettiin muuttavan kuljettajan ajokäyttäytymistä jäykempää suuntaan etenkin Helsingin nopearytmisessä lähiliikenteessä. Nimimerkki Kilu kyseli lehdessä, oliko junia tarkoitus ajaa ammattitaidon vain JKV:n komentojen mukaan. Myös järjestelmän luotettavuus herätti epäluuloa.⁹⁵

Alkukankeudesta huolimatta uusi kuljettajasukupolvi omaksui kulunvalvonnan itsestään selvänä osana työnkuvaan: ”Kyllä meidän varmaan pitää myöntää, että JKV on muuttanut veturinkuljettajien ajotyyliä, sillä kuinkahan ollaan ennen pärjätty ilman”, totesi Kari Ojala erityisvaltuutetun toimintakertomuksessa. Vuonna 2006 kulunvalvontajärjestelmä oli edennyt jo niin pitkälle, että JKV-ohjausryhmä koki työnsä tulleen valmiiksi – erinäiset katkelmat mukaan lukien työryhmän toiminta kesti 34 vuotta.⁹⁶

Linjaradiosta sähköiseen viikkovaroitukseen ja älypuhelimien

Veturinkuljettajien kannalta ensimmäisiä askelia teknologian hyödyntämiseksi turvallisuudessa oli linjaradion käyttöönotto vetureissa vuonna 1964. Uudistuksen takana oli seitsemän vuotta aikaisemmin tapahtunut Kuurilan onnettomuus, jossa kaksi pikajunaa törmäsi yksiraiteisella radalla. Junanlähettäjänsä tekemä kohtalokas virhe oli huomattu jo ennen onnettomuutta, mutta sitä ei voitu estää koska kuljettajiin ei saatu yhteyttä.⁹⁷

Linjaradiojärjestelmän kehittämisessä



Työsuojelutoiminnalla pyritään edelleen parantamaan kuljettajatyön turvallisuutta. Heijastava liivi tuli kuljettajille 2000-luvulla pakolliseksi ohjaamosta poistuttaessa. Kuvassa kuljettaja laskeutumassa Sr1-veturin ohjaamosta Pieksämäen ratapihalla. Taustalla asetinlaitetorni. Kuvat: Markku Vauhkonen

Suomi oli edelläkävijä koko maailmassa. Laitteiston valmistajana oli kotimainen Salora, joka aloitti 1960-luvulla viestijärjestelmien rakentamisen myös puolustusvoimille. Rautateillä radio oli ensin käytössä Toijala–Tampere–Haapamäki–Myllymäki -välillä ja laajeni sitten muille rataosille. Linjaradio oli käytössä lähes koko rataverkolla 1970-luvun puoliväliin mennessä.⁹⁸

Linjaradion rinnalle rakennettiin rata-piharadio helpottamaan vaihtotoita. Nimimerkki Sepe kirjoitti vuonna 1974 Veturimies-lehteen radion osoittautuneen erittäin tarpeelliseksi työvälineeksi veturimiehille. Teknisten ongelmien lisäksi kritiikkiä aiheutti vain se, että ammattiverit eivät aina muistaneet virkansa vaatimaa asiallisuutta radioon puhuessaan.⁹⁹ Suomalainen linjaradiojärjestelmä oli pitkäikäinen ja lopullisesti se jäi syrjään vasta 2010-luvulla käyttöön otetun eurooppalaisen GSM-R-järjestelmän myötä.

Radiopuhelimia lukuun ottamatta

monet käytännön asiat hoidettiin rautateillä pitkään kynällä ja paperilla. Ennen työvuoronsa alkua veturinkuljettaja nouti tallipäivystäjän toimistosta tiedot vuoron kulusta sekä mahdollisista poikkeuksista liikenteessä. Perinteinen viikkovaroitus, johon rataosaa koskevat ilmoitukset koottiin, tuli tiensä päähän 1990-luvulla. Mittavat ratatyöt aiheuttivat sen, että Etelä-Suomessa kuljettajan saama paperinippu saattoi olla jopa yli kuusikymmentä sivuinen ja siten hankala käyttää. Liitto asetti uuden viikkovaroitusjärjestelmän kehittämisen yksinajosopimuksen reunaehdoksi. Ratkaisua etsittiin kehittyvästä tietotekniikasta.

Jo 1980-luvulla liitto oli ottanut tavoitteeksi atk-näyttöpäätteiden saamisen jokaiselle varikolle sekä luottamusmiesten oikeuden tutustua atk-tulosteisiin.¹⁰⁰ Uutta viikkovaroitusjärjestelmää alettiin rakentaa kokonaan tietokonepohjaiseksi siten, että se mahdollisti päiväkohtaisen koosteen tulostamisen kuljettajan käyt-

töön. Järjestelmä otettiin vuonna 1995 rinnakkaiskäyttöön paperisen viikkovaroituksen kanssa.¹⁰¹

Jokelan onnettomuuden jälkeen kehitetty ETJ- eli ennakoilmoitusjärjestelmä kertoi liikenneturvallisuuteen vaikuttavista poikkeuksista, kuten ratatöistä ja alennetuista liikennenopeuksista radalla. Järjestelmän lopullinen käyttöönotto kuitenkin lykkääntyi vuodesta toiseen teknisten ongelmien takia.¹⁰²

Uuden vuosituhannen lähestyessä myös linjaradion tekniikka alkoi auttamattomasti vanhentua. Vaikka Suomi oli ollut edelläkävijä linjaradion käyttöönotossa, järjestelmän uudistamisessa oltiin kovin hitaita. Vuonna 1992 asetettu Radio 2000-työryhmä selvitti uuden viestijärjestelmän mallia. Analogisesta tekniikasta oli tarkoitus päästä eroon vuosituhannen vaihteeseen mennessä. Ensi alkuun yksinajavien kuljettajien turvaksi hankittiin radiopuhelimia, jotka eivät olleet paljon linjaradiota kehittyneempiä. Vielä 1990-luvun puolivälissä työnantaja harkitsi investointia vanhenevaan NMT-tekniikkaan ja vuosikymmenen lopussa kuljettajien omat matkapuhelimet olivat jo tehokkaampia ja toimintavarmempia kuin VR:n laitteet.¹⁰³

Euroopan Unionin pyrkimys euroopalaisen rautatiejärjestelmän yhdenmukaistamiseksi asetti haasteen VR:n suunnittelijoille. Vuonna 1998 Euroopan rautatielaitokset pääsivät sopimukseen GSM-R (Railways) -järjestelmästä.¹⁰⁴ Kymmenen vuotta myöhemmin uutta radioverkkoa päästiin kokeilemaan Vuosaaren satamaradalla, mutta analogisesta järjestelmästä ei päästy kokonaan eroon. Kun viidentoista vuoden työn tuloksena rakennettua digitaalista järjestelmää vuonna 2010 oltiin viimein ottamassa Suomen rataverkolla laajempaan käyttöön, puhuttiin muualla Euroopassa jo uuden sukupolven viestintäjärjestelmästä.¹⁰⁵



Kuurilan junaturmassa 15.3.1957 sai surmansa 26 henkilöä. Onnettomuus johtui liikenteenohjauksen virheestä eikä toisiaan lähestyneisiin vetureihin saatu yhteyttä. Onnettomuuden seurauksena alettiin kehittää linjaradio-järjestelmää. Kuva teoksesta Valtion rautatiet 1862–1962.

Tekniikka kehittyi 2000-luvulla nopein harppauksin ja veturinkuljettajan muita työkaluja alettiin digitalisoida vauhdilla: sähköinen tuntikortti, tekstiviesti- ja päätelaitetekommunikaatio sekä uusi ennakkotietojärjestelmä olivat kaikki keväällä 2011 pääluottamusmiehen työställä.¹⁰⁶ Seuraavina vuosina kuljettajat ottivat käyttöön kuljettajapäänteen eli tablet-tietokoneen, johon työvuorolistat ja erilaiset ohjeet ja tiedotteet välitettiin sähköisessä muodossa. Kone mahdollisti reaaliaikaisen tiedonsiirron kuljettajan ja liikenteenohjauksen välillä sekä ensimmäistä kertaa GPS-tietoon perustuvan junan todellisen sijainnin välittämisen.¹⁰⁷



Radiopuhelimet paransivat turvallisuutta niin linjalla kuin ratapihalla. Uutta teknologiaa esiteltiin VR:n 100-vuotisjuhlavuonna: "Laskumäkityöskentelyn jouduttamiseksi on järjestelmestari radiopuhelinyhteydessä vaihtotöitä suorittavan veturinkuljettajaan." Kuva teoksesta Valtion rautatiet 1862–1962.

Vaikka kuljettajat seurasivat aikaansa ja olivat kiinnostuneita etenkin turvallisuutta parantavista uudistuksista, toi uusi tekniikka, "härpäkkeit ja hilavitkuttimet", mukanaan myös uudet tekniset ongelmat ja häiriötekijät.¹⁰⁸ Yhdysvalloissa ja Espanjassa sattuneiden onnettomuuksien jälkeen alettiin huolestua teknologian mukanaan tuomasta turvallisuusriskistä, jossa junan ohjaamon kasvava tietotulva vie kuljettajan huomion pois varsinaisista ajotehtävistä.¹⁰⁹

Työllisyys

Veturimiestyön erityisluonne, korkea ammattitaidon vaatimus ja lainsäädännössä määritellyt kelpoisuusehdot, ovat tarjonneet työlle pysyvyyttä verrattuna moniin muihin ammatteihin. Esimerkiksi 1930-luvun pulavuosina veturimiesten elintaso ei merkittävästi muuttunut ja vakinaisilla veturimiehillä ei ollut pelkoa

työttömyydestä. Ylimääräiset lämmittäjät sen sijaan menettivät helposti työnsä. Niin ikään sota-aikana useimmat kuljettajista jatkoivat työskentelyä siviilitehtävässään. Jälleenrakennuksen vuosina merkittävin työllisyyttä koskeva takaisku koettiin kansainvälisen laskusuhdanteen aikaan vuonna 1953, jolloin myös vakinaisia veturimiehiä lomautettiin.

Valtionrautateiden kehittämiskomitean 1960-luvulla tekemä linjaus henkilöstömenojen supistamisesta koneellistamisen kautta uhkasi myös veturimiestehtäviä. Seuraavalla vuosikymmenellä työnantaja aloitti palveluiden ulkoistamisen. Siivouksen ja ratatöiden teettäminen ulkopuolisilla vähensi lähinnä Rautatieläisten Liiton jäsenten työllisyyttä, mutta antoi veturimiehille esimerkin kehityksen suunnasta.¹¹⁰

Yhtenä tavoitteena veturimiesten ammatillisessa edunvalvonnassa sekä ammattikuntayhdistyksen että ammatiliiton aikana on ollut kuljettajien työl-



Pendolino-suurnopeusjunat otettiin Suomessa käyttöön vuonna 1995. Kuljettajien työympäristö muuttui uuden junakaluston myötä. Aikataulukirja oli jatkossa työvuorokohtainen. Tulostettava viikkovaroitus kertoi rataosan liikennöintirajoitukset ja -poikkeukset. Ohjaamon keskipaneelissa on kulunvalvontalaite, nopeus- ja jarrutusmittarit. Kehittyvä teknologia toi myös ylimääräistä kalustoa: pöydällä kuljettajan henkilökohtainen matkapuhelin. Kuva: Markku Vauhkonen.

lisyyden takaaminen sekä työn tasainen jakaminen eri osastojen kesken ja osastojen sisällä.

Pistejärjestelmä

Tasapuolisen kohtelun takaamiseksi veturimiehet kehittivät omassa joukossaan jo 1910-luvulla pistelaskujärjestelmän, jolla pyrittiin takaamaan tasapuolinen eteneminen uralla: pisteitä sai sekä palvelusvuosista, koulutuksesta että konepajakokemuksesta. Vastaavasti rangaistukset vähensivät pisteitä. Pisteiden määrä huomioitiin, kun

veturimiehiä nimitettiin virkoihin ja toimiin. Kyseessä oli tehokas vertaiskontrollin väline, vaikka työnantaja virallisesti pistejärjestelmän vasta vuonna 1971.¹¹¹

Pisteet kertoivat veturimiehen kokemuksesta ja nuhteettomuudesta ja liitto vetosi pisteisiin esimerkiksi vaatiessaan palkkakuoppaan joutuneiden lämmittäjien ansioiden korottamista. Kun kuljettajan virkoja ei 1960–1970-luvuilla vapautunut, eivät lämmittäjät päässeet etenemään uralla. Vuonna 1974 liitto sai neuvoteltua niin sanotun ”20 pisteen sopimuksen”, jonka perusteella kuljettajakurssin käyneille lämmittäjille, joilla oli 20 pistettä, alettiin



Kuljettajan työympäristö on muuttunut melkoisesti vuosikymmenten aikana. Tietotekniikka on vallannut yhä suuremman osan ohjaamon kojelaudasta ja työsuojelun kannalta ergonomiset seikat on huomioitu. Vanhoja vetureita on saneerattu vastaamaan uusia vaatimuksia. Kuvassa kuljettaja Vesa Lamponen matkalla Kouvolasta Helsinkiin Sr2 -veturin ohjaamossa vuonna 2015. Keskellä pöytää olevasta tablet-tietokoneesta näkyvät aikataulutiedot sekä nopeusrajoitukset. Tabletin vasemmalla puolella Raili-puhelin. Puhelimen vasemmalla puolella junakuulutusluuri sekä alla näyttö, johon tulevat veturia koskevat tiedot ja yllä näyttö, jossa junaa koskevat tiedot. Ohjauspaneelin keskellä on nopeusmittari, vasemmalla ohjaamon virta-avain ja ohjauspaneelin oikealla puolella kulunvalvontalaitteisto. Kuva: Markku Vauhkonen.

maksaa veturinkuljettajan palkkaa.¹¹²

Pistejärjestelmästä huolimatta epäta-sainen uralla eteneminen johti varikoilla vanhempien ja nuorempien veturimiesten välien kiristymiseen. Perinteisesti nuoret aloittivat uransa ”heittovuorossa” ja et-nivät sitten kohti parempia työvuoroja. Kuljettajakoulutuksen katkettua 1982 vuorokierto lähes pysähtyi ja nuoremmat alkoivat ymmärrettävästi vaatia parempia töitä. Tampereella ja Iisalmessa osa veturi-

miehistä uhkasi erota liitosta, mutta luot-tamusmiehet onnistuivat sovitteluun pahimmat ristiriidat.¹¹³

Linjaliikenteen yksinajon myötä 1990-luvulla lämmittäjän eli koneapulai-sen tehtävä menetti merkitystään ja vähi-tellen katosi. Samalla pistejärjestelmää yksinkertaistettiin. Pistejärjestelmää käyte-tään 2010-luvulla esimerkiksi erityistehtä-viin hakeutuessa, vuoropaikkoja jaettaessa sekä paikkakuntien välisissä siirroissa.

Työllisyyden säätelyä

Työnantaja on pyrkinyt säätelämään veturimiesten määrää koulutuksella, mutta tulokset ovat vaihdelleet: milloin on podettu veturimiesten puutetta, milloin on huolestuttu ylikoulutuksesta. Epäillessään raideliikenteen tulevaisuutta rautatiehallitus lakkautti veturimieskoulutuksen vuosiksi 1967–1971. Seurauksena oli, että 1970-luvun alussa veturimiesten vajaus oli noin 350–400 miestä.¹¹⁴ Työvoiman puute johti ylitöiden kasvamiseen.

Veturimiesten liitossa ja eräissä osastoissa heräsi huoli liian innokkaasta ylitöiden hamuamisesta. Eläkeiän noston lisäksi sen koettiin joillakin varikoilla johtavan jäsenistön keskinäisiin riitoihin, kun ylityöt jaettiin ”pärstäkertoimella”.¹¹⁵ Runsaasti ylitöitä tekevien vuosiansiot saattoivat lehtikirjoitusten mukaan olla 20 000–30 000 markkaa keskimääräistä korkeammat.

Veturimiesten liiton periaatteisiin kuului palkkasolidarisuus, jolloin heräsi kysymys, pitäisikö ylityöt jättää tekemättä, jotta esimerkiksi koulutuspaikkoja lisättäisiin.¹¹⁶ Ylitöiden lisäksi kuljettajavajasta paikattiin kutsumalla jo eläköityneitä kuljettajia takaisin töihin. Työnantaja hukkutteli eläkkeellä olevia kuljettajia esimerkiksi Kostamuksen radan rakentamiseen, vaikka liitto vastusti menettelyä.¹¹⁷

VR:n ylijohtaja Mäkinen mainitsi vuonna 1974 Turun Päivälehdessä, että veturimiehet suorastaan kilpailevat ylitöiden tekemisestä. Lausunto sai Turun osaston ehdottamaan ylitöistä kieltäytymistä ja liiton hallitus kannatti ajatusta. Ylityökorvaus otettiin seuraavien virkaehtoneuvotteluiden pääaiheeksi ja vaatimuksia ryyditettiin työtaistelu-uhalla.¹¹⁸ Kuljettajien koulutus saatiin muutamaksi vuodeksi käyntiin, kunnes se 1980-luvun alussa katkesi liki kahdeksikymmeneksi vuodeksi.

Ylityöllisyydestä alityöllisyyteen

Reilussa kymmenessä vuodessa 1970-luvun ylityöllisyydestä siirryttiin työttömyyden uhkaan. Maakunnissa alettiin puhua ratojen rullaamisesta eli liikennöinnin lopettamisesta, jonka arveltiin johtavan esimerkiksi Savonlinnan veturimiesten työttömyyteen. Tämä oli kuitenkin pientä verrattuna pääjohtaja Saarisen vuonna 1988 esittämään säästölistaan, jossa vähennystarpeeksi laskettiin yli 1300 veturimiestä.¹¹⁹ Välittömänä toimenpiteenä Toijalan virantoimituspaikka lakkautettiin ja 18 veturimiestä siirrettiin Tampereelle ja Riihimäelle.

Rautatiehallitus suunnitteli, että jatkossa kuljettajaksi koulutettavilla tulisi olla virkapaikan siirtovelvoite, mutta tähän liitto ei suostunut.¹²⁰ Vuoden 1988 kesällä työllisyys oli niin heikkoa, että koneapulaisille tarjottiin työtä topparoikassa, radan kunnostus- ja parannustehtävissä. Liitto korosti, että kyse oli vapaaehtoisuudesta sillä vuoden 1983 yksinajosopimuksessa oli selvästi sovittu työnantajan takaavan työllisyyden.

Koska kuljetusten määrä vaihteli eri puolilla maata, liiton johdossa keskusteltiin myös ajovuorojen tasaamisesta eri varikkojen välillä.¹²¹ Kurjuuden jakaminen asetti veturimiesten keskinäisen solidaarisuuden koetukselle. Vanhat veturimiehet pelkäsivät yhteishengen katoavan: ”Nuoremalla polvella on vain kalpea aavistus niistä ajoista, kun eduistamme taisteltiin. ... Onhan se tietysti helpompaa ajella vapaa-aikoina autolla, tai naukkailla huurteisia kuin toimia järjestetyssä hoitelemassa jo saavutettuja etuja ja hankkimassa niitä lisää.”¹²² Toisaalta moni eläkeikä lähestyvä oli lisäeläkkeen toivossa halukas jatkamaan työuraansa tai tekemään ylitöitä, vaikka se tarkoitti työmahdollisuuksien vähenemistä nuorilta.



Tallipäivystäjän toimisto oli veturitallien keskus. Höryveturiaikana veturinkuljettaja ilmoittautui tallipäivystäjälle työvuoroonsa jopa kaksi tuntia ennen junan lähtöaikaa. Veturin valmistelu lähtökuntoon sekä työvuoroa koskevien ilmoitusten läpikäyminen vaati aikansa. Veturitallin toimistossa saattoi myös vaihtaa kuulumiset ja kertoa huolensa osaston luottamusmiehelle. Kuvassa veturirikkoa selvitetään Kemin veturitallin toimistossa talvella 1983. Vasemmalla Esko Näätsaari, puhelimessa tallipäivystäjä Leo Saarimies ja oikealla Jorma Kivelä. Kuva: Raimo Pölönen/Rautatiemuseo.

Virkamiehen erottaminen oli vaikeaa, vaikka ammattikunnan työllisyys olisi ollut heikkoa. Veturimiehet olivatkin suhteellisen varmoja työpaikkansa säilymisestä. Hyvä työsuhdeturva arvioitiin etenkin 1990-luvun laman aikana tärkeimmäksi työhön vaikuttavaksi seikaksi.¹²³ Veturimiesten liitto pelkäsi, että

työnantaja pyrkii jatkossa lakkauttamaan aukeavat kuljettajan virat. Huolimatta liiton yrityksistä suojella avautuvia virkoja, koki veturimiesten joukko liikelaitoksen aikana nopean harvenemisen. Esimerkiksi vuonna 1994 liiton hallitus suostui lakkauttamaan kerralla 232 virkaa, joiden haltijat olivat vapaaehtoisesti siirtyneet

eläkkeelle.¹²⁴ Saarisen leikkaustavoitteet toteutuivat 1990-luvun aikana, mutta irtisanomisten sijaan luonnollisen poistuman kautta.

Nopeasti muuttuvat kuljetustarpeet ovat kautta vuosikymmenten aiheuttaneet maantieteellisiä eroja veturimiesten työllisyyteen. Erityisesti Etelä-Suomessa veturimiehistä on usein ollut pulaa vaikka maakunnissa matkustajaliikenteen supistukset ovat uhanneet jättää kuljettajia työttömiksi. Liikkuvuuden tukemiseksi työnantaja alkoi 1990-luvun lopulla maksaa siirtorahaa ja myöntää määräaikaista 1–3 vuotta kestäviä siirtoja. Siirtotyöläiseksi lähteminen kantoi huonoa kaikua 1960- ja 1970-lukujen työllisyyspolitiikasta, mutta veturimiesten keskuudessa siirtyminen koettiin työttömyyttä parempana vaihtoehtona. Siirtohalukkaiden määrä yllätti sekä liiton että työnantajan.¹²⁵

Esimerkiksi Imatralla Venäjän liikenteen äkillinen romahdus 1990-luvun lopussa sai paikkakunnan kuljettajat harkitsemaan ”siirtotyöläiseksi” lähtemistä.¹²⁶ Tilanne muuttui 2000-luvun alussa päivävästaiseksi ja paikkakunnalla oli säännöllisesti 5–6 kuljettajaa komennuksella muualta Suomesta.¹²⁷ Pysyvämmästä muutoksesta on osoitus esimerkiksi Haapamäen varikon töiden vähittäinen siirtyminen Vilppulaan. Haapamäen osasto teki itse aloitteen paikkakunnan vaihtamisesta töiden perässä ja vuonna 2005 osasto muuttui Vilppulan osastoksi.¹²⁸

Kuljettajasukupolvi vaihtuu

Puheenjohtaja Elonon nimesi 2000-luvun alussa ammattikunnan keskeiseksi tulevaisuuden haasteeksi nopean eläköitymisen, jonka seurauksena oli odotettavissa pula veturimiehistä.¹²⁹ Vuosina 2009–2013

eläkkeelle jäi noin tuhat veturinkuljettajaa, eikä koulutus onnistunut täyttämään nopeaa poistumaa. Vuonna 2007 veturinkuljettajien vaje oli 35 kuljettajaa ja vuonna 2015 sen laskettiin olevan jo 304. Kuten 1970-luvullakin, työnantaja ehdotti ratkaisuksi eläkeläisten kutsumista töihin. Liitto oli ajatukselle vastahakoinen ja eläkeiän ylittävä työnteko oli myös VR Eläkesäätiön sääntöjen kannalta ongelmalista.¹³⁰

Suomen ajautuminen ensin taantumaan ja sitten lamaan muuttivat kuitenkin nopeasti työllisyysnäkyviä. Kun vuoden 2007 alussa puitiin suuria ylityömääriä, joulukuun ajojaossa kuljettajien keskitunnit alenivat huomattavasti. Työnpuutetta oli erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa. Osa kuljettajista siirtyi vuorotteluvapaalle, osa ”ylijajalla” palvelevista lopetti työn ja uusien kuljettajakurssien aloittamista lykättiin.¹³¹

Työnantajan ennakointi raideliikenteen määrän kehittämisessä epäonnistui täysin. Keväällä 2013 valmistuneille 80 veturinkuljettajaoppilaalle oli tarjolla työ sopimus vasta seitsemän kuukautta valmistumisen jälkeen. Vuoden 2014 B-kurssilta kaksi kuljettajaa valmistui työttömäksi ja vuoden 2015 A-kurssin 43 kuljettajaa jäivät yhtä lukuun ottamatta työttömiksi.¹³² Luvut ovat merkittäviä, sillä koskaan aikaisemmin veturimiestyön historiassa ei ole esiintynyt vastaavaa epävarmuutta työmahdollisuuksista.

Epävarmuus koski myös työssä olevia. Rautateiden toimintaa ja ajopaikkaverkostoja on 2010-luvulla järjestetty useiden yt-neuvotteluiden kautta, mutta lopulta neuvottelut eivät ole johtaneet kuljettajien irtisanomisiin. Syksyllä 2015 VR ilmoitti historiansa suurimmista yt-neuvotteluista, jotka koskivat myös kaikkia veturinkuljettajia. Ilmoitettu vähennystarve kuljettajien osalta oli 65 henkilötyövuotta. Lisäksi työnantaja esitti useita pakkosiir-

toja. Tasapuolisuusperiaatteen mukaisesti liitto pyrki välttämään irtisanomiset ja jakamaan lomautukset tasaisesti jäsenkunnan kesken. Lopulta pakkolomalle joutui 115 kuljettajaa, mutta muut toimenpiteet peruttiin.¹³³

Huoltokuljettajat ja päivystäjät

Terveysvaatimukset veturinkuljettajan tehtävissä ovat korkeat. Vaatimuksia voi verrata esimerkiksi lentäjien vastaaviin kriteereihin. Tilapäinen tai pysyvä työkyvyn vajuus, esimerkiksi näön heikkeneminen, voi johtaa linjaliikenteen oikeuksien menettämiseen. Veturimiesten liiton käytäntönä oli,



että vajaatyökykyiset siirtyivät huoltokuljettaja-, ratapiha- tai tallipäivystystehtäviin.¹³⁴ Myös eläkeikää lähestyvät kuljettajat saivat veturimiesten pistejärjestelmän perusteella vähitellen siirtyä kevyempiin työvuoroihin varikolle ja veturitalleille. Liiton tavoitteena oli keskinäisen solidaarisuuden pohjalta pyrkiä varmistamaan ammattitovereiden työmahdollisuudet mahdollisimman pitkään.

Pääjohtaja Eino Saarinen totesi VML:n puheenjohtajalle jo vuonna 1993, ettei nykyaikainen yritys voi elättää tuottamattomia työntekijöitä.¹³⁵ Laitoksen henkilöstömäärään suhteutettuna vajaakuntoisia kuljettajia oli kuitenkin suhteellisen vähän, esimerkiksi 2000-luvun alussa yhteensä 150. Lisäksi oli yksittäisiä kuljettajia, joiden kuntoisuus ei riittänyt enää huolto- tai päivystystehtäviin, mutta ei myöskään työkyvyttömyyseläkkeelle. Käytännössä työnantaja oli maksanut jälkimmäisten palkan kotiin ja ”unohtanut” heidät. VML:n erityisvaltuutettu sekä VR:n ylilääkäri Ervasti ohjeistivat ajovarikoiden päälliköitä työrajoitteisten työllistämässä.¹³⁶

Veturimiesten liitto puolusti sinnikkäästi jäsentensä etuja vuosikymmenestä toiseen ja pystyi vetoamaan kuljettajan tehtävien erikoisluonteeseen ja ammattitaidon vaatimukseen. Yksinajon laajentamisesta ja radio-ohjauksesta solmitut sopimukset, joissa työnantaja lupasi huolehtia kuljettajien työllisyydestä, toimivat neuvotteluvälineitä. Muutos oli kuitenkin väistämätön: teknologian kehittyessä osa tehtävistä, kuten tallipäivystys menetti merkitystään ja teknologia oli taustalla myös radio-ohjauksen tehtävärajojen laa-

Huoltokuljettaja Pekka Miettinen vuonna 2006 kytkemässä kiskobussia ulkovaraukseen joka pitää junan lämpimänä odottamassa seuraavaa ajoa. Pieksämäellä. Kuva: Markku Vauhkonen.

jentamisessa. Vaikka radio-ohjaussopimus herätti voimakkaita tunteita, tehtävän menettäminen eteni paikkakuntaakohtaisesti, mikä antoi hieman lisäaikaa sopeutua päätökseen.¹³⁷

Erilaiset varikkotyöt eivät olleet vähämerkitysisempiä kuin linjaliikenteen ajo. Esimerkiksi tallipäivystäjän työhön kuului erilaisten ongelmatilanteiden ratkaisu ja sekä varamiesten kutsuminen töihin. Kuljettajat ilmoittautuivat tallipäivystäjälle, joka valvoi heidän työkelpoisuuttaan ja välitti työvuoroa koskevat ilmoitukset. Vanha kirjoittamaton käytäntö oli, että tallipäivystäjät olivat usein myös osaston luottamusmiehiä: päivystäjä tapasi vuoroon tulevat ja sieltä lähtevät työntekijät ja sai suoran palautteen mahdollisista epäkohdista.¹³⁸

Puhelinten yleistyminen teki ensin tallipäivystäjän apulaiset tarpeettomiksi ja faksien sekä tietokoneiden kehittyminen alkoi 1990-luvulla uhata myös päivystäjän työtä. Teknologia syrjäytti ihmisen päivystäjän tehtävistä 2010-luvulla. Jatkossa kuljettajat tulostivat työvuoro-ohjeensa itsenäisesti veturitallilla ja myöhemmin saivat reaaliaikaisen tiedon työvuoroon liittyvistä ohjeista henkilökohtaiseen tablet-tietokoneeseen.

VR:n kunnianhimoisiin rationalisointitavoitteisiin 1980-luvulla kuului tehtävärajojen laajentaminen. Työnantajan mukaan veturien liikuttaminen varikko- ja ratapiha-alueella voitiin siirtää muiden kuin kuljettajien tehtäväksi. Veturimiesten liitto antoi suostumuksen kokeilulle, jossa Joensuussa veturiasentajille annettiin koulutus siirtotehtäviin. Työnantaja halusi pian laajentaa kokeilua myös muille varikoille. Perusteena oli työn joustavuuden lisääminen, mutta liiton näkökulmasta kyse oli veturimiestyön, tässä tapauksessa huoltokuljettajan tehtävien, vähentämisestä.¹³⁹

Vuonna 2009 VR aloitti laajat säästö-

toimenpiteet, jotka sisälsivät huoltokuljettajan työn ja tallipäivystyksen vähentämisen sekä radio-ohjauksen laajentamisen.¹⁴⁰ Huoltokuljettajatehtävien lakkauttamisesta annettiin yt-neuvotteluesitys. Veturimiesten liiton mukaan kyse oli kuitenkin vuoden 1994 yksinajossopimuksen perusteella sopimusasiasta. Työnantaja antoi asian työtuomioistuimen ratkaistavaksi, mutta veti lopulta kanteensa pois ja tarjosi mahdollisuutta työeläkekuntoutuksen tai uudelleen koulutustuen kehittämiseen.¹⁴¹

Vaikka liitto torjui radio-ohjauksen laajentamisen säästötoimenpiteenä, laskettiin uudistuksen vaikuttaneen veturimiestyöhön noin 70 henkilötyövuoden verran. Kunnossapitotöihin liittyvän veturin siirto-oikeuden antaminen asentajille toteutui vuonna 2012 ja siirto vähensi veturinkuljettajatyötä 30 henkilötyövuoden verran.¹⁴² Kaiken kaikkiaan 2000-luvun alkuvuosina katosi noin sata henkilötyövuotta kuljettajatyötä. Kasvavat liikennöintimäärät eivät toistaiseksi ole tuoneet tilalle yhtä paljon uutta työtä.¹⁴³

Ajojako

Kolmas kuljettajien työllisyyteen vaikuttava tekijä koulutusmäärien ja tarkasti määriteltyjen työrajojen lisäksi on ajojako eli töiden jakaantuminen eri osastojen kesken. Kysymys, siitä millä periaatteella työt tulisi jakaa, on herättänyt keskustelua kuljettajien joukossa koko ammattikunnan olemassaolon ajan. Aihe on moneen otteeseen kiristänyt niin veturimiesten keskinäisiä välejä kuin suhdetta työnantajaan. Veturimiesyhdistys ja sen seuraaja Veturimiesten liitto omaksuivat periaatteeksi keskinäisen solidaarisuuden ja pyrkimyksen tasapuolisuuteen siinäkin tapauksessa, että se tarkoittaisi niukkuuden jakamista.



Katoavaa veturimiestyötä. Työnantaja alkoi 1980-luvulla painostaa Veturimiesten liittoa huoltokuljettajan tehtävien siirtämiseksi toisten ammattiryhmien vastuulle. Työnantaja teki vuonna 2009 yt-esityksen huoltokuljettajatehtävän lakkauttamisesta. Kuvassa huoltokuljettaja Esko Hirvonen Pieksämäellä kytkee Dv12-veturin seisontalämmitykseen. Veturi on tullut linjalta ja huoltokuljettaja on siirtänyt sen seisontavaihteelle, odottamaan seuraavaa lähtöä. Kuva: Markku Vauhkonen.

liikennöitäisiin Kouvolasta ylöspäin pieksämäkeläisten voimin. Liiton hallitus nuhteli osastoa: ”Ulkopuolisten auktoriteettien avulla tapahtuva yksityisyritteliäisyys heikentää liittoa sisäisesti ja on omiaan antamaan sen kuvan, ettei ammattikunta pysty hoitamaan keskuudessaan omia asioitaan.”¹⁴⁴

Veturimies-lehden palstoilla käydyssä keskustelussa töiden jaon tasapuolisuus epäilytti maakuntien osastoja, jotka arvelivat pääkaupunkiseudun kahmivan parhaat työt päältä. Liiton toivottiin ottavan tiukemman kannan ajoajon toteuttamiseen: ”Seuraavien sopimusten tekovaiheessa olisi myöskin syytä ottaa pikkuvarikot vakavasti huomioon. Sielläkin on maksavia jäseniä, kuitenkin huomattavasti pienemmillä ansioilla. Eri lisien epätasainen jakautuminen varikoitten ja ajovuorojen kesken lisää eriarvoisuutta, ollen samalla okaana keskinäisissä suhteissamme”, kirjoitti nimi-merkki ”harmaapartainen marjastaja”.¹⁴⁵

Asia otettiin esille vuoden 1977 luottamusmiespäivillä ja keskustelun tuloksena liikenneosasto selvitti valtakunnallisen ajojakojärjestelmän perustamismahdollisuudet. Ajoajan periaatteiksi kirjattiin

Puutteellisten tilastotietojen takia ajojako perustui pitkään eräänlaiselle herrasmiehsopimukselle. Liitto ei puuttunut junien jakoon, vaan sopiminen hoidettiin rautatiepiirien sisällä ja piirien kesken. Tämän tietäen osastot koettivat vaikuttaa ajojaossa omaksi edukseen liiton ohi suoraan rautatiehallitukseen. Liiton 100-vuotishistoriassa vaikutuskeinoja luonnehdittiin ”kosteaksi lobbaamiseksi”.

Vuonna 1975 Veturimiesten liiton hallitus sai tietoonsa, että Pieksämäen osasto oli paikkakunnan työllisyystilanteesta huolestuneena ottanut yhteyttä liikenne ministeriin, ja esittänyt, että Savon radalla

tarkoituksenmukaisuus ja mielekkyys, työtuntien, yötyön ja ansioiden tasainen jakautuminen sekä paikkakuntakohtaisten erojen huomioiminen. Kuhunkin rautatiepiiriin nimettiin ajovuorosuunnittelija ja valtakunnallinen ajokatoiminta käynnistyi vuonna 1980.¹⁴⁶ Halutessaan muutoksia osastojen tuli olla yhteydessä piirin ajovuorotoimikuntaan ja -suunnittelijaan, jotka tarvittaessa ottivat yhteyden valtakunnalliseen ajovuorotoimikuntaan.¹⁴⁷

Uusi järjestelmäkin herätti runsasta ajatuksenvaihtoa *Veturimies*-lehden palstoilla. Kirjoituksissa epäiltiin milloin nuoren polven, milloin eläkeikää lähestyvien ”toverihenkeä”, samoin isojen varikkojen ja maakuntien välistä tasapainoa.¹⁴⁸ Nimimerkki ”pr” Pieksämäeltä kirjoitti ajovuorotoimikunnan työstä: ”Kuulosuojaimista olisi varmaan myöskin apua. Takapiruista ei liene puutetta ja kuten tunnettua, jokainen on jostakin kotoisin.” Tuore pääluottamusmies Heikki Nurmi moitti osastoja keskinäisestä kilpailusta: ”Olemmeko me veturimiehetkin sokaistuneet ja lähteneet mukaan yhteiskunnassa pyörivään kilpailukaruselliin?”¹⁴⁹

Reikäkortista Miksuun

Alueellisten työmäärien nopeat muutokset tekivät reilusta ajoaosta hankalaa, mutta tietotekniikka toi uusia välineitä tilastojen hallintaan. Tietokoneuuttavia työmääräyskortteja kokeiltiin vuonna 1977 ja vuonna 1981 Pieksämäellä alkoi kokeilu, jossa palkanlaskentasovellus laski työmääräyskortista työvuoron ”hinnan”. Vaikka korttien täyttäminen niin, että tietokoneohjelma ”Tihare” pystyi ne lukemaan, aiheutti ylimääräistä työtä, näki Veturimiesten liitto kokeilussa heti mahdollisuuden. Sen avulla voitiin tuottaa kolmen viikon työaikakertymistä täsmällistä tilastotietoa ajoajan perustaksi.¹⁵⁰

Tekniikka kehittyi nopein harppauksin ja reikäkortista siirryttiin helppokäyttöisempiin tilastoinnin muotoihin. Samaan aikaan VR toteutti suuria organisaatiomuutoksia. Vuonna 1989 perustettiin miehistönkiertosuunnitelma (MIKSU)-työryhmä.¹⁵¹

Tietokoneella toteutettu junien jako alkoi toden teolla vuonna 1993. Suunnittelun tarkoituksena oli siirtyä moniportaisesta valtakunnallisesta ja monista alueellisista ajokatoimikunnista keskitettyyn systeemiin, jossa jako olisi yhdenmukainen. MIKSU tuotti perustietojen pohjalta jokaiselle ajopaikalle tiedot junaketjuista, joiden pohjalta paikallinen vuorosuunnittelu laati vuorotaulut. Tietokoneen ”inhimillisyyttä” epäiltiin, mutta ”miksumiehet”, Tapio Ylhäinen ja Ilkka Noranta vakuuttivat, että kun suunnittelija tarkisti junaketjut, inhimillinen näkökulmakin otettiin huomioon.

Ongelmaksi muodostui paitsi se, että eri ajopaikoilla oli eri näkemyksiä ”inhimillisyydestä”, myös se, että työn laadun, esimerkiksi yö- ja pyhätyön tasapuolinen jakaminen oli tavallisten tuntien jakamista vaikeampaa.¹⁵² Myös tasaisen käyttöasteen löytäminen oli haastavaa. Vuonna 1996 veturimiesten käyttöasteen tarkastelu osoitti, että työllisyys Etelä-Suomessa oli omaa luokkaansa, keskiarvoltaan liki 100 prosenttia. Itä- ja Pohjois-Suomessa käyttöaste oli selvästi heikompi, huonoimmillaan liki 80 prosenttia. Tämä vahvisti käsitystä alueellisesta eriarvoisuudesta.¹⁵³

Linjaliikenteen yksinajo eteni paikkakuntakohtaisesti. Yksinajon sujuvaan toteuttamiseen tähtäsi sopimus, jonka mukaan niillä ajovarikoilla, joilla veturimiesten työllistäminen oli erityisen vaikeaa, voitiin työaikasopimusta tulkita työvuoroakohtaisesti Miksu-suunnittelijan ja liiton pääluottamusmiehen toimesta.¹⁵⁴

Yksinajon työaikamääräykset vaikeuttivat kuitenkin merkittävästi ajokatoa. Työn

ja tekijöiden sijaintipaikat kohtasivat yhä huonommin. Miksu-järjestelmä tuli tiensä päähän vuosituhannen vaihteessa ja sen tilalle alettiin etsiä uutta ohjelmaa. Miksu++ -projektin tavoitteena oli siirtä kokonaan automatisoituun työvuorojen suunnitteluun ja puoliautomaattiseen vuorotaulujen suunnitteluun. Työnantaja pyrki kustannusten alentamiseen ja liiton hallitus evästi veturimiesten edustajaa siitä, että työvuorojen laadun parantaminen oli veturimiesten kannalta tärkein tavoite.¹⁵⁵

Miksu++ -hanke toteutui vuosina 2001–2004. Kauko- ja lähiliikenteen vuorosuunnittelu erotettiin toisistaan ja tietokoneen merkitys kasvoi. Suunnittelun lähtökohtia henkilöliikenteen uudessa aikataulurakenteessa olivat liikenteen solmukohtat Tampere ja Kouvola. Jokainen junatyyppi, Pendolino, InterCity, pikajuna ja taajamajuna saivat vakioidut pysähdyspaikat ja lähtöajat.¹⁵⁶

Kuljettajille uuden järjestelmän hyväk-

syminen oli vaikeaa. Liiton puheenjohtaja sekä pääluottamusmiehet joutuivat muistuttamaan, että uudistukseen olivat sitoutuneet niin liiton hallitus kuin valtuustokin. Ongelmia aiheutti se, ettei tietokone osannut ottaa huomioon työehtosopimuksesta poikkeavia paikallisia käytäntöjä eikä tulkitta puuttuvia tai virheellisiä työtietoja.¹⁵⁷ Kone ei voinut ratkaista myöskään maantieteellisestä liikenteen vaihtelusta aiheutuneita ongelmia.

Tyytymättömyys ajojakoon kasvaa

Työvuorosuunnittelun kankea eteneminen oli useiden tekijöiden seuraus. Sen vaikutukset näkyivät sekä kuljettajien kukkarossa että työhyvinvoinnissa. Esimerkiksi kesällä 2003 Etelä-Suomessa oli jaksossa töitä 15 tuntia enemmän kuin pohjoises-



Fenniarail Oy:n Dr18-veturi vaihtotyössä Kotkan Mussalossa.
Kuva: Juha Vuorinen/Fenniarail Oy.

sa.¹⁵⁸ Työvuorojen ennakoimattomuuskin kasvoi: vuonna 2006 kuljettajille maksettiin kaikkiaan 30 840 poikkeamakorvausta ja 13 124 vapaa-ajan poikkeamakorvausta; poikkeamia työvuoroissa oli yli 120 joka päivä ja käytännössä jokainen poikkeama vaati veturinkuljettajaa joustamaan omista aikatauluistaan ja vapaa-ajastaan.¹⁵⁹

Seuraavan vuoden ensimmäisessä vuorosuunnittelussa jakson kokonaistyömäärä väheni 5100 tuntia ja lepoihin käytettävä aika kasvoi 2800 tuntia. Tämä tarkoitti lepohuoneissa vietetyn ajan huomattavaa kasvua.¹⁶⁰ Jos aikoinaan ylipitkät työpäivät olivat olleet ongelma, nyt liian lyhyet vuorot kiristivät hermoja. Paine työaika-säännösten päivittämiseksi työehtosopimusneuvotteluissa kasvoi: ”Työvuoron vähimmäispituus on saatava kahdeksaksi tunniksi ja sen tulee koskea myös jaettujen työvuorojen osia”, vaati liiton pääluottamusmies Tero Palomäki.¹⁶¹

Lepojen määrä kohtuullistui vasta kun liitto irtisanoi kaikki työvuorosopimukset kesäkuussa 2007.¹⁶² Vuoromuutosten vähentämiseksi työnantaja lupasi siirtyä kausisuunnittelun, jossa työvuorot olisi kiinnitetty jakson tai viikon ajaksi. Lisäksi sovittiin työvuorojen ilmoittamisesta vähintään 10 vuorokautta ennen muutosta.¹⁶³ Muutamassa vuodessa tilanne palasi entiselleen: vuorosuunnitelmat olivat myöhässä ja vuorotauluja tekivät ”kuka milloinkin”.¹⁶⁴

Kolmijaksoisesta työvuodesta siirryttiin ensin 9 viikon, sitten 6 viikon ja lopulta kolmen viikon jaksoihin. VR perusti vuonna 2011 operaatiokeskuksen, jonne työnjohto keskitettiin. Paikallisista vuorotaulusuunnittelijoista luovuttiin kokonaan ja osastot kokivat luottamusmiesten vaikutusmahdollisuuksien vähentyneen merkittävästi. Vuoden 2013 työnantaja ilmoitti kaiken paikallisesti tehdyn työjako-, koulutus- ja vuosilomasuunnittelun keskittämistä pääkonttoriin suunnitte-

luysikköön.¹⁶⁵

Työvuorojen ennakoimattomuus ja työn laadun heikkeneminen muodostui 2010-luvulla merkittäväksi tyytymättömyyden aiheeksi. Esimerkiksi vuonna 2014 liki 80 prosenttia kuljettajista piti vuorotaulujärjestelmää toimimattomana. Työnantaja ei kuitenkaan osoittanut halua ongelman ratkaisemiseen, päinvastoin. Vuonna 2015 liitto lakkautti työvuorosuunnittelun yhdyshenkilön tehtävän. Käytännössä työnantaja oli vienyt yhdyshenkilöltä kaikki vaikutusmahdollisuudet: hänelle ei annettu työpistettä eikä häntä kutsuttu työvuorosuunnittelun palaveriin.¹⁶⁶

Kahden vuosikymmenen aikana MIKSU-miehenä ja yhdyshenkilönä työvuorojen suunnittelussa toimivat kuljettajat Ilkka Noranta vuosina 1993–1995, Harry Wallin 1996–1999, Yrjö Wilén 1999–2005, Veikko Jaakkosela 2005–2009 ja Jorma Viitanen 2009–2015. Varayhdyshenkilönä ja lähiliikenteen työvuorojen yhdyshenkilönä 2000-luvulla toimivat Ilkka Noranta ja Petri Pilvi.

Työnjako

Selvä työnjako oli historiallisesti osa veturinkuljettajien ammatti-identiteettiä: vain kuljettajan pätevyyden ja nimityksen saaneilla oli oikeus liikuttaa veturia. Tämä periaate oli ehdoton liikenneturvallisuussyistä, mutta samalla se turvasi kuljettajien työllisyyden. Yhdessä korkean järjestäytymisasteen kanssa työnjako antoi ammattiliitolle voimaa. Toisin kuin monissa muissa ammateissa, kuljettajien lakkoasetta ei voitu murtaa käyttämällä korvaavaa työvoimaa.

Ammattitaidon vaatimus heijastui veturimiesten palkkaan ja palkkavaatimuksiin. Työnantaja taas oli halukas siirtämään kallista veturimiestyötä toisten ammatti-

”Naftaus ja siivous”. Tekniikan kehittyminen muutti myös veturimiehen työnkuvaa. Höyryn sijaan ”lättähatun” voimanlähteenä toimi dieselpolttoaine. Moottorivaunut oli miehitetty vain kuljettajalla. Kuljettaja tankkaa samalla kun siivooja vaihtaa taaempana vaunun mattoa. Kuva: Rautatiemuseo.



ryhmien tehtäväksi. Paine työnjaon tarkastamiseen kasvoi heti toisen maailmansodan jälkeen, mutta vasta 2000-luvulla liitto joutui muutamien tehtävien osalta joustamaan periaatteistaan. Tärkein syy työrajojen muuttumiseen on kuitenkin viime kädessä ollut raideliikenteen tekniikan suuri muutos.

Työrajat liiton sisällä ja liittojen välillä

Vastatakseen kilpailuun linja-autoliikenteen kanssa Valtionrautatiet päätti vuonna 1952 kiskobussiliikenteen laajentamisesta ja tilasi Valmetilta ensimmäiset Dm6 -moottorivaunut eli ”lättähatut”. Kiskobussien kilpailukyvyyn parantamiseksi rautatiehallitus ehdotti, että vaunut miehitettäisiin pelkästään asema- ja junamiehillä – näiden henkilökuntaryhmien palkkaus oli 3–4 palkkaluokkaa alempi kuin kuljettajilla. Rautatieläisten Liitto kannatti työnantajan ehdotusta omien

jäsentensä työllisyyden lisäämiseksi, mutta Veturimiesten liitto ilmoitti vastustavansa ehdotusta tarvittaessa työtaistelun keinoin.¹⁶⁷

Rautatiehallitus oli kokeillut vain kepillä jäätä ja oli valmis vetäytymään ehdotuksestaan. Kun veturimiestyötä ei saatu siirrettyä muille ammattiryhmille, yritettiin konduktöörin tehtäviä sälyttää kuljettajille; kiskobusseissa kokeiltiin hetken kuljettajarahastusta, joka osoittautui kuitenkin aikataulussa pysymisen kannalta ongelmalliseksi. Pelkällä kuljettajalla miehitetty moottorivaunu sai konduktööreiltä nimen ”aavelättä”.¹⁶⁸

Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten Liiton suhteisiin kysymys työrajasta vaikutti vielä vuosia jälkeenpäin. Esimerkiksi 1970-luvulla liittojen välillä käytiin pitkä kädenvääntö siitä, minkä ammattiryhmän tehtäviin kuului poistaa talvella Sm1 ja Sm2 -sähköjunien keulassa olevaan kytkimeen kertyvä jää ja lumi. Työnjakoon ei koskaan saatu lopullista vastausta ja lopulta työnantaja ratkaisi ongelman muuttamalla kytkimen muotoilua.¹⁶⁹

Veturimiesten liiton sisällä jouduttiin keskustelemaan kuljettajan ja lämmittäjän työnjaosta. Rautatiehallitus otti ratapihan vaihtotöissä 1950-luvun lopulla käyttöön Tve1 -pienveturin eli ”Veto-Jussin”. Vaihtotyötä joutuivat pienveturilla tekemään yksin myös veturinlämmittäjät: ”Hämmästyksellä ei ollut rajoja, mainitut miehet, huolimatta monikymmenvuotisesta veturipalveluksesta, eivät aiemmin olleet ajaneet rautateillä minkäänlaista vehjettä. Kaikkein vähiten veturia, senhän jyrkästi kielsivät ankarat pykälät.”¹⁷⁰ Vaikka vaihtotyössä lämmittäjän työnkuva voitiin poikkeuksellisesti laajentaa, liitto ei hyväksynyt kuljettajan määräämistä lämmittäjän tehtäviin edes työntekijöiden puutteessa.¹⁷¹

Pääkaupungissa työntekijäpula oli ajoittain niin kova, että lämmittäjiä eli koneapulaisia ei riittänyt kaikkiin vuoroihin ja työnantajan oli pakko miehittää junia ajoittain kahdella kuljettajalla. Osa liiton hallituksen jäsenistä piti tätä kuljettajan tehtävänkuvan muutoksena, mutta kun molemmat saivat kuljettajan palkkaa, ei asiasta tehty numeroa.¹⁷² – Vaikka Veturimiesten liitto yritti julkisuudessa tehdä selväksi, ettei veturin kaksoismiehitys tarkoittanut kaksinajtoa, oli 1980-luvulla liikenteessä toisinaan kuitenkin kahdella kuljettajalla miehitetty veturi.

VML:n ja RL:n välinen kiista

Uusi kalusto johti myös huoltokuljettajan tehtävärajan määrittämiseen 1970-luvun lopussa. Insinööritoimisto Saalasti toimitti tuolloin Valtionrautateille kymmenen Tve5 -pienveturia. Veturin erikoisuutena oli kumipyörät, joilla se pystyi siirtymään raiteelta toiselle sivuttaisuunnassa. Tekniikan tarkoitus oli helpottaa työsken-

telyä ahtaissa oloissa. Uusi sovellus hämärsi veturin ja muiden työkoneiden rajaa ja rautatiehallitus katsoi, että kumipyöräveturin kuljettajaksi käyvät muutkin kuin veturimiehet. Liitto tyrmäsi ajatuksen, mutta paine huoltokuljettajan tehtävien muuttamiseksi kasvoi.¹⁷³

Osana 1980-luvun säästötoimenpiteitä VR tilasi Mec-Rastorilta varikkojen kehittämissuunnitelman, jonka kokeilut toteutettiin Oulun varikolla. Tutkimusryhmä ehdotti, että varikkojen toiminnan tehostamiseksi huoltokuljettajien ja muiden varikkotyöntekijöiden työrajoista joustettaisiin: pienet korjaustyöt siirrettäisiin huoltokorjaajilta huoltokuljettajille ja kuljettajien tehtäviä avattaisiin asentajille. Työnantaja sai Rautatieläisten Liiton puolelleen uudistusehdotuksissa.¹⁷⁴

Veturimiesten liitto suhtautui ehdotukseen kielteisesti, mutta työnantaja jatkoi toimiaan. Hallituksen tietoon tuli useita tapauksia, joissa työrajoja oli paikallisilla päätöksillä rikottu: talvella 1984 Helsingissä koneapulaisia oli määrätty sulattamaan jäätyneiden matkustajavau-
nujen telejä ja Kemissä koneapulainen oli ohjannut Tka-veturia lumiaurauksessa.¹⁷⁵

Työrajojen murtamiseksi työnantaja pyrki lisäämään muiden kuin varsinaisten vetureiden käyttöä varikoilla. Rautatieläisten Liitto kannatti ajatusta siitä, että Tve4-vetureilla tehdyt vaihtotyöt korvattaisiin Tka-sarjan ratatyökoneella, jolloin vaihtotyötä voisivat tehdä liikenne- ja ratahenkilöstö. Veturimiesten liitto piti naapuriliiton toimintaa sopimattomana ja hallitus tiedotti, että jos RL jatkaa ”töiden kahmimista” liitto ehdottaa vastineeksi vaihtotöiden tekemistä täydellisessä yksinajossa ilman konduktöörejä.¹⁷⁶

Työnantajan painostustaistelu maakunnissa jatkui. Pieksämäellä konepajan työntekijöitä määrättiin Tve4-veturien kuljettajiksi vuonna 1988. Liitto oli valmis laittamaan Pieksämäen konepa-



Vaikka dieselmootorivaunu "lättähattu" jätti matkustajille nostalgisia muistoja, Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten Liiton välejä kiristi kysymys lättien kuljettamisen ja rahastajan tehtävien työrajoista. Kuvassa rahastaja tervehtii matkustajia VR:n mainoskuvassa vuodelta 1956. Kuva on otettu Tornionjokilaaksossa välillä Tornion asema–Kaulinranta. Kuva teoksesta Valtion rautatiet 1862-1962.

jan saartoon, mikäli yritys toteutuisi.¹⁷⁷ Seuraavana vuonna Pieksämäellä ehdotettiin vetureiden hiekoituksen ja tankkauksen siirtämistä veturimiehille työvuoron päätteeksi suoritettavaksi. Nyt veturimiehille tarjottiin siis Rautatieläisten Liiton ammattiryhmien töitä.¹⁷⁸

Kun työnantaja seuraavaksi suunnitteli asentajille ja huoltomiehille annettavaa vetureiden siirtokuljettajakoulutusta, oli Veturimiesten liitto jo halukas selvittämään mahdollisuutta, jossa kuljettaja ja koneapulainen tekisivät asennus- ja huoltotehtäviä omien toimiensa ohella. Työllisyysnäköymien vaihdellessa veturimiesten taholta pohdittiin myös mahdollisuutta ratatöihin osallistumiseen määräaikailla sopimuksilla.¹⁷⁹

Pääjohtaja Saarinen katsoi tiukkojen työrajojen olevan osasy syy VR:n ongelmiin.¹⁸⁰ Työnantaja väläytteli vuorotellen Rautatieläisten Liitolle ja Veturimiesten liitolle uhkaa töiden vähenemisestä ja mahdollisuutta töiden lisäämisestä toisen ammattikunnan kustannuksella. Kyseessä oli hajota ja hallitse -politiikka, jolla työn-

antaja pyrki murentamaan ammattiliittojen keskinäistä solidaarisuutta ja yhteistyökykyä. Yritys onnistui melko hyvin ja liittojen välillä esiintyi kyräilyä muissakin suhteissa.

Työrajoja koetellaan

Vuonna 1990 Veturimiesten liitto ilmoitti rautatiehallitukselle ja Rautatieläisten Liitolle laittavansa Pieksämäen varikon saartoon, jos työrajoja koskevia uudistuksia suunnitellaan liiton selän takana.¹⁸¹ Valtuusto myönsi oikeudet työtaistelukeinojen käyttöön tehtävärajakysymyksen ratkaisemiseksi. Ennen kuin painostuskeinoa ehdittiin käyttää, tehtävärajojen koetteleminen levisi huoltokuljettajan töistä myös muihin tehtäviin: Iisalimesta valitettiin, että tallipäivystäjien tehtäviä vähennetään, Tampereella asentajia koulutettiin korvaamaan veturinlämmittäjiä huoltovuorossa. Joillakin paikkakunnilla veturien lämpimänä pidosta luovuttiin kokonaan.¹⁸²

Lama-aika ja yhtiöittämissuunnitelman viriäminen saivat myös veturimiehet selvittämään mahdollisuuksia työrajojen joustoon. Joensuussa alkoi vuonna 1993 kokeilu, jossa varikon työt pyrittiin suorittamaan mahdollisimman tehokkaasti käyttämällä henkilöitä kaikkiin tehtäviin, joihin heidän ammattitaitonsa lisäkoulutuksen avulla riitti.¹⁸³ Tarkoituksena oli löytää säästöjä, mutta taustalla oli myös huoli kunnossapidon ulkoistamisesta yhtiöittämisen myötä. Veturimiesten liitto oli varovaisen halukas monipuolistamaan kuljettajien tehtävänkuvaa työn takaamiseksi tulevaisuudessa.¹⁸⁴

Projektin herätti jäsenistössä runsaasti vastustusta ja välillä myös liitto suositti asettamaan saartoon tehtävät, joissa työtä siirrettäisiin huoltokuljettajilta muille ammattiryhmille.¹⁸⁵ Liiton puheenjohtaja laati lopulta työnantajan kanssa sopimuksen, jonka mukaan Joensuussa asentajat saivat kunnossapitotyöhön liittyvän oikeuden veturin siirtämiseen rajatulla alueella. Sopimuksesta ei pidetty turhaa ääntä ja muistio jätettiin salaiseksi.¹⁸⁶

Radio-ohjaus

Työn muuttumisen kannalta polttavan kysymyksen muodosti veturien radio-ohjaus. Kuten muidenkin uudistusten, sen juuret olivat vuosikymmenten takana. Insinööritoimisto Saalastin suunnittelema Otso 4R ja Otso 2R -veturien radio-ohjaus esiteltiin veturimiehille vuonna 1978. Ratapihojen ja tehdasalueiden käyttöön tarkoitetut järjestelyveturit oli suunniteltu Länsi-Saksan ja USA:n esimerkkien mukaan. Syy radio-ohjauksen kehittämiseen oli turvallisuuden parantaminen ratapihoilla, mutta ulkomailla oli puhuttu myös veturimiestyöstä säästämisestä.¹⁸⁷

Radio-ohjattua veturia esitelleen Veturimies-lehden artikkelia kritisoitiin

liian myötämieliseksi ja sen arveltiin lähinnä mainostaneen insinööritoimiston tuotetta. Vastuuttomana pidettiin kuvatekstia, jonka mukaan radio-ohjainta voi käyttää vaikka kädet taskussa.¹⁸⁸ Radio-ohjauksen laajempi käyttö nousi neuvottelupöytään myös seuraavina vuosina, mutta vasta 1994 liikennetuotannon toimintaohjelmaan kirjattiin ”Radio-ohjattava veturi”-projekti. Alustavana tavoitteena oli rakentaa prototyypit veturien uusista radio-ohjauslaitteista ja sopia niiden käytön pelisäännöistä.

Radio-ohjattavan veturin kokeiluvaiheessa laitteen käyttöön suunniteltiin koulutettavan sekä veturinkuljettajia että konduktöörejä. Pääluottamusmies muistutti jäseniä, että kokeiluun on syytä suhtautua ennakkoluulottomasti. Tosin samalla hän muistutti naapurijärjestöä, Rautatieläisten Liittoa, edellisellä vuosikymmenellä käydyistä työrajakiistoista ja siitä, että veturimiehetkin voivat halutesaan haalia itselleen lisätöitä.¹⁸⁹ Koeajoissa radio-ohjauksen todettiin lähinnä hidastavan vaihtotyötä.

Kysymys huoltokuljettajatoiminnan tulevaisuudesta ja radio-ohjauksesta palasi liiton hallituksen eteen taas uuden vuosituhannen alussa. Puheenjohtajan mukaan kyseessä olivat asiat, jotka aika ajoin nousivat pöydälle, mutta liiton periaatteissa työrajoista ei ollut tapahtunut muutosta.¹⁹⁰ Erityisvaltuutettu kävi työryhmän kanssa Yhdysvalloissa tutustumassa sikäläisiin käytäntöihin. Yhdysvaltojen lisäksi esimerkiksi Ruotsissa radio-ohjausta oli käytetty jo 1980-luvulta.

Vuonna 2004 VR teki tarjouspyynnön radio-ohjatun veturin prototyypistä. Laite hankittiin Yhdysvalloista GETS:iltä ja radio-ohjauksen pilotointi aloitettiin Dv12-sarjan veturilla. Tekniikan Maailman junanumero esitteli uutta radio-ohjattavaa veturia. Lehti nosti esiin radio-ohjauksen turvallisuuden, sillä ohjaaja näki katvealueet paremmin kuin ennen. ”Lupaavalla

vaikuttavia” Dv12 radio-ohjattavia vetureita oli tarkoitus käyttää vaihto- ja järjestytyöissä.¹⁹¹

Vaikka kokeilu sujui näennäisen rauhallisesti, aiheutti radio-ohjaus liiton kenties suurimman sisäisen kiistan 2000-luvulla. Jotain kertoo se, että päaluottamusmiehen ja erityisvaltuutetun arkistossa radio-ohjattua veturia koskeva mappi oli varustettu lisänimellä ”helvetinkone”. Kiista koski tehtävärajoja. Aikaisemmin vaihtotyössä kuljettaja ajoi veturia vaihtotyönjohtajan radiopuhelimella antamien ohjeiden mukaan. Työnantajan tavoitteena oli nyt vähentää vaihtotyöstä toinen työntekijä.¹⁹²

Pilotoinnin yhteydessä oli korostettu ammattikunnan vanhaa periaatetta, ettei ajotehtäviä luovuteta muille ammattiryhmille. Syksyn 2007 tes-neuvotteluissa valtuusto kuitenkin taipui myöntämään radio-ohjauksen käytön myös muille kuin

veturimiehille. Korvauksena kuljettajat saivat 1,3 prosentin korotuksen peruspalkkaan. Korotuksesta puolet käytettiin yleiskorotukseen ja puolet määrävuosikorotuksen rajan laskemiseen 25 vuodesta, 18 vuoteen ja kuuteen kuukauteen.¹⁹³ Sopimukseen sisältyi samanlainen pykälä kuin aikanaan yksinajosopimukseen, jonka mukaan uudistuksen käyttöönotossa oli varmistettava veturimiesten työllisyys. Uudistus herätti kuitenkin ymmärrettävää pelkoa esimerkiksi Kotkassa, jossa vaihtotyö oli veturimiesten pääasiallinen tehtävä.

Puheenjohtajan näkökulmasta sopimus oli viimeinen mahdollisuus saada korvausta radio-ohjauksen menettämisestä. Valtuuston puheenjohtaja Eero Kippola luonnehti, että liiton johto näki vaikean radio-ohjaussopimuksen väistämättömäksi muutokseksi. Tehtäväksi jäi muutokseen sopeutuminen siten, että jäsenistö sai siitä

”Otso-veturin radio-ohjauksessa käytettävä käsikäyttölaite on kooltaan pieni ja monipuolisuudestaan huolimatta rakenteeltaan yksinkertainen. Ajotakin taskussa se ei häiritse kuljettajan työskentelyä tehtävissä, joissa hän tarvitsee molempia käsiään ... Otsoveturia voidaan ajaa kädet taskussa. Kuljettaja oppii ½ tunnissa antamaan veturille kaikki ajotoimintaan liittyvät käskyt näkemättä ollenkaan taskussaan olevaa käsikäyttölaitetta.” Viimeisin lause radio-ohjausta esitelleessä artikkelissa sai aikaan vastalauseiden ryöpyn veturimieskunnassa, joka piti ”kätet taskussa” ohjaamista vasuuttomana. Kuva: Veturimies 5/1979.





Jokaiseen veturityyppiin ja junaan vaaditaan tyyppikoulutus. Kuvassa harjoitellaan apuvetolaitteen asentamista Dm12-moottorivaunuun Pieksämäellä. Keskellä vasemmalta Osmo Turpeinen, opettaja Jouni Kokkonen ja Ari Kosunen. Kuva: Markku Vauhkonen.

edes jonkinlaisen hyödyn.

Päätöksen seurauksena oli kuitenkin mittava jälkipuinti esimerkiksi siitä, miksi kysymystä ei alistettu jäsenäänestykseen. Nimettömässä kiertokirjeessä perättiin liiton puheenjohtajan, hallituksen ja valtuuston luottamuksen mittaamista. Karjaan osasto antoi nimellään epäluottamuslauseen liiton hallinnolle.¹⁹⁴ Vaalikokoukseen 2009 mennessä tunnelmat olivat kuitenkin lauhtuneet. Puheenjohtajavaalissa Risto Elonen valittiin kolmannelle puheenjohtajakaudelle. Valtuuston roolia sopimustavoitteiden käsittelijänä ja hyväksyjänä vahvistettiin edelleen.¹⁹⁵

Työraajat murroksessa

Kun työn siirtämisen halvemmin palkatulle ammattiryhmälle ei onnistunut, yritettiin kuljettajille säilyttää uusia tehtäviä. Lähiliikenteessä esiin nousi sekä 1990-luvun alussa, että 2010-luvulla idea kuljettajarahastuksesta. Tällöin kiskobussi olisi vaatinut vain yhden työntekijän miehityksen. Jo lättähatuissa kuljettajarahastus oli osoittautunut huonoksi ideaksi. Kiskobussin kuljettajarahastusta Dm12-kalustossa selvitettiin Karjaa–Hankovälillä vuonna 2007. Kokeilu vahvisti edellisten vuosikymmenten havainnot rahastustehtävän ongelmallisuudesta.¹⁹⁶

Vuonna 1998 sovittiin, että henkilöliikenteessä veturin ja vaunun välisen kytkennän hoitaa pääsääntöisesti joku muu kuin yksinajava kuljettaja tai junan matkakonduktööri. Sana ”pääsääntöisesti” synnytti tulkintaerimielisyyksiä. Vuonna 2007 sovittu kuljettajalle maksettava korvaus veturin ja vaunun kytkemisestä alkoi realisoitua VR:n henkilövähennysten myötä 2010-luvulla.¹⁹⁷ Kymmenen vuotta myöhemmin kuljettajat ottivat tehtäväksi myös kiskobussin ja Dv12-veturin huoltotöitä.

Vuoden 2018 työehtosopimusneuvottelujen yhteydessä VML:n ja VR-yhtymän välillä sovittiin monista työnkuvan laajenuksista. Sopimusten myötä kuljettaja voi jatkossa esimerkiksi tarkastaa junan jarrut. Kuljettajien työnkuvan laajeneminen noudattaa eurooppalaista rautatiealan kehitystä.¹⁹⁸

Työrajakysymyksen osalta 2010-luku oli historiallinen, sillä kiskobussien miehityksestä 1950-luvulla alkanut kiista Veturimiesten liiton ja Rautatieläisten Liiton välillä voitiin katsoa päättyneeksi. Vuonna 2011 alkoi työnantajan sekä VML:n ja RL:n yhteisprojekti, jossa kunnossapitohenkilöstöä koulutettiin tekemään kaluston siirtotehtäviä varikkoalueilla. Toisaalta sovittiin, että kiskobussiliikenteessä voi liikennöidä ilman junahenkilökuntaa. Lähiliikenteen suora-hankintasopimuksessa sovittiin, että konduktöörit poistuvat junista ja kuljettaja vastaa jatkossa yksin koko yksikön liikenneturvallisuudesta.

Työttömyyskassa

Työttömyyskassat ovat historiallisesti olleet läheisesti sidoksissa työväen järjestäytymiseen ja ammattiyhdistystoimintaan. Työttömyyskassoja edelsivät ammattikuntien avustusrenkaat. Suomen ensimmäisenä työttömyyskassana pide-

tään Kirjaltajaliiton vuonna 1895 perustamaa rahastoa. Kassojen määrä kasvoi 1900-luvun alkuvuosina erityisesti aloilla, joilla työllisyyden määrä vaihteli.

Vuonna 1907 eduskunta asetti komitean selvittämään työttömyysvakuutuksen järjestämistä. Koska yleinen työttömyyskorvaus katsottiin vaikeasti toteutettavaksi, eduskunta päätyi tukemaan työväestön perustamia kassoja. Asetus julkiseen tukeen oikeutetuista työttömyyskassoista annettiin vuonna 1917. Kassoja valvoi sosiaalihallitus, ja sen jälkeen sosiaaliministeriö. Järjestelmän periaate säilyi ennallaan 2000-luvulle, jolloin valvonta siirtyi vakuutusvalvontavirastolle.¹⁹⁹

Työttömyyskassojen jäsenyys oli alusta asti vapaaehtoista, mutta aina 1960-luvulle asti ne olivat käytännössä ainoa mahdollisuus saada taloudellista tukea työttömyyden kohdatessa. Vuonna 1960 käynnistyi valtion ylläpitämä työttömyyskorvausjärjestelmä, jonka maksama tuki oli kuitenkin pienempi kuin kassojen.

Veturimiesten liitto on eri vuosikymmeninä pyrkinyt löytämään kuljettajien työllisyysrakenteelle sopivan eli edullisen, mutta turvallisen kassavaihtoehdon. Lainsäädännön pakottama siirtyminen ammattikuntaisista kassoista monialaisiin suurkassoihin ei ole vastannut liiton toiveita, sillä kuten VTY:n kassan esimerkki 1990-luvulla osoitti, hyvin työllistyvät kuljettajat voivat joutua toisten alojen vaihtelevien työllisyysuhdanteiden maksajiksi.

Veturimiesten liitto kuului vuodesta 1946 alkaen Valtionvirkailijain Yhteisjärjestöön (1969 alkaen VTY), jonka yhteydessä toimi oma työttömyyskassa. Liiton taloudenhoitaja Anna-Liisa Nieminen toimi kassan hallituksen puheenjohtajana vuodesta 1980 lähtien.²⁰⁰ Veturimiesten työllisyys oli VR:n säästötoimista huolimatta hyvä ja vuosittain avustusta maksettiin keskimäärin yhdelle jäsenelle.²⁰¹ Muilla VTY:n jäsenliitoilla

työllisyystilanne ei ollut yhtä positiivinen. Etenkin Postiliiton jäsenten työttömyys kasvoi 1990-luvun alussa ja kassan maksamien päivärahojen määrä nousi vuodessa peräti 113 prosenttia. Veturimiehistä työttömyysavustusta sai vuonna 1991 kahdeksan henkilöä.²⁰²

Avustusten maksamiseksi kassa joutui korottamaan jäsenmaksuaan vuosittain mikä osaltaan kiristi VML:n ja VTY:n välejä. Vuonna 1993 maksun arveltiin olevan veturimiesten osalta jo seitsenkertainen edellisvuosiin verrattuna mikä aiheutti paineita liiton jäsenmaksun korottamiseen. Vuonna 1993 työttömyyskassajäsenyys maksoi veturimiesten liitolle 614 000 markkaa, kun edellisvuonna summa oli 280 000 markkaa. Vuonna 1994 kulut nousivat jo yli miljoonan markan ja jäsenmaksua piti korottaa.²⁰³ Puheenjohtaja Nurmi katsoi, että kassasta eroaminen olisi liiton taloudelle helpoin ratkaisu,

mutta vaarantaisi jäsenistön turvan siinä tilanteessa, että VR alkaisi irtisanoa veturimiehiä.²⁰⁴

VR:n yhtiöittäminen tarjosi veturimiehille tilaisuuden irtautua kalliiksi käyneestä työttömyyskassasta. Kuljetusalan yhteistyön myötä Ilmailualan Unioni tarjosi VML:lle mahdollisuutta liittyä heidän kassansa. Vuonna 1995 aloitti toimintansa Ilmailu- ja rautatiekuljetusalan työttömyyskassa (IRKA) ja kassamenot laskivat nopeasti 1990-luvun alkupuolen tasolle.²⁰⁵

Rautateiden osalta kassan jäsenyys oli aluksi rajattu veturimiehiin. Maan hallituksen pyrkimys työttömyysturvan kokonaisuudistukseen pakotti kuitenkin kassat pian etsimään uusia kumppaneita. Pienten liittojen jäsenmäärä ei riittänyt saavuttamaan asetettua 10 000 jäsenen vähimmäisvaatimusta.²⁰⁶ VML ja IAU yhdessä RVL:n kanssa tiedustelivat Rautatieläisten Liiton halukkuutta yhteisen kassan perus-

Veturimiesten yhdistysten alaisuudessa toimi lukuisia tukirahastoja pulaan joutuneiden ammattitoverien ja heidän perheittensä taloudelliseksi avustamiseksi. Avustukset rahoitettiin esimerkiksi jäsenarpajaisilla. Ryhmäkuvassa Suomen Veturimiesyhdistyksen arpajaistoimikunta arpajaispalkintojen ympäröimänä 1920-luvulla. Palkintoina jaettiin kodinhoitotarvikkeita, kirjoja, kalusteita ja koriste-esineitä. Kuva: Rautatiemuseo.



tamiseen.²⁰⁷

Hyvin alkaneet neuvottelut kariutuvat yllättäen loppuvuodesta 1996 kun RL ei hyväksynyt muiden osapuolien vaatimusta kassan itsenäisyydestä. RL:n sijaan kassaan liittyivät ensin Merivartioliitto ja Rautatievirkamiesliitto vuonna 1998 sekä Tulliliitto ja Vankilavirkailijain Liitto 2002.²⁰⁸ Ilmailu- ja rautatiealan työttömyyskassan jäsenyys oli Veturimiesten liitolle taloudellisesti onnistunut ratkaisu sillä 2000-luvun alussa kassa peri SAK:n jäsenliittojen kassoista pienintä, 0,1 prosentin, jäsenmaksua.²⁰⁹

Rautatieläisten työttömyyskassa, joka oli torjunut IRKA:n vuonna 1996, joutui fuusioitumaan siihen kymmenen vuotta myöhemmin. Rautatieläisten Liiton jäsenyyden myötä kassan jäsenmäärä kaksinkertaistui, mutta johti myöhemmin kassan toiminnan päättämiseen. Vuonna 2011 Rautatieläisten Liitto liittyi Julkisten- ja hyvinvointialojen liittoon ja kassan hallitus käynnisti neuvottelut yhdistymisestä JHL:n työttömyyskassaan.

VML, Tulliliitto ja Vankilavirkailijain Liitto irtautuivat tässä vaiheessa kassasta ja siirtyivät julkishallinnon työntekijöiden JATTK-työttömyyskassan jäseniksi vuodesta 2014 alkaen. Suurin muutos oli prosenttiperusteisen jäsenmaksun muuttuminen kiinteäksi kuukausimaksuksi.²¹⁰

Vaikka työttömyyskassat ovat ammattiliitoista erillisiä toimijoita, ovat ne liittyneet läheisesti työväen järjestäytymiseen yli vuosisadan ajan. Kassat ovat muodostaneet tärkeän houkuttimen kuulua ammattiliittoon, näin myös Veturimiesten liitossa. Ensimmäinen ammattiliittoihin sitoutumaton kassa aloitti toimintansa 1990-luvun laman aikaan ja 2010-luvulla poliitikot ovat väläyttelleet ajatuksia yleisestä ansioturvasta, joka toteutuessaan pakottaisi ammattiliitot miettimään uusia keinoja houkuttella jäseniä ja perustella liittöjäsenyyden tarpeellisuutta.



Teppo Nikander (Hallamäki)
Toijalasta osallistui aktiivisesti SKLY:n toimintaan ja esitti ajatuksen ammattikunnan avustuskassan perustamisesta.
Kuva: Rautatiemuseo.

Hautaus- ja eroapurengas

Vaikka veturimiesten vanhuudenpäivät olivat valtioneläkkeen vuoksi suhteellisen turvatut jo 1800-luvulla, koki ammattikunta tärkeäksi hankkia myös valtion kassasta riippumattoman taloudellisen turvan perustamalla oman avustuskassan.

Aineellisen avun tarjoaminen oli yksi työväen järjestäytymisen perustavoitteista. Ensimmäiset työväen ”oma-apuyhdistykset” perustettiin 1860-luvulla. Niiden tehtäviin kuului tavallisesti hautausavustuksen maksaminen, mutta rahoja kerättiin myös sairauden, vanhuuden, työkyvyttömyyden tai muun ahdingon varalle. Vaikka nämä velvollisuudet siirtyivät 1930-luvulta alkaen entistä vahvemmin yhteiskunnan kannettavaksi, säilyivät ammattikunta-ajalta periytyneet avustusmuodot pitkään yhteiskunnan tukijärjestelmien

rinnalla. Sosiaalisen huolenpidon ohella sosiaalinen yhteisvastuu työtovereista loi ammattikuntaista yhteenkuuluvuutta.²¹¹

Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen perustavassa kokouksessa vuonna 1898 päätettiin yksimielisesti hautausapurenkkaan perustamisesta; kukin jäsen maksoi rahaston pohjakassaan viisi markkaa ja kustakin kuolemantapauksesta 50 penniä. Pari vuotta myöhemmin perustettiin vastaavanlainen rahasto ”erikoisia tarkoituksia varten”. Kun hautausapurahaston tarkoituksena oli tukea leskeä perheen elättäjän kuolemantapauksen sattuessa, yleinen rahasto avusti jäseniä esimerkiksi oikeusavustajan palkkaamisessa sekä tarjosi halpakorkoista lainaa.²¹²

Kassojen toiminta katkesi sisällissodan myötä, kun Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys lakkautettiin. Sodan jälkeen veturimiehet olivat hajautuneet kolmeen eri järjestöön, mutta kassan käytännöllinen tarve oli niin suuri, että sen toimintaa alettiin käynnistää hajaannuksesta huolimatta.

”Ken on tullut käsittelemään veturimiesten kuolinpesien selvittämistä eläkkeen, ylim. apurahojen y.m. hakua, kuin myös oikeusapua yhteentörmäysten y.m. johdosta, on tullut huomaaman miten heikolla taloudellisella pohjalla valtavin osa veturimieskuntaa on... jonka johdosta tulee aatos, eivätkö veturimiehet itse voisi säälitävimmissä tapauksissa auttaa kovaosaisia työtovereitaan ja heidän orvoiksi jääneitä perheitään”, kirjoitti Kuopion osaston puheenjohtaja J. Leonard Björkman Veturimiesyhdistyksen keskustuimikunnalle vuonna 1921. Björkman ehdotti rahaston nimeksi Teppo Hallamäen rahastoa, edellisen rahaston syntysanojen lausujan mukaan.²¹³

Päätös Veturimiesyhdistyksen Hautaus- ja eroavustusrenkaan perustamisesta tehtiin vuoden 1922 vuosikokouksessa. Perusmaksuksi määriteltiin 10 markkaa ja



Eläkkeelle jäävät veturimiehet olivat oikeutettuja ”eroavustukseen” odottaessaan ensimmäisen eläkkeen maksatusta. Veturimiesten avustuskassan mainos vuodelta 1974. Kuva: Työväen arkisto.

kassanjäsenen kuolin- tai erotapauksessa kukin jäsen maksoi kassaan lisäksi 3 markkaa. Maksujen keräämisestä vastasi osasto-kohtainen kantomies. Hautausavustus maksettiin entiseen tapaan ja eroavustus tarkoitti kuukauden palkkasummaa vastaavaa rahamäärää, jolla turvattiin veturimiehen elanto viimeisen palkan ja ensimmäisen eläke-erän välillä.²¹⁴

Myös puolisoilla oli mahdollisuus liittyä kassaan ja jäsenmäärän kartuttamiseksi tämä oli jopa toivottavaa: ”Jos olette poikamiehiä, niin muistakaa, että morsiamenne heti vihkimisen jälkeen kysäsee teiltä: ’oletko sinä rakas... Veturimiesyhdistyksen hautaus- ja eroavustusrenkaan osakas, että



Kuolemantapauksissa kassa maksoi jäsenille hautausavustuksen. Taiteilija O. Roivaksen mainos vuodelta 1951. Kuva: Työväen arkisto.

minäkin olisin siihen oikeutettu liittymään”. Vuodessa renkaan jäsenmäärä ylitti 1700. Käsiteltävien avustusten määrä oli niin suuri, että kassalle palkattiin päätoiminen sihteeri, Veturimies-lehden päätoimittaja Aku Valtasaari Tampereelta.²¹⁵

Rengas alkoi kasvaa vuonna 1929 tapahtuneen Veturimiesyhdistyksen ja Veturinkuljettajayhdistyksen yhdistymisen myötä, kun jälkimmäisen jäsenet pääsivät liittymään Hautaus- ja eroavustusrenkaaseen. Veturinkuljettajayhdistys siirsi omaisuuttaan, johon sisältyi vanhan hautauspurenkaan varallisuus, yhteisen kassan haltuun. Ruotsinkieliset veturimiehet (FSLF) sen sijaan säilyttivät oman

kassansa.²¹⁶

Työväen avustusrenkaiden toiminta perustui hyvin yksinkertaisiin periaatteisiin, mikä teki niistä alttiita talouden vaihteluille, mutta myös väärinkäytöksille. Valtio pyrki yhtenäistämään yhdistysten toimintaa ja myös yhdistykset itse kokivat, että toimintaa oli syytä kehittää. Valtiovalta ehdotti, että kassan jäsenyydestä tehtäisiin pakollista, jolloin se olisi vastannut myöhemmin kehitettyä sosiaaliturvajärjestelmää.

Vuonna 1948 veturimiesten Hautaus- ja eroapurengas irrotettiin hallinnollisesti itsenäiseksi yhdistykseksi ja se sai nimen Veturimiesten Avustuskassa. Kassalle nimettiin hallitus ja kassan hoitajaksi valittiin rouva Jenni Siivola (myöh. Lepistö), joka hoiti tehtävää vuodet 1949–1971. Aikaisemmin kun kassa toimi liiton alaisuudessa, kassanhoitajina olivat K. J. Tuliara sekä Heikki Pyhälä.²¹⁷

Avustuskassa käy vanhanaikaiseksi

Vuonna 1970 kassan jäsenmäärä ylitti 7000 jäsentä. Heistä 4000 oli veturimiehiä ja loput puolisoita. Jo tuolloin kassan hallitus totesi, että rautateiden säästötoimet näkyivät jäsenmäärän kehityksessä. Samalla arvioitiin, että yhteiskunnan tarjoaman sosiaaliturvan kehittyessä vapaaehtoisen avustuskassatoiminnan tarve tulisi vähenemään.²¹⁸

Koska kassasta ei kannattanut erota, tapahtui jäsenkunnan pieneneminen rautateiden säästötoimista huolimatta hitaasti. Vielä vuonna 1982 jäseniä oli yli 6800.²¹⁹ Liki parinkymmenen vuoden tauko veturimiesten koulutuksessa 1980–1990-luvuilla katkaisi jäsenkertymän kokonaan. Kohtalokkaaksi osoitautui kuitenkin Verohallituksen vuon-

na 1991 tekemä päätös, jonka mukaan sairaus- ja eroavustuskassojen maksamia avustuksia pidettiin jatkossa veronalaisena pääomatulona, jonka veroprosentti oli 25. Vain hautausavustus säilyi kokonaan verottomana.

Rautatien piirissä olevat kassat palkkasivat vakuutusmatemaatikon neuvottelemaan verottajan kanssa, miten vaatimusta voitaisiin kohtuullistaa. Neuvotteluissa onnistuttiin veturimiesten osalta pienentämään avustuksen verotettavaa osaa, vaikka verotusprosentti säilyi ennallaan. Avustuskassan nimi muuttui Vakuutusmaksaksi.²²⁰

Veturimiesten keskuudessa pohdittiin kassan tarpeellisuutta ja pelättiin, saisiko kassasta edes omiaan pois, ellei uusia maksajia tule. Avustuskassan lakkauttamista vaati Veturimies-lehdessä ”Turinaukko”, jonka mukaan nykyaikana oli jo saata-villa kannattavampiakin säästömuotoja.²²¹ Kassan puheenjohtaja Leo Isoniemi rauhoitteli, että kassalla on varaa maksaa nuorimpienkin jäsenten avustukset. Hän totesi, että kun uusia veturimiehiä ei ole vuosiin otettu rautateille, on selvää, ettei jäsenmäärä ole kasvanut.²²² Uusia jäseniä ei enää otettukaan ja vuosi 2006 oli kassan viimeinen toimintavuosi. Lopettamisen yhteydessä sen varallisuus, noin 4 miljoonaa euroa, jaettiin jäsenistölle kassan sääntöjen mukaisesti.²²³

Avustuskassan puheenjohtajina toimivat Heikki Pyhälä (1923–1942), Kustaa A. Lehtonen (1942–1948), Ernst Odell (1948–1955), Kustaa A. Lehtonen (1955–1961), Alarik Geijer (1961–1978), Kauko Ahvenainen (1978–1990) ja Leo Isoniemi (1991–2006). Kassan hoitajina Jenni Lepistöä seurasivat Marja Grönmark (1971–75), Anna-Liisa Nieminen (1975–1987) ja Sirkka Koivula (1987–2006).

Liiton avustusrahat

Veturimiesten liitto jatkoi omaa avustustoimintaa senkin jälkeen, kun kassa vuonna 1948 irrotettiin omaksi yhdistykseksi. Liiton avustusmuotoihin kuuluivat vuonna 1964 perustettu perheenturvarahasto ja 1965 perustettu Gösta Widingin rahasto sekä kukkasrahasto ja avustusrahasto. Eräänlaiseksi avustukseksi voi katsoa myös liiton jäsenilleen neuvottelemaa vakuutusta. Ensimmäinen liittovakuutus sopimus solmittiin vakuutusyhtiö Kansan kanssa vuonna 1968.

Perheenturva-avustus myönnettiin nimensä mukaisesti veturimiesten perheille, Widingin rahastosta maksettiin hautausavustusta, kukkasrahastosta tuettiin vaikeassa taloudellisessa asemassa olevia veturimiesperheitä ja avustusrahastosta myönnettiin lainoja kuljettajakursseille – toisinaan myös rahapulaa potevalle liiton pääsihteerille. Kuljettajakursseilaiset tarvitsivat usein muutaman sadan markan lainan ennen kuin saivat opiskelujen jälkeen ensimmäisen tilinsä. Lainojen edellytyksenä oli takaus ja osaston puolto.²²⁴ Liiton kannalta lainaustoiminta sitoi uudet veturimiehet liiton jäseniksi ja lisäksi lainojen korot jäivät liiton käyttöön eivätkä menneet pankkien taskuihin.²²⁵

Vuoden 1989 liittokokous päätti yhdistää erilliset rahastot yhdeksi rahastoksi, jonka nimeksi annettiin VML:n tukirahasto. Uusi rahasto suunnattiin pääasiassa taloudelliseen ahdinkoon joutuneiden perheiden auttamiseen.²²⁶ Koska avustushakemuksia tuli vuosittain vähän, muutettiin rahaston tarkoitusta ja vuodesta 2012 alkaen tukirahasto on myöntänyt enintään 6000 euron stipendejä uuden ammatin opiskelua varten tapauksissa, joissa veturinkuljettajan lupakirja on menetetty terveydellisistä syistä.²²⁷

Veturimies-lehti 1909–2018

Vuonna 1909 perustetun Veturimies-lehden julkaiseminen keskeytyi vuonna 1918 ja jatkui uudestaan vasta 1921. Palstoille tulivat ammattiliitolle tärkeät sosiaaliset, palkka- ja eläkekeskustelut. Lehti oli tarkoitettu ensisijaisesti jäsenistölle, mutta kautta vuosikymmenten sitä luettiin ahkerasti myös VR:n pääkonttorissa. Vuonna 2018 Veturimies-lehti oli vanhimpia ammattikuntalehtiä Suomessa.

Toisen maailmansodan jälkeen pakinat sekä urheilu- ja merkkipäivä uutiset saivat lehdessä entistä enemmän tilaa. ”Tampereelta nääs”, ”Porin puolesta” ja ”Napapiiriltä” kertoivat osastojen kuulumisista. Vanhat oppilaskurssit tapasivat

säännöllisesti ja kirjoittivat muisteluksia lehteen. Raimo Pölönen toi 1960-luvulla vakiopalstoiksi hallituksen ja puheenjohtajan puheenvuorot ja 1970-luvulla pääluottamusmiehen ja työsuojeluvaltuutetun palstat, jotka säilyivät lehdessä puoli vuosisataa. Veturimies-lehdestä muodostuikin jäsenkirjeiden ohella liiton keskeinen viestintäkanava. Ainakin 1980-luvulla se oli myös jäsenistön tärkein tiedonsaantikanava ammattiyhdistysliikkeen toiminnasta ja lehteä seurattiin aktiivisemmin kuin muissa liitoissa.²²⁸

Toisinaan keskustelu jäsenkirjepalstalla oli hyvin kiivasta, mutta lehden linjana oli jäsenistön mielipiteen vapaus eikä sensurointia toimittajien mukaan harjoitettu. Nimimerkkien käytöstä luovuttiin vasta

AIKAKAUSLEHTI
KONEENKÄYTTÄJILLE JA VETURIMIEHILLE
SUOMESSA



I Vuosik. Helmikuu 1903 N:o 1

<p>Tilauksista: Höyryläisille: Koko vuosi 6 m., puoli vuosi 3 m. Irttoilmoitukset: 75 p. Maanviljelykseen: Koko vuosi 6 m., puoli vuosi 3 m. Höyryläisille 50 p. kotikuntansaasta. Yksittäiset: Koko vuosi 3 ruplaa. Suomalaismaahan: Koko vuosi 5 kruunua.</p>	<p>VASTAAVA JOHTAJA RUD. NYMAN.</p> <p>Lehti ilmestyy kuukausen alku- päivällä.</p>	<p>Toimitus: Kolmekatu 8, krs 10–11 v. pp. Julkaisupaikka: Suu. krs 10–11.</p> <p>Ilmoitushinta: 8 & 10 p. neljän-kuukauden. Seisovista ilmoituksista myöhemmin alennusta.</p>
--	--	---

Veturimies-lehteä edelsi vuonna 1903 ilmestymisensä aloittanut Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturimiehille Suomessa. Veturimiesten lisäksi lehden lukijakuntaan kuuluivat höyrylaivojen ja muiden höyryllä toimivien koneiden parissa työskentelevät. Kuva: Kansalliskirjasto.



Veturimies-lehti julisti vuonna 1908 jäsentenvälisen kilpailun lehden otsikkokuvan saamiseksi. Riihimäkeläisen kuljettaja K. Railon "Huuhkaja" voitti ensimmäisen palkinnon. Huuhkaja oli "luonteeltaan päättäväinen, rohkea ja nopea toiminnoissa, yö- ja päiväpöllönä aina tarkkanäköinen sekä päänsä pyörivän ominaisuuden takia taakse näkevä", omaten siten veturimiehiltä vaadittavia ominaisuuksia. Kuva: Kansalliskirjasto.

2000-luvun puolella, jolloin Sepe-Sudet ja Eikat jäivät historiaan. Hyvin harvoin myöskään liiton johto päätti käyttää lehteä jonkin asian ajamiseen. Vuonna 1985 tällainen kysymys oli VR:n keskustelua herättäneen organisaatiouudistuksen vastustaminen.²²⁹

Lehden tulevaisuudesta ja tasosta käytiin kyllä ajoittain kiivastakin sananvaihtoa. Tason nostamiseksi kehoitettiin lisäämään kirjeenvaihtajien koulutusta: "vain sen takia, että Veturimies pysyisi sisältönsä puolesta korkeatasoisena ja ammattikunnan arvolle sopivana julkaisuna." Toisaalta lehden merkityksestä kertoo sekin, että uudistusvaatimukset herättivät aina vastustusta.²³⁰

Lehti ilmestyi 12-numeroisena vuoteen 1992 asti, jolloin julkaisutahti supistettiin neljään numeroon vuodessa. Lehden ulkoasua uudistettiin useaan otteeseen ja vuodesta 2002 alkaen se painettiin kokonaan

nelivärisenä. Jäsenpalveluiden digitalisointumiseen kuului myös lehden sähköinen versio ja 2010-luvulla viestintä laajeni sosiaaliseen mediaan.²³¹

Vuoteen 1992 saakka lehden päätoimittajan tehtäviä hoiti liiton puheenjohtaja, viimeksi Heikki Nurmi. Tästä eteenpäin päätoimittajana olivat pääsihteeri Timo Tanner (1992–2009) ja liittosihteeri Maria Säteri (2010–2018).²³² Lehden toimittajina 109 vuoden aikana työskentelivät Ivar Fomin vuosina 1909–1914, Karl Mannelin 1914–1918, Aku Valtasaari 1921–1935, M. A. Valtasaari 1935, Edvin Långholm 1935–1939, A. O. Nieminen 1939–1941, Hugo E. Aattela 1941–1955, Kauko Edvin Valjakka 1955, toimitusneuvosto G. Widning, E. Nikkanen ja A. O. Nieminen 1956–1959, Pekka Oivio 1960–1965, Raimo Pölönen 1965–1992, Risto Holopainen 1992–2001 ja Markku Vauhkonen 2001–2018.²³³



”Polvia letkuteltiin laivamatkankin aikana”. Liittopäivät ja kesäpäivät olivat tilaisuus tavata muiden paikkakuntien veturimiesperheitä. Kuvassa Haapamäen liittopäivien vieraita tanssimassa risteilylautalla elokuussa 1962. Kuva: Veturimies 9/1962/ Rautatiemuseo.

Vapaa-aika

Työväen järjestäytyminen ei ollut pelkkää edunvalvontaa eikä rautatieläisyyttä tarkoittanut vain ammatti-identiteettiä, vaan kattoi elämän muutkin osa-alueet. Vapaa-aikaa vietettiin toisten rautatieläisten, etenkin ammattitoverien parissa.²³⁴

Veturimiesten liiton jäsenet asuivat maantieteellisesti laajalla alueella. Liiton vuosikokoukset pyrittiin siksi jo 1900-luvun alussa järjestämään vaihtelevasti eri puolilla Suomea. Vuodesta 1948 alkaen osastot järjestivät vuosittain Veturimiesten liitto- ja kesäpäivät, joiden tarkoituksena oli koota jäsenet ”jokavuotiseen joukkokatselmukseen yhteishengen ja ammattitoveruuden elävöittämiseksi ja lujittamiseksi.”²³⁵ Kesäpäivät olivat suurtaapahtuma, jonka järjestämiseen osastot käyttivät runsaasti voimia.

Kokoontumisten tahti hiljeni 1980-luvulla, mutta Veturimiesten kesäpäivät on järjestetty vielä 2000-luvullakin.

Yli sadankahdenkymmenen vuoden aikana Veturimiesten liiton yhteydessä on ehtinyt toimia monenlaista harrasteryhmää urheilusta taiteisiin. Veturimiehet osallistuivat ammattiyhdistysliikkeen voimavuosina aktiivisesti Työväen Sivistysliiton opintokerhoihin. Vaikka osa kerhoista oli puhtaasti yleissivistäviä, pääosa oli hyvinkin asiapitoisia ja niiden avulla valmistauduttiin esimerkiksi kuljettajakursien pääsykokeisiin. Esimerkiksi vuonna 1981 kerhot keskittyivät matematiikkaan, fysiikkaan, polttomoottoreihin, ammattiyhdistystietouteen ja äidinkieleen.²³⁶ Opintokerhotoiminta hiljeni 1990-luvun alussa.

Liiton jäsenistö oli 1980-luvun alussa SAK:n liitoista nuorinta. Vuosina 1985–



Vuosittaiset pilkkikilpailut ovat kuuluneet Veturimiesten liiton ”virallisiin” lajeihin vuodesta 1955. Kuvassa kisojen lähtölaukaus vuonna 1975 Toijalassa. Kuva: Rautatiemuseo.

1993 liitossa toimi erityinen nuorisotoimikunta eli Nuoli, joka vastasi nuoren polven kuljettajien ja koneapulaisten yhteisten harrastusten järjestämisestä. Vaikka rautatieläiskulttuuri hiljeni 1980-luvun jälkipuoliskolla, veturimiesten harrastustoiminta on säilynyt vilkkaana.²³⁷

Urheilu

Veturimiesten joukossa oli jo varhaisina vuosina innokkaita urheilumiehiä. Vuonna 1929 liitto osallistui veturimiesten hiihtokisojen järjestämiseen Elisenvaarassa Karjalassa. Hiihtokisoista muodostui vuosittainen perinne ja samalla liiton

ensimmäinen ”virallinen” laji, johon osallistuttiin ympäri Suomen. Vuonna 1981 Haukiputaalla pidetyissä liiton hiihtomes-taruuskilpailuissa 80-vuotias Eljas Räsänen merkitytti viidennenkymmenennen osallistumiskerran tapahtumaan.²³⁸

Sodan jälkeen liiton lajikirjo kasvoi: vuonna 1946 alkoi uintikisojen järjestäminen (lakkautettiin 1976) ja lajivalikoima laajeni jalkapalloon (1965), lentopalloon (1971), kaukalopalloon (1981), tennikseen (1990), salibandyyn (1998) ja golfiin (2005).²³⁹ Urheilua täydentämään tulivat myös pilkkikisat (1955) ja rantaonginta. Ensimmäinen hiihtoleiri Pyhätunturilla järjestettiin vuonna 1976 ja vuotuisen hiihtoviikon ohjelmaa täydennettiin sitten



Veturimiesten liiton osastot ovat mitelleet taitojaan vuosittain niin jalkapallo- kuin jääkiekkoturnauksissa. Samalla kilpailut ovat koonneet yhteen kuljettajie eri puolilta Suomea. Kuvat: Markku Vauhkonen.

laskettelulla ja muilla talviurheilulajeilla. Veturimiesmotoristit kokoontuivat ensimmäisen kerran vuonna 1991 ja 2000-luvulla laji oli vakiinnuttanut paikkansa liiton tukemana vapaa-ajan harrastuksena. Jo lajivalikoiman laajuus osoittaa, että veturimiehet ja -naiset ovat liikunnallista väkeä.

VR:n urheilutoimikunta (VRU) ehdotti vuonna 1948, että liiton omat mestaruuskilpailut lakkautettaisiin ja veturimiehet liittyisivät harrastamaan muiden rautatieläisten kanssa. Syy tälle houkuttelulle oli pyrkimys yhtenäistää poliittisten ja työrajojen jakamia ammattiliittoja. Vuonna 1953 rautatiehallitus ja Rautatieläisten Liitto perustivat Rautateiden Urheilun Tuki-säätiön, johon myös veturimiehet tulivat myöhemmin mukaan miljoonan markan sijoituksella.²⁴⁰ Säätiö tarjosi rautatieläisten käyttöön useita lomakohteita Suomessa sekä Italiassa ja Espanjassa.

Halu kilpailla ja harrastaa oman ammattikunnan piirissä kuitenkin säilyi, mikä osoittaa ammattikuntahengen säilyneen läpi vuosikymmenten. Veturimiesten osallistuminen liiton järjestämään vapaa-aan-toimintaan oli esimerkiksi 1980-luvulla huomattavasti aktiivisempaa kuin SAK:ssa tai VTY:ssä keskimäärin. Osa niistäkin

jäsenistä, jotka eivät osallistuneet osastojen kokouksiin kävivät huvi- ja urheilutaluisuuksissa.²⁴¹

Pyysalo ja Kylmälahti

Loma- ja virkistysmahdollisuuksien tarjoamisesta muodostui 1950-luvun alussa keskeinen jäsenpalvelu. Ennen sotia ja heti niiden jälkeen kesähuvilat olivat pääasiassa yhteiskunnan ylempien luokkien harrastus. Vain harvalla työläisellä oli mahdollisuus oman kesäpaikan omistamiseen.

Osa liiton osastoista hankki pieniä loma-paikkoja: Helsingin Villinkari, Iisalmen Iltarusko, Imatran Impivaara, Joensuun Rantapirtti, Kemin Ajoksen maja, Kokkolan Ankkurinappi, Kontiomäen Kesämökki, Kotkan Hirssaari, Kouvolan Loporanta, Oulun Koivula, Riihimäen Rientola, Savonlinnan Vesama, Toijalan Tuomisaari, ja Turun Leppälä olivat osastojen jäsenten käytössä. Liitto otti myöhemmin Tuomisaaren ja Vesaman hoitaakseen.

Tukeakseen jäsenten virkistymismahdollisuuksia – ja suojatakseen omaisuuttaan inflaatiolta – Veturimiesten liitto



Vuonna 1945 liiton omistukseen hankitusta Pyysalosta Kangasalla muodostui lomapaikka, jossa veturimiehet perheineen viettivät kesälomiaan jopa vuosikymmenestä toiseen. Lomapaikasta luopuminen 1990-luvulla oli monelle vanhalle veturimiehelle vaikea päätös. Kuva: Rautatiemuseo.

osti vuonna 1945 Kangasalan kunnasta Vesijärven rannalta kuuden hehtaarin puutarhatila Pyysalon. Paikalla oli jo aikaisemmin sijainnut lepokoti. Pää- ja majoitusrakennusten rinnalle nousi vuosikymmenten mittaan kymmenen lomamökkiä ja kaksi saunaa. Lomanvieton lisäksi Pyysaloa käytettiin liiton koulutustoimintaan. Lopulta Pyysalosta muodostui pieni lomakeskus, jossa monet veturimiehet perheineen viettivät kesänsä vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen.

Alkuun Pyysalo toimi täysihoitolana, jota isännöi tehtävään kulloinkin valittu veturinkuljettaja, ensimmäisenä Toivo Jantunen, hänen jälkeensä Karl Ahmavuo

(1969–1980), Rauni Kairimo (1981–1984) sekä Urpo Niiniaho (1985–1995).

Liiton jäsenten lisäksi Pyysaloa vuokrattiin muiden järjestöjen ja esimerkiksi koululuokkien lomakohteeksi. Esimerkiksi vuonna 1985 Pyysalossa vietettiin kesällä yli 4000 majoitusvuorokautta, joista veturimiehiä ja heidän perheitään oli 60 prosenttia, SAK:laisia ja rautatieläisiä 30 ja muita 10 prosenttia. Vuokraustoiminta oli jopa taloudellisesti kannattavaa. Osaltaan hyvä tulos oli seurasta siitä, että rakennusten kunnossapitotyöt hoidettiin pääosin talkoilla. Kunnostustöistä piti vuosien ajan huolen Ville Larimo yhdessä Riihimäen talkoonporukan kanssa.²⁴²

Pyysalosta muodostui kuitenkin liitolle riippakivi 1990-luvulle tultaessa. Yöpyjien lukumäärä väheni, kun hotellit pudottivat laman myötä hintojaan, entiset kanta-asiakkaat ikääntyivät ja yhä useammalla veturimiehellä oli oma kesämökki. Pyysalo koettiin vanhanaikaiseksi ja sen varausluvut laskivat kymmenillä prosenteilla. Jäsenten määrän vähentyessä myös Pyysalon hoitaminen talkootyönä alkoi tuntua vaikealta.²⁴³

Pyysalon investointitarpeita ja myyntimahdollisuuksia alettiin selvittää vuonna 1995 ja kesällä hallitus oli kypsynyt lomakodista luopumiseen.²⁴⁴ Viimeisinä isäntinä toimivat Raimo Laaja ja Tapio Salmisalo. Ruokalan pidosta luovuttiin ja Tapio Salmisalo vastasi kiinteistöstä viimeiset vuodet 1997–1998. Pyysalon

myyntiaikeet herättivät etenkin Riihimäen ja Tampereen osastojen vanhassa polvessa vastustusta. Liitto kuitenkin totesi, että Pyysalon suhteen aika oli kypsä ja tila myytiin Kangasalan seurakunnalle leirikeskukseksi liki 2 miljoonalla markalla vuonna 1998.²⁴⁵

Pyysalon myyntipäätöksen aikaan vastaavan aseman yhteisenä lomaviihtopaikkana oli saavuttanut Kylmälahti Pielavedellä.²⁴⁶ Vuonna 1974 liitto päätti sijoittaa varojaan helposti myytävään maanomaisuuteen ja osti Kylmälahti -nimisen 90 hehtaarin metsäkiinteistön Pohjois-Savosta. Kyse oli ensisijaisesti metsäomaisuudesta, mutta kauppaan kuului vanha maatila, joka piharakennuksineen remontoitiin jäsenistön lomakäyttöön. Virastoaikana Kylmälahdessa kehitettiin niin Valtiokonttorin kuin työmarkkinalaitoksen johtajia.²⁴⁷

Veturimiehet ottivat uuden lomapaikan innolla vastaan. Rakennusten kunnostaminen sekä metsänparannus- ja taimikonhoitotyöt tehtiin talkoilla ja Kylmälahti avattiin käyttöön kesällä 1976.²⁴⁸ Vuosina 2000-luvulla liitto kunnosti Kylmälahden perusteellisesti, ja muun muassa rakennuksen yläkerta rakennettiin kokonaan uudelleen. Vuodesta 1975 aina vuoteen 1999 Kylmälahden isäntänä toimi kuljettaja Ensio Rossi Iisalmesta. Palkkioksi pitkästä työstä Rossille myönnettiin nautintaoikeus tilan pihapiirissä sijaitsevassa ”Enskan kammariin”. Uutena isäntänä aloitti vuonna 1999 maanviljelijä Jari Bunda Pielavedeltä.

Liiton vakavarainen talous ja vapaa-ajan merkityksen kasvu näkyivät siinä, että lomakohdetarjonta uudistui ja kehittyi 2000-luvulla nopeasti. Vuonna 2016 liiton omistuksessa oli vanhojen paikkojen lisäksi lomahuoneistot Saariselän Kelotähti sekä yhdessä AKT:n kanssa hankitut Himoksen Juhlahovi ja Ylläksen Lomahovi. Lisäksi liitto tuki jäsentensä lomailua AKT:n



Saariselän Kelotähti (alhaalla) sekä VML:n ja AKT:n omistama paritalo Himoksen Juhlahovi (ylhäällä) ovat jäsenten vuokrattavissa ja vastaavat 2000-luvun vapaa-ajan vieton vaatimuksia. Kuvat: Markku Vauhkonen/Veturimies-lehti.

omistamassa Mannilanniemessä mak- samalla puolet majoittumisen kuluista. VML on vuosikymmenten ajan jakanut lomatukia ja -avustuksia, joilla on mah- dollistettu esimerkiksi perhelomia.²⁴⁹

Ompeluseuroista veturimiesveteraaneihin

Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan rinnalla on vuosien mittaan ehtinyt toimia lukuisia oheisjärjestöjä. Näistä pitkäikäi- simpiä oli Veturimiesten naiset -yhdistys.

Vanhan Kuljettaja- ja Lämmittäjä- yhdistyksen osastojen yhteydessä toi- mi vaimojen ompeluseuroja. Tiettävästi ensimmäinen perustettiin vuon- na 1906 Riihimäellä Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen ala-osastona. Sodan jälkeen vuonna 1948 eri osasto- jen naisosastot yhdistyivät helsinkiläisen veturinkuljettajan rouva Helfrid Airion aloitteesta maanlaajuiseksi Veturimiesten Naisten Ompeluseura ry:ksi. Yhdistyksen nimi oli sittemmin ytimekkäästi Suomen Veturimiesten Naiset (SVN) ja myöhem- min Veturimiesten Naisten Liitto (VNL). Yhdistyksen ohjelmaan kuuluivat ret- ket, vuosittaiset kesäpäivät sekä perin- teiset ompeluseurat ja käsityökilpailut. Yhdistyksen jäsenyys oikeutti Veturimies- lehden vapaatilaukseen myös leskille.

Järjestö toimi hyvin itsenäisesti ja Veturimiesten liiton puheenjohtaja Lasse Syrjäsen ehdotus, että VNL:n kesäpäivät ja VML:n liittopäivät järjestettäisiin yhtä aikaa luvattiin ottaa ”pohdinnan alaisek- si”.²⁵⁰ Toiminta oli vilkasta ja esimerkiksi 1980-luvulla VNL:lla oli paikallisosas- tot 16 paikkakunnalla. Vielä 2000-luvun alussa yhdistyksellä oli kymmenen paikal- lisosastoa, mutta samalla todettiin ”kisko- siskojen” toiminnan hiipuvan jäsenkun-



Veturimiesten vaimojen ompeluseurat järjestäytyivät vuonna 1948 Veturimiesten Naiset -yhdistykseksi, joka myöhemmin käytti nimeä Veturimiesten Naisten Liitto. Liiton tunnuksessa oli rautateiden siipipyörän tilalla lankakerä. Kuva: Veturimies- lehti.

nan vanhentuuessa. Veturimiesten Naisten Liiton toiminta lopetettiin vuoden 2009 kesäpäivillä Kouvolassa.

Helfrid Airio Helsingistä toimi yhdis- tyksen pitkäaikaisena puheenjohtajana 1940-luvulta 1960-luvulle ja häntä seura- sivat Anna-Liisa Hyvärinen 1972–1982, Maija Alanära 1982–1997 sekä Anne Heikkinen 1997–2008.

Veturimiesten naisten lisäksi VML:n yhteydessä toimi toinenkin useita osastoja yhdistänyt yhdistys: KVK eli Karjalaisten Veturimiesten Kerho. Alkuperäiseltä nimeltään Viipurilaisten Veturimiesten Karjalakerho perustettiin Pyysalossa vuonna 1945. Kerholla oli parhaimmil- laan 700 jäsentä ja 1980-luvun alussakin vielä 200. Kerho kokoontui vuosittain ja järjesti myös pienempiä retkiä jäsenilleen. Erityisesti Pyysalo oli kokoontumisten kohdepaikka.²⁵¹

Vuonna 1995 KVK vietti 50-vuotisjuhlakokoustaan Pyysalossa. Samalla se päätti, että karjalalaistaustaisten veturimiesten rivien harventuessa yhdistyksen toiminta päättyy. Yhdistyksen viimeisenä puheenjohtajana toimi Erkki Nikkanen.²⁵²

Valtionrautateilla palvelleet järjestäytyivät jo 1940-luvulla VR Eläkeläisten liitoksi. Moni veturimies kuului liittoon, mutta eläkkeelläkin ammattikuntahenki veti yhteen. Vuonna 1982 Riihimäellä perus-

tettiin paikallinen Veturimiesveteraanit-kerho. Kerho järjesti retkiä, talkoita Kylmälahdessa ja Pyysalossa ja kävi vieraillessa sairaalaan joutuneiden veturimiesten luona sekä osallistui hautajaisiin. Lisäksi kerhossa tallennettiin veturimiesperinnettä.²⁵³ Pyysalon myynnin aikaan Tampereen entiset veturimiehet ryhtyivät veteraanikerhoksi ja aktiivista kuljettajien eläkeläistoimintaa on ollut myös Helsingissä, Riihimäellä ja Seinäjoella.

Liittopäivät kokosivat veturimiehet perheineen yhteen kesäiseksi viikonlopuksi. Vasemmalla Turun liittopäivien mainos vuodelta 1974, keskellä Seinäjoen liittopäivät 1976 ja oikealla Kuopio 1982. Kuvat: Veturimies-lehden arkisto.





A scenic landscape at sunset or sunrise over a body of water. The sun is low on the horizon, casting a golden glow across the sky and reflecting on the water. The sky is filled with soft, wispy clouds. In the foreground, a dark, rocky or grassy slope is visible on the left. A road with a white line runs diagonally across the top left corner. The overall mood is peaceful and serene.

**Veturimiesten
ammattiyhdistystoimintaa
120 vuotta**

Veturimiesten ammattiyhdistystoimintaa 120 vuotta

Suomalaisten veturinkuljettajien ja lämmittäjien ammatillinen järjestäytyminen alkoi rautatieläisten yhteisessä yhdistyksessä. Ammattikuntapohjainen Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistys aloitti toimintansa vuonna 1898. Oma yhdistys antoi mahdollisuuden ajaa veturimiehiä koskevia asioita ja esittää anomuksia veturimieskunnan nimissä. Järjestäytymisaste nousi jo ensimmäisinä vuosina yli viidenkymmenen prosentin.

Vuoden 1918 tapahtumien myötä yhdistys hajosi kolmeen itsenäiseen järjestöön, mikä vaikeutti edunvalvontaa. Hajaannus päättyi vuonna 1929, jonka jälkeen järjestö jatkoi toimintaansa Veturimiesyhdistys -nimisenä. Järjestäytymisaste nousi yli kahdeksankymmenen prosentin ja työnantajan oli otettava veturimiesten vaatimukset palkkauksen parantamisesta ja työolojen kehittämisestä vakavammin huomioon. Vuonna 1947 nimensä Suomen Veturimiesten Liitoksi vaihtanut järjestö otti myös työtaistelukeinot käyttöön vaatimustensa tueksi.

Toisen maailmansodan jälkeen liitto alkoi tehdä yhteistyötä toisten ammattiliittojen, etenkin valtionvirkailijoiden, kanssa ja haki keskusjärjestön jäsenyyttä. Ammattiyhdistysliikettä koetelleessa hajaannuksessa veturimiehet pyrkivät pysyttelemään taka-alalla ja liiton puheenjohtaja Pekka Oivio valittiin eheytyneen SAK:n puheenjohtajaksi.

Voimakkaan ammattiyhdistysliikkeen kaudella veturimiesten työsuojelu kehittyi pitkin harppauksin. Valtakunnalliset pääluottamusmies sekä erityisvaltuutettu aloittivat työnsä 1970-luvulla. Ratojen sähköistäminen ja uusi kaluston muuttivat merkittävästi työnkuvaa. Rautateiden säästötoimet käänsivät veturi-

miesten määrän laskuun ja 1980-luvulla kuljettajakoulutus keskeytyi lähes kahdeksi vuosikymmeneksi.

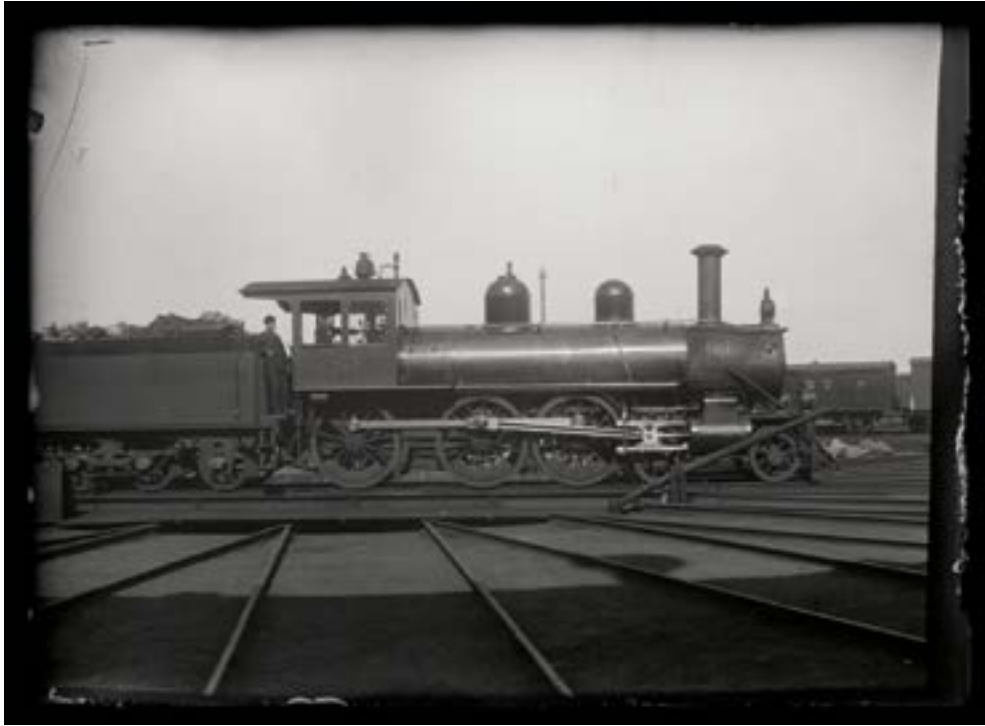
Julkisen sektorin muutoksessa Valtionrautateistä tuli ensin uusimuotoinen liikelaitos ja vuonna 1995 yhtiö. Veturimiesten liitto koki ammatillisten erityiskysymysten ajamisen vaikeaksi virkamiesjärjestössä. Liikelaitosuudistuksen jälkeen liitto hankkiutui entistä läheisempään yhteistyöhön toisten kuljetusalan liittojen kanssa.

Yhtiöittämisessä liitto valvoi virkamiehistä työntekijöiksi siirtyvien veturimiesten eläketurvaa. Sopimukset linjaliikenteen yksinajosta sekä automaattisen kulunvalvontajärjestelmän rakentaminen olivat kysymyksiä, jotka saatiin päätökseen 1990-luvulla. Yhtiöaikana Veturimiesten liitto on pyrkinyt säilyttämään kuljettajatyötä teknologisoituvassa työympäristössä sekä varmistamaan työehtosopimuksen yleissitovuuden tavara- ja henkilöliikenteen kilpailun avautuessa Suomessa. Eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan vaikuttaminen on vaatinut liitolta yhä enemmän voimavaroja.

Veturimiesten edunvalvonta perustui 120 vuotta ammattikuntapohjaiselle järjestäytymiselle. Vuonna 2018 VML ja Rautatievirkamiesliitto sopivat Rautatiealan Unionin perustamisesta. Uuden liiton jäsenkunta käsittää raideliikenteen toiminnan kannalta keskeiset ammattiryhmät kuljettajista liikenteen ohjaukseen.

Raideliikenteessä ja työnkuvassa tapahtunut muutos ei ole vähentänyt veturinkuljettajan ammatin suosiota. Hakijoita kuljettajakoulutukseen on 2010-luvulla monikymmenkertainen määrä suhteessa aloituspaikkoihin ja suomalaiset laskevat veturinkuljettajat sadan arvostetuimman ammatin joukkoon.¹

Edellinen aukeama: Kesäyö Dv12-veturin ohjaamosta Muuramen ja Jämsän väliltä. Kuva: Niila Heikkilä.



Henkilöjunaveturi, sarja H1 (myöhemmin Hk1), numero 240, valmistaja Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, Pennsylvania, USA, valmistusnumero 15759, valmistusvuosi 1898. Kyseessä oli ensimmäinen pikajunaveturityyppi Suomessa. Kuva: Hugo Simberg 1906–1907/Kansallisgalleria.

Viitteet

I Ammattikunta- yhdistyksestä ammattiliitoksi 1898–1967

- 1 Veturimies 9/1911: ”Ensimmäinen junamatka Suomessa”.
- 2 Laakso 2017, 118.
- 3 Ote pöytäkirjasta: Veturimies 11/1911: ”35 vuotta sitten”. Kuljettajia oli Pietarista, Viipurista, Kaipiaisista, Lahdesta, Riihimäeltä, Hyvinkäältä, Hankoniemestä, Helsingistä, Toijalasta ja Turusta. ks. myös Kettunen 1976, 39–41.
- 4 Kettunen 1976, 42.
- 5 Kettunen 1976, 35–39.
- 6 Kettunen 1976, 45.
- 7 Kettunen 1976, 126.
- 8 Kettunen 1976, 62.
- 9 Kettunen 1976, 42–45.
- 10 Riihinen, Hentilä & Roos 1975, 46–47; Bergholm 2013, 9; Herranen 2015, 47.
- 11 Veturimies 9/1975: ”Vuoden 1905 suurlakko”.
- 12 Kettunen 1976, 71–72.
- 13 Bergholm 2013, 11.
- 14 Kettunen 1976, 77.
- 15 Kettunen 1976, 76. Hämmäläinen kuoli vuoden 1918 tapahtumien yhteydessä Savonlinnassa.
- 16 Kettunen 1976, 58. Vuonna 1899 rautateillä palveli 640 veturimiestä, joista 483 kuului järjestöön.
- 17 Kettunen 1976, 49–50.
- 18 Kettunen 1976, 49–51.
- 19 Kettunen 1976, 54–55.
- 20 Veturimies 11–12/1917: Lindqvist & Mannelin: ”Taktiikkamme suurlakon jälkeen”.
- 21 Åhman muisteli matkaansa toisen maailmansodan jälkeen myös Veturimies-lehden palstoilla: Veturimies 4/1948: Åhman, H. J. W.: ”Ainutlaatuinen viljanhakumatka Siperiaan v. 1918.”.
- 22 Ylikangas 1993, 241–244; Lappalainen 1981, 54–58; Wetterstrand, 2017,
- 23 Ks. Resiina 4/1994: ”Punaisten ja valkoisten panssarijunat 1918.” sekä Resiina 1/1996: ”Suomen sisällissota 1918 ja rautatiet Akaan pitäjässä”. Rautatieuutiset 5/1968: ”Rautatiet ja synkkä vuosi 1918”.
- 24 Laakso 2017, 300.
- 25 Veturimies 12/1955: Heikki Pyhäluoto: ”Taistelu SVY:n tunnustamisesta”.
- 26 Veturimies näytenumero/1921: ”Lukijalle”
- 27 Bergholm 2013, 17.
- 28 Bergholm 2013, 23.

- 29 Bergholm 2013, 24–25.
 30 Kettunen 1976, 142, 148–149, 184–187.
 31 Kettunen 1976, 197.
 32 Mattila 2005, 18.
 33 Kettunen 1976, 205.
 34 Seppinen 1992, 109–112; Iskanius 2004, 49–50.
 35 Puntanen 1993, 23–24, 49, 146.
 36 Nissinen 1973, 129–131.
 37 Holopainen toim. 1998, 37.
 38 Veturimies 11–12/1986: Aimo Hyvärinen: ”Panssarijuna 2:n toiminta ja tuho”.
 39 Iskanius 2004, 234–235; Veturimies 1/1943: ”Uudet pääjohtajat & Pääjohtaja vaihtuu: uudeksi pääjohtajaksi eversti Harald Roos”; ks. myös Hakoköngäs 2014.
 40 Seppinen 1992, 126–127; Zetterberg 2011, 210–211.
 41 Veturimies 11/1940: ”Ratkaistu palkkakysymys”.
 42 Holopainen toim. 1998, 38–39.
 43 Veturimies 1/1944: ”Junavauriot ja Jt:n noudattaminen”
 44 Zetterberg 2011, 220–220.
 45 VML hallitus 30.9.–1.10.1987. Heikki Nurmen haastattelu 16.5.2016. Liitto kävi kolmen sosiaaliministerin puheilla. Asia oli esillä myös VTY:n hallituksessa. Oikeus rintamatunnuksen käyttöön niille veturimiehille, jotka olivat työskennelleet sotilastehtävissä sotatoimi-alueella varmistui vuonna 1987.
 46 Rautatieliikenne 3/1962: ”Rautatiehallituksen entiset pääjohtajat muistelevat”
 47 Veturimies 1/1945: ”Veturimiesyhdistys on tehnyt palkkoroitusesityksen”; Paasikivi 1985: 30.9.1945.
 48 Paasikivi 1985: 1.10.1945; Riihinen, Hentilä & Roos 1975, 120–121.
 49 Nissinen 1973, 182–183.
 50 Kettunen 1976, 161.
 51 Sosialistit Aukusti Koivisto ja Mauritz Rosenberg sekä Emil Jutila.
 52 Bergholm 2013, 30.
 53 Veturimies 12/1959: ”Hugo Aattela kuollut”.
 54 Kettunen 1976, 206.
 55 Kettunen 1976, 199
 56 Kettunen 1976, 165.
 Veturimiesyhdistyksen säännöt 1921. Sääntöjen 2§ 7.kohta totesi: ”Yhdistys voi ryhtyä yhteistoimintaan muiden järjestöjen kanssa, sekä kotimaassa että ulkomailla.”
 57 Kettunen 1976, 233. Esimerkiksi Rautatieläisten Liitto oli kuulunut keskusliittoon sen perustamisesta alkaen.
 58 Etenkin Henkisen Työn Keskusliitto 1944, Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliitto 1946 ja Akateeminen yhteistyövaltuuskunta 1950. Bergholm 2013, 33–35.
 59 Riihinen, Hentilä & Roos 1975, 61–62, 65–66; Yhdistyminen lisäsi rautatieläisten vaikutusvaltaa: Herranen 2015, 58.
 60 Veturimies 1/1959: ”Gösta Widing 50-vuotias”; Herranen 2015, 61.
 61 Kettunen 1976, 303–307, 310–311; Herranen 2005, 11.
 62 Seppinen 1976, 7–14.
 63 KAF kannatti SAK:n oppositiota ja rahoitti Rautatieläis-Unionin perustamista. Herranen 2005, 62, 69.
 64 Widing vastusti liiton erottamista, mutta SRL:n puheenjohtajan vaatimuksesta asiasta äänestettiin VY:ssä. Herranen 2005, 70.
 65 Seppinen 1976, 36–39.
 66 Bergholm 2013, 54.
 67 Kettunen 1976, 327.
 68 Oivio kuului vetoomuksen allekirjoittajiin. Esim. Veturimies 6/1965: ”Sovintopyrkimyksistä”, ”Ay-liikkeen yhtenäisyys”, ”Ehetysvetoamus”. Kettunen 1976, 337.
 69 Seppinen 1976, 47–49.

II Vahva ammattiyhdistysliike 1968–1980

- 70 Bergholm 2013, 57.
71 Seppinen 1976, 16–20, 25–27.
72 Veturimies 9/1974: Liiton hallituksen kuulumisia”.
73 VML hallitus 30.–31.1.1974; Herranen 2005, 30.
74 Veturimies 12/1974: ”Porin puolesta”.
75 VML hallitus 18.–19.11.1975; Veturimies 12/1975: ”VTY:n ja KTV:n yhteistyö synnytti JTA:n”. Vaikuttimena oli se, että VTY ei voinut vaikuttaa kunnan sektorin neuvotteluihin eikä KTV vastaavasti valtion neuvotteluihin. JTA pyrki saamaan haltuunsa perustajiensa ves-neuvotteluoikeudet.
76 Kettunen 1976, 329.
77 Mattila 2005, 333–334.
78 Mattila 2005, 168.
79 Veturimies 10/1981: Ohimennen”.
80 VML hallitus 26.–27.11.1973.
81 Veturimies 4/1974; Bergholm 2013, 57.
82 VML hallitus 25.–26.1.1973.
83 VML hallitus 15.–16.8.1973.
84 Kettunen 1976, 187.
85 Veturimies 6/1955: ”Heikki Alfred Pyhäluoto kuollut”.
86 Laaksonen 1976, 90.
87 Veturimies 1/1959: ”Gösta Widing 50-vuotias.”
88 Veturimies 1/2010: Kirsti Palankola: ”Ay-juristi muuttuvassa maailmassa”.
89 Valtimo - VTY tiedottaa 5/1992.
90 Väänänen & Turtiainen 2014, 265–268.
91 Bergholm 2013, 67.
92 Laakso 2017, 305.
93 VML hallitus 22.4.1980.
94 VML hallitus 29.–30.9.1975; Veturimies 10–11/1975: ”Liiton hallituksen kuulumisia”.
- 1 Väänänen & Turtiainen 2014, 262–263; Myös rautateiden käyttäjät arvostivat rautatieläisten ammattitaitoa; Herranen 2015, 21.
2 Kettunen 1976, 21–24.
3 Mehtonen 1988, 184–186; Kettunen 1976, 19.
4 Mehtonen 1988, 185; Laakso 2017, 73.
5 Vuosikertomus 1976, 26.
6 Bergholm 2013, 39.
7 Mattila 2005, 167–168; Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
8 Bergholm 2012, 505–507.
9 Tilanne oli toinen Rautatieläisten Liitossa, jossa etenkin johto kannatti keskitettyjä ratkaisuja. Herranen 2005, 209.
10 Vuosikertomus 1974, 33; Kettunen, 1976, 354.
11 VML hallitus 26.2.1974.
12 VML hallitus 25.3.1974.
13 VML hallitus 25.3.1974; 17.4.1974.
14 VML hallitus 14.–15.3.1974; Veturimies 3/1974, ”Kokonaisvaltainen ratkaisu”.
15 Vuosikertomus 1974, 31.
16 Vuosikertomus 1974, 33–34.
17 Veturimies 4/1976: ”Tiukkoja lausumia – valtuusto selvitti asiat umpisolmutta.”
18 Veturimies 9/1977: ”Kehitystä neuvottelukuvioissa.”; Vuosikertomus 1977, 15.
19 Veturimies 3/1977: ”Vastuu ja sanassa pysyminen ves-ratkaisun avainkohtia”.
20 Veturimies 11–12/1977: ”Onko elvytys yhteinen asiamme?”. Lasse Syrjänen kirjoitti laman koskettavan suoraan myös veturimiesten ammattikuntaa, mutta katsoi, että myös maatalouden ja teollisuuden olisi tehtävä myönnytyksiä jos ay-liike niihin suostuisi.

- 21 Veturimies 2/1978: ”Ajaututtiin devalvaatioon?”. VML ja RL sopivat junaliikenteen pysäyttämisestä Neuvostoliiton liikennettä lukuunottamatta. Lopulta STK taipui devalvaatiohyvitykseen. Herranen 2005, 219.
- 22 Veturimies 1/1979: ”Tutut asiat valinkauhassa”.
- 23 Veturimies 4/1979: ”Liittovaltuusto koolla Kuopiossa”.
- 24 Vuosikertomus 1981, 6-7.
- 25 Laakso 2017, 160.
- 26 Meklin 1987, 166–167.
- 27 Kettunen 1976, 277.
- 28 Seppinen 1976, 21–22.
- 29 Meklin 1987, 164, 172; Zetterberg, 2011, 391–395.
- 30 Laakso 2017, 162.
- 31 Veturimies 8/1982: ”Viimeinkin tehoa joukkoliikenteen kehittämiseen”. Uutta paikallisliikenteen kalustoa ei kuitenkaan hankittu poistetun tilalle. Jo 1970-luvulla suunnitellut ELSA (Espoo-Lohja-Salo) ja HELI (Itäinen rannikkorata) arveltiin toteutettavan vasta 2000-luvulla.
- 32 Laakso 2017, 165–166.
- 33 esim. Oulun osastossa ensimmäinen aloite luottamusmiehen nimittämiseksi tehtiin 1937. Ruuskanen 2014; Kettunen 1976, 238.
- 34 Kettunen 1976, 343; sama epävirallinen luottamusmiesjärjestelmä oli käytössä myös Rautatieläisten Liiton virkasuhteelle henkilökunnalla. Herranen 2005, 269.
- 35 VML hallitus 25.2.1975; Vuosikertomus 1976, 30–31. Kentällä luottamusmiestehtävien hoitaminen vaati omistautuneisuutta, sillä moni joutui aluksi hoitamaan tehtävää osin vapaa-ajallaan.
- 36 Ilmoitukset vuoden 1974 Veturimieslehden vuosikerrassa.
- 37 Vuosikertomus 1974, 73.
- 38 Eskelinen 1986, 86–91.
- 39 Vuosikertomus 1980, 15.
- 40 Vuosikertomus 1982, 13; VML hallitus 19.–20.3.1991; Vuosikertomus 1991, 38–39.
- 41 Veturimies 3/1993: ”Liiton hallituksen kuulumisia”; VML hallitus 3.–4.8.1993.
- 42 VML hallitus 21.4.1998. Veturimies 3/2001: Teppo Nurminen: ”Mikähän siellä verkossa sätkii?”. Vuosikertomus 2001, 31; 2007, 30.
- 43 Kettunen 1976, 238; Mattila 2005, 227–228; Herranen 2005, 273. Piirinkäyttökomiteoista tuli 1980-luvulla veturimiesten aloitteesta piiritoimikuntia, jotka 1990-luvun organisaatiomuutoksessa muutettiin aluetoimikunniksi.
- 44 Yliaska 2014, 525.
- 45 Veturimies 8/1976: ”Virastodemokratia ja sopimusjärjestelmät esillä Pohjoismaisessa kokouksessa.”
- 46 Mattila 2005, 229. Suositus annettiin vuonna 1974. Neuvottelukunnan puheenjohtajana toimi Paul Paavela.
- 47 Veturimies 8/1974: ”Yritysdemokratia käyttökelpoinen väline”.
- 48 Veturimies 3/1976: ”Yritysdemokratialainsäädännön valmistelu harhateillä.” Kirjoittajan mukaan hanke ole edennyt tavoitellusti kun lakiehdotuksessa eniten painoa oli annettu yhteistyökomitealle ja määränemmistö päätösvalalle. VML hallitus 28.–29.3.1980. Veturimies 11–12/1978: ”Liiton hallituksen kuulumisia”: Kun lukuisten työryhmien ehdotuksia käsiteltiin liiton hallituksessa: ”joku henkäisi välihuutona: ’Antaa kaatua päälle vaan’.
- Ihan tuollaisenaan päätös ei varmaan pöytäkirjaan tule, mutta sisältää osin niitä tunnelmia, joita vd:sta myös esiintyy.”
- 49 Veturimies 11–12/1977: Jaakko Kuusela: ”Virastodemokratian tila ja tulevaisuus”.
- 50 VML hallitus 16.–17.12.1981.
- 51 Vuosikertomus 1981, 26–27.
- 52 Veturimies 1/1982: ”VD-järjestelmää

- käynnistellään”.
- 53 VML hallitus 23.–24.4.1985; Vuosikertomus 1985, 27; yhteistoimintajärjestelmän oli tarkoitus korjata virastodemokratian epäkohdat. Herranen 2005, 274.
- 54 Holopainen toim. 1998, 99.
- 55 Holopainen toim. 1998, 100. Mattila 2005, 229–230.
- 56 Veturimies 10/1982: ”Uudistuskokeilua työelämässä”. Vuosikertomus 1986, 46–49.
- 57 Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016; Veturimies 1/1996: ”Tampereen tuotantoaseman näkemyksiä.” Veturimiesten edustajana laatupiiriryhmässä toiminut Salmelan mukaan Japanista omaksuttu laatupiirityöskentely oli hyvin kiinnostavaa ja sillä oli myös potentiaalisia hyötyä. Työskentely sen parissa rautateillä kesti kuitenkin vain muutaman vuoden jonka jälkeen siirryttiin uusiin ideoihin.
- 58 Vuosikertomus 1980, 33.
- 59 Vuosikertomus 1985, 16; Veturimies 3/2014: Jere Muuriaisniemi: ”Ketterästi vituralleen”.
- 60 Veturimies 1/2002: Raimo Piirainen: ”VR-konsernin henkilöstöstrategia...”; -Markku Vauhkonen. ”Työyhteisön kehittäminen”.
- 61 Yliaska 2014, 530
- 62 Veturimies 1/2007: ”Henkilöstörahassto panostaa...”
- 63 Kettunen 1976, 31; Laakso 2017, 26.
- 64 Vuosikertomus 1974, 50–51.
- 65 Laakso, 2017, 309–310. Työsuojelujärjestelmän syntymisen taustalla oli lopulta SAK:n ja STK:n vuonna 1969 solmima sopimus työpaikkojen turvallisuustyöstä. Herranen 2005, 248.
- 66 Vuosikertomus 1973, 30–31; Laakso 2017, 219.
- 67 Vuosikertomus 1975, 46; Holopainen toim. 1998, 81. Samaan aikaan aloitettiin kansainvälinen Manchesterin ja Wienin yliopistojen ja ITF:n toteuttama tutkimus veturimiesten terveysoloista, jonka alakomiteassa Pohjoismaita edusti VML:n Ilkka M. Erich. Myös RL: jäsenistä enemmistö siirtyi 1970-luvun alussa työkyvyttömyyseläkkeelle ja keskimääräinen eläkeikä oli 57 vuotta. Herranen 2005, 51.
- 68 Kivistö, Turtiainen, Väänänen 2014, 216–219.
- 69 Vuosikertomus 1974, 48–49; Kettunen 1976, 345; Holopainen toim. 1998, 80.
- 70 VML hallitus 16.1.1975. Työsuojelusopimuksen mukaan piirivaltuutetun valinnan suoritti liiton hallitus. Kouvolan ja Tampereen osastot sekä yksittäiset veturimiehet kannattivat, että työsuojeluvaltuutettu tulisi valita jäsenvaalilla kuten pääluottamusmieskin. 25.2.1975.
- 71 Veturimies 1/1974, ”Työsuojelu on myös omakohtainen asia”.
- 72 Veturimies, 5/1974: ”Tavoitteeksi parempi työturvallisuus”.
- 73 Vuosikertomus 1976, 38.
- 74 Veturimies 1/1976: ”Maan mittavin veturihallikkompleksi nousee ’suolle’”.
- 75 Veturimies 4/1975: ”Työsuojelukuulumisia”; Veturimies 12/1976: Veturimiestutkimuksen raportit valmistuneet.”; Vuosikertomus 1976, 36.
- 76 VML hallitus 20.–21.9.1983. Holopainen toim. 1998, 88.
- 77 Holopainen toim. 1998, 88.
- 78 Vuosikertomus 1977, 26–27.
- 79 Vuosikertomus 1977, 29.
- 80 Vuosikertomus 1982, 14. Esim. Veturimies 1/1984: ”Työsuojelu”; Vuosikertomus 1994, 40–41.
- 81 Vuosikertomus 1980, 48; Turvallisuusohjeiden vaikutus ratapihaonnettomuuksien vähenemiseen nähtiin jo ensimmäisenä vuonna. Herranen 2005, 254.
- 82 Vuosikertomus 1973, 52.
- 83 Vuosikertomus 1976, 40–41.

- Vuosikertomus 1978, 24–25. Vaikka työterveyspalvelujen kehittyminen kulki hitaasti taloudellisen tilanteen takia, oli vuonna 1978 toiminnassa jo 18 VR:n terveyskeskusta. Ensimmäiset neljä työterveyslääkäreitä olivat aloittaneet toimintansa. Vuoden 1979 Työterveyslain mukaan kaikkien työntekijöiden tavoitettiin kuuluvan työterveyspalvelujen piiriin vuoteen 1983 mennessä.
- 84 Vuosikertomus 1988, 38–39.
- 85 Vuosikertomus 1978, 22; 1979, 27, 31; 1992, 56; 2008, 18.
- 86 Veturimies 10/1981: ”Työsuojelussa tultu ’hivuttamisen kauteen’.”
- 87 Vuosikertomus 1987, 39.
- 88 Vuosikertomus 1990, 32–33.
- 89 Vuosikertomus 1992, 51.
- 90 Vuosikertomus 1993, 50; 1994, 50–51.
- 91 Kettunen 1976, 89; Herranen 2015, 93–95.
- 92 VML hallitus 11.–12.9.1973. Vuosikertomus 1975, 27; 1976, 29, 40. Rautatieläisten liitto ja RVL eivät hyväksyneet rangaistuspykälän kirjaamista ohjeeseen.
- 93 VML hallitus 11.–12.9.1973; Vuosikertomus 1973, 28–29.
- 94 Veturimies 4/1975: ”Pääluottamusmiehen palsta”.
- 95 Veturimies 1/1976: ”Keskuskäyttökomitea selkeytti ohjeita a-ongelmien torjunnasta.”; VML hallitus 16.–17.8.1982. Osana tiukkaa alkoholilinjaa myös I-pilsnerin myynti kiellettiin työpaikoilla. Rautatiehallituksen tiedotuspäällikkö oli kuitenkin mennyt mainitsemaan eräässä päivälehdessä veturimiehet kaljakiellon yhteydessä, mitä pidettiin provosointina. Vuosikertomus 1977, 32–33.
- 96 Veturimies 12/1975: ”Ongelmanpohdintaa neuvottelupäivillä”.
- 97 VML hallitus 11.9.1979; 23.–24.10.1979.
- 98 Veturimies 2/1984: ”Työsuojelu”.
- 99 VML hallitus 16.–17.1.1985.
- 100 Veturimies 2/1980: ”Olen alkoholi-vammainen”.
- 101 Vuosikertomus 1980, 36; VML hallitus 17.–18.10.1984.
- 102 VML hallitus 18.–20.11.1989; 6.–7.3.1990. Myös RVL:n puheenjohtaja Kalervo Matikainen allekirjoitti kantelun. Vuonna 1990 työnantaja käytti ensimmäistä kertaa alkoholitapauksessa kurinpitotoimenpiteiden sijaan irtisanomista. Koska kyseessä oli ennakkotapaus, siihen myönnettiin poikkeuksellisesti liiton oikeusapua. VML hallitus 22.2.1990.
- 103 Veturimies 1/2002: Markku Vauhkonen: ”Huumetestaus”; Jari Jamalainen: ”Päihitteet”; Vuosikertomus 2006, 25.
- 104 Vuosikertomus 2000, 50; VML hallitus 16.–17.10.2002; 18.11.2002.
- 105 esim. Veturimies 1/2000: Markku Vauhkonen: ”Tupakointi ohjaamoissa”. Vuoden 1994 tupakkalaki aiheutti myös keskustelua toimenpiteistä. Liitto katsoi, että Sm-junissa tupakointi veturin ohjaamossa voitaisiin kieltää kokonaan, mutta yksinajossa se voisi olla sallittua, kunhan ei aiheuttaisi haittaa jatkavalle kuljettajalle. VML hallitus 28.–29.9.1994; ks. myös Herranen 2015, 98–99.
- 106 Veturimies 12/1976: ”Oulun osaston ruokala uusittu”; Ruuskanen 2014, 103.
- 107 Vuosikertomus 1977, 32; 1978, 25. Hanke ei ollut pieni. Ensimmäisen laskelman mukaan n. 20.000 rautatieläistä kuului työpaikkaruokaloiden piiriin. Pienillä liikennepaikoilla ja työpisteissä työskenteleviä oli noin 950, joille sopimusruokailu oli luonteva vaihtoehto. Kustannusarvio, sisältäen laitehankinnat ja vanhojen ruokaloiden uusimiset oli noin yli 11 miljoonaa markkaa.
- 108 Vuosikertomus 1979, 33; 1980, 21.
- 109 Holopainen toim. 1998, 82–83; Kari

- Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 110 Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 111 Herranen 2005, 262.
- 112 Vuosikertomus 1980, 20.
- 113 Vuosikertomus 1983, 25; 1986,39.
- 114 Vuosikertomus 2000, 57; 2006, 19.
- 115 Vuosikertomus 1985, 19; Laakso 2017, 69, 296–297; Herranen 2015, 17.
- 116 esim. VML hallitus 18.–19.11.1975, 17.18.12.1975; Herranen 2015, 66–67.
- 117 Vuosikertomus 1979, 54.
- 118 Vuosikertomus 1983, 43.
- 119 Vuosikertomus 1978, 41; 1985, 42; 1986, 85; 2011, 63. Vuonna 2011 tulorajat muutettiin varallisuusrajoiksi.
- 120 Eskelinen 1986, 14. Omistusasunnoissa asui 65 % veturimiehistä ja virkasuhdeasunnoissa 12 %.
- 121 Veturimies 6/1980: ”Kuulumisia virkapuku-uudistuksesta.”
- 122 Vuosikertomus 1973, 24–25; Veturimies 6-7/1979: ”Työsuojelu”.
- 123 Vuosikertomus 1974, 62. Hankinta-avustus nousi 75–90 %:iin, uusinta-avustus 55–60 %:iin.
- 124 VML hallitus 17.5.1978. Kettunen 1976, 88.
- 125 Vuosikertomus 1976, 24–25.
- 126 Holopainen toim. 1998, 86.
- 127 Veturimies 1/1994: ”Alkuvuoden näkymiä...”; 3/1994: Veikko Savolainen: ”Työsuojelu”
- 128 Vuosikertomus 1994, 41–42.
- 129 Vuosikertomus 1999, 22. Kari Ojalan haastattelu 24.5.2016.
- 130 Vuosikertomus 1984, 17–18; 1985, 16. Kivistö, Turtiainen, Väänänen 2014, 201–202.
- 131 Veturimies 1/1974, ”Liiton hallituksen kuulumisia”; 4/1975: Ohimennen”.
- 132 Veturimies 8/1975: ”Pääluottamusmiehen palsta”.
- 133 Esim. Apu 42/1989; Veturimies 2/1992: ”Työsuojeluvaltuutetut opinsau-nassa”; 4/1992: ”Onnettomuustilanteen jälkipuinti ja -hoito”.
- 134 Veturimies 4/1992, 17–18; Holopainen toim. 1998, 83.
- 135 VML hallitus 6.-7.2.1992; Vuosikertomus 1993, 55; Veturimies 4/1995: Heikki Eskola: ”Mieleen voi vaikuttaa”.
- 136 Veturimies 3/2002: Kari Ojala: ”Vertaistyöntekijän koulutus”; Kari Ojalan haastattelu 24.5.2016.
- 137 Vuosikertomus 1986, 37.
- 138 Kivistö, Turtiainen, Väänänen 2014, 202.
- 139 Veturimies 2/1996: ”Suorituskyky seurantaan”; ”Veturinkuljettajan työnkuva muuttuu...”; Veturimies 4/2001: Kiti Müller: ”Vireystilatutkimus valmistunut”
- 140 Vuosikertomus 1995, 34.
- 141 Vuosikertomus 2001, 45.
- 142 Veturimies 3/2002: Liisa Ilvesmäki & Otso Ervasti: ”Veturinkuljettajat ja terveys vuonna 2001”
- 143 Vuosikertomus 1974, 50–51.
- 144 Veturimies 1/1995: Veikko Savolainen ”Työsuojelumiehen tilitys; Erilainen erokirje”.
- 145 Kari Ojalan haastattelu 24.5.2016.
- 146 Veturimies 4/2010: Tero Palomäki: ”Yhteisellä matkalla”. Liikelaitosuudistuksessa työnantaja halusi poistaa aikaisemmat työsuojeluelimet. Herranen 2005, 256.
- 147 Veturimies 4/2010: Markku Vauhkonen: ”Muutos ja matka...”
- 148 Veturimies 4/2010: Markku Vauhkonen: ”Muutos ja matka...”
- 149 Veturimies 1/2011: Kari Ojala: ”TS-yhteistoimintasopimus, mikä muuttuu”; Vuosikertomus 2010, 13–14.
- 150 Vuosikertomus 2013, 18.

III Saneerauksen vuodet 1981–1989

- 1 Väänänen & Turtiainen 2014, 268–272.
- 2 Eskelinen 1986, 34–35.
- 3 Mehtonen, 1988, 186; VML hallitus 27.2.1984.
- 4 Veturimies 6–7/1982: ”Kesämietteitä osallistumattomuudesta”; Eskelinen 1986, 5. Tutkimustyön suoritti valt.yo. Juha Eskelinen osana SAK:n järjestötutkimusta. Tutkimukseen valittiin satunnaisesti 205 vastaajaa.
- 5 Veturimies 6–7/1982: ”Centrumissa ollaan”
- 6 Eskelinen 1986, 39–40; Bergholm, 2013, 73, 82.
- 7 Laakso 2017, 312; Kalela 2005a, 254–255. Esimerkiksi Rautatieläisten Liitossa muutos heikensi ammattiyhdistyksen vetovoimaa.
- 8 Eskelinen 1986, 18–22. Vuonna 1977 lähes 70 % veturimiehistä samaistui vielä työväenluokkaan. Vuonna 1984 yli puolet samaistui työväenluokkaan (56,8 %) ja viidesosa keskiluokkaan (17,3) tai ei mihinkään luokkaan (20,3 %). Verrattuna SAK:hon ei mihinkään luokkaan samaistuvien määrä oli huomattavan suuri.
- 9 Vuosikertomus 1981, 6–7. VTY ja KTV ottivat tasasuhtaisen ansiokohityksen tavoitteekseen 1980-luvun alussa.
- 10 Holopainen toim. 1998, 97–99.
- 11 Veturimies 6–7/1974: ”VES on tapan- sa näyttänyt”.
- 12 Veturimies 5/1980: ”Rakentava valtuusto”.
- 13 Veturimies 6–7/1983: ”VTY:n valtuusto valitsi uuden pääsihteerin”.
- 14 Veturimies 4/1980: ”Ammatti- ja virkamies”.
- 15 Eskelinen 1986, 93.
- 16 Veturimies 2/1984: ”Yhteislakot tulossa elleivät neuvottelutukokset avaudu”;
- 3/1984: ”Keskitettyä haettiin ensi kerran lakkouhalla”.
- 17 Vuosikertomus 1984, 6–9.
- 18 Vuosikertomus 1985, 6.
- 19 Vuosikertomus 1985, 8.
- 20 Vuosikertomus 1991, 32.
- 21 Vuosikertomus 1991, 56.
- 22 Veturimies 2/1993: Timo Tanner: ”VR:n osakeyhtiöittämistä.”; 3/1993: ”Virkasuhde romuttuu.”.
- 23 Veturimies 3/1992: Timo Tanner: ”Työelämän oikeuksia heikennetään”.
- 24 Veturimies 1/1994: Turinaukko: ”Sopimuskierroksen kiemurat”.
- 25 Veturimies 11–12/1980: ”Pääjohtaja Römer Veturimiehen haastattelussa”.
- 26 Vuosikertomus 1980, 35.
- 27 Vuosikertomus 1983, 5.
- 28 Zetterberg 2011, 391–395.
- 29 Vuosikertomus 1981, 6.
- 30 Veturimies 8/1982: ”Järjestötyössä pintaan nousevaa”.
- 31 Veturimies 4/1982: VML:n valtuuston julkilausuma...”; 5/1982: ”Valtuusto koolla Napapiirillä”.
- 32 Veturimies 4/1982: VML:n valtuuston julkilausuma...”.
- 33 Veturimies 6–7/1982: ”Pohjoismainen Kartellikonferenssi”. Myös Veturimies 6–7/1983: ”VTY:n valtuusto valitsi uuden pääsihteerin”.
- 34 Veturimies 8/1982: ”Suunta- ja raami- kirja kiinnostaa”.
- 35 Vuosikertomus 1983, 5; 1985, 7.
- 36 Vuosikertomus 1985, 7; Komiteaa seurasi ns. parlamentaarinen liikennekomitea vuosina 1987–1989. Se ehdotti VR:n muuttamista liikelaitokseksi ja radanpidon eriyttämistä. Järjestöt olivat tyytyväisiä komitean ehdotuksiin ja pettyivät kun ne ”haudattiin hiljaisuudessa”. Herranen 2005, 19, 161.
- 37 Vuosikertomus 1987, 15.
- 38 Vuosikertomus 1987, 56.
- 39 Vuosikertomus 1988, 43.
- 40 Sopimuksessa sovittiin henkilökuntaa

- vähennettävän luonnollisen poistuman, kuten yksilöllisen varhaiseläkkeen kautta. Herranen 2005, 188–189. Henkilöstön sopeuttamisesta neuvottelivat Saarisen kanssa VML:n, RL:n ja RVL:n puheenjohtajat.
- 41 Veturimies 4/1996: Markku Hannola: ”Rauhallista joulua...”. Ks. myös Laakso 2017, 178. Etenkin Postin työntekijöihin verrattuna VR:n henkilöstö selvisi uudistuksesta hyvin. Herranen 2005, 190.
- 42 Mattila 2005, 329.
- 43 Yliaska 2014, 522; Huvila 2012, 95.
- 44 Yliaska 2014, 518.
- 45 Mattila 2005, 388.
- 46 Veturimies 9/1981: ”Päälouottamusmiehen palsta”.
- 47 Zetterberg 2011, 399–403.
- 48 Veturimies 2/1982: ”Lisää itseenäisyyttä laitoksille”.; 8/1984: ”Päälouottamusmiehen palsta”.
- 49 Veturimies 3/1982: Raimo Kantola: ”VTY:n vinkkelistä”.
- 50 Veturimies 11–12/1984: ”Hallituksen kuulumisia”.
- 51 Mattila 2005, 326–327; VTY:tä komiteassa edustanut RL:n pj. Keijonen sekä TVK:ta edustanut RVL:n pj Matikainen jättivät mietintöön eriävän mielipiteen koska katsoivat uudistuksen tekevän henkilökunnan asemasta epävarman. Herranen 2005, 280.
- 52 Vuosikertomus 1986, 53–55.
- 53 Zetterberg 2011, 406–407.
- 54 Vuosikertomus 1984, 5.
- 55 Veturimies 11–12/1984: ”Millainen linja julkispalvelujen tuottamiselle”.
- 56 VML hallitus 16. – 17.1.1985; Vuosikertomus 1986, 80–81.
- 57 Sund 1986. Julkaisun taustoista esim. VML hallitus 26. – 27.8.1986; Vuosikertomus 1986, 55–56. Kuten teoksen nimikin viittaa kyse oli eräänlaisesta tilaustutkimuksesta, jolla pyrittiin vaikuttamaan rautateitä koskevaan poliittiseen päätöksentekoon. Liiton hallituksen jäsenet toimittivat lehdistötiedotteet maakuntalehtiin.
- 58 Vuosikertomus 1987, 52–53.
- 59 Hallitus 18. – 19.4.1988; Vuosikertomus 1988, 9–10. Samalla valtion henkilöstön ansiokehitys oli pitkää aikaa nopeampaa kuin yksityisellä sektorilla: vuonna 1987 valtion työntekijöillä ansiokehitys 12,6 %, yksityisellä sektorilla 8,9 %, teollisuuden työntekijöillä 7,7 %.
- 60 VML hallitus 24.11.1987.
- 61 Huvila 2012, 94–95.
- 62 Zetterberg 2011, 403; VML hallitus 17.–18.2.1987.
- 63 Vuosikertomus 1988, 43; Meklin 1987, 172
- 64 Vuosikertomus 1991, 42.
- 65 Veturimies 1/1993: Markku Hannola: ”Sanelua vai sopimuksia?”.
- 66 Timo Kolin haastattelu 27.4.2016; VML hallitus 23.6.1993.
- 67 Kettunen 1976, 34.
- 68 Kettunen 1976, 180.
- 69 Kettunen 1976, 207.
- 70 Veturimies 11/1911: ”35 vuotta taaksepäin”.
- 71 VML hallitus 4.7.1975; 2.–3.1988. Rautatiehallituksen esityksessä oli ehdotettu 32 tunnin yötyörajaa, josta ei veturimiehille olisi kuitenkaan ollut juuri hyötyä. Liiton lähtökohta oli 24 tunnin yötyöraja. Yötyön määritelmää kiristettiin: vuonna 1989 alkamisaika siirtyi klo 21:sta 22:een. Tällä ei ollut välittömiä vaikutuksia veturimiesten yötyölisien saantiin, joista oli sovittu virkaehtosopimuksessa.
- 72 Vuosikertomus 1978, 18. Todettiin, että lyhyellä aikavälillä suurempiin muutoksiin ei ollut mahdollisuuksia rautateiden toiminnan kärsimättä. 23.–24.10.1979. Enemmistö osastoista kannatti yötyön aikahyvityksen rinnalle rakennettavaa rahakorvausjärjestelmä.
- 73 Holopainen toim. 1998, 123.

- 74 Kettunen 1976, 331–333;
Holopainen toim. 1998, 121.
- 75 Kettunen 1976, 114–116.
- 76 Veturimies 2/1980: ”Työajan lyhentäminen ja veturimiehet”.
- 77 Veturimies 4/1979: ”Liittovaltuusto koolla Kuopiossa”.
- 78 VML hallitus 11.9.1979.
- 79 VML hallitus 25.6.1973; 22.4.1975.
- 80 Veturimies 2/1980: ”Työajan lyhentäminen ja veturimiehet”.
- 81 Herranen 2005, 231.
- 82 VML hallitus 26.2.1981.
- 83 VML hallitus 27.2.1984;
Vuosikertomus 1986, 18–19.
- 84 VML hallitus 16.1.1997.
- 85 VML hallitus 14.2.1996.
- 86 VML hallitus 29.5.1987.
- 87 Kettunen, 1976, 279.
- 88 Veturimies 4/1979: ”Liiton hallituksen kuulumisia”.
- 89 Hallitus 20.–21.2.1989; 29.5.1989;
20.–21.6.1989.
- 90 Holopainen toim. 1998, 128.
- 91 Veturimies 10/1983:
”Pääluottamusmiehen palsta”.
- 92 Veturimies 3/1995: Harry Wallin:
”Henkilökunnan matkustaminen junassa”; VML hallitus 6.-7.6.2001.
Työnantaja taipui 50 % alennukseen Pendolino-junaan vasta 2002.
Työssäolevat voivat matkustaa edelleen rajoituksetta, mutta halutessaan paikkaliipun hekin joutuvat varaamaan sen.
- 93 Vuoden 1863 johtosäännössä eläkeikä sääntöpalkkaisille virkamiehille oli 63 vuotta, mutta eläkeikä laski 50 vuoteen vuonna 1885. Kettunen 1976, 29.
- 94 Kettunen 1976, 99.
- 95 Tosin 25 vuoden palvelusta pidettiin pitkänä: ”kun me emme voi kestää meille ehdotettua pitkää palvelusaikaa ja tuskin me elämmekään niin kauan”. Veturimies 11/1911: ”35 vuotta sitten”; Kettunen 1976, 181.
- 96 Kettunen 1976, 261.
- 97 Marraskuussa 1947 ylimääräisiä kertausharjoituksia oli käytetty myös virkamiesten lakon murtamiseen.
- 98 Vuosikertomus 1973, 16–17.
- 99 VML hallitus 25.8.1976;
Vuosikertomus 1977, 23.
- 100 Veturimies 6-7/1974: ”Riihimäen raiteilta”.
- 101 Veturimies 5/1981: ”VML:n 56. liittokokous...”.
- 102 Veturimies 10/1980: ”Puhutaan eläkkeistä”.
- 103 VML hallitus 11.–12.6.1986.
- 104 Vuosikertomus 1987, 43–44.
- 105 Vuosikertomus 1986, 59–60.
- 106 Vuosikertomus 1988, 47–48.
- 107 Vuosikertomus 1990, 22.
- 108 Vuosikertomus 1991, 28–30.
- 109 Veturimies 3/1992: Markku Hannola: ”VR-venettä keikutetaan”.
- 110 VML hallitus 25.–26.1.1973.
- 111 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 112 Vuosikertomus 1992, 34–37.
- 113 Vuosikertomus 2001, 7–8.
- 114 Veturimies 4/2001: Timo Tanner:
”Suomen eläkejärjestelmän remontista sovittu”.
- 115 Veturimies 1/2009: ”Eläkkeiden heikennykset torjuttava”. Vuosikertomus 2010, 5.
- 116 Zetterberg 2011, 498.
- 117 Vuosikertomus 2009, 11; Risto Elosen haastattelu 7.11.2017.
- 118 Veturimies 2/2018: Tero Palomäki:
”Uutta kohti”; Markku Lehtinen:
”Työvuorosuunnittelu ja resurssipula”.

IV Liikelaitoksesta yhtiöksi 1990–1995

- 1 Väänänen & Turtiainen 2014, 272–275; Herranen (2005, 9) nimeää 1990-luvun rautatieläisjärjestöjen osalta ”uusiin aseisiin” siirtymiseksi ja kolmanneksi suureksi muutokseksi 1950-luvulla tapahtuneen ay-liikkeen hajaannuksen ja 1970-luvun eheytyamisen jälkeen.
- 2 Eskelinen 1986, 6. Ylioppilastutkinto oli 1980-luvulla alle kahdella prosentilla veturimiehistä.
- 3 Veturimies 2/2000: Juhani Kääriäinen: ”Veturimies on erimies?”.
- 4 Veturimies 2/1992: ”Yhteistä suuntaa haettiin neuvottelupäivillä”.
- 5 Veturimies 3/1996: Kilu: ”Organisaatio huolestuttaa”.
- 6 esim. Veturimies 1/1996: ”Artikuminaa”.
- 7 Veturimies 2/1994: Matti Korpihalla: ”Ei syytä paniikkiin”.
- 8 Valtimo - VTY tiedottaa 8/1990; Veturimies 4/1992.
- 9 VML hallitus 6.–7.10.1981; 2.11.1981.
- 10 Veturimies 2/1998: ”Veturimiesten liiton hallitus”.
- 11 Väänänen & Turtiainen 2014, 272–275.
- 12 esim. Veturimies 3/1996: Markku Hannola: ”Syksyn tuliaisat”.
- 13 esim. Veturimies 3/1999: Markku Hannola; ”Turvallisuus ja täsmällisyys kunniaan”. Toiveet kuultiin ja seuraavalle aikataulukaudelle ajoaikoihin lisättiin 10–15 % pelivaraa. Lisäksi pikajunien nopeutta laskettiin kulunvalvonnan ulkopuolella olevilla rataosilla.
- 14 Eskelinen 1986, 97–98. Vuonna 1986 noin 60 prosenttia veturimiehistä oli tätä mieltä.
- 15 Bergholm 2018, 488, 496.
- 16 Vuosikertomus 1991, 7, 17–19.
- 17 VML hallitus 12.–13.8.1992.
- 18 VML hallitus 26.–27.6.1992; Vuosikertomus 1992, 7–9.
- 19 Holopainen toim. 1998, 165–166.
- 20 Veturimies 4/1993: Markku Hannola: ”Kaksivuotinen sopimus...”.
- 21 Holopainen toim. 1998, 166.
- 22 Holopainen toim. 1998, 167–168.
- 23 Holopainen toim. 1998, 169–170. Samana aikana veturimiesten kokonaismäärä oli laskenut 2582:sta 2281:een.
- 24 Vuosikertomus 1995, 19–20.
- 25 Holopainen toim. 1998, 172.
- 26 Holopainen toim. 1998, 172–173.
- 27 Vuosikertomus 1997, 10–14, 17.
- 28 Veturimies 3/1992: ”VTY:n jäsenkyselyn tuloksia”.
- 29 Veturimies 4/1997: Markku Hannola: ”Tupostako joulupaketti veturimiehille?”.
- 30 VML hallitus 7.4.1999; 19.5.1999.
- 31 Veturimies 3/1999: ”Ihalainen linjaa sopimuspolitiikkaa”.
- 32 Veturimies 1/2000: Markku Hannola: ”Liittokierros”; Vuosikertomus 1999, 6.
- 33 Veturimies 1/2000: ”Liitokohtaiset työehtosopimukset mahdottomia?”.
- 34 Vuosikertomus 2000, 8.
- 35 Vuosikertomus 2000, 9.
- 36 Vuosikertomus 2000, 56–57.
- 37 Veturimies 2/2000: Markku Hannola: ”Sovituksi tuli, vai tuliko”. Tupon ulkopuolelle veturimiehet myös jäivät, vaikka heitä koetettiin siihen houkutella valtakunnansovittelijan avulla.
- 38 Bergholm 2013, 38.
- 39 esim. Veturimies 4/1992: ”Veturimiehillä sikaenergiaa”.
- 40 Kalela 2005a, 260.
- 41 Bergholm 2018, 508.
- 42 VML hallitus 12.10.1982. Jo 1970-luvulla VML ja RL järjestivät yhteislähetysten kulkulaitosvaliokuntaan vastustamaan paikallisliikenteen leikkauksia. Herranen 2005, 151.
- 43 Vuosikertomus 1985, 28. Holopainen toim. 1998, 143. Ralf Sundin selvitys

- rautateiden asemasta Suomen liikenejärjestelmässä herätti keskustelua mediassa ja myös rautatiehallitus oli selontekoon tyytyväinen. RL ja RVL saivat edustajat ns. Hietalan komiteaan. Seurantar ryhmään liittyivät myös VR-tekniset. Vuosikertomus 1985, 28; 44 VML hallitus 6.-7.1.1987; 24.11.1987; 6.-7.3.1997. Yhteistyö 1980-luvulla alkoi hitaasti ja VML sekä RVL eivät osallistuneet RL:n ”Junan puolesta” kampanjaan. Herranen 2005, 156.
- 45 Vuosikertomus 1986,56.
- 46 Veturimies 4/1995: ”Mitä tekee VR-yhtymän hallintoneuvosto”.
- 47 Hämäläinen, Lahtinen, Lehtonen & Uimonen 2011.
- 48 Eero Kippolan haastattelu 19.5.2016; Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 49 Veturimies 4/1993: ”Höyryveturilla presidenttipeliin”.
- 50 VML hallitus 14.12.1994; 23.-24.11.1994. SDP:ta tuettiin 3000 mk:lla ja Vasemmistoliittoa 1000 mk:lla. VML hallitus 16.-17.10.2002; Veturimies 1/2003: Harry Wallin: ”Tie auki taivasta myöten”; Jouni Toppinen: ”Vaalimieteitä”; Raimo Piirainen: ”Kestävän kehityksen liikennepoliittikkaa”. Kolme liiton jäsenenä ollut kansanedustajaehdokasta sai lehteen sekä suuren mainoksen että palstatilaa ja myös muiden kuljetusalaa edustavien ehdokaiden mainoksia julkaistiin. Liitto toi rautatiepolitiikkaa esille ”Junan puolesta koko Suomessa” -kampanjalla.
- 51 Veturimies 1/2007; 1/2011: Maria Mälkki: ”Vaalirahat veturimiesten liitossa”.
- 52 VML hallitus 18.-19.11.1998. Harry Wallin, Raimo Piirainen, Heikki Mannisto yhteensä 20 000 markalla ja 20 000 markalla erillisenä ilmoitustukena. Veturimies 2/1999: Risto Holopainen: ”Edustajamme eduskunnassa”; Helsingin Sanomat 23.5.2002.
- Vuosina 2011–2015 eduskunnassa istui myös kolmas veturimiestäustainen edustaja James Hirvisaari (Perussuomalaiset, Muutos 2011).
- 53 Vuosikertomus 1991, 14.
- 54 VML hallitus 19. – 20.12.1991.
- 55 Vuosikertomus 1991 15.
- 56 Veturimies 4/1992: Timo Tanner: ”Lainsäädäntötyötä barrikadeilla”.
- 57 Veturimies 1/1992: ”Yhtiössä on mukavampaa?”; 2/1992: ”VTY pysyy virkasuhdelinjalla”. Rautatieläisten Liitolle lupaus virkasuhteen säilyttämisestä oli edellytys liikelaitosuudistukseen suostumiselle. Herranen 2005, 282.
- 58 Vuosikertomus 1992, 16.
- 59 Veturimies 2/1992: ”VTY:n edustajakokous pystyi yksimielisiin linjauksiin”.
- 60 VML hallitus 6.-7.2.1992.
- 61 Vuosikertomus 1992, 48; Veturimies 3/1993: Markku Hannola: ”Katkeako kehitys?”.
- 62 VML hallitus 2.11.1993; Holopainen toim. 1998, 57; Vuosikertomus 1993, 78; Järjestöt pyrkivät sopeutumaan muutokseen ja turvaamaan jäsentensä edut: Herranen 2005, 12.
- 63 Herranen 2005, 286.
- 64 VML hallitus 3.-4.8.1993. 23.9.1993; 31.1.-1.2.1994.
- 65 VML hallitus 2.11.1993.
- 66 Veturimies 1/1994: ”VR:n yhtiöittäminen uhka junaliikenteelle”.
- 67 Veturimies 3/1993: Timo Tanner: ”VR:n yhtiöittäminen kohtalonkysymys...”.
- 68 Veturimies 2/1995: Timo Tanner: ”Euroopan rautatiepolitiikka suistumassa raiteiltaan”.
- 69 VML hallitus 1.-2.3.1994, 29.3.1994.
- 70 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 71 Zetterberg 2011, 411–412.
- 72 Veturimies 2/1994: ”Muutoksessa on myös mahdollisuus”.

- 73 Veturimies 3/1994: ”Uuteen kulttuuriin”.
- 74 Zetterberg, 2011, 413.
- 75 Mattila 2005, 329.
- 76 Mattila 2005, 329.
- 77 VML hallitus 2.11.1993.
- 78 Veturimies 1/1994: ”VR linjavalinnan edessä”; Markku Hannola: ”Kovaa peliä kansallisomaisuudella”
- 79 VML hallitus 19.4.1994.
- 80 Veturimies 2/1994: ”Pääjohtajan perusteluja yhtiöittämiselle”
- 81 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016; Herranen 2005, 290.
- 82 VML hallitus 25–26.4.1994; Holopainen toim. 1998, 147.
- 83 Veturimies 2/1994: Markku Hannola ”Veturimiesten eläke säilyy”. Ratkaisun myötä Yli 20 vuotta 66 % eläke, 15–19 vuotta 63 %, alle 15 vuotta 60 %. VML hallitus 25.5.1994.
- 84 Hallitus 14.–15.2.1995. Veturimiehet vaativat hallituspaikan lisäksi ensimmäistä varaedustajan paikkaa Akavan ja VR-teknisten edellä.
- 85 Vuosikertomus 1994, 60.
- 86 Vuosikertomus 1994, 62.
- 87 Vuosikertomus 1995, 18; 2007, 12.
- 88 Vuosikertomus 1994, 59.
- 89 Veturimies 3/1994: Markku Hannola: ”Odottamattomia vaikeuksia”.
- 90 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 91 VML hallitus 14–15.2.1995. Liikelaitoksen hallituksessa järjestöillä oli ollut yksi paikka Rautatieläisten Liiton mandaatilla. VML:n puheenjohtaja Heikki Nurmi oli ollut hallituksen varajäsen.
- 92 VML hallitus 6.4.1995; 16.6.1995; Veturimies 1/1995: ”VR:n yhtiöitys loppusuoralla”. Veturimiehiä edustamaan valittiin Markku Vauhkonen jt-asiantuntijaksi ja varalle Kari Lahikainen koulutus- ja Hannu Muhonen terveys- ja työsuojeluasiantuntijaksi.
- 93 VML hallitus 2.–3.10.1995; 25.10.1995. Yhtymän hallintoneuvoston puheenjohtaja Johannes Koskinen ehdotti hallintoedustuskiistan ratkaisemista johtoryhmätyöskentelyn kautta.
- 94 VML hallitus 8.9.1998.
- 95 Vuosikertomus 2002, 33–35.
- 96 Veturimies 1/1999: Markku Hannola: ”Rataverkko avataan kilpailulle?”.
- 97 Vuosikertomus 2009, 10.
- 98 Mattila 2005, 329–330.
- 99 Holopainen toim. 1998, 97–99.
- 100 Veturimies 8/1979: ”Veturimiesten liittopäivät Porissa”.
- 101 Veturimies 9/1981: ”Veturimiehet ja APJ:t”.
- 102 Veturimies 2/1995, 8–9; Timo Kolin haastattelu 27.4.2016.
- 103 VML hallitus 1.–2.3.1994.
- 104 VML hallitus 23.6.1993.
- 105 VML hallitus 9.–10.5.1994. 21.–22.6.1994; 15.8.1994.
- 106 VML hallitus 28.–29.9.1994, 28.10.1994.
- 107 VML hallitus 23.–24.11.1994. VML päätti jättää eroanomuksen VTY:lle vuoden 1994 loppuun mennessä ja anoa samalla SAK:n jäsenyyttä 1.7.1995 alkaen. Myös VML hallitus 14.12.1994; Markku Hannolan haastattelu 25.4.2016.
- 108 Veturimies 1/1995: ”Keskusjärjestömme vaihtuu – miksi?”; Timo Tanner: ”Kuljetusala nousussa...”; Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 109 Vuosikertomus 1995, 5–6.
- 110 Laakso 2017, 177.
- 111 Holopainen toim. 1998, 56.
- 112 Veturimies 2/1993: ”Veturimiesten liitto...”; ”Vetäjä vaihtui”.
- 113 Holopainen toim. 1998, 62, 167. Rautatieläisten Liiton jättäytyminen yhteistyön ulkopuolelle herätti ihmetystä.
- 114 VML hallitus 1.–2.3.1995, 6.4.1995, 26.–28.9.1995. Kuljetusalan

- yhteistyösopimus kirjoitettiin syyskuussa 1995. Myös Rautatieläisten Liitto ja Postiliitto ilmoittivat kiinnostuksensa liittyä ryhmään, mutta RL jättäytyi lopulta pois.
- 115 VML hallitus 14.–15.2.1995.
- 116 VML hallitus 6.4.1995. Rautateiden osalta jäsenyys oli rajattu veturimiehiin.
- 117 VML hallitus 16.6.1995. 1.–2.8.1995. Tavoitteena oli yksinkertaistaa veturimiesten palkkausta siten, että samasta työstä maksettaisiin sama palkkaa paikkakunnasta riippumatta. Myös VML hallitus 25.8.1995; 26.–28.9.1995.
- 118 Veturimies 1/2001: Risto Holopainen: ”Kuljetusliitot nostavat profiliaan”; 2/2001: Risto Holopainen: ”Valtuuston vaalikokous sujui sopuisasti”.
- 119 Veturimies 3/1996: Risto Holopainen: ”Yhteistyö on voimaa”.
- 120 Veturimies 3/1997: ”Kuljetusliitot vetävät yhtä köyttä”.
- 121 Veturimies 1/1994: ”Sopimuskierroksen kiemurat”.
- 122 Veturimies 1/1998: Markku Hannola: ”Sopimuksesta sodan partaalle”.
- 123 Eero Kippolan haastattelu 19.5.2016.
- 124 VML hallitus 3.–4.4.2000.
- 125 VML hallitus 25.9.2002.
- 126 Vuosikertomus 2013, 13.
- 127 Raidepuolue 24.5.2018: ”Kuljetusliitot tiivistävät yhteistyötään”.
- 128 Harry Wallinin haastattelu 2.6.2016.
- 129 Sainio 2008, 55–56.
- 130 Sainio 2008, 75.
- 131 Veturimies 4/1996: Timo Tanner: ”Euroopan Unioni särkemässä...”.
- 132 Bergholm 2013, 79; 2018, 499.
- 133 Veturimies 1/1992. ”EY:n jäsenyyttä haettava pian”.
- 134 Vuosikertomus 1991, 6. Veturimies 1/1992: Harry Wallin: ”Tulevaisuuden näkymiä”.
- 135 Veturimies 1/1992: Kari Lahikainen: ”Eurooppalainen kulunvalvontajärjestelmä”. Rakenteilla olevan suomalaisen järjestelmän todettiin vastaavan hyvin muualla käytössä olevia.
- 136 VML hallitus 12.–13.8.1992. 21.10.1992.
- 137 Karjalainen, 1992.
- 138 Veturimies 3/1992: Timo Tanner: ”Miten rautateiden käy...”.
- 139 Veturimies 3/1992: Eino Saarinen: ”Puhe veturimiesten kesäpäivillä”.
- 140 Bergholm 2013, 80–81.
- 141 Vuosikertomus 1994, 6; Bergholm 2018, 500.
- 142 Veturimies 4/1998: ”Ylikansallinen sopiminen Euroopassa”.
- 143 esim. Veturimies 2/1997: Timo Tanner: ”Pakottaako EU avaamaan kilpailun...”.
- 144 Bergholm 2013, 80–81.
- 145 Veturimies 1/1997: Timo Tanner. ”Euro vai markka?”.
- 146 Bergholm 2013, 81; 2018, 501, 514.
- 147 Holopainen toim. 1998, 174.
- 148 Veturimies 4/2005: ”Myönteisiä rautatienäkymiä varjostavat...”.
- 149 VML hallitus 17.6.1975.
- 150 VML hallitus 18.9.1974.
- 151 Holopainen toim. 1998, 176–177.
- 152 Laaksonen 1976, 92.
- 153 VML hallitus 10.–11.3.1976; Veturimies 2/2001: Timo Tanner: ”Ilkka Erich oli monipuolinen työelämän vaikuttaja”.
- 154 VML hallitus 24.3.1976.
- 155 VML hallitus 4.8.1978; 24.10.1978.
- 156 Veturimies 12/1974: ”Liittovaltuusto helteessä neljännen kerran tänä vuonna”.
- 157 Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 158 VML hallitus 16.–17.12.1981; 21.10.1992; 16.–17.12.1992. Mainittakoon, että liitto vuokrasi huoneistonsa Eerikinkadulla pari vuotta aikaisemmin rekisteröidylle Vihreä liitto rp:lle.
- 159 VML hallitus 25.2.1993;

3.-4.8.1993; 15.-16.12.1993.
160 Vuosikertomus 1987, 69
161 Eskelinen 1986, 49; edunvalvonnan ammattimaistuminen näkyi myös RL:ssa. Herranen 2005, 51.
162 Eskelinen 1986, 43; Herranen 2015, 62.
163 VML hallitus 27.5.1985;
Holopainen toim. 1998, 104-105.
164 VML hallitus 19.-20.2.1986.
28.-30.10.1986.
165 VML hallitus 18.-19.3.1986;
11.-12.6.1986.
166 VML hallitus 18.-20.11.1989;
13.11.2001.

V Kilpailun aika 1996–2018

1 Veturimies 3/2003: ”VR osakeyhtiön organisaatio uusiksi”. Jo 1970-luvulla toteutetussa tutkimuksessa henkilöstö koki olevansa johdon kanssa eri mieltä VR:n tavoitteista ja piti laitosta huonommin johdettuna kuin yritykset keskimäärin. Herranen 2005, 48.
2 Yliaska 2014, 521, 526.
3 Yliaska 2014, 530.
4 Zetterberg, 2011, 398; Veturimies 1/1996: ”Organisaatio muuttuu – muuttuvatko toimintatavat”. Herranen (2005, 15): Organisaation yksinkertaistaminen aloitettiin jo 1960-luvun lopulla.
5 Veturimies 4/2003: Raimo Piirainen: ”Strategia 2003–2007 ja organisaatio, 1/2004: Markku Vauhkonen: ”Prosessijohtaminen”.
6 Vuosikertomus 2013, 16; Zetterberg 2011, 488.
7 Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
8 Risto Elosen haastattelu 7.11.2017.
9 Veturimies 1/2002: ”Henkilöstön inhimillinen kohtelu keskeiseksi arvoksi”.
10 Veturimies 2/2013: ”Hallinto nuorentui”.
11 Veturimies 3/2015: Jorma Viitanen: ”Kaksi asiaa”.
12 Laakso, 2017, 180.
13 Vuosikertomus 2008, 19; 2009, 26. Kysely toteutettiin vuosina 2007–2008. Veturimiesten sairauspoissaolot olivat 4,5 prosenttiluokkaa, mitä katsottiin hyvin alhaiseksi. Koko konsernin sairauspoissaoloprosentin oli noin 6.
14 Veturimies 3/2015: Jorma Viitanen: ”Kaksi asiaa”.
15 Veturimies 2/2007: Ari Kostiainen: ”Kesän työvuoroista”.
16 esim. Veturimies 3/2014: Jere Muuriaisniemi: ”Ketterästi vituralleen”.
17 Veturimies 1/2011: ”Henkilöstötutkimuksen tulokset valmistuneet”, ”Henkilöstötutkimuksen murskaluvut”. Veturinkuljettajien TRIM-indeksi vuonna 2010 oli 22, koko konsernin indeksi oli 39. Alle neljänkymmenen jäävää indeksiä pidettiin osoituksena heikosta sitoutumisesta.
18 Vuosikertomus 2014, 14. Vuodet 2013–2014. Toisaalta veturinkuljettajien sairauspoissaoloprosentit säilyivät alhaisina. Myös seuraavina vuosina tyytyväisyys arvioitiin erittäin heikoksi
19 Veturimies 4/2006: Risto Elosen: ”Uusi juna-aika...”.
20 Veturimies 1/2010: ”Nyt varauduttava jo ensi talven varalle”.
21 Veturimies 3/2014: Jere Muuriaisniemi: ”Ketterästi vituralleen”; 4/2015: Markku Lehtinen: ”Kadonneen ammattiyhdyksen metsästyksen”.
22 Vuosikertomus 1992, 18–19.
23 VML hallitus 20.-21.11.1991.
24 Zetterberg 2011, 366–367; Herranen 2005, 166–167.
25 Veturimies 2/1994: ”Pääjohtajan perusteluja yhtiöittämiselle”.
26 Laakso 2017, 177–178.
27 Vuosikertomus 1996, 5.

- 28 VML hallitus 16.–17.1.1996.
- 29 VML hallitus 9.4.1996, 23.10.1996.
- 30 Veturimies 4/1997: ”Vaikeuden voite-
taan neuvotellen ja sopien”.
- 31 Vuosikertomus 1997, 56–57.
- 32 Veturimies 2/1998: Timo Tanner:
”Rataverkko aiotaan avata kilpailulle...”.
- 33 Veturimies 3/1997: ”Vapaa kilpailu
pirstoo rautatiet”.
- 34 Vuosikertomus 1998, 39.
- 35 Veturimies 2/1998: ”Liitto juhli
100-vuotista taivaltaan...”.
- 36
- 37 Veturimies 4/1997:
”Rautatietoimintaan tunkemassa moni-
kansallisia yhtiöitä”; 2/1998: ”Valtuuston
julkilausuma 24.4.1998”.
- 38 VML hallitus 6.2.1998, 8.2.1998.
Vaatumuksen tueksi veturimiehet lupau-
tuivat pysäyttämään pääkaupungin
sähköjunaliikenteen.
- 39 Veturimies 1/1998: Markku Hannola:
”Sopimuksesta sodan partaalle”. Seppo
Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
- 40 Veturimies 4/2000: Markku Hannola:
”Paketti jouluksi...”.
- 41 Holopainen toim. 1998, 174–175.
- 42 Vuosikertomus 1997, 10–14, 17.
- 43 Veturimies 4/2000: Markku Hannola:
”Paketti jouluksi...” Vuonna 1993 aloit-
tanut Liikelaitosten työnantajyhdistys
(LTY) muuttui vuonna 1998 Liikenne- ja
erityisalojen työnantajat ry:ksi.
- 44 Vuosikertomus 2002, 19–21, 27.
- 45 Veturimies 1/2001: Timo Tanner:
”EU:n tuomioistuin tulkitsi kilpailutta-
mista...”.
- 46 VML hallitus 3.4.2001. Veturimies
2/2001: ”Uhkina rautateiden yksityistä-
minen ja VR:n kassan tyhjentäminen”;
4/2001: Timo Tanner: ”Rautateiden
lähiliikennettä uhkaa pakkokilpailuttami-
nen”.
- 47 Veturimies 4/2004: Risto Elonen:
”Palkoista sovittu”.
- 48 Laakso 2017, 103.
- 49 Veturimies näyttenumero/1921:
”Uutuus”
- 50 Laakso 2017, 250.
- 51 Ilkka Marttisen haastattelu 21.4.2016.
- 52 Koulutus siirtyi sittemmin Kouvolan
Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy:öön
(KRAO). Ilkka Marttisen haastattelu
21.4.2016.
- 53 Huvila 2012, 49.
- 54 Vuosikertomus 2000, 34.
- 55 Vuosikertomus 2001, 52–53.
- 56 Vuosikertomus 2001, 28.
- 57 Veturimies 1/2001: Harry Wallin:
”Rautateiden henkilöliikenteen kilpailut-
taminen...”.
- 58 Vuosikertomus 2000, 34;
Veturimies 3/2002: Timo Tanner:
”Oikeudenmukaista kohtelua ja reiluja
sopimuksia”.
- 59 Vuosikertomus 1999, 32. VML halli-
tus 4.–5.2.1999; 7.4.1999, 11.11.1999.
Hallitusohjelmaan pyrittiin vaikuttamaan
kansanedustajaksi nousseen veturinkuljet-
taja Harry Wallinin kautta.
- 60 Kalela 2005b, 276.
- 61 Vuosikertomus 1999, 34; Veturimies
2/1999: ”VR:n yksityistämistä vastuste-
taan yhä laajemmin...”.
- 62 VML hallitus 11.11.1999; Veturimies
3/2000: ”Kilpailua hivutetaan rautateil-
le”.
- 63 Vuosikertomus 2002, 57; Veturimies
2/2002: ”Julkilausuma: Veturimiesten
liiton valtuusto tyrmää...”; Timo Tanner,
Markku Vauhkonen: ”Tavaraliikenteen
kilpailija...”. Samaan aikaan liikenneva-
liokunnan puheenjohtajana istui Erkki
Pulliainen (vihr), joka suhtautui järjestö-
jen huoliin hyvin ymmärtäväisesti
- 64 Haapasalo & Korte 2002; Veturimies
4/2002: ”Liikenneministeriössä taivastel-
laan uskomattomia”.
- 65 Vuosikertomus 2002, 31; Veturimies
4/2002: Risto Elonen: ”Tie auki taivasta
myöten”.
- 66 Veturimies 4/2002: Harry Wallin:

- ”EU:n lainsäädännön vaikutus...”.
- 67 Veturimies 2/2003: Risto Elonen: ”Työllä, yrittämisellä ja yhteisvastuulla”. Ks. myös Zetterberg 2011, 484–485, 488–489.
- 68 VML hallitus 18.6.2002.
- 69 Vuosikertomus 2002, 27; VML hallitus 18.11.2002.
- 70 Veturimies 2/2002: ”Julkilausuma: Veturimiesten liiton valtuusto tyrää...”; Timo Tanner, Markku Vauhkonen: ”Tavaraliikenteen kilpailija...”.
- 71 Veturimies 1/2006: ”Virolaisyhtiö pyrkii Suomen rataverkolle”.
- 72 VML hallitus 18.6.2002; 25.9.2002; Vuosikertomus 2003, 28. Liikenteen yhtenäistämiseksi aikataulukauden vaihtuminen siirtyi vuoden vaihteeseen
- 73 Vuosikertomus 2003, 29. Veturimies 3/2005: Timo Tanner: ”EU:n komissio kiirehtii...”.
- 74 Veturimies 4/2003: Risto Elonen: ”Raportti pohjoismaisilta veturimiespäiviltä”.
- 75 Veturimies 3/2002: Markku Vauhkonen: ”Sopimuksia ja kilpailua”; 3/2002: Timo Tanner: ”Oikeudenmukaista kohtelua ja reiluja sopimuksia”; 3/2005: Kari Ojala: ”Pohjoismaiset veturimiespäivät...”.
- 76 Veturimies 4/2003: Risto Elonen: ”Raportti pohjoismaisilta veturimiespäiviltä”.
- 77 Vuosikertomus 2005, 25–26; Veturimies 1/2007. Timo Tanner: ”Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu...”.
- 78 Veturimies 3/2002: Harry Wallin: ”Voi Ratahallintokeskusta!”. Kansanedustaja Wallin teki asiasta hallitukselle kaksi kirjallista kysymystä, jotka käytännössä kuitattiin sillä, etteivät VRKK:n kurssit voi kilpailutilanteessa olla ainoa pätevä koulutus.
- 79 VML hallitus 8.6.2000.
- 80 Veturimies 4/2006: ”Rautatieviraston käsitys yhteistoiminnasta alamaisuusajatelu”.
- 81 Vuosikertomus 2002, 23.
- 82 Zetterberg 2011, 458.
- 83 Vuosikertomus 2004, 13. Ilkka Norannan haastattelu 3.5.2016.
- 84 Veturimies 2/2012: ”Liikennepolitiikka”.
- 85 Veturimies 4/1999: ”Yksityistämisellä vaarannetaan turvallisuus”.
- 86 Vuosikertomus 2003, 24.
- 87 Vuosikertomus 2002, 26.
- 88 Veturimies 2/2003: ”Hallitusohjelmassa myönteinen vire...”.
- 89 Veturimies 2/2007: ”Löytyykö lupauksille katetta?”.
- 90 Vuosikertomus 2014, 12.
- 91 Veturimies 4/2013: Tero Palomäki: ”Rautatiet huuruudessa kristallipallossa”.
- 92 Veturimies 2/2015: Risto Elonen: ”VR ja jatkaa lähiliikenteessä”.
- 93 VML hallitus 28.6.1979.
- 94 Zetterberg, 2011, 371.
- 95 Sainio 2008, 105–106.
- 96 Vuosikertomus 2007, 57.
- 97 Vuosikertomus 2009, 23.
- 98 Zetterberg 2011, 447, 475.
- 99 Rautatietekniikka 1/2016, 25–26. Vuonna 2012 imatralainen Ratarahiti Oy sai toimiluvan liikennöintiin. Yhtiö aloitti toimintansa suljettujen tehdasaluiden kuljetuksissa Imatralla, Anjalassa ja Sunilassa. Vuonna 2009 perustettu Proxion Train sai Trafilta turvallisuustodistuksen vuonna 2011 ja tilasi veturit kolme vuotta myöhemmin, jolloin toiminta alkoi Fenniarail -nimellä.
- 100 Rautatietekniikka 1/2016, 10–11; Yle 9.8.2017: STT: VR pilkottaa kolmeen erilliseen yhtiöön; Veturinkuljettajien liitolta tyrää juna-liikenteen avaamisesta kilpailulle: ”Tässä vain synnytetään uusi monopoli”.
- 101 Raidepuolue 9.8.2017: Liittojohtajat: Näivetetäänkö Suomen rautatieliikenne?; 10.8.2017:

- Veturimiesten liiton poliittinen työtaistelu Juha Sipilän hallituksen liikenne- ja omistajapolitiikkaa vastaan.
- 102 Raidepuolue 5.6.2018: ”Liittojohtajat: Rautateiden suuri murros on valmisteltava huolellisesti...”; ”VR on tyytyväinen henkilöliikenteen kilpailutusmalliin”.
- 103 Vuosikertomus 2000, 8.
- 104 Veturimiesten liiton työehtosopimus 15.3.2000, 3-4. [Nidottu vuosikertomukseen 1999].
- 105 Veturimies 3/2001: Timo Tanner: ”Työehtosopimusten yleissitovuus...”.
- 106 Vuosikertomus 2001, 8-9.
- 107 Vuosikertomus 2000, 25-26. Sopimuskaudesta teki poikkeuksellisen se, että sen aikana Suomessa siirryttiin Euro-valuuttaan.
- 108 Vuosikertomus 2002, 6. Liittokohtainen erä oli ensimmäisenä vuonna 0,8 ja toisena 0,5 prosenttia.
- 109 Vuosikertomus 2008, 5-6.
- 110 Veturimies 45/2010: Markku Vauhkonen: ”Ylimääräinen valtuusto”.
- 111 Vuosikertomus 2011, 6.
- 112 Vuosikertomus 2013, 6.
- 113 Vuosikertomus 2013, 13.
- 114 Veturimies 4/2013: Risto Elonen: ”Kaveria ei jätetä”.
- 115 VML hallitus 19.5.1999; 1.8.1997; 15.1.1998; 17.6.1998; Vuosikertomus 2000, 67.
- 116 VML hallitus 23.-24.4.1997.
- 117 Vuosikertomus 2001, 52-53.
- 118 VML hallitus 19.10.2001.
- 119 Veturimiesten ”ammattiryhmähenkilö” herätti naapuriliitoissa närkästyttä. Herranen 2005, 30-31, 102.
- 120 Veturimies 4/2005: Risto Elonen: ”Liittokentässä tapahtuu”.
- 121 Veturimies 4/2006: ”Hallitus”; 2/2007: Mikko Karlsson: ”AKT:n ja VML:n yhteistyön ydin”. Risto Elosen haastattelu 7.11.2017.
- 122 Bergholm 2018, 501-502.
- 123 Veturimies 1/2008: Risto Elonen: ”Muutos ja vauhti”; Timo Kolin haastattelu 27.4.2016.
- 124 Vuosikertomus 2008, 28; 2009, 15. Veturimies 4/2008: Timo Tanner, Markku Vauhkonen: ”Kuljetusliittojen yhteistyötä selvitetään”.
- 125 Risto Elosen haastattelu 7.11.2017; Veturimiesten liitto Jäsenkysely 2008. Arvoverkko Oy 2009.
- 126 esim. Veturimies 1/2009: Kimmo Lumirae: ”Selvä ei suurliitolle”; Antti Laajalahti: ”Kotkan kuulumisia”; 3/2009: ”Liittojen yhdistymiskehityksen näköalaja”. Timo Kolin haastattelu 27.4.2016.
- 127 Veturimies 1/2010: Markku Vauhkonen: ”Kuljetusliittojen yhteistyö tiivistymässä”; Vuosikertomus 2010, 28.
- 128 Vuosikertomus 2012, 28.
- 129 Vuosikertomus 2013, 24.
- 130 Veturimies 1/2001: Risto Holopainen: ”Kuljetusliitot nostavat profiiliaan” (RVL:n pj Kari Kallion haastattelu); Veturimies 1/2010: Maarit Uusikumpu: ”On voimien kokoamisen aika”.
- 131 Laakso 2017, 316; Harry Wallinin haastattelu 2.6.2016.
- 132 Veturimiesten liitto jäsenkysely 2012. Arvoverkko Oy 2012.
- 133 Veturimies 1/2018: esim. Risto Elonen: ”Rautatievirkamiesliiton ja...”; Markku Vauhkonen: ”Ainutlaatuista Euroopassa”; 2/2018: Markku Vauhkonen: ”Veturimiesten liiton valtuuston viimeinen kokous.”
- 134 Veturimies 4/1976: ”Elektroninen veturinkuljettaja”.
- 135 Rautatietekniikka 1/2016, 10-11.
- 136 Eero Kippolan haastattelu 19.5.2016.
- 137 Veturimies 2/2009: Risto Elonen: ”Uusia valintoja”.
- 138 esim. Eero Kippolan haastattelu 19.5.2016; Harry Wallinin haastattelu 2.6.2016.

139 Eero Kippolan haastattelu 15.6.2016.
 140 Veturimies 4/1997: Risto Holopainen: ”Valtuusto opetteli uusia työtapoja”.
 141 Vuosikertomus 2014, 21. Lappeenrannan osasto liittyi Imatran osastoon. Vilppula ja Rauma jatkoivat toimintaansa työhuonekuntana, joka valitsee itselleen mm. luottamusmiehen.
 142 Vuosikertomus 2010, 39; Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
 143 Herranen 2015, 33.
 144 Veturimies 3/1962: Ka-Ke: ”Kouvolan kulmilta”. (myös sarjakuva; taiteilija Ari Ajanto?); Myös Veturimies 2/1963, 58–59. VR: kokeili naisten palkkaamista myös asemamiehiksi ja rahastajiksi 1970-luvulla, mutta hanke kaatui RL:n vastustukseen. Herranen 2005, 26.
 145 VML hallitus 16.–17.12.1981; Veturimies 1/1982: ”Manalle menneitä”.
 146 Veturimies 1/1983: ”Ruotsissa 30 naisveturinkuljettajaa”.
 147 Veturimies 1/1995: Matti Korpihalla: ”On syytä osallistua”.
 148 Veturimies 4/2008: Tarja Kortesalmi: ”Mimmit Ukko-Pekkaa kesyttämässä”.
 149 Veturimies 4/2014: Markku Vauhkonen: ”VR:llä puutteita tasa-arvon toteuttamisessa”.

VI Muuttuva kuljettajatyö: höyryvetureista digitekniikkaan

1 Eskelinen 1986, 30.
 2 Seppinen 1992, 64–65; Zetterberg 2011, 118–119
 3 Zetterberg, 2011, 352–353.
 4 Zetterberg 2011, 325–339.
 5 Zetterberg 2011, 339.
 6 Toiveissa oli kotimaisen veturitu-

tannon kehittäminen. Esim. Itä-Savo 2.6.1988.
 7 Veturimies 11/1928. Ensimmäinen kotimainen dieselmoottorivaunu valmistui Pasilan konepajassa vuonna 1928.
 8 VML hallitus 15.–16.8.1973. 25.–26.1.1973.
 9 Veturimies 9/1978: ”Työpaikkaongelmat ja uudet veturit ts-päivien päätteemoina”.
 10 VML hallitus 25.–26.1.1973.
 11 Vuosikertomus 1974, 56–57; 1975, 40–41: ”voidaan aavistella, että järjestökäsittelykelpoista esitystä ei tulla neuvotteluissa lähiaikana aikaansaamaan.” Ks. myös Herranen 2005, 21.
 12 Veturimies 9/1974: ”Tutustumismatka yhdenmiehenajoon Saksassa ja Pohjoismaissa”; 10/1974: ”Yksinajoryhmä tutustui myös Norjan ja Ruotsin oloihin”.
 13 VML hallitus 28.1.1976.
 14 Veturimies 2/1976: ”Keskitetty läpi valtuustossa”.
 15 VML hallitus 10.–11.3.1976; Vuosikertomus 1976, 28.
 16 Veturimies 1/1980: ”Ehdollinen kokeilu”. Vuonna 1977 kannatettiin korvausta koko veturimieskunnalle. VML hallitus 15.9.1977. Vuonna 1981 työvaliokunta kannatti korvausta vain yksinajaville VML hallitus 6.–7.10.1981.
 17 Veturimies 9/1982: ”Tulilinjalle”; Vuosikertomus 1983, 13.
 18 Vuosikertomus 1982, 20–21.
 19 VML hallitus 31.8.–1.9.1982.
 20 VML hallitus 2.6.1983.
 21 VML hallitus 30.11.–1.12.1982.
 22 Veturimies 6-7/1983: ”Yksinajon laajennus monessa puntarissa”.
 23 VML hallitus 14.–15.1.1982; 12.2.1982; Vuosikertomus 1983, 11.
 24 Holopainen toim. 1998, 154–156.
 25 Vuosikertomus 1983, 26–27.
 26 Vuosikertomus 1982, 20; 1983, 17.
 27 VML hallitus 14.5.1985.

- 28 Holopainen toim. 1998, 104; VML hallitus 22.–23.4.1986; 5.5.1986.
- 29 Iltalehti 31.8.1989; Apu 42/1989.
- 30 Heikki Nurmen haastattelu 16.5.2016.
- 31 Holopainen toim. 1998, 158.
- 32 VML hallitus 2.11.1993.
- 33 VML hallitus 26.–27.2.1992.
- 34 Markku Hannolan haastattelu 25.4.2016.
- 35 Markku Hannolan haastattelu 25.4.2016.
- 36 VML hallitus 3.–4.8.1993.
- 37 VML hallitus 18.–19.3.1992; Vuosikertomus 1994, 34–35.
- 38 VML hallitus 28.–29.9.1994; 19.10.1994.
- 39 Harry Wallinin haastattelu 2.6.2016.
- 40 Vuosikertomus 1994, 27–28; Harry Wallinin haastattelu 2.6.2016; Ilkka Norannan haastattelu 3.5.2016.
- 41 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 42 Veturimies 4/1994: Pekka Myyrä: ”Junien kulunvalvontajärjestelmä”.
- 43 Vuosikertomus 1994, 30–31; 2001, 12; VML hallitus 6.–7.6.2001.
- 44 Veturimies 1/1995: ”Tasoristeysonnettomuudet vähentyneet”; Laakso 2017, 169. Esim. vuonna 2000 sattui 52 tasoristeysonnettomuutta, joista kymmenen johti henkilövahinkoihin. Vuosikertomus 2000, 32.
- 45 Vuosikertomus 1981, 26.
- 46 Veturimies 1/1976: ”Työsuojelu”; 3/1977: ”Ohimennen”.
- 47 21.4.1976. Veturimies 6–7/1976: Ydinpolttoaineen kuljetus”.
- 48 Veturimies 4/1976: ”Työsuojelu”.
- 49 Veturimies 6–7/1982: ”Järjestöt huolissaan vaarallisten aineiden...”.
- 50 Veturimies 4/1996: Pekka Wahlman: ”Junaturvallisuus kertauskoulutuksesta...”; 2/1999: Markku Hannola: ”Positiivista junaturvallisuusrintamalla”.
- 51 Veturimies 3/1997: Teppo Nurminen ”Tutkitaan ja hutkitaan”, Mikko Seppälä: ”Kulunvalvonta tulee...”.
- 52 Veturimies 3/1995: ”Yhtiössä ollaan, edunvalvonta jatkuu”.
- 53 VML hallitus 9.8.2000.
- 54 Veturimies 2/2002: Markku Vauhkonen: ”Turvallisuus ennen voittoa”; Veturimies 1/2004: Teppo Nurminen: ”Seisova vesi liikahtaa”; Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
- 55 Vuosikertomus 2006, 15; 2007, 28.
- 56 Raidepuolue 1.6.2018: ”Kouvolan raideonnettomuus poiki lukuisia turvallisuussuosituksia”
- 57 Veturimies 5/1977: ”Rautateiden turvallisuusongelmat...”; Laakso 2017, 169.
- 58 esim. Veturimies 7/1939: ”Riihimäen ratapihan vaihde- ja opastinlaitos”; Laakso 2017, 56.
- 59 Veturimies 8/1912: ”Turvallisuustoimenpiteiksi”; Zetterberg 2011, 360–361.
- 60 Laakso 2017, 205.
- 61 Zetterberg, 2011, 361–362.
- 62 Vuosikertomus 1974, 64; 1976, 23.
- 63 VML hallitus 28.6.1979.
- 64 Veturimies 11/1976. ”Turvallisuus ja oikeusturva”.
- 65 Veturimies 5/1977: ”Lisätoimia juna-turvallisuuden takeeksi”.
- 66 Veturimies 8/1979: Kulunvalvonnasta suositus rh:lle.”.
- 67 Vuosikertomus 1979, 42; 1982, 17–18; Veturimies 10/1982: ”Kulunvalvonta valtionrautateilla”.
- 68 Vuosikertomus 1984, 21–22.
- 69 Helsingin Sanomat 26.3.1980; Veturimies 4/1980: ”HS sensuroi”.
- 70 VML hallitus 6.–7.10.1981.
- 71 VML hallitus 30.1.1980; Holopainen toim. 1998, 55–56.
- 72 VML hallitus 6.–7.3.1990; Holopainen toim. 1998, 93.
- 73 Veturimies 3/1992: Pekka Myyrä: ”Junien kulunvalvonta”. Junat olivat pääasiassa Kouvolan kuljettajien ajamia.

- 74 VML hallitus 26.–27.2.1991.
Työnantaja ei pitänyt näin ehdotonta vaatimusta hyväksyttävänä. VML hallitus 19.–20.3.1991.
- 75 VML hallitus 23.–24.5.1995;
Veturimies 2/1996, 10; Zetterberg 2011, 362.
- 76 Vuosikertomus 1996, 30.
- 77 Veturimies 3/1998: Kimmo Lumirae: ”Avoimia kysymyksiä junaturvallisuudesta”.
- 78 Veturimies 2/1996: Markku Hannola: ”Jokela jätti jäljen mieliin”, Matti Korpihalla: ”Junaturvallisuus pohdittavaksi”; Ilta-Sanomat 23.4.1996; Iltalehti 23.4.1996; 29.4.1996.
- 79 Veturimies 2/1996: Matti Korpihalla: ”Junaturvallisuus pohdittavaksi”.
- 80 VML hallitus 17.6.1996; Veturimies 2/1996, 9; 3/1996: Turinaukko: ”Viikkovaroitukset saatava ajanmukaisiksi”.
- 81 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 82 Veturimies 1/2013: ”Timo Tanner teki miehen työn”.
- 83 Vuosikertomus 1998, 19.
- 84 Vuosikertomus 1998, 25.
- 85 Veturimies 3/1998: ”Junaturvallisuus valinkauhassa”.
- 86 Veturimies 3/1998: ”Veturimiesten liitto esittää junaturvallisuu-teen...”; 3/1998: Risto Holopainen: ”Junaturvallisuusohjelmia...”.
- 87 Vuosikertomus 1998, 40.
- 88 Vuosikertomus 1998, 20; Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
- 89 Esim. Veturimies 1/1999: Markku Viljakainen: ”Mitä yhteistä?”.
- 90 Timo Kolin haastattelu 27.4.2016.
- 91 Veturimies 2/2000: Teppo Nurminen: ”Ote raipasta kirpoaa”.
- 92 Markku Hannolan haastattelu 15.4.2016.
- 93 VML hallitus 20.4.1999.
- 94 Vuosikertomus 2000, 32; 2001, 42. Veturimies 1/2013: Jyrki Pietilä: ”Jyväskylä-tyyppinen turma nyt epäto- dennäköinen...”.
- 95 Veturimies 3/20000: Kilu: ”JKV:n orjat sorron yöstä nouskaa”; Vuosikertomus 2004, 34. Järjestelmän lähiliikenteessä aiheuttamaa jäykkyyttä pyrittiin helpottamaan lisäämällä toisto- baliiseja.
- 96 Vuosikertomus 2005, 38–39; 2006, 22.
- 97 Zetterberg 2011, 366; Laakso 2017, 168.
- 98 Veturimies 10/1962: ”Junaradiopuhelin Toijala- Haapamäki...”; Laakso, 2017, 170.
- 99 Veturimies 1/1974, Nimim. Sepe (Kaarlo Lagerblom) ”Veturiradiosanomien asusta.”.
- 100 VML hallitus 14.5.1985.
- 101 Veturimies 1/1995: Timo Koli: ”Viikkovaroitus uudistuu”.
- 102 esim. Veturimies 1/2000: Timo Koli: ”ETJ-tulee, mutta milloin?”; Ilkka Norannan haastattelu 3.5.2016.
- 103 VML hallitus 6.4.1995.
- 104 Veturimies 1/1998: Kilu: ”Sadonkorjuuta, sopimuksia...”.
- 105 Veturimies 3/2010: Pekka Myyrä: ”Radio 2000 VR-hankkeen historia...”.
- 106 Veturimies 2/2011: Tero Palomäki: ”Ei lyödä vielä kirvestä kiveen”.
- 107 esim. Veturimies 4/2015: Jere Muuriaisniemi: ”Veturinkuljettaja ja digiaika”.
- 108 esim. Veturimies 4/2015: Jere Muuriaisniemi: ”Veturinkuljettaja ja digiaika”.
- 109 Rautatietekniikka 1/2016, 70–71.
- 110 Herranen 2005, 16–17, 184–185.
- 111 Holopainen toim. 1998, 117.
- 112 Holopainen toim. 1998, 118–119.
- 113 Holopainen toim. 1998, 120.
- 114 Itä-Savo 13.9.1974; VR:n henkilös- töpolitiikka aiheutti 1970-luvulla alueel- lista työvoimapulaa. Herranen 2005, 182.

- 115 Veturimies 2/1982: ”Turinaa ylitöistä”.
- 116 Veturimies 3/1982: VM-28: ”Olisikohan näin?”. Palkkasolidaarisuus loi yhteishenkeä. Esim. Rautatieläisten Liitossa eri ammattiryhmät vahtivat mustasukkaisesti toisten palkkakehitystä. Herranen 2005, 224.
- 117 VML hallitus 9.–10.10.1974.
- 118 Holopainen toim. 1998, 116. Tuloksena oli sopimus tuntipalkan täydennysosasta, jonka vaikutus tuntipalkkaan arvioitiin jopa kymmeneksi prosentiksi.
- 119 VML hallitus 25.–26.1.1988.
- 120 VML hallitus 17.3.1988; 18.–19.5.1988; 1.9.1988. Kaikki Toijalan veturimiehet sekä liitto vastustivat siirtoa, mutta se noudatti virkamieslain kirjainta.
- 121 Kettunen 1976, 190–191.
- 122 Veturimies 3/1982: VM-28: ”Olisikohan näin?”.
- 123 Veturimies 2/1994: Veturimiehet mukana VTY:n kyselyssä”.
- 124 VML hallitus 15.–16.12.1993.
- 125 Vuosikertomus 1998, 31; 1999, 27; 2000, 50; 2002, 48; 2006, 15. Vuosittain käsiteltiin 14–23 siirtoa ja vuonna 2005 perustettiin siirtopankki. Vuonna 2006 toteutettiin heti 20 vapaaehtoista siirtoa ja alkuvuodesta 2007 saman verran.
- 126 Veturimies 1/1999: Risto Holopainen: ”Siirtotyöläiseksi Stadiin?”.
- 127 Veturimies 3/2002: Markku Vauhkonen: ”Sopimuksia ja kilpailua”.
- 128 Veturimies 3/2003: Risto Elonen: ”Uusia tuulia”; 1/2005: Risto Elonen: ”Operaatio Haapamäki”.
- 129 Veturimies 1/2005: Risto Elonen: ”TES-kauden vaihtuessa”.
- 130 Vuosikertomus 2005, 18; Veturimies 2/2005: ”Valtuuston vaalikokous”.
- 131 Veturimies 4/2007: Ari Kostiaainen: ”Poikkeustilanteessa vai vedenjakajalla”; 4/2010: Tero Palomäki: ”Yhteisellä matkalla”.
- 132 Vuosikertomus 2015, 70–71. Yksi kuljettaja työllistyi Fenniarailille.
- 133 Vuosikertomus 2015, 12; Vuonna 2018 kärsittiin jälleen ylityöllisyydestä ja VR Eläkesäätiön sääntöjä muutettiin niin, että eläkeläisten työvoiman käyttö tuli mahdolliseksi.
- 134 Vuosikertomus 2005, 17.
- 135 Markku Hannolan haastattelu 25.4.2016.
- 136 VML hallitus 3.4.2001; 19.10.2001.
- 137 Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
- 138 Eero Kippolan haastattelu 15.6.2016.
- 139 VML hallitus 14.–16.11.1990. Holopainen toim. 1998, 136–137.
- 140 Veturimies 4/2010: Tero Palomäki: ”Yhteisellä matkalla”; Vuosikertomus 2010, 23.
- 141 Vuosikertomus 2010, 15; 2011, 20. Epäselvyyttä oli yksinajosopimuksen henkilöstönkäyttökäytöstä. Myös monet VML:n osastot esittivät painostuspäätöksen yt-esityksen poisvetämiseksi.
- 142 Veturimies 2/2009: ”Julkilausema”; 4/2010: Tero Palomäki: ”Yhteisellä matkalla”; Vuosikertomus 2010, 13; 2011, 1; 2013, 16.
- 143 esim. Vuosikertomus 2010, 7.
- 144 VML hallitus 27.10.1975; Joensuun osaston yhteydenotto ajojärjestelyihin liittyen: VML hallitus 17.5.1978.
- 145 Veturimies 6–7/1974: Harmaapartainen Marjastaja: ”Riihimäen raiteilta”. Juttu päättyi: ”Lukeneet miehet soveltavat kiitettävästi ”hajoita ja hallitse”-periaatetta.” Viittaus lukeneisiin miehiin saattoi kohdistua yhtä hyvin liiton johtoon kuin rautatiehallitukseen. Myös Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 146 Holopainen toim. 1998, 106–108. 30.1.1980. Valtakunnallisen ajokotomikunnan pysyväksi jäseneksi asetettiin pääluottamusmies Pentti Koskinen ja vaihtuviksi edustajat neljästä osastosta.

- 147 VML hallitus 16.–17.2.1981.
- 148 esim. Veturimies 3/1981: ”Järki mukaan pojat”, ”Jäitä hattuu Ässä-Koo?”, ”Kehitysalueella koettua”.
- 149 Veturimies 5/1980: ”Pieksämäeltä”; ”Veturimiesten ajokajakärjestelmä koeajossa”. Lehti muistutti, että siirtymävaihe on yleensä hankala, mutta että osastot sekä liiton päättävät elimet ovat yksituumaisesti hyväksyneet kokeilun; Veturimies 1/1981: ”Päälouottamusmiehen palsta”.
- 150 Veturimies 10/1977: ”Porin puolesta”; 11–12/1981: ”Monen aiheen päivät”.
- 151 Holopainen toim. 1998, 106–107. Veturimiehiä edustivat päälouottamusmies Matti Korpilahalla sekä kuljettajat Taisto Satama ja Jorma Mäkelä Tampereelta. Valtakunnallinen ajokajakotoimikunta korvattiin vuonna 1992 MIKSU-organisaatiolla
- 152 Veturimies 2/1993: ”Mikä mikä Miksu-systeemi?”; Vuosikertomus 1995, 47; Timo Kolin haastattelu 27.4.2016.
- 153 Veturimies 3/1996. Harry Wallin: ”Ajokajakotoiminta koskettaa jokaista veturimiestä”.
- 154 Vuosikertomus 1996, 36. Veturimies 4/2000: Risto Elonen: ”Luvallista ja luvattonta sopimustulkintaa”; Veturimiesten liiton työehtosopimus 15.3.2000, 16. [Nidottu vuosikertomukseen 1999].
- 155 Veturimies 3/2001: ”Veturimiesten liiton hallitus”; Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
- 156 Veturimies 1/2002: Markku Vauhkonen: ”Vakioaikataulu”.
- 157 Veturimies 4/2003: Risto Elonen: ”Puheenjohtajan mietteitä...”; 4/2003: Raimo Piirainen: ”Strategia 2003–2007 ja organisaatio”.
- 158 Vuosikertomus 2003, 35–36. Etelä-Suomessa työmäärä/henkilö oli 106 tuntia ja Pohjois-Suomessa 91 tuntia.
- 159 Veturimies 1/2007: ”Hallitus”.
- 160 Veturimies 1/2007: ”Hallitus”.
- 161 Veturimies 1/2007: Tero Palomäki: ”Milloin tulee pää vetävän käteen?”.
- 162 Vuosikertomus 2007, 30.
- 163 Veturimies 3/2010: Jorma Viitanen: ”Vähenevätkö työvuoromuutokset?”.
- 164 Vuosikertomus 2011, 27.
- 165 Vuosikertomus 2010, 16. Seppo Hartikaisen haastattelu 8.5.2016. Veturimiesten osalta kuitenkin päästiin sopimukseen, jonka mukaan tallipäivystäjät toimivat veturinkuljettajien käytön ohjaajina. Veturimiesten kannalta tämä tarkoitti tilapäisesti noin 24 työpaikan pelastamista.
- 166 Vuosikertomus 2015, 21.
- 167 Laakso 2017, 220. Työraajat herättivät säännöllisesti kiistoja liittojen välillä: Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 168 Herranen 2005, 58.
- 169 Laakso 2017, 232.
- 170 Veturimies 4/1984: ”Veto-Jussi”.
- 171 VML hallitus 25.–26.1.1973.
- 172 VML hallitus 30.11.–1.12.1982.
- 173 VML hallitus 15.–16.6.1978.
- 174 VML hallitus 16.–17.2.1981; 11.–12.3.1981; 20.4.1982.
- 175 Vuosikertomus 1983, 32.; 15.2.1984.
- 176 VML hallitus 12.–13.11.1985. Konduktöörin mukanaolon Tv 4-vetureissa katsottiin aiheuttavan painetta vaihtotöiden tekoon Tka-kalustolla. VML hallitus 19.–20.2.1986. 15.–16.1.1986.
- 177 VML hallitus 2.–3.11.1988.
- 178 VML hallitus 16.–17.8.1989.
- 179 VML hallitus 27.–28.9.1989; 14.4.1992.
- 180 Herranen 2005, 19.
- 181 VML hallitus 28.6.1990.
- 182 VML hallitus 19.–20.9.1990.; 20.–21.11.1991. Liitto suositti, että mikäli on tarvetta, huoltolämmittäjän tehtävät siirrettäisiin -kuljettajille
- 183 Vuosikertomus 1993, 80.
- 184 Veturimies 4/1993: ”Varikkokokeilu

- Joensuussa”
 185 VML hallitus 21.–22.6.1994;
 15.8.1994. Huoltokuljettajien määrää-
 minen asentajien tehtäviin peruttiinkin
 pian. VML hallitus 8.9.1994.
 186 VML hallitus 6.4.1995.
 187 Veturimies 5/1978: ”Radio-ohjaus
 Otso-vetureihin”.
 188 Veturimies 6/1978: ”Maltillisuutta
 mainostamiseenkin”.
 189 Veturimies 1/1994: Matti
 Korphilla: ”Terveisiä naapurille”.
 190 Veturimies 1/2003: Risto Elonen:
 ”VR osakeyhtiön strategiat”.
 191 Tekniikan Maailma 19/2005.
 192 Veturimies 3/2005: Kari Ojala:
 ”Radio-ohjattava veturi...”.
 193 Veturimies 3/2005: Kari Ojala:
 ”Radio-ohjattava veturi...”; Seppo
 Hartikaisen haastattelu 8.5.2016.
 194 Veturimies 4/2007: esim. ”Hallitus”.
 Risto Elosen haastattelu 7.11.2017.
 195 Veturimies 2/2009: Risto Elonen:
 ”Uusia valintoja”.
 196 Vuosikertomus 2007, 40.
 197 VML hallitus 11.8.1998.
 Vuosikertomus 2014, 18.
 198 Vuosikertomus 2011, 21. Vuonna
 2012 sovittiin huolto- ja kunnossapito-
 työn siirtotehtävien siirtäminen kunnos-
 sapitohenkilöstölle; Veturimies 4/2017:
 Toni Nokkala: ”Melkoinen vuosi!”.
 199 Sosiaalihalituksen nimi muuttui
 1968 sosiaali- ja terveysministeriöksi;
 valvonta siirtyi 2009 Finanssivalvonnalle.
 200 Virkamiesten ja julkisten yhdys-
 kuntien työntekijäin valtakunnallinen
 työttömyyskassa. Vuodesta 1984 Valtion
 virkamiesten ja työntekijäin työttömyys-
 kassa.
 201 Vuosikertomus 1984, 38.
 202 Vuosikertomus 1991, 79; 1992,
 85. Veturimiesten työttömyyden syynä
 oli useimmissa tapauksissa muu kuin
 ”yhteiskunnallisesta tilanteesta” johtu-
 va töiden menetys. Kaikkiaan vuonna
 1991 kassasta maksettiin päivärahaa 714
 henkilölle.
 203 Vuosikertomus 1993, 88; 1994, 87.
 204 Veturimies 4/1992: Heikki Nurmi:
 ”Sopu syntyi!”.
 205 Hallitus 6.4.1995; Vuosikertomus
 1996, 59. 16.–17.1.1996; Veturimies
 4/1997: ”Työttömyyskassa uusille uril-
 le...”. Vuosikertomus 1997, 59; 1999,
 52. Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan
 Työttömyyskassaan veturimiehet mak-
 soivat vuonna 1996 620 000 markkaa.
 1997 työttömyyskassamenot puolittuivat
 330 000 markkaan. Työttömiä veturi-
 miehiä oli kuitenkin peräti 17, minkä
 katsottiin olevan seurausta VR Oy:n
 kiristyneestä henkilöstöpolitiikasta, joskin
 syyn työttömäksi joutumiseen katsottiin
 olevan käytännössä aina itse aiheutettu.
 206 VML hallitus 9.4.1996.
 207 Vuosikertomus 1996, 6-7.
 208 VML hallitus 27.–28.11.1996. 18.–
 19.12.1996 Vuosikertomus 2002, 73.
 209 Veturimies 1/2001: ”Jäsenmaksun
 SAK:n liitoissa 2001”.
 210 Vuosikertomus 2013, 27.
 211 Penttilä, 1972, 17.
 212 Veturimies 1/1912: T[eppo]
 H[allamäki]: ”Avustuskassa veturimiehil-
 le”; Penttilä 1972, 8-11; Kettunen 1976,
 104–105.
 213 Penttilä, 1972, 12–13.
 214 Kettunen, 1976, 153–154.
 215 Penttilä, 1972, 22.
 216 Penttilä, 1972, 36.
 217 Penttilä, 1972, 48–50, 55.
 218 Penttilä 1972, 87–89.
 219 Veturimies 4/1983: Veturimiesten
 avustuskassa 60-vuotias”.
 220 Veturimies 2/1993: ”Avustuskassan
 eroavustus verolle”.
 221 Veturimies 1/1995: ”Veturimiesten
 avustuskassa lakkautettava”.
 222 Veturimies 2/1995: Leo Isoniemi:
 ”Veturimiesten avustuskassa toimii”.
 223 Veturimies 4/2007: ”Selvitysmiesten

- kertomus...”; Leo Isoniemen haastattelu 24.5.2016.
- 224 VML hallitus 17.–18.5.1973.
- 225 VML hallitus 15.–16.8.1973.
- 226 Vuosikertomus 1990, 65–66.
- 227 Vuosikertomus 2012, 38. Vuonna 2011 perustettiin junaonnettomuudessa menehtyneen veturinkuljettajan tyttarelle koulutusrahasto, jonka pääoma muodostui veturinkuljettajien, osastojen, liiton ja VR-Yhtymän lahjoituksista. Rahaston hallinta annettiin VML:n Tampereen osastolle. Vuosikertomus 2011, 65.
- 228 Eskelinen 1986, 64–65. Jäsenistä 65 % prosenttia sai lehden kautta tietonsa liiton toiminnasta.
- 229 Hallitus 20.–21.2.1985; Risto Holopaisen haastattelu 2.5.2016.
- 230 Veturimies 5/1977: Ässä-ko: ”No siitä Veturimies-lehdestä vielä”; Esim. Veturimies 1/1977.
- 231 Veturimies 4/2009: Risto Holopainen: ”Veturimies 100 vuotta”.
- 232 Vuosikertomus 2009, 31.
- 233 Veturimies 4/2009: Risto Holopainen: ”Veturimies 100 vuotta”.
- 234 Rautatieläisten yhteishenki oli voimakkaimmillaan 1950–1970-luvuilla. Herranen 2015, 12-13.
- 235 Holopainen toim. 1998, 71.
- 236 Vuosikertomus 1981, 41.
- 237 Holopainen toim. 1998, 72; Herranen 2015, 27.
- 238 Vuosikertomus 1981, 41.
- 239 Holopainen toim. 1998, 69–70.
- 240 Holopainen toim. 1998, 69; Laakso 2017, 295.
- 241 Eskelinen 1986, 55; Herranen 2015, 80.
- 242 Vuosikertomus 1985, 40–41; 1987, 83. Holopainen toim. 1998, 73.
- 243 Vuosikertomus 1992, 90; 1993, 92–93; 1994, 91; VML hallitus 25.10.1995.
- 244 VML hallitus 23.–24.5.1995; 16.6.1995. 21.5.1996.
- 245 VML hallitus 11.8.1998. Vuosikertomus 1997, 63; 1998, 61.
- 246 Vuosikertomus 2003, 59.
- 247 Vuosikertomus 1975, 53; Heikki Nurmen haastattelu 15.6.2016. Kari Salmelan haastattelu 26.4.2016.
- 248 Vuosikertomus 1976, 58.
- 249 Veturimies Lomalehti/1999. [Nidottu Vuosikertomukseen 1998].
- 250 Veturimies 9/1983: ”VNL:n väki Riihimäellä”
- 251 Veturimies 11–12/1980: ”KVK:lla 35-vuotistapaaminen.”.
- 252 Veturimies 4/1995: ”Karjalaisten veturimiesten kerho...”.
- 253 Veturimies 3/1983: ”RI:n veturivete-raaneilla vilkasta touhua.”.

Veturimiesten ammattiyhdistys- toimintaa 120 vuotta –

1 Esimerkiksi vuonna 2018 kurssille oli 1600 hakijaa ja paikkoja 66. Suomen Kuvalehti 22/2018: ”Ammattien arvostus”.

Lähteet

1. Arkistolähteet

Veturimiesten liiton arkisto

Veturimiesten liiton painetut vuosikertomukset 1974–2017.

Veturimiesten liiton liittokokouksen pöytäkirjat 1974–1993.

Veturimiesten liiton hallituksen pöytäkirjat 1974–2017.

Veturimiesten liiton valtuuston pöytäkirjat 1974–2017.

Erytisvaltuutetun ja pääluottamusmiehen arkisto.

2. Lehdet

Apu

Helsingin Sanomat

Iltalehti

Itä-Savo

Karjalainen

Rautatietekniikka

Resiina

Tekniikan maailma

Ty-Terveys-Turvallisuus

Uusi-Savo

Valtimo

Veturimies

Vr Nyt

Veturinkuljettaja Kyösti Vatasen leikekokoelma

Veturimiesten liiton arkistossa.

3. Haastattelut

Risto Elonen (VML pj 2001–2017) 7.11.2017

Markku Hannola (VML pj 1993–2001) 25.4.2016

Seppo Hartikainen (VML hallitus 1997–2005) 8.5.2016

Risto Holopainen (Veturimieslehden toimittaja 1992–2001) 2.5.2016

Leo Isoniemi (VML vakuutuskassan pj. 1992–2006) 24.5.2016

Eero Kippola (VML valtuuston pj 1993–2009) 19.5.2016

Timo Koli (VML hallitus 1997–2009) 27.4.2016

Ilkka Marttinen (Kuljettajakoulutus) 21.4.2016

Ilkka Noranta (VML hallitus) 3.5.2016

Heikki Nurmi (VML pj 1985–1993) 16.5.2016

Kari Ojala (VML TSV 2001–2011) 24.5.2016

Kari Salmela (Valtuusto pj 1982–1993) 26.4.2016

Harry Wallin (VML vara pj, kansanedustaja) 2.6.2016

VML:n puheenjohtaja Tero Palomäki ja liiton valtuuston puheenjohtaja Eveliina Juusola ovat lukeneet ja kommentoineet käsikirjoitusta.

4. Tutkimuskirjallisuus

Bergholm, Tapio (2012). Kohti tasa-arvoa: Tulopolitiikan aika I. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö 1969–1977. Otava: Helsinki.

Bergholm, Tapio (2018). Laatua ja vapaa-aikaa. Tulopolitiikan aika II. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö vuodesta 1977. Otava: Helsinki.

Eskelinen, Juha (1986). Ammattiyhdistystoiminta kiskoilla: veturimiesten järjestötutkimus. Veturimiesten liitto: Helsinki.

Hentilä, Kalevi (1975). Rautatieläisten liiton historia. Vuodet 1930–1971: II, Kasvun aika (Riihinen, Olavi; Hentilä, Kalevi; Roos, Jeja-Pekka). Helsinki: W+G.

Herranen, Timo (2005). Rautatieläisten Liiton historia. 1950-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin. III, Uusiin aseisiin. Helsinki: Rautatieläisten Liitto.

Herranen, Timo (2015). Rautatieläiskulttuuri eilispäivän Suomessa. Tampere: Mediapinta.

Holopainen, Risto (toim., 1998). Vastuuta ja vetovoimaa: veturimiesten liitto 100 vuotta: katsaus Veturimiesten liiton toimintaan vuosilta 1898–1998. Veturimiesten liitto: Helsinki.

Huvila, Hanne (2012). Valtion liikelaitosreformin ideologisuus: esimerkkinä Valtionrautateiden liikelaitostaminen. Pro gradu. Helsingin yliopisto: Helsinki.

Iskanius, Markku (2004). Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana: Siviili- ja sotilasviranomaiset kuljetusten johtajina. Väitöskirja, Sotahistorian laitos. Helsinki: Maanpuolustuskorkeakoulu.

Kalela, Jorma (2005a). Perinteisen politiikan loppu. Teoksessa Perna Ville & Niemi Mari K. (toim.) Suomalaisen yhteiskunnan poliittinen historia, ss. 244-264. Kleio: Helsinki.

Kalela, Jorma (2005b). Suomi ja globalisaatio. Teoksessa Perna Ville & Niemi Mari K. (toim.) Suomalaisen yhteiskunnan poliittinen historia, ss. 265-282. Kleio: Helsinki.

Karjalainen, Helena (1992). ETA/EY-sääntelyn vaikutus valtionrautateiden toimintaan ja sitä koskevaan lainsäädäntöön. Kansainvälisen oikeuden osasto. Pro gradu -tutkielma.

Kettunen, Pauli (1976). Anoen, taistellen, neuvotellen: veturimiesten ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1976. Veturimiesten liitto: Helsinki.

Kivistö, Sirkku, Turtiainen, Jussi & Väänänen, Ari (2014). Työsuojelusta hyvinvointiin: työntekijyyden ja työympäristön rajojen muutos työturvallisuuden lainvalmistelussa. Teoksessa, Väänänen Ari & Turtiainen Jussi (toim.) Suomalainen työntekijyys 1945–2013, ss.189-226. Vastapaino: Tampere.

Laakso, Mikko (2017). Oikeilla raiteilla: raideammattilaisten työn historia. Siltala: Helsinki.

Laaksonen, Mikko (1976). Tuokiokuvia vanhan VY:n, Uuden VY:n ja nykyisen VTY:n taipaleelta. Teoksessa Ahonen Pertti (toim.) VTY: Kolme vuosikymmentä, ss. 88-93. VTY: Helsinki.

Lappalainen, Jussi T. (1981). Punakaartin sota I–II. Opetusministeriö: Helsinki.

- Mattila, Aarne (2005). Valtio työnantajana. Valtion työmarkkinalaitos 1955–2005. Valtiovarainministeriö: Helsinki.
- Paasikivi, Juho Kusti (1985). J. K. Paasikiven päiväkirjat 1944–1956: 28.6.1944–24.4.1949, osa 1. (Yrjö Blomstedt & Matti Klinge toim.). Porvoo: WSOY.
- Penttilä, Kalevi (1972). Viisikymmentä vuotta suomalaisten veturimiesten hyväksi 1923–1973. Veturimiesten avustuskassa: Helsinki.
- Ruuskanen, Maija (2014). Rivit tiiviiksi. Suomen Veturimiesten Liiton Oulun osasto 1920–1970. Pro Gradu -tutkielma. Historiatieteet. Oulun yliopisto.
- Sainio, Kaisa (2008). Eurooppalaisen sääntelyn muutokset rautatiealalla. Sääntelyn purkamisesta uudelleensääntelyyn. Yleinen valtio-oppi. Pro gradu -tutkielma.
- Seppinen, Ilkka (1992). Valtaväylä Suomeen: liikenneministeriö 100 vuotta. Helsinki: Liikenneministeriö, VAPK-kustannus.
- Seppinen, Ilkka (1976). VTY: Kolme vuosikymmentä. Teoksessa Ahonen Pertti (toim.) VTY: Kolme vuosikymmentä, ss. 6-64. VTY: Helsinki.
- Väänänen, Ari & Turtiainen, Jussi (2014). Suomalaisen työntekijyyden muutos 1945–2013. Teoksessa Ari Väänänen & Jussi Turtiainen (toim.) Suomalainen työntekijyys 1945–2013, ss.261–302. Vastapaino: Tampere.
- Wetterstrand, Tuija (2017). Punaisten panssarijuna 1918. Helsinki: Into Kustannus.
- Yliaska, Ville (2014). Tehokkuuden toiveuni: Uuden julkisjohtamisen historia Suomessa 1970-luvulta 1990-luvulle. Väitöskirja. Helsingin yliopisto: Helsinki.
- Ylikangas, Heikki (1993). Tie Tampereelle. WSOY: Porvoo.
- Zetterberg, Seppo (2012). Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta. WSOY: Helsinki.

5. Sähköiset lähteet

Eduskunta, entiset kansanedustajat 1907, 2014: <https://www.eduskunta.fi/FI/kansanedustajat/>

Raidepuolue: <https://raidepuolue.fi/>



Veturimiesten voimistelu- ja urheiluseuran iltamat Suomalaisen seuran talolla Fredriksbergissä vuonna 1912. Kuva: Rautatiemuseo.

Tämä kirja kertoo Suomen rautateiden ja ammattiyhdistysliikkeen muutoksesta veturimiesten näkökulmasta. Miten ammattiliitto on pyrkinyt ja pystynyt vastaamaan muutospaineisiin? Minkälaisen jäljen liitto on jättänyt suomalaisen raideliikenteen historiaan?

Veturimiesten liiton historia on suomalaisen työelämän ja ammattiyhdistysliikkeen historiaa. Veturinkuljettajan työ ja rautatiet työpaikkana ovat muuttuneet monta kertaa liiton 120 toimintavuoden aikana. Höyrystä on siirrytty dieseliin ja sähköön, ja keskusviraston hallitsema liikelaitos on vaihtunut osakeyhtiöksi. Kilpailu raideliikenteessä on avautunut vähitellen ja jatkuu edelleen.



ISBN 9789529410019



9 789529 410019

Kansi: Lisa Rein