

HAJANAINEN JA SEKAVA SUKUPUU

Kuljetusalan ammattiliitot 1905-1995



Satamiin saapui useista eri ammateista ja alueilta työvoimaa. Kuva on Kurikka-lehden vuoden 1909 joulunumerosta.

Kuvateksti:

-Tässä lehdessä seisoo, että Helsingin satamajätkissä on monta entistä ylioppilasta.
-Älä hiidessä! Sittehan siitä yliopistosivistyksestä sentään on jotain hyötyä.

1. JOHDANTO

Kuljetusalan työ ja tuotanto ovat siihen asti paljolti näkymättömiä, kunnes ne jätetään tekemättä. Viennistä ja tuonnista sekä sisäisestä liikenteestä yhä riippuvaisempi yhteiskunta tarvitsee toimivan liikenteen, jonka ammattilaiset ovat päteviä ja vastuuntuntoisia. Suomessa kuljetusalan ammatillista järjestäytymistä on muovannut alan strateginen merkitys. Strategisuus on luonut järjestäytymiselle mahtavia vastavoimia ja siten johtanut alan lähes jatkuvaan hajaannuksen tilaan.

Kuljetusalan järjestöjen "sukupu" on sekava, järjestöllinen jatkuvuus kulkee perustamisien, hajoamisien, eroamisien ja yhtymisien kautta vuonna 1905 perustetusta Suomen Satamatyöntekijäin liitosta aina tämän päivän Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliittoon. Tässä julkaisussa kerrotaan tiivistetysti kuljetusalan liittojen kehittämisestä vuodesta 1905 tähän päivään.

Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminnan historia on mielenkiintoista ja kiehtovaa, koska kuljetusalan historiassa tulevat dramaattisesti ja selkeästi esiin useat ammattiyhdistystoiminnan keskeiset ongelmat:

- miten työläiset tukeutuvat ammattiliittoihin?
- miten järjestää suhteet työnantajiin ja työnantajajärjestöihin?
- miten ammattiliittojen järjestörajat muotoutuvat?
- miten valtataistelu ja järjestöriidat vaikuttavat

edunvalvontaan?

Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminnan historia antaa myös aineksia pohtia ammattiyhdistystoiminnan syvintä olemusta. Vasemmistoradikaalit ovat usein syyttäneet ammattiyhdistysliikettä vilankumouksen ja työväenluokan vapautuksen pettämisestä. Suoraviivaisen markkinatalouden kannattajat ovat leimanneet työehtosopimukset kilpailun rajoituksiksi. Onko ammattiyhdistysliike sopeuttanut työläiset kilpailukapitalismiin? Onko ammattiyhdistysliike muovannut yhteiskunnasta liian tasa-arvoisen holhousvaltion? Mikä on ollut ammattiyhdistysliikkeen vaikutus yhteiskunnan muutokseen?

2. KAPITALISMI JA SOSIALISMI TULEVAT SUOMEN SATAMIIN



Useissa satamissa saivat työläiset työt omiin käsiin. Haukiputaan Lastausyhdistyksen väki ryhmäkuvassa.

Kansainvälisen kaupan laajentuminen sekä höyryvoiman soveltaminen kuljetustoimintaan ja teollisuustuotantoon vaikuttivat ratkaisevasti Suomen kehitykseen. Suomessa alkoi 1800-luvun puolivälistä alkaen nopea, taloudellinen kehitys, joka johti myös sosiaaliin ja lainsäädännöllisiin muutoksiin. Suomalaisen puun ja puunjalostustuotteiden virtaaminen maailmalle eri muodoissa oli muutoksen veturi. Maatalouden siirtyminen asteittain omatarvetuotannosta markkinatuotantoon oli keskeinen osa suomalaisten taloudellisten ja sosiaalisten suhteiden uudelleen muovautumista. Maatalousvaltainen sääty-yhteiskunta, jossa monet säädökset rajoittivat työvoiman ostamista ja myymistä, kauppaa ja yritystoimintaa, muuttui vapaamman ja lisääntyvän palkkatyön, rahatalouden, kaupan ja teollisuuden yhteiskunnaksi.

Perinteiset tuotantomenetelmät, työtavat ja koko työorganisaatio muuttuivat. Tarjolla olevien työpaikkojen kirjo kasvoi ja rahapalkkaus yleistyi. Kasvanut taloudellinen toimeliaisuus ja tuotanto eivät varmistaneet kaikille yhteiskunnan jäsenille elintason nousua ja kohentunutta asemaa. Murros heikensi useiden työläisten mahdollisuuksia vaikuttaa työtapoihin tai valita työaikoja. Osa kaupungin käsityöläisistä menetti ammatinharjoituksen yksinoikeuden ja eräät työläiset eivät enää voineet valita esimiehiään.

Uusi ja vanha, perinteinen ja moderni kohtasivat, kamppailivat ja sekoittuivat. Muutospaineen ja muutosvastarinnan vuorovaikutuksesta kehittyivät uudet yhteiskunnalliset suhteet. Kapitalististen työmarkkinoiden esiinmurtautuminen oli Suomen satamissa kovaa peliä. Tämä johtui osaltaan siitä, että pääoman vapauksia korostava markkinatalous ja työväestön vapautusta luvannut sosialismi alkoivat vaikuttaa lastaustyöntekijäin elämään ja ajatteluun vuosisadan vaihteessa lähes yhtäaikaan.

Ahtausyrittäjät kohtasivat satamatyöläisten järjestynyttä vastarintaa Turussa, Helsingissä, Viipurissa ja Uuraassa satamatyöläisten, kun nämä "rantaruhtinaat" pyrkivät pääsemään satamatyön vakinaisiksi ostajiksi, järjestäjiksi ja välittäjiksi. Helsingissä työnantajan pyrkimys sitoa satamatyöläiset ympärivuorokautiseen työvalmiuteen herätti vastarintaa. Lastausyrittäjät valtasivat paikkansa kuljetustuotannossa takaamalla lastauksien ja purkauksien korkealaatuisen ja nopean sujumisen. Työntäessään kilpailevia yrittäjiä ja perinteisiä tilapäisten pomojen johtamia työkuntia pois satamista käyttivät lastausyrittäjät sekä oveluutta että kovia otteita. Kotkassa, Helsingissä, Turussa ja Porin Reposaassa olivat ahtausyrittäjät vakiinnuttaneet asemansa, kun satamatyöläisten järjestäytymisälto voimistui 1900-luvun alussa.

Ripeän ja laadukkaan työn pystyivät takaamaan Pohjanmaan jokisuiden satamissa lastausporukat, Viipurin pitkät perinteet omaava Satamatyömiesten yhdistys ja nuorempi Uuraan Satamatyöväenyhdistys. Satamatyöläiset näkivät ahtausyrittäjien kuittaavan laivaa kohti mahtavia voittoja samalla, kun työnjohto ja työajat muuttuivat yhä kireämmiksi. Aiemmin olivat työläiset itse voineet vapaammin valita työnjohtajat ja työaikansa.

Osuustoimintalaki vuodelta 1901, vuonna 1903 alkanut nousukausi ja menestykselliset esimerkit Ruotsissa, Viipurissa ja Uuraassa loivat puitteita satamatyöläisten rajuun taisteluun ahtausyrittäjiä vastaan. Tuotanto-osuuskunnalliset pyrkimykset saivat aatteellista tukea marxilaiskautskylaiselta sosialismilta, joka arvioi kapitalistit tuotantotoiminnan kannalta tarpeettomiksi välikäsi. Sosialismi ja kaipuu vanhoihin, vapaampiin satamatyöoloihin antoivat aatteellista voimaa "satamajätkien, hampuusien ja rantarillien" ammatilliseen taisteluun.

Vuodesta 1903 alkaen oli satamatyöläisten järjestöjen tunnuksena: "Työt omiin käsiin!" Osuustoiminnallisia satamatyöläisjärjestöjä syntyi 1903-1905 aikana lähes kaikkiin merkittäviin satamiin. Parantuneet ansiot osuustoiminnallisissa järjestöissä lisäsivät työläisten intoa perustaa näitä renkaita, lastausyhdistyksiä, satamatyöväenyhdistyksiä ja työosuuskuntia. Osa näistä satamatyöläisten omista yrityksistä nimesi itsensä satamatyöläisten ammattiosastoiksi.

Kamppailu oli kovaotteista ja rajua. "Osuustoimintasosialismin" tunkeutuminen satamiin kohtasi yrittäjien ja virkavallan vastarinnan. Kamppailu sai Loviisan Valkossa ja Kemin satamissa meritaistelun luonteen, kun järjestäytyneet työläiset valtasivat lastaustöitä karkottamalla saapuneista laivoista yksityisten yrittäjien lastaussakit. Yksihlajaan kerättiin ympäri lääninä poliiseja satamatyöläisiä kukistamaan. Lakkoilevien

satamatyöläisten karkotukset paikkakunnalta, vangitsemiset ja pahoinpitelyt kiihdyttivät mieltä. Reposaassa ja Kotkassa sallivat viranomaiset yksityisyrittäjien ja näiden työntekijöiden "puolustautua" ampuma-asein järjestäytyneitä työläisiä vastaan. Reposaaren satamatyöläiset riisuivat aseista ja toimittivat Poriin poliisin huostaan julkisella paikalla ammuskelleen ahtausyrittäjä Wahlroosin. Vaivanpalkaksi tuomittiin kaksi järjestäytynyttä satamamiestä vankilaan.

Satamamiesten ammattitaito tai työhön tottuneisuus on eras avain satamatyöläisten järjestöjen menestykseen. Suomen satamatoiminnoista suurin osa oli puutavaranlastausta. Laivat lähtivät lähes aina suuremmassa lastissa kuin saapuivat. Lastauksessa on olennaista saada ruumaan mahtumaan, mahdollisimman paljon ja mahdollisimman tiiviisti, jotta merenkäynnissä lastin liikkuminen ei saattaisi laivaa pulaan. Kokeneet, ammattitaitoiset lastaajat, satamatyöläisten "eliitti", olivat perustamassa järjestöjä ja he kykenivät usein nopeampaan ja parempaan työskentelyyn kuin ahtausyrittäjien työvoima, josta osa saattoi olla kokemattomia "takametsäläisiä".

Ahtausyrittäjät joutuivat myös yllätetyiksi. He eivät olleet odottaneet "hampuuseilta" järjestäytynyttä toimintaa. Myös muualta tuotujen jätkien kieltäytyminen lakkoon julistetuista töistä oli uutta, mikä taas tuki järjestöjä ja ihmetytti yrittäjiä. Kovaotteisissa työtaisteluissa kykenivät lakkolaiset myös väkivallalla uhkaamalla tai väkivaltaa käyttämällä karkottamaan lakonmurtajia satamatöistä, kun virkavalta ja työnantajat eivät kyenneet suojaamaan lakonmurtajia lakkolaisten painostukselta ja hyökkäyksiltä. Taloudellisen noususuhdanteen seurauksena oli työvoimasta pulaa ja lastauksilla sekä purkauksilla kiire. Osuustoimintasosialismi siis eteni satamissa estäen monelta rantaruhtinaalta elinkeinon harjoittamisen.

3. SUOMEN SATAMATYÖNTEKIJÄIN LIITON SYNTY



THE FINNISH WORKMENS UNION.

(Suomen Satamatyömiesten Ammatti Liitto.)

Headoffice: Åbo. Postadress: L. W. Lehto, Åbo.



Recomends for executing of all kinds of Stowing and Discharging works, in all finnish ports and loading places.
Speedy & first class work's guaranteed.

In Ladungs & Abladungs Geschäften wünschen nachfolgende selbständige Abteilungen des **Finnischen Hafen Arbeiter Bundes** seine Dienste zu widmen.
Schnell & erstklassige Arbeit versichert.

Vid förefallande lastningar och lossningar rekomenderas följande själfständiga underafdelingar af:

Finska Hamnarbetareförbundet.

Färmt, 1sta klassens arbete garanteras.

Stations at: Hangö, Hamino, Kemi, Kotka, Kaunisaari, Kviflax, Koivisto, Johvna, Sörnäs, (Helsingfors), Walkom, (Lovisa), Tervajokki, Uleåborg, Råfsö, Røyta, Trångsund, Wasa, Wiborg, Åbo, Yxpila, (Gamla Karleby) m. m.

Telegram-Adress: „Liitto“. Åbo.

Postadress: L. W. Lehto. Åbo.

Secretary: Sulo M. Hytönen. Åbo.



*Satamatyöntekijäin Liitto toimi mainostoimistona vuonna 1906.
Laivanvarustajia houkuteltiin satamatyöosuuskuntien asiakkaisiksi.
Asiakkaille luvattiin nopea ja ensiluokkainen työsuoritus.
(Skandinaviska Sjöfartskalender 1906-1907)*

Ammattiosastot, osuuskunnat ja työväenyhdistykset olivat uusia tapoja järjestää yhteistoimintaa: Uusien järjestöjen asema ja tehtävät olivat vielä epäselvät, kun järjestötoiminta 'oli vielä uutta ja ihmeellistä. Esimerkiksi satamatyöläisten lakko Ykspihlajassa johti työväenyhdistyksen syntyyn, koska satamatyöläisten ammattiosasto ei voinut suoraan liittyä sosialidemokraattisen puolueen jäsenyyteen. Suomen Satamatyöväenliittoa oli marraskuussa 1905 perustamassa satamatyöläisten erillisjärjestöjen lisäksi myös kaksi työväenyhdistystä.

Satamatyöläiset olivat järjestäytyneet paikallisesti. Ensisijainen tavoite oli omassa satamassa ahtausyrittäjän tai -yrittäjien nujertaminen. Satamatyöläisten ammattiyhdistystoiminnan laajentuminen ja rajut selkkaukset uutisoitiin lehdistössä, joten satamatyöläiset tiesivät oman alansa järjestäytymisen nopeasta edistymisestä. Yhteistoiminta alkoi vasta vähitellen. Haminan Lastaus- ja Lossausammattiosasto ehdotti huhtikuussa 1905

Kotkan ja Uuraan satamatyöläisten järjestöille yhteistoimintaa, jotta yhdessä satamassa lastausosuuskunnan palveluksia käyttänyt laiva turvautuisi myös kahdessa muussa satamassa osuuskunnan palveluun.

Satamatyöntekijäin oman ammattiliiton perustamisaloite lähti useiden yhteisöjen parista lähes yhtäaikaan elokuussa 1905. Kotkan Satamatyöntekijäin Yhdistys toivoi pääsevänsä sosialidemokraattisen puoluehallinnon avulla kansainvälisen satamatyöntekijäin järjestön jäsenyyteen. Turussa tuolloin toiminut puoluehallinto kehotti 2.8. 1905 lähettämässään kirjeessä kotkalaisia perustamaan ammattiliiton, koska kansainvälisen liiton jäsenyyteen eivät päässeet yksittäiset ammattiosastot vaan koko maan kattava liitto. Pian tämän jälkeen Turun Lautatarha- ja lastaustyöntekijäin ammattiosasto päätti lähettää kiertokirjeen siitä, "että olisi tarpeellinen, saada koko maata käsittävä satamatyömiesten edustajakokous toimeen".

Säkkijärven pitäjän Vilajoen lastauspaikan työläiset tekivät ensimmäisen lehdessä julkaistun aloitteen ammattiliiton perustamisesta. Loviisan Valkon satamatyöläisten ammattiosasto oli vastannut turkulaisten kiertokirjeeseen ja laati myös oman vetoomuksensa. Loviisalaiset kehottivat satamatyöläisiä oman liiton perustamiseen Karl Marxin sanoin: "Kaikki maailman köyhälistöt liittykää yhteen!" Liittohankkeen monipolvisuutta ja laajapohjaisuutta kuvaa osaltaan, se, että Turun ammattiosasto valitsi edustajat Helsingissä pidettävään edustajakokoukseen Kotkan osastolta saamansa kirjeen perusteella. Lastauskauden loppupuolella 16.-18.10. 1905 perustivat kolmentoista satamatyöläisjärjestön edustajat Suomen Satamatyöläisten liiton Helsingin silloisessa Työväentalossa Yrjönkadulla.

3. Ajurit ja puolueviha



Helsingin Ajurien Paja O. Y.

Antinkatu 18.

Toimittaa kaikkia ruutaseen alaan kuuluvia töitä. Valmistaa kaikenlaisia apukaloja ja niiden korjauksia paraimmista aineista täysin taitavalla työn suorituksella. Kengittää hevoset täysin asianmukavilla miehillä. Satula-sepin osastoilla valmistetaan kaikkia siihen alaan kuuluvia töitä. Varastossa löytyy kaikkia apukaloja ja valjaita, hevosen kengkiä ja nautoja v. m.

Elämäkauri savattavissa joka päivä kello 10 - 11.



Ajurit huomattaa!

Arvokas ja edullinen annos, jota on kokeiltu vuosien kuluessa, jota on kokeiltu vuosien kuluessa, jota on kokeiltu vuosien kuluessa. Se on kokeiltu vuosien kuluessa, jota on kokeiltu vuosien kuluessa, jota on kokeiltu vuosien kuluessa.

Järjestyksessä kauden:

J. Alho, H. Riskusalo, A. Huil, K. Virta, K. Kataja, J. Mynttinen, K. Miehö, R. Eriksson, R. Halme ja kaudenjohtaja A. Tolonen Keskustelu v. 1905. Helsingin v. 1905.

Bröder Åström Aktiebolag'ın, Oulussa

tunnettuja teoksia suositetaan niinkuin:

Hevosluimia	Remmejä	Siloja
Linkkiä	Riimuja	Sitokkeja
Mahavöitä	Ruomia	Sit tyynyjä
Mäkiä	Ruokia	Saitia
Ohjaksia	Rapoja	Saitia

Vaunun valjaita, v. m. v. m. Hinnat kohtuulliset!

Bröder Åström, A.-B:n myymälä Aleksanterinkatu 13.

Helsingin v. 1905. K. F. Puumala kirjasto.

Ajurien yhteistoiminta oli monimuotoista. Ammattiosastojen rinnalla toimi yhteisiä vakuutusrenkaita, yhteispajoja, kauran ja rehun hankintaosuuskuntia.

(Ajuri 10/1909)

Ajurit olivat useimmin oman ajoluvan omaavia tavarat tai henkilöiden kuljetuksessa työskenteleviä kaupunkien hevosmiehiä. Heidän elinkeinon harjoittamisensa ei kokenut elinkeinovapautusta milloinkaan. Poliisit valvoivat maistraattien ja muiden viranomaisien ajureille asettamia säännöksiä. Ensimmäiset ajuriyhdistykset syntyivät ajamaan ajurien etuja suhteessa virkavaltaan ja tekemään edullisia tarvikkeiden ja rehun yhteisostoja. Myös sivistystason nosto ja raittiuden edistäminen olivat osa ensimmäisten ajuriyhdistyksien toimintaa. Muiden ammattiryhmien esimerkki innosti myös ajureita aloittamaan valtakunnallisen yhteistyön.

Ensimmäiset yleiset kokoukset olivat vuosina 1900 ja 1902. Nämä kokoukset pidettiin ylevässä kansanvalistushengessä ja ajurien yhteistoiminta nähtiin osana koko isänmaan kehittämistä. Pyrkimys oman liiton perustamiseen oli esillä jo ensimmäisessä kokouksessa, mutta näissä kahdessa ensimmäisessä kokouksessa katsottiin järjestöjen yhteisetkin voimat liian heikoiksi oman liiton perustamiseen. Hahmottumattomasta poliittisesta ja ammatillisesta samaistumisesta huolimatta tempasi yleinen työväen järjestäytymisinto ajuritkin vuoden 1905 valtiollisen Suurlakon jälkeen. Uusia ajurijärjestöjä syntyi ympäri Suomea. Kolmas yleinen ajurikokous Turussa päätti vuonna 1906 perustaa ajureille oman liittohallinnon.

Ajureina oli muitakin kuin omalla luvalla ja yhdellä hevosella elantaan ansaitsevia. Osa luvan haltijoista oli varakkaita liikemiehiä, jotka hankkivat rengit hoitamaan työt. Kuorma-ajurien ja pika-ajurien välillä oli tietty sosiaalinen ero. Kuorma-ajuri oli yleensä asemaltaan lähellä työvälineensä omistavaa palkkatyöläistä ja pika-ajuri puolestaan oli kuin itsenäisen pikkuliikkeen hoitaja. Molempien tärkeimpien ajuriryhmien keskuudessa oli eroja varallisuudessa ja sosiaalisessa asemassa.

Yhteiskunnan nopea taloudellinen murros, joka toi rahatalouden niin tavaroiden kuin työvoiman ostoon, ja eduskuntauudistus olivat tärkeimpiä tekijöitä, jotka vauhdittivat ihmisten sitoutumista poliittisten aatesuuntien kannattajiksi. Ylempien luokkien vetoaminen "rahvaaseen" sortokaudella suurta adressia kerättäessä oli herättänyt ihmiset kokemaan henkilökohtaisen kannanoton merkittäväksi. Suurlakko vuonna 1905 oli taas nostanut joukkotoiminnan voiman esiin.

Ajurit jäivät puolueiden taistelutantereella epämiellyttävästi välimaastoon. Tämä haittasi sekä paikallista edunvalvontaa että valtakunnallista yhteistoimintaa. Suomettarelaiset, perustuslailliset, ruotsinkieliset, sosialidemokraattiset, pika-ajurit, kuorma-ajurit ja ajuripalvelijat perustivat omia järjestöjään. Ajurien liitto perustettiin varsinaisesti vasta 1908 Oulun edustajakokouksessa, kun Tampereelle päätettiin perustaa väliaikainen liittohallinto.

Puoluepoliittinen kiistely oli niin vakava ongelma, että jo tässä Oulun kokouksessa käsiteltiin puoluevihan poistamista ajurien

keskuudesta. Useat oikeistolaisten johtamat ajuriyhdistykset pysyivät mukana ajurien valtakunnallisessa yhteistyössä, vaikka enemmistö oli sosialidemokraateilla ja vaikka poliittinen kahinointi jatkui. Yhteistyötä tasoitti tamperelaisten ajurien sovitteluva linja. Kuvaavaa ajurien puoluekiistelylle oli se, että ajurien VI kokous Hämeenlinnassa päättyi kilpalaulantaan. Riitasoiritu syntyi, kun sosialistiajurit kajauttivat Työväenmarssin ja porvarilliset edustajat heläyttivät Jos sydän sulla puhdas on -laulun saman aikaisesti. Syvenevä puolueviha jakoi ajurit pieniin puoluepoliittisesti sitoutuneisiin ammattiosastoihin. Tämä heikensi ammattikunnan edunvalvontaa ja halvaannutti ammattiliiton toiminnan.

Ajuriyhdistysten ja Osastojen Liitto sai Helsingin Ajuriyhdistyksen eräiden aktiivien ylläpitämän Ajuri-lehden haitaakseen vuoden 1910 alussa. Tämän lehden ilmestyminen olikin merkittävin ajurien valtakunnallisen yhteistyön saavutus. Kun tamperelaisten voimavarat alkoivat ehtyä, liittohallinnon jäsenet pyrkivät sulauttamaan Ajuriliiton vuonna 1912 perusteilla olleeseen Kuljetustyöntekijäin Liittoon. Ajuriliitto oli kuitenkin jo niin heikko, ettei Kuljetustyöntekijäin Liittoon yhtymisestä päättämään saapunut kuin kahden ajuriosaston edustajat. He eivät tohtineet edes lopettaa liiton toimintaa. Ajuriliiton toiminta sammui vuoden 1913 lopussa, jolloin Ajurin julkaiseminen loppui.



Hevoskuljetukset olivat keskeisessä asemassa tavaraliikenteessä ennen autoliikenteen yleistymistä. Kuvassa Pietarsaaren Ajuriammattiosaston jäseniä purilaiden ajossa Alholman satamassa 1900-luvun alussa.

4. PYRKIMYS LAAJEMPAAN LIITTOON VUOSINA 1907-1917



Merimiehet ovat olleet usein läheisessä yhteistyössä kuljetusalan ammattiliittojen kanssa. Merimiesjärjestöt kuuluivat SKL:oon vuoteen 1920 saakka ja vuosina 1925-1930. Kuvassa järjestäytymisesite vuodelta 1927.

Suomen Satamatyöntekijäin liitto vaihtoi nimensä 1907 Suomen Satama- ja Vesiliikennetyöntekijäin liitoksi (SVTL). Suomen Ammattijärjestön kehoitus muodostaa suuria elinkelpoisia ammattiliittoja oli osaltaan vaikuttanut tämän ratkaisun syntyyn. Sisävesien laiva- ja lotjamiehet, merimiehet ja kanavatyöntekijät oli tarkoitus koota satamatyöläisten perustamaan järjestöön. Sisävesisatamiin oli suurlakon jälkeen syntynyt laiva- ja lotjamiesten ammattiosastoja, mutta niiden toiminta heikkeni nopeasti alkuinnostuksen mentyä. Turussa, Helsingissä, Ahvenanmaalla ja Raumalla perustivat merimiehet ja laivojen lämmittäjät ammattiosastoja ja yhdistyksiä vuodesta 1906 alkaen. Turussa perustettiin jopa Suomen Merimiesliitto vuonna 1907. Kanavatyöläisiäkään ei liitto onnistunut vetämään puoleensa. Saimaan kanavan työntekijät pyrkivät perustamaan - heikolla menestyksellä oman liiton vuoden 1907 lopussa.

Suomen Ammattijärjestö pyrki edelleen laajempiin liittoihin. SVTL:n tuore sihteeri Arthur Sivenius, joka oli entinen konduktööri ja Suomen Rautatieläisten liittohallinnon maaseutujäsen, hahmotti uutta järjestörakennetta. SVTL:n edustajakokous hylkäsi vuonna 1909 Siveniuksen suunnitelman, jossa pyrkimyksenä oli yhdistää rautatieläiset, raitiotieläiset, merimiehet, ajurit, sisävesityöntekijät ja satamatyöläiset samaan liittoon. Satamatyöläiset pitivät sahatyöläisiä läheisempänä työntekijäryhmänä. Suomen Sahateollisuustyöväen Liiton asiamies Ville (Vilho) Heimonen oli ehdottanut puolestaan, että saha- ja lautatarhatyöläisten ohella myös metsä-, tukki- ja satamatyöläiset liittyisivät sahaliittoon. SVTL:n edustajakokous vuonna 1909 pyysikin Ammattijärjestöä edistämään liiton yhdistymistä Sahateollisuustyöväen Liittoon.

Suomessa lähes kaikkien ammattiliittojen ja ulkomailla erityisesti satama-alan ammattiliittojen jäsenmäärät eivät olleet vakaat. SVTL:n jäsenkehitys vuosisadan alussa oli tässä suhteessa poikkeuksellisen tasaista. Suomessa satamatöistä suurin osa oli purkaustöitä vaativampaa lastausta, joten suomalaisten satamatyöläisten ammattitaito on eräs tekijä, joka mahdollisti vakaan järjestötoiminnan. Suomen satamien sulkeutuminen talvisin oli etu satamien

ammattiyhdistystoiminnalle, koska kesällä oli maatalous-, rakennus- ja muidenkin sesonkitöiden vuoksi ajoittain työvoimapulaa. Muissa maissa satama-alan ammattiosastot joutuivat talvisin puolustamaan työnantajien hyökkäyksiä vastaan, kun työttömiä oli runsaasti. Eräs syy Suomen satamatyöläisten ammattiliiton vakaaseen jäsenkehitykseen oli se, että yksittäisten ammattiosastojen jäsenmäärien nousut ja laskut vaihtelivat huomattavasti. Täten eräät huomattavat paikalliset jäsenmäärien muutokset eivät heilautelleet valtakunnallisen liiton järjestövoimaa.

Kuljetustyöntekijäin Liiton syntyä vaikeutti osaltaan Ammattijärjestön ja SVTL:n välirikko vuosina 1909-1911, jolloin SVTL lopetti jäsenmaksujen suorittamisen keskusjärjestölle, koska Ammattijärjestö kieltäytyi myöntämästä lakkoavustuksia osuuskuntien työtaisteluihin. Ammattijärjestön puheenjohtaja Eero Haapalainen piti ahtausrityttöjen ja osuuskuntien välisiä kamppailuja yritysten välisenä kilpailuna, johon ammattiyhdistysliike ei saanut puuttua.

SVTL päätti selvällä enemmistöllä vuoden 1911 edustajakokouksessa lähteä mukaan perustamaan laajaa kuljetusammattiliittoa, jonka mallina oli ilmeisesti Saksan Kuljetustyöläisten liitto. Jo ennen perustavaa kokousta kaavaillun ammattiliiton järjestämisalalla tehtiin suunnitelmia ja ratkaisuja. Kolmen liiketyöntekijäammattiosaston kokous vuonna 1909 oli harkinnut oman ammattiliiton perustamista Ammattijärjestön yhteyteen. Helsingin Työväenyhdistyksen (HTY) ajuriammattiosasto liittyi Suomen Tehdas- ja Sekatyöväen Liittoon. Suomen Palvelijain Liitossa oli mukana sekä HTY:n Ajuripalvelijain ammattiosasto että kauppiaiden palvelijoiden ammattiosastot Turusta ja Tampereelta. Merimiesliitto osoittautui elinkelvottomaksi. HTY:n Liiketyöntekijäin ammattiosasto säikähti tulevan kuljetusliiton korkeita jäsenmaksuja ja päätti pyrkiä "halvemman" Tehdas- ja Sekatyöväen Liiton jäsenyyteen. Kesällä 1912 päättivät rautatieläiset jäädä sivuun uudesta liitosta.

Hanke eteni lopulta ripeästi. Syksyllä 1912 SVTL piti lakkauttavan kokouksen ja Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto perustavan kokouksensa. Liittoa perustamassa oli etupäässä satamatyöläisten, osastoja, mutta mukana olivat myös Pietarsaaren ajurien, Helsingin varastotyöntekijäin ja Turun merimiesten ja lämmittäjien ammattiosastot. Uuteen liittoon pyrittiin saamaan ajurit, merimiehet, liiketyöntekijät, raitiotieläiset, autoilijat, varastomiehet ja satamatyöläiset. Uudet ammattiryhmät kiinnittyivät vähitellen ja vain osittain SKL:n jäsenyyteen. Osa liiketyöläisistä tuli mukaan vuonna 1913 ja vuonna 1914 perustettiin Helsinkiin ensimmäinen automiesten ammattiosasto. Helsingin ja Viipurin raitiotieläisten ammattiosastot tulivat mukaan liiton toimintaan ennen kansalaissotaa.

5. JÄRJESTÖLLINEN KASVU SIRPALOI KULJETUSTYÖNTEKIJÖIDEN LIITON



Ammattiosastojen toiminta saattoi olla laaja-alaista vielä 1920-luvulla. Eräillä osastoilla oli omat talot. Tässä Ykspihlajan satamaosaston torvisoittokunta vuodelta 1926.

Suomessa lakot olivat kiellettyjä ensimmäisen maailmansodan aikana eikä eduskuntakaan kokoontunut. Kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien niukkuudesta huolimatta eteni sosialidemokraattinen puolue vaaleissa ja ammattiliittojen jäsenmäärät alkoivat yleisesti nousta. SKL:n jäsenmäärä ei kasvanut, kun saksalaisten saarto oli huomattavasti vähentänyt meriliikennettä vuosina 1914-1917.

Työväenliikkeen vaikutusmahdollisuudet kasvoivat aivan, yllättäen, kun Venäjän porvarillis-demokraattinen vallankumous keväällä 1917 toi vapauden tuulia Suomeen. Lakkokiellon kumoaminen johti työmarkkinat aina vuoteen 1920 jatkuneeseen levottomuuteen. Järjestäytyminen voimistui lähes kaikissa ammattiryhmissä jo vuoden 1916 puolella, mutta kehittyi mahtavaksi jäsenryntäykseksi keväällä 1917. Suomen Ammattijärjestö sai jäsenyytensä kokonaan uusia ammattiliittoja tänä vallankumouksellisen kuohunnan vuonna.

Kuljetustyöntekijäin liiton kasvu oli erittäin ripeätä. Vanhoihin osastoihin suorastaan ryntäsi jäseniä ja uusia ammattiosastoja perustettiin. Vakuutusyhtiöiden asiamiesten, puhelinlaitosten ja palokuntien työntekijäin ammattiosastot liittyivät SKL:oon. Liiketyöntekijät vaativat omaa toimitsijaa ja liiton nimen muuttamista Kauppa- ja Kuljetustyöntekijäin liitoksi SKL:n edustajakokouksessa huhtikuussa 1917. Kun edustajakokous ei suostunut nimenvaihtoon eikä valinnut liitolle uutta työntekijää, liiketyöntekijät perustivat oman liiton kuukautta myöhemmin Helsingissä. Liiketyöläisten lisäksi ajurit erosivat ja perustivat oma ammattiliiton heinäkuussa 1917. Uuteen ajurijärjestöön liittyi osastoja useasta ammattiliitosta ja ammattiliittoihin kuulumattomia ajuriyhdistyksiä. Myös merimiesten yleisessä kokouksessa vuonna 1917 harkittiin erillisen liiton perustaminen. Laaja-alaisena tuotantoala-ammattiliitona aloittaneen SKL:n hajaantuminen jatkui kansalaissodan jälkeen. Merimiehet erosivat ja perustivat ammatti-alaliitokseen Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unionin vuonna 1920.

Suuri järjestäytymisaalto ei johtanut kuljetusalan voimien kokoamiseen. Ilmeisesti aiemmin heikosti järjestäytyneet ajurit ja liiketyöntekijät olivat vallankumousvuonna 1917 innokkaasti liittyneet ammattiosastoihin. Kun voima oli kasvanut, saksalaismallinen SKL hajosi nopeasti. Taustalla oli eri ammattiryhmien keskinäinen epäluottamus, ammattilylpeys ja

työolojen erilaisuus, jotka vahvistivat oman ammattiliiton kaipuuta. Uudet liitot olivat kansalaissodan jälkeen henkitoreissaan, mutta hiljattain tapahtunut ero ei ollut enää peruttavissa.

6. KOLMILIITON JUURET JÄTKÄNKIERROSSA



Puukuorma Ahlströmin työmaalla Pielaveden Talluskylän seudulla 1930-luvulla.

Satamatyöntekijät olivat jo vuonna 1909 kannattaneet satama-, saha- ja tukkityöläisten yhdistämistä samaan ammattiliittoon. Suomen Tehdas- ja Sekatyöväen Liiton edustajakokouksessa vuonna 1917 tekivät useat Oulun läänin ammattiosastojen edustajat saman sisältöisen aloitteen, jonka perustelut olivat käytännölliset. Ammattijärjestön ja ammattiliittojen sääntöjen mukaan jäsen oli oikeutettu lakkoavustukseen, kun hän oli ollut kuusi kuukautta saman ammattiliiton jäsenenä. Pohjolassa (Pohjois-Suomessa) useat työläiset siirtyivät n.s. jätkänkierrossa vuoden aikana metsätoista, uitto-, saha-, rakennus- ja satamatoihin ja jälleen talven tullen metsätöihin. Yksittäinen työläinen ei ehtinyt olla näitä aloja erikseen järjestäneissä Seka- ja Tehdastyöväen, Sahateollisuustyöväen tai Kuljetustyöntekijäin Liitoissa vaadittua kuutta kuukautta.

Kansalaissodan mentyä koki ammatillinen järjestäytyminen useita takaiskuja, mutta satama-alalla järjestäytyneiden lukumäärä nousi jo vuonna 1919 sotaa edeltäneisiin lukuihin. Satama-ammattiosastot voimistuivat vielä vuonna 1920. Laajat satamalakot vuonna 1919 ja niissä kärsittyjen tappioiden jälkipuinti syvensivät sosialidemokraattien ja vasemmistososialistien vastakkainasettelua ammattiyhdistysliikkeessä. Satamatyöläisten lakot olivat välitön syy Suomen työmarkkinasuhteisiin olennaisesti vaikuttaneen lakonmurtajajärjestön. Yhtymä Vientirauhan syntyyn. Tämä n.s. Pihkalan kaarti korosti värväyksessään ja toiminnassaan sitä, että kansalaissodassa alkanut valkoisten ja punaisten kamppailu jatkui edelleen työmarkkinoilla.

Viranomaiset suhtautuivat pelokkaasti ja vihamielisesti Suomen Sosialistisen Työväenpuolueen perustamiseen ja sen jäsenenä

olleisiin ammattiyhdistysjohtajiin. Puoluetta pidettiin kommunistien peitejärjestönä ja sen toiminta lakkautettiin jo 1920-luvun puolessa välissä. Vasemmistososialisteihin kohdistetut poliisiurkinta ja valtionpetossyytteet heikensivät ammattiyhdistysliikkeen toimintaedellytyksiä, kun lakonsuunnittelustakin saattoi saada vankilatuomioita ja viranomaiset asettivat ammattiyhdistystoiminnan laillisuuden usein kyseenalaiseksi.

Ammattijärjestö teki vuonna 1920 periaatepäätöksen siirtyä soveltamaan teollisuusliittoperiaatetta ammattiliittojen rajoja määriteltäessä. Kehitys kulki aluksi toiseen suuntaan, kun paine Pohjolassa, Kotkan seudulla ja muualla sesonkityöläisten ammattiosastoissa johti aivan toisen suuntaiseen ratkaisuun. Suomen Ammattijärjestön johto koetti estää uuden liiton synnyn, mutta keskusjohto ei pystynyt ohjaamaan kehitystä. Yksinään heikoiksi osoittautuneet ammattiliitot kokosivat vuonna 1921 voimansa ja perustivat Suomen Saha-, Kuljetus- ja Sekatyöväen Liiton.

SKL sulautui tähän uuteen kolmiliittoon. Useilla seuduilla oli aiemmin eri liittoihin järjestäytyneillä jätkillä olleet samat yritykset vastustajinaan. Esimerkiksi Pohjolassa oli mahtava Kemi-yhtiö. Vientirauha oli organisoinut niin suomalaista kuin Neuvosto-Venäjältä tulleista pakolaisista koostunutta rikkurityövoimaa sekä saha että satamaselkkauksiin. Siten myös sen hetkisestä tilanteesta löytyi perusteluja liittojen yhdistämiselle. Porvarilliset lehdet, Etsivän Keskuspoliisi ja näihin tietolähteisiin tukeutuneet historianantajat ovat nähneet Kolmiliiton- taustalla pyrkimyksen vallankumoukselliseen lakkotoimintaan, jolla hurjimpien arvioiden mukaan olisi pyritty Suomen talouselämän tukahduttamiseen.

Kolmiliitto ei syntynyt vallankumoukselliseksi "Moskovan nyrkiksi". Kolmiliiton perustamisen kansainvälisenä taustana ei voida pitää heikkojen tiedotuskanavien varassa Moskovassa toiminutta SKP:n johtoa, Kominternia (kommunistinen internationaali) tai Profinternia (kommunistinen ammattiyhdistysinternationaali). Pikemminkin voi pohtia, millainen esimerkki oli Tanskan Työläisliitto, englantilainen Transport- and General Workers Union tai kenties amerikkalainen syndikalistinen Industrial Workers of the World. Mutta ilmeisesti Kolmiliitto syntyi suomalaisten järjestäytyneiden sesonkityöläisten omana "keksintönä". Kolmiliitto ei soveltunut Profinternin ajamaan teollisuusliittomalliin, jota Ammattijärjestön kokouksessa 1920 nimenomaan vaativat vasemmistososialistit ja kommunistit.

Ammattiliittojen yhdistäminen ei johtanut, järjestäytymisen voimistumiseen tai parempaan menestykseen edunvalvonnassa. Ensimmäisen maailmansodan jälkeinen noususuhdanne päättyi ja Suomessakin työntekijäin asema työmarkkinoilla heikkeni. Liittofuusion järjestötaloudelliset tavoitteet toteutuivat. Kolmiliiton perustamisella saavutettiin huomattavia säästöjä, kun liittojen toimistojen yhdistämisen myötä toimitsijoiden ja toimistotyöntekijäin lukumäärä väheni.

Kolmiliiton purkamisessa näkyy liiton perustamista selvemmin keskusjohtoinen painostus, jonka taustalla saattoi olla pyrkimys vahvistaa kontakteja sosialidemokraattien johtamiin ammattialainternationaaleihin kuten

Kuljetustyöntekijäin kansainväliseen liittoon, ITF:oon. Kotkan ja varsinkin Pohjolan satama-, saha- ja metsätyöläiset vastustivat loppuun saakka Kolmiliiton purkamista. Kolmiliiton raunioille perustettiin kolme teollisuus- tai tuotantoalaliittoa. Puu-, rakennus- ja kuljetustyöläiset saivat omat ammattiliittonsa vuoden 1925 alussa.

7. SUOMEN KULJETUSTYÖLÄISTEN LIITTO PYRKII SATAMISSA TYÖEHTOSOPIMUKSEEN



Suuri satamalakko oli tiukka voimainkoitos, joka päättyi ammattiliiton tappioon. Lakonmurtajien työtehosta käytiin väittelyä lehdistössä. (Työjuhla-Kurikka N:o 30-31/1928)

Suomen Kuljetustyöläisten Liiton perustava kokous vuonna 1924 oli masentunut hengeltään. Uusi liitto oli pakko perustaa, kun vanhan Kolmiliiton muiden alojen ammattiosastot siirtyivät omiin liittoihinsa. Uusi SKL pyrki kokoamaan merimiehet, ajurit, satamatyöläiset, automiehet, varastotyöläiset, raitiotielaisten ja puhtaanapitolaitoksien työntekijät yhteiseen ammattiliittoon. Uuteen liittoon yhtyivät Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unioni sekä Ajurien Liitto, jotka olivat itsenäisinä jääneet pieniksi ja heikoiksi. Uudessa liitossa Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unioni valtakunnallisena ammattiosastona ja SKL:n ajuriryhmä ajuriammattiosastojen yhteistyöelimenä pystyivät hyvin vapaasti hoitamaan omien ammattiryhmiensä asioita.

Ammattiyhdistysliikkeen kansainväliset suhteet muodostivat periaatteellisen ja käytännöllisen ongelman SKL:lle ja Kolmiliitolle vuosina 1919-1924. Komintern oli jo vuonna 1920 vaatinut välirikkoa reformististen kansainvälisten ammattiyhdistysjärjestöjen kanssa. Yhteisrintamataktiikan aloitus vuonna 1921 oli yksi Kominternin äkkikäännöksistä, joka johti myös uudelleen arvioihin kansainvälisessä ammattiyhdistystoiminnassa. Kommunistisen taktiikan käännöksissä suomalaiset kuljetustyöntekijäin järjestöt seurasivat kommunistisia linjauksia jälkijättöisesti. SKL erosi ITF:sta vasta vuonna 1921, mikä ei vastannut enää Profinternin

sen hetkistä linjausta.

Kolmiliitto liittyi ITF:n jäsenyyteen kuljetustyöntekijäin osalta vuonna 1924. SKL:n kontaktit sosialidemokraatteja lähellä oleviin kansainvälisiin järjestöihin muodostuivat 1920-luvun lopulla vilkkaiksi. Skandinavian Kuljetustyöläisten Federaation (STF) toimintaan liitto osallistui säännöllisesti. Pohjoismaiset veljesjärjestöt pitivät kiusallisena Suomen kuljetusalan alhaista palkkatasoa, joka johti toisinaan rahtien siirtymiseen Pohjois-Ruotsin satamista Suomeen Pohjolan lastauspaikoille.

Suomen työnantajien kieltäytyminen kirjallisista työehtosopimuksista ja jatkuva turvautuminen rikkurityövoimaan työrauhan turvaamisessa sai muut pohjoismaiset kuljetustyöläisjärjestöt tukemaan työmarkkinasuhteissaan takapajuisen Suomen kuljetusliittoa, joka pyrki työmarkkinaosapuoleksi. Merimiehet saavuttivat lakolla olennaisen läpimurron, kun useimmat suomalaiset varustamot taipuivat vuonna 1927 allekirjoittamaan työehtosopimuksen. Työehtosopimustoiminta eteni ja edunvalvonta voimistui myös autonkuljettajien ja hevosajurien keskuudessa.

Kuljetustyöläisten Liiton suurin jäsenryhmä oli edelleen satamatyöläiset. Työehtosopimustoiminnan laajentaminen satama-alalla oli liiton tärkein tavoite. Aiemmin laaja paikallinen sopimustoiminta oli supistunut 1920-luvun aikana, kun Vientirauhan lakonmurtajat kykenivät masentamaan yksittäisten satamien työtaistelut. Pohjoismaisen tuen varmistuttua liitto päätti pakottaa lakolla satamatyönantajat valtakunnalliseen työehtosopimukseen. Keväällä 1927 satamatyöläisten järjestöt olivat valmiit lakkoon, mutta toisen suuren työtaistelun vuoksi Ammattijärjestön johto kielsi lakkoon ryhtymisen SKL:lta. Suuren metallisulun vuoksi eivät satamatyöläiset saaneet lakkolupaa, koska saartoon joutuneet työläiset etsivät mm. satamatöistä elantoa, kun eivät voineet varsinaista ammattiaan harjoittaa.

Suuri satamalakko alkoi vasta lastauskauden alussa vuonna 1928. SKL ei tyytynyt aluksi työnantajien valtakunnalliseen palkankorotuspäätökseen vaan vaati sen vakuudeksi työehtosopimusta. Lakko päättyi runsaasta pohjoismaisesta taloudellisesta tuesta huolimatta Vientirauhan rikkuriarmeijan ja työnantajien selvään voittoon vuoden 1929 lastauskauden alussa. SKL joutui tyytymään jo lakon alkuvaiheessa saatuun työnantajien yksipuoliseen palkkalupaukseen.

Lakko ajoi liiton heikkouden tilaan ja katkeriin sisäisiin kiistoihin. SKL erotti jo vuonna 1928 Viipurin Satamatyömiesten yhdistyksen liitosta, koska se luopui lakosta. Useat jäsenet erotettiin ammattiosastoista rikkuruuden vuoksi. Liiton johdossa olleet maltilliset vasemmistososialistit ns. "hoipertelijat" joutuivat ns. "härkäkommunistien" eli "huitojien" arvostelun kohteeksi lakon jälkeen. ITEn epäonnistuneet saartotoimet suuren satamalakon aikana 1928-1929 olivat erityisesti tiukimpien kommunistien hampaissa.

Kuljetusalaa järjestäneet liitot olivat vasemmistososialistien ja kommunistien johtamia kansalaissodan jälkeen. Sosialidemokraattien kannatus kuljetustyöläisten järjestöissä ennen vuotta 1930 oli hyvin heikkoa. Sosialidemokraattien

hallitsemaan Liike- ja Taloustyöntekijäin Liittoon siirtyi ilmeisesti poliittisista syistä joitakin kaupan kuljetusja varastotyöläisten osastoja 1920-luvulla. Muuten työväenliikkeen poliittiset erimielisyydet eivät olleet muovanneet merkittävästi kuljetusalan järjestäytymistä.

Kansainvälinen kommunistinen liike ajautui 1920-luvun lopussa suuriin sisäisiin vaikeuksiin, kun ammattiyhdistysliikkeen merkittävät luottamusmiehet eri maissa eivät hällunneet seurata Profinternin Strasbourgissa alkuvuodesta 1929 hyväksymiä uusia tunnuksia. Suomessakin vasemmistososialistien ja kommunistien ryhmittymä alkoi jakaantua n.s. "hoipertelijoihin", jotka edustivat pyrkimystä yhteistyöhön sosialidemokraattien kanssa, ja "härkäkommunisteihin" eli "huitojiin", jotka määrittelivät sosialidemokraatit vastustajikseen ja sosiaalifasisteiksi.

Saman aikaisesti asenteet kovenivat sosialidemokraattisessa työväenliikkeessä suhteessa yhteistyöhön kommunistien kanssa. Suomessa osa Ammattijärjestön sosialidemokraateista suunnitteli jo 1920-luvun alussa oman sosialidemokraattisen ammatillisen keskusjärjestön perustamista. Ammattijärjestön edustajakokouksessa vuonna 1929 epäonnistuivat "hoipertelijat" tasapainoilussa sosialidemokraattien ja "huitojien" välissä. Sosialidemokraatit päättivät irtautua kommunistijohtoiseksi jääneestä Suomen Ammattijärjestöstä. Eri liitoista eronneita ammattiosastoja koottiin sosialidemokraattien vuonna 1929 perustamaan Suomen Työläisliittoon (STL), johon eräät kuljetusalan ammattiosastot liittyivät.

Suomen Kuljetustyöläisten Liitossa olivat johdossa olleet "hoipertelijat" ja he olivat luoneet suhteet ITF:oon ja pohjoismaiden kuljetusliittoihin. SKL:n edustajakokouksessa vuonna 1930 "hoipertelijat" joutuivat sivuun ja "huitojat" ottivat johdon käsiinsä. Liiton sihteerinä ollut-"hoipertelija" Niilo Wälläri sai myös lähteä. Härskit otteet ja järjestöväkivalta olivat käytössä, kun "huitojat" koettivat vallata Merimiesten ja Lämmittäjien Unionin "hoipertelijoilta". "Hoipertelijat" voittivat tämän valtataistelun ja Unioni erosi SKL:sta.

Lapuan liike nousi vuonna 1930 Etsivän Keskuspoliisia ja Turun Hovioikeutta merkittävämmäksi työväenliikkeen vainoojaksi, jonka vaatimuksesta vasemmistososialistien poliittinen ja muu järjestötoiminta tehtiin laittomaksi. Muiden vasemmistososialistien johtamien työväenjärjestöjen mukana myös SKL lakkautettiin. Järjestöllinen hajaannus ei ollut tuhonnut liittoa, mutta liitto oli hyvin heikko. Työläisliitto ei vetänyt vasemmistolaisia kuljetustyöläisten ammattiosastoja ja "hoipertelijoiden" asema oli SKL:ssa heikko Unionin erottua. Enemmänkin kuljetusalan järjestöllinen heikentyminen johtui hävitystä lakosta. Satamissa työnantajat saavuttivat ylliotteen satamiin jääneiden rikkureiden ja Lapuan liikkeen tuella jo ennen liiton lakkauttamista.

8. SUOMEN KULJETUSTYÖNTEKIJÄIN LIITON HIDAS JA HANKALA PERUSTAMINEN



Kuljetustyöläinen 3/1930.

SKL:n lakkauttamisen jälkeen pysyi kuljetustyöläisten järjestäytyminen hyvin heikkona. Vasemmistososialistit ja kommunistit pitivät Työläisliittoa hajoitusjärjestönä ja sen vuoksi aluksi karttoivat sen ammattiosastoja. Kommunistit perustivat Helsinkiin jopa riippumattoman ammattiosaston, mutta sen toiminnan viranomaiset pian lopettivat. Vasemmistososialistien ja kommunistien vastenmielisyys Työläisliittoa kohtaan sai lisää aineksia, kun SKL:sta erotettu "lakonpetturijärjestö" Viipurin Satamatyömiesten yhdistys hyväksyttiin jo vuonna 1930 STL:n jäsenyyteen.

Yleismaailmallinen lama koetteli Suomea rajusti 1930-luvun alussa. Korkea työttömyys heikensi työläisten asemaa työmarkkinoilla. Satamissa entisten rikkurien ja lakkalaisten vastakkainasettelu, joka johti usein väkivaltaan, vahvisti työnantajien asemaa satamatöissä. Eräissä satamissa lakonmurtajien perustamat oikeistolaiset amminattiosastot saavuttivat jäsenilleen etuoikeuden työhönpääsyyn.

Työläisliiton toiminnan edellytykset olivat heikot, kun sosialidemokraatit olivat satamatyöläisten keskuudessa harvalukuisia ja kun lakonmurtajien ja kommunistien oli miltei mahdotonta voittaa epäluulojaan ja kaunojaan pohjoismaisen mallin mukaista sosialidemokraattien johtamaa ammattiyhdistystoimintaa kohtaan. Työläisliitto oli yhtäaikaa sekä liian punainen että liian oikeistolainen.

Kuljetustyöläisten ryhmän järjestövoiman kehitys Työläisliitossa käy ilmi seuraavasta taulukosta:

Vuosi Osastoja Jäseniä

1929	2	242
1930	8	387
1931	9	387
1932	10	407
1933	12	429
1934	14	477
1935	18	1093

Järjestöllinen kehitys vuosina 1929-1934 ei kuljetusalalla ollut aivan niin heikkoa kuin tilasto näyttää. Osa ammattiosastoista siirtyi pois kuljetustyöläisten ryhmästä. Varastotyöläiset liittyivät kaikki Liiketyöntekijäin Liittoon ja puhtaanapitolaitoksien ammattiosastot taas kunnantyöläisten ryhmään vuonna 1931.

STF seurasi tarkasti Suomessa tapahtuvaa kehitystä ja tuki taloudellisesti kuljetustyöläisten järjestämistä Suomessa. Työläisliitto palkkasi pohjoismaisilla varoilla tilapäisiä järjestäjiä. STF pyrki itsenäisen kuljetusliiton perustamiseen jo vuonna 1932. Järjestötoiminta ei STF:n vetoomuksista, suomalaisten kuljetustyöläisten neuvottelukokouksien päätöksistä, STL:n kannanotoista tai kuljetustyöläisten järjestäjien palkkoihin ja matkoihin käytetyistä rahoista huolimatta ottanut tulta.

STF:n painostus erillisen kuljetustyöläisten liiton perustamisesta jatkui, mutta ei johtanut tuloksiin. STF:n piirissä katsottiin, etteivät tulokset vastanneet kustannuksia ja rasituksia. SAK:n sihteerin E.K. Louhikon ehdotuksesta STF:n avustukset STL:lle lopetettiin vuoden 1934 alussa. STF sitoutui tulevaisuudessa antamaan varoja syntyvän Suomen kuljetustyöläisten liiton perustamis- ja toimintakuluihin.

Miksi Louhikko ehdotti vuonna 1933 avustusten lopettamista? Molemmat osapuolet, STF ja STL, olivat ilmeisesti edellisinä vuosina vakuuttuneet siitä, ettei järjestäjien palkkaaminen nopeasti parantanut kuljetustyöläisten järjestäytyneisyyttä Suomessa. SAK ja STL eivät hyötäneet toivottomaan hankkeeseen sidotuista varoista. Ilmeisesti Louhikko halusi varmistaa avustukset pitkällä tähtäimellä. Tämä saattaa selittää Louhikon ehdotuksen STF:n avustuksien väliaikaisesta lopettamisesta.

STF:n aloitteet ja aktiivisuus Suomen kuljetustyöläisten järjestäytymiskysymyksessä saivat vastakaikua Helsingin Lastaus- ja Purkaustyöntekijäin osastossa. Tämä ammattiosasto epäili elokuussa 1933, että SAK ja STL pelkäsivät "kuljetustyöläisten olevan jonkun poliittisen puolueen käskettävissä, ja siksi ei sallita kuljetustyöläisten perustaa omaa liittoa". Osasto teki SAK:n vuoden 1934 edustajakokoukselle esityksen, jossa toistui käsitys siitä, että STF:n kanssa olisi jo kerran sovittu uuden liiton perustamisajankohdasta. STL:n liittotoimikunta, SAK:n työvaliokunta ja edustajakokous suhtautuivat aloitteeseen myönteisesti, mutta korostivat taloudellisten edellytysten siihen asti estäneen liiton perustamisen.

Vasemmistoradikaalien satamatyöläisten näkemykset laillisten

järjestöjen ja yhteistyön tarpeellisuudesta muuttuivat olennaisesti vuosina 1934-35. Tämä johtui siitä, että SKP:n keskuskomitea myötäili alkuvuonna 1934 Kominternin käännöksiä ja hyväksyi uuden kansanrintamapolitiikan, jossa keskeisenä sisältönä oli yhteistyöhön hakeutuminen aiemmin sosiaalifasisteiksi leimattujen sosialidemokraattien kanssa. SKP:n keskuskomitea kehotti kaikkia työläisiä liittymään SAK:n ammattiosastoihin. SKP:n tavoitteena oli saada yhteys "laajoihin joukkoihin" ja toimia "taloudellisten taistelujen valmistamiseksi".

STL:n kuljetustyöläisten ryhmän jäsenmäärä nousi tuhannen jäsenen tuntumaan vuoden 1935 aikana, joten STL ryhtyi valmistelevaan Suomen Kuljetustyöläisten Liiton perustavaa kokousta. SAK hyväksyi hankkeen, kun STF oli sitoutunut maksamaan perustavan kokouksen kulut ja antamaan toiminta-avustusta uudelle liitolle sen alkutaipaleella. STF antoi jo ennen liiton perustamista STL:lle tukea järjestäjän palkkaukseen.

Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton (SKL) perustava kokous pidettiin Helsingin Työväentalossa 8.-9.9. 1935. Kokouksessa oli paikalla 17 edustajaa 16 ammattiosastosta. Perustavassa kokouksessa oli paikalla myös yksi uuden liiton kättilöistä Ruotsin Kuljetustyöläisten Liiton monivuotinen puheenjohtaja Charles Lindley. Hän valitteli Suomen alhaisen palkkatason edelleen houkuttelevan ruotsalaisia yrittäjiä tuomaan tuotteensa lastattavaksi Suomen puolelle.

9. SKL KASVAA JA KÄÄNTYY VASEMMALLE



Seinäjoen Työväen Osuuskaupan auto vuonna 1931. Lastia siirrellään käsipelillä.

Uuden SKL:n liittorajat hyväksyttiin perustavassa kokouksessa SAK:n ohjeiden mukaan. Edelliseen kuljetusliittoon verrattuna jäivät järjestörajojen ulkopuolelle merimiehet, sisävesien lotja-

ja laivamiehet, puhtaanapitolaitoksien työntekijät ja raitiotieläiset. Jo perustavassa kokouksessa äänestettiin liiton puheenjohtajasta ja sihteeristä. Sihteerin vaalissa olivat vastakkain kaksi entistä "hoipertelijaa". Äänin 11-5 voitti sosialidemokraatteihin siirtynyt Bruno Airola vasemmistososialisti Frans Hiiloksen. Myöhemmin Frans Hiilos palkattiin liittoon satamatyöläisten järjestäjäksi ja taloudenhoitajaksi.

Vasemmistososialistien ja kommunistien epäluuloisuutta kuvastaa se, ettei satamatyöläisten järjestäytyminen ottanut "härkäkommunismia" vaikutusalueella Pohjanlahden rannikolla tulta vielä vuonna 1936. Kuitenkin SKL:n jäsenmäärä nousi niin, että vuonna 1936 se oli 1708 jäsentä ja vuonna 1938 4038. Pohjanlahden rannikolla jarruttivat järjestäytymistä myös viranomaiset, jotka pakottivat ammattiosastot hankkimaan rekisteröitymisoikeudet kihlakunnan- tai raastuvanoikeuden päätöksellä.

Jäsenmäärän kasvua hidasti olennaisesti heikko jäsenkiinnittyminen. Jäsenvuoto oli Suomen ammattiyhdistysliikkeen vakavimpia ongelmia vielä vuonna 1939. SKL saattoi menettää lähes 2000 jäsentä vuodessa. Tärkeä syy SKL:n jatkuvaan "jäsenkirjakauppaan" oli se, ettäkuljetusalalla ammatin ja siten myös ammattiosaston jäsenyyden vaihtaminen oli yleistä. Samoin töiden satunnais- ja kausiluonne heikensi jäsenyyden pysyvyyttä.

Liiton työmarkkinatoiminnassa tapahtui huomattavaa kehitystä 1930-luvun lopun taloudellisen nousukauden aikana. SKL:n ja Suomen Lastauttajain Työnantajaliiton väliset neuvottelusuhteet alkoivat kehittyä läheisiksi ja jopa luottamuksellisiksi. Työnantajajärjestö ei suostunut valtakunnalliseen eikä paikallisiin työehtosopimuksiin, mutta käytännössä ahtausyrittäjät ja heidän järjestönsä olivat tunnustaneet SKL:n ja sen ammattiosastot työsuhteasioissa satamatyöläisten edustajiksi.

Autonkuljettajien edunvalvonta ja työmarkkinasuhteet pysyivät hajanaisina ja melko alkeellisina. Eräänä ilmauksena autoliikenteen työnantajien haluttomuudesta pitkäjänteiseen työehtopolitiikkaan olise, etteivät kuorma- , eikä- linja- autoliikenteen yrittäjät perustaneet työnantajajärjestöä. Vain Kulutusosuuskuntien Keskusliittoon kuuluneet osuusliikkeet tekivät myös autonkuljettajia ja apumiehiä koskevia työehtosopimuksia.

Satamissa painostettiin työnantajat luopumaan satamamiesten vihaamasta vuorotyöjärjestelmästä. Kuorma-auto- ja linjaautoliikenteessä paikallinen sopimustoiminta laajeni. Autonhuoltajat r.y. solmi ensimmäisen huoltoasemien työntekijöitä koskevan sopimuksen Uniori-huoltamoketjun edeltäjän, Bensiinin Kuluttajat Oy:n kanssa vuonna 1938. _

SKL:n riveihin hakeutui myös omistajakuljettajia. Merkittävän pienyrittäjäammattiosasto oli vuonna 1937 SKL:oon liittynyt Helsingin Vuokra-autoilijat r.y. Yrittäjien mukana olo huomioitiin vuoden 1939 edustajakokouksessa niin, että vuokra-autoilijat ja kuorma-autonomistajat saivat molemmat yhden edustajan liittotoimikuntaan. SKL kilpaili jäsenistä eli oli liittorajariidoissa myös yrittäjäjärjestöjen kanssa useilla paikkakunnilla.

Uusi ammattiliitto joutui puolustamaan paikkaansa ja järjestörajojaan uudelleen muotoutuneessa ammattiyhdistyskentässä. Suomen Liiketyöntekijäin Liiton, Suomen Työläisliiton, Suomen Kunnantyöntekijäin Liiton ja Suomen Elintarviketyöläisten Liiton kanssa syntyi kiistoja sekä työehtosopimusten alasta että yksittäisten työntekijäryhmien oikeasta järjestäytymisestä. SAK koetti tasapainoilla ja sovittaa kiistelevien ammattiliittojen välillä.

Uudet toimintamuodot löivät ammattiyhdistysliikkeessä läpi 1930-luvulla. Elokuva ja retkeily tulivat suomalaisen ammattiyhdistystoiminnan osaksi. SKL:n ammattiosastot retkeilivät innokkaasti oman alan ammattiosastojen vieraina 1930-luvun lopulla. SKL yhdisti vuonna 1937 työehtokysymykset ja liikenneturvallisuuden useassa asiassa. SKL kiinnitti erityisesti huomiota autonkuljettajien lähes rajattoman työajan aiheuttamiin onnettomuuksiin. Työturvallisuus oli keskeisesti esillä, kun useat SKL:n ammattiosastot järjestivät syksyn liikenneviikoilla vuodesta 1937 alkaen tilaisuuksia, joiden vetonauloina olivat esimerkiksi elokuvat Kuolema ohjauspyörässä sekä Auto ja alkoholi.

Kuljetustyöntekijäin liiton nopea kasvu toi taas esiin ammattikuntaisia pyrkimyksiä. Tampereen Automiehet r.y. katsoi, että automiehillä olisi jo mahdollisuudet perustaa oma liitto, kuten oli ollut puhetta SKL:a perustettaessa. Edustajakokouksessa vuonna 1939 ei aloite saanut kannatusta ja automiesten oman nimikkotoimitsijankin palkkaaminen hylättiin äänin 51-13. Myös vasemmistososialistien ja sosialidemokraattien valtataistelu näkyi tässä edustajakokouksessa. Puheenjohtajan vaalissa sosialidemokraatti Bruno Airola hävisi vasemmistososialisti Frans Hiilokselle äänin 35-31.

Poliittisten suuntausten välinen valtataistelu Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton puitteissa oli sikäli peitettyä, että kaikki keskeiset vaikuttajat ja molemmat puheenjohtajaehdokkaat olivat SDP:n jäseniä. Keskeiset SKL:n kommunistit olivat järjestäytyneet myös lailliset toimintaedellytykset omaavaan työväenpuolueeseen. Tietyllä tapaa oli siis kyse SDP:n sisäisestä valtataistelusta. Vasemmistososialisti Frans Hiiloksen valinta SKL:n puheenjohtajaksi ja kommunistien vaikutusvallan kasvaminen SKL:n liittotoimikunnassa eivät merkinneet välirikkoa SDP:n kanssa. Kansanrintamalinjan mukaisesti uusi liittojohto koetti tukea sosialidemokraattista toimintaa.

Liiton vasemmistososialistinen väri näkyi sen toiminnassa talvi- ja jatkosodan välisenä rauhanaikana. Liiton aktivisti Lauri Vilenius puuhasi Suomen-Neuvostoliiton rauhan ja ystävyyden seurassa, Viljo Suutari haukkui erittäin räväkästi SAK:n talvisodan aikaista toimintaa SAK:n edustajakokouksessa vuonna 1940 ja sosialidemokraatteja lähellä olleet automiehet pitivät jo valtakunnallisen kokouksen, jossa pohdittiin autotyöntekijäliiton perustamista. Jatkosota oli talvisotaakin vaikeampi SKL:n vasemmistososialistiselle johdolle. Yllämainitut Vilenius ja Suutari joutuivat vangituiksi ja SKL siirsi edustajakokouksensa sodan jälkeiseen aikaan, jottei sen tarvitsisi ottaa myönteistä kantaa sotaponnistuksiin.

SKL eli SAK:n muihin ammattiliittoihin verrattuna jatkosodan aikana hiljaiseloa. -Liiton jäsenmäärä laski jo talvisodan aikana eikä se sota-aikana ylittänyt 2000 jäsentä. Autot oli takavarikoitu armeijalle, satamissa sota vähensi liikennettä ja vähäisen ahtaustyön suorittivat työvelvolliset, joista vain osa kuului liittoon. Valtionhallintoon- ja työnantajiin SKL:lla oli, toisin kuin SAK:n muilla jäsenliitoilla, hyvin vähän kontakteja.

10: KULJETUSTYÖNTEKIJÄIN LIITON NOUSU JA TUHO



Itämeren alueen pohjois- ja itäosien erityispiirteenä oli se, että täällä tekivät myös naiset satamatöitä. Toisen maailmansodan aikana naistyövoiman osuus kasvoi, kun satamamiesten enemmistö meni rintamalle. Kuvassa naiset ahtaavat lautoja Kotkan satamassa 1940-luvulla.

Suomalainen yhteiskunta koki rajun taloudellisen, poliittisen ja aatteellisen murroksen sotavuosina 1939-1944. Osa tätä murrosta oli suomalaisten työmarkkinasuhteiden uudelleen muotoutuminen. Työnantajat joutuivat luopumaan työehtosopimusten vastaisesta linjastaan ja hyväksymään periaatteen, että tulevaisuuden työmarkkinasuhteet rakentuvat muodollisesti työmarkkinajärjestöjen välisille sopimuksille. Tammikuun kihlaus 1940 ja ensimmäinen yleissopimus vuonna 1944 SAK:n ja STK:n välillä olivat virstanpylväitä tässä muutoksessa.

Vasemmisto ja varsinkin kansandemokraattinen työväenliike kasvoi ja voimistui toisen maailmansodan jälkeen. Työnantajien varovaisuus ja sovinnollisuus, sotakokemuksen luoma omanarvontunto ja korkea työllisyys loivat osaltaan edellytyksiä mahtavalle jäsenryntäykselle ammatillisiin järjestöihin. Uusia jäseniä ja ammattiosastoja liittyi kaikkiin SAK:n liittoihin. Sodan aikana oli tämä järjestäytymisaalto lähtenyt liikkeelle, mutta varsinainen ryntäys tapahtui vuonna 1945. Seuraavassa ovat

SKL:n ja SAK:n jäsenmäärät:

Vuosi	SAK	SKL
1944	106 015	3 002
1945	299 565	17 720
1946	311 616	18 351
1947	341 583	24 006

Kommunistien ja kansandemokraattien johtama Kuljetustyöntekijäin Liitto kasvoi nopeimmin ja räjähdysmäisimmin SAK:n liitoista. Järjestö oli vakiintumaton. Sotia edeltänyt "jäsenkirjakauppa" eli jäsenvuoto olivat ongelmia myös uudella kasvukaudella. Jäsenistön kiinnittyminen oli osittain heikkoa ja tilapäistä.

Mitätön ja heikko liitto saavutti nopeasti vahvan aseman omassa kentässään. Useissa satamissa siirtyi työhönotto ammattiosastojen valvomiin työkonttoreihin. Koko maan kattavia työehtosopimuksia syntyi useille aloille. Vuoden 1945 edustajakokouksessa oli toiveikas tunnelma. Poliittiset ja ammatilliset ryhmäkunnat eivät tässä kokouksessa ajautuneet yhteenottoon. Mahtava järjestöllinen kasvu SKL:ssa vaati myös työntekijävoimien kasvattamista ja tiedotuskanavaksi perustettiin vuonna 1945 oma lehti, Kuljetustytöläinen.

SKL ryntäsi eteenpäin niin, että ryske kävi. Liittorajat joutuivat koetteelle, kun nopeasti kasvava ja voimakas kuljetusliitto houkutteli puoleensa muiden liittojen jäseniä. Liikeliiton järjestämisalaa kuuluneet sanomalehdenjakajat siirtyivät SKL:n riveihin. SKL edusti armeijan varikko- ja korjaamotyöntekijöitä, VR:n, Postin ja teollisuuden automiehiä. Myös satamatyönjohtajat liittyivät valtakunnallisena osastona SKL:n jäsenyyteen. Nopea laajentuminen ei parantanut SKL:n suhteita muihin ammattiliittoihin. SKL:ssa sisälläuseiden eri ammattiryhmien yhteistyö muodostui hankalaksi.

SKL:n johto sitoutui voimakkaasti n.s. kolmen suuren hallituksen tavoitteisiin. Hintojen ja palkkojen nousu tuli saada pysähtymään, tuotantohäiriöt siis myös lakot tuli estää ja elintason nousua tuli vauhdittaa tuotantoa lisäämällä. Pyrkimys tiukkaan hinta- ja palkkasäännöstely sekä korkea inflaatio nostivat työpaikoilla palkankorotusvaatimuksia. SKP:n vaikutuspiirissä ollut ammattiliitto joutui vuonna 1947 tavallaan sosialidemokraattien saartamaksi, kun liiton jäsenkunnassa palkkakehitykseensä tyytymättömät sosialidemokraattiset automiehet olivat mukana lietsomassa viljelejä lakkoja ja saman aikaisesti julkisessa sanassa SDP leimasi SKL:n palkkaliikkeet kommunistien pyrkimykseksi sekoittaa maan talouselämää.

SKL oli lähes täysin kommunistien hallitsema ja johtama järjestö. Liiton puheenjohtaja Frans Hiilos ei tosin liittynyt SKP:n jäsenyyteen, mutta hänkin oli kansandemokraatti. SKL:n palkkalistoilla oli autonkuljettajien ja myöhemmin Kymin piirin järjestäjänä sosialidemokraatti Nikolai Vasiljeff. Hänet erotettiin tylästi liiton palveluksesta syksyllä 1947, kun liittojohto tulkitsti hänen sabotoineen työtaisteluvälineitä.

Poliittisesti "puhdas" ammattiliitto herätti yleisemmin epäluuloja. SKL:n oli yhä vaikeampi saada sosialidemokraattisten ammattiosastojen ja työläisten tukea liiton tavoitteisiin tai

sitoutumista liiton jäsenyyteen. Vasiljeff alkoi SDP:n palkkalistoilla organisoida sosialidemokraattista ryhmätoimintaa SKL:ssa. SDP:n tavoitteena oli joko kommunistien vaikutusvallan vähentäminen SKL:ssa tai SKL:n heikentäminen ammattiliittona.

SKL:n maine kommunistien käsikassarana vahvistui, kun SKL:n satamatyöläiset osallistuivat SKP:n käynnistämään lakkoliikkeeseen toukokuussa 1948, kun Yrjö Leino oli joutunut pois hallituksesta. Kommunistit eivät onnistuneet n.s. Leinolakkojen avulla varmistamaan sitä, että sisäministeriö olisi pysynyt kommunisteilla. Uudeksi sisäministeriksi tuli SKDL:oon siirtynyt sosialidemokraatti Eino Kilpi.

Suomen Kuljetustyöntekijäin Liittoa eivät sosialidemokraatit onnistuneet valloittamaan vuoden 1948 edustajakokouksessa. Kokouksen tiukat väittelyt tulehduttivat entisestään poliittisten ryhmien välejä. Sosialidemokraatit jäivät ilman keskeisen toimitsijan paikkaa, kun kansandemokraattinen ryhmä ei hyväksynyt vähemmistöryhmän vaatimuksia. Tämä johti siihen, että sosialidemokraattiset aktivistit kieltäytyivät SKL:n luottamustehtävistä jo edustajakokouksessa tai erosivat niistä vuoden 1948 aikana.

Automiesten ammattikuntaiseen henkeen vedoten perustivat sosialidemokraatit SKL:n liittorajojen sisäpuolelle Suomen Autoalantyöntekijäin Liiton (SAL) kesällä 1948. Uusi liitto pääsi SAK:n jäseneksi samana vuonna. Hajaannus ja heikentynyt työllisyys laskivat SKL:n jäsenmäärän 13 928:aan, vaikka uusi tulokas SAL pystyi kokoamaan ensimmäisenä vuonna vain 2 605 jäsentä.

Kuljetustyöntekijäin liitolla oli nimissään alan työehtosopimukset ja sillä oli vahva asema satamissa. Kun K-A. Fagerholm muodosti eduskuntavaalien jälkeen kesällä 1948 vähemmistöhallituksen, työväenpuolueiden asema suhteessa valtiovaltaan muuttui. SKP suunnitteli jo syksyllä 1948 lakkoliikehdintää, joka olisi horjuttanut hallitusta ja tasoittanut SKDL:n tietä takaisin hallitukseen. Arabian lakon epäonnistuminen sai SKP:n tuolloin perääntymään.

Takaiskut ammattiyhdistysliikkeen sisäisessä valtataistelussa vauhdittivat kommunistit uuteen yritykseen kesällä 1949. SKP:n lakkovalmistelut olivat sekavat. Elokuun puolivälissä alkaneen lakkoliikehdinnän tavoitteena oli huomattavat palkankorotukset. Hintojen ja palkkojen vakauttamiseen sitoutuneet sosialidemokraattinen hallitus, sosialidemokraattien johtama SAK ja SDP vastustivat palkankorotuksia, kun useat kansandemokraattien johtamat ammattiliitot aloittivat yhtä aikaa lakon useilla sopimusaloilla.

Socialidemokraattien vastatoimille oli hyvät edellytykset, kun radio ja pääosa lehdistöstä olivat hallituksen lakkojen vastaisen propagandan käytettävissä. Puolueen johto ja yhdysmiehet olivat valmiit ratkaisevaan voimainkoetukseen kommunistien kanssa. SAK tuomitsi lakkoilijat sosialidemokraattien äänin 'järjestörikkeureiksi', koska lakot oli aloitettu ilman SAK:n lupaa ja SAK:n nimenomaisesta kiellosta huolimatta. Eräät liitot peräytyivät ja luopuivat lakkouhkista. Työtaistelut lähtivät tahmeasti liikkeelle.

Sosialidemokraatit onnistuivat murtamaan tämän laskusuhdanteen ja työttömyyden oloissa käynnistetyn lakko-aallon. Sosialidemokraatit olivat keskittäneet huomattavasti tarmoa satamalakon masentamiseen. SKL:n ammattiosastot joutuivat varsinkin satamissa ahtaalle, kun ne menettivät työhönoton valvonnan ja lakonmurtajia jäi satamiin. Työnantajat haastoivat SKL:n työehtosopimusten vastaisista työtaisteluista oikeuteen. Työtuomioistuimien purki useita SKL:n valtakunnallisia työehtosopimuksia.

SAK erotti kaikki lakkoon osallistuneet ammattiliitot, mutta otti näistä takaisin jäsenyyteensä muut paitsi SKL:n ja Metsä- ja Uittotyöväen Liiton. SAK antoi satamatyöläisten järjestämisvastuun Suomen Työläisliitolle, johon jo syksyllä 1949 oli liittynyt lakon aikana töissä olleiden perustamia ammattiosastoja. SKL heikkeni mitättömäksi kommunistiseksi oppositiojärjestöksi. SKL jatkoi toimintaansa aina vuoteen 1957, jolloin uusissa oloissa sen satama-ammattiosastot pääsivät taas SAK:n alaisen ammattiliiton jäsenyyteen.

12. HAJAANNUKSEN JA HEIKKOUDEEN AIKA



Uutta silliä tuovien laivojen saapuminen työllisti ahtaajia.

Suomen Autoalantyöntekijäin Liitto ei saavuttanut vahvaa asemaa SAK:ssa. Se ajautui liittorajariitoihin yleensä teollisuuden automiehistä, Metallityöväen Liiton kanssa korjaamotyöntekijöistä ja Puuteollisuustyöväen Liiton kanssa autokorityöläisistä. Työläisliitto ei saanut satamissa yhtä vahvaa asemaa kuin SKL:lla oli ollut, kun siihen järjestäytyneiden satamatyöläisten määrä vaihteli vuosina 1950-1956 n. 2050 ja 2650 välillä. Yleisesti ottaen voi sanoa, että tuhoutuneen

Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton jättämää aukkoa ei täyttänyt mikään järjestö.

Suomen Autoalantyyntekijäin Liitto ei pystynyt vakiinnuttamaan jäsenpohjaansa. Huomattava osa liiton jäsenistöstä vaihtui vuosittain. SAL:n jäsenmäärä vaihteli n. 4 400 - 6 050 välillä vuosina 1949-1955. SAL:n puheenjohtaja Siivo Koution ja sihteeri Henry Palmenin kiista johti Palmenin eroon vuonna 1954. Riita SAL:n liittojohdon sekä Palmen ja SAL:n liittotoimikunnanjäsen Edvin Willförin välillä johti siihen, että Helsingin Bensiini- ja Öljyalantyyntekijät , erosi SAL:sta. Liitosta eronneet perustivat vuonna 1955 Öljyttyöntekijäin Liiton. SAK ei hyväksynyt öljyalan kääpiöliittoa jäsenyyteensä.

Ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksen alkuryhmityksiä näkyi siinä, että SAK:n sosialidemokraattien sisällä vaikuttaneet junttaporukat ajoivat omia ehdokkaitaan Palmenilta vapautuneelle sihteerin paikalle. SAK:n johdon epäsuosioon joutunut SAK:n pääsihteeri Olavi Lindblom tuki Koution ehdokasta Olavi Aamiota. SAK:n johdon linjoilla olleet toimitsijat taas ajoivat sihteerin paikalle Tauno Kaivolaa, joka oli pitkään SAK:n järjestösihteeri Olavi Järvelän luottomiehiä. Valtataistelussa tulehtuneet henkilösuhteet vauhdittivat osaltaan hajaannusta.

Järjestön heikkous työmarkkinoilla kävi ilmi, kun SAL:n aloittama ns. olympialakko vuonna 1952 linja-autoalalla piti hyvin heikosti. Autoliikenteen Työnantajayhdistyksen hallitus oli hyvin tyytyväinen siihen, ettei ollut ennen lakkoa taipunut STK:n olympiarauhan nimissä vaatimaan sopimukseen vaan oli ottanut lakon vastaan.

Teollisuusammattiliittojen kanssa oli avoimia ristiriitoja autonkuljettajien palkkatasosta. Esimerkiksi Suomen Metallityöväen Liitto sopi vuonna 1955 metalliteollisuuden automiesten palkoiksi 100 markkaa tunnilta, kun. SAL:n neuvottelutavoitteena oli 130 markan palkkataso.

Yleislakko vuonna 1956 oli SAL:n kannalta ongelmallinen. Liitto ei pystynyt estämään rikkureiden toimintaa maantieliikenteessä ja lakonaikainen bensiinisota sai käyttövoimaa, kun Öljyalantyyntekijäin Liiton puheenjohtaja ilmoitti, ettei yleislakko koske öljyalan töitä. Työläisliiton satamatyöläiset olivat lakon aikana työttöminä, koska kovan talven vuoksi satamat olivat suljettuja. Yleislakko kesti peräti 19 päivää, mutta saavutetun 12 markan palkankorotuksen tuoma ostovoima katosi pian hinnankorotuksiin.

Työnantajat ja maataloustuottajat selviytyivät vähemmällä ponnistuksilla ja uhrauksilla huomattavasti paremmin yleislakosta kuin SAK:n johtamat palkkatyöläiset. Lakon heikko ajoitus ja huono lopputulos syvensivät SAK:n sisäisiä vaikeuksia. SAK:n järjestöllisestä voimasta yhä suurempi osa suuntautui riitoihin, jotka kytkeytyivät SDP:n ja Työväen Urheiluliiton hajaannusprosesseihin.

Merimies Unioni ja Autoalantyyntekijäin Liitto olivat jo vuonna 1956 oppositiossa SAK:n sisällä. Suomen työväenliikkeen legendaarinen häirikkö, Unionin puheenjohtaja Niilo Wälläri oli keulakuvana, kun Kuljetusalan Federaalio perustettiin vuonna 1956. Unionin ja SAL:n tuella perustettiin vuonna 1957 Suomen

Satamamiehet r.y. jota myös Wällärin satamamiehiksi kutsuttiin. Suomen Satamamiehet ry:n perustivat Työläisliitosta eronneet ammattiosastot ilman aiemman ammattiliittonsa tai keskusjärjestönsä SAK:n siunausta.

Työläisliittoon jääneet satamatyöläisten ammattiosastot perustivat samana vuonna vastapainoksi Suomen Satamamiehet ry:lle SAK:n yhteyteen Satamatyöntekijäin Liiton, johon SAK:n ulkopuolella olleet SKL:n satamaosastot liittyivät pian sen perustamisen jälkeen. SAL perusti vuonna 1957 vielä Auto- ja Kuljetusala lehden, jonka palstoilla käsiteltiin myös satamatyöläisten asioita. Lehden perustamisessa oli taustalla satamamiesten ja automiesten lähentäminen sekä tyytymättömyys aiempaan tiedotuskanavaan SAK:n Palkkatyöläiseen. SAL joutui puolustuskannalle, kun SAK:n eri ammattiliitot keskusjärjestön avustuksella kaappasivat ammattiosastoja ja jäseniä SAL:n kentästä vuodesta 1957 alkaen.

SAK:n hajaannukseen ajoi osaltaan keskusjärjestön vahva asema työehtosopimustoiminnassa. SAK:n säännöt keskittivät työehtosopimusten hyväksymisen ja lakkoluvat viime kädessä SAK:n hallintoelimille. Vuonna 1957 neljä ammattiliittoa irtautui SAK:sta. Tähän "kärkir ryhmään" kuului myös SAL. SAL oli vuonna 1958 perustamassa SAK:sta eronneiden liittojen yhdysliittoa Ammattiliittojen Yhteistyöjärjestöä (AYJ), jonka puheenjohtajaksi tuli SAL:n puheenjohtaja Siivo Koutio. AYJ:n ympärille ryhmittyneet liitot perustivat vuonna 1960 uuden keskusjärjestön Suomen Ammattijärjestön (SAJ). SAJ ei pystynyt kokoamaan kaikkia SAK:sta eronneita ammattiliittoja. Useat suuret liitot jäivät molempien keskusjärjestöjen ulkopuolelle.

SAL:n ja SAK:n suhteiden varhainen tulehtuminen aloitti SAK:ssa uuden autotyöläisten järjestön perustamistoimet. Perustamista hidasti Metallityöväen liiton epäilykset uuden liiton pyrkimyksistä, koska metalliliitolla ja SAL:lla oli ollut usein liittorajariitoja. SAK:n valtuusto hyväksyi vuonna 1960 uudeksi jäsenliitoksi Auto- ja Kuljetustyöläisten Liiton (AKL), jota järjestön vastustajat kutsuivat puheenjohtajan mukaan Kaivolän autokouluksi.

Kohtalon ivaa oli siinä, että ammattikuntaiseksi automiesten järjestöksi perustettu SAL ryhtyi yhteistyöhön Suomen Satamamiehet r.y:n kanssa vuonna 1957. Kun satamatyöläisjärjestö ei voinut ilman SAL:n sääntömuutosta sulautua automiesjärjestöön siirtyi yhdistyminen vuoteen 1960. Tuloksena oli "pohjoismaisen mallin" mukainen kuljetustyöläisten liitto, joka otti nimekseen Suomen Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (S. AKT). Sekavaa tilannetta ja kuljetusalan eri ryhmien ammattikuntaisuutta kuvaa se, että vuosina 1962-1964 toimi villinä Suomen Linja-autohenkilökunnan Liitto, joka heikkoutensa vuoksi päätti sulautua SAK:laiseen AKL:oon.

Kaikki kolme liittoa pysyivät melko heikkoina ja voimattomina hajaannusvuosina 1960-1968. Uusi kiistakapula SAK:n ja SAJ:n välille syntyi Nesteön öljynjalostamojen työntekijöistä. S. AKT sai aluksi niukan voiton SAK:laisesta Työläisliitosta tässä kamppailussa. SAL:n johdolla käyty menestyksellinen Nesteön lakko vuonna 1967, heikensi entisestään Työläisliiton asemaa

jalostamotyöntekijäin keskuudessa. Useat kuljetusalan työläiset pysyivät syrjässä hajaannuksen vuoksi ja levottomimmat saattoivat siirtyä liitosta toiseen.

12. KOLMESTA LIITOSTA YHTEEN

SAK ja SAJ sekä kuljetusalan ammattijärjestöt heittivät toisilleen koepalloina yhteistyö- ja neuvotteluehdotuksia, jotka kuitenkin olivat tuloksettomia. Keskitetyn työmarkkinapolitiikan alkutahdit olivat osaltaan luomassa edellytyksiä ammattiyhdistysliikkeen eheytymiselle. Suomen kuljetusalan hajaannusherakkyys ja repaleisuus näkyi 1960luvulla siinä, että eheytymisneuvottelut olivat hitaat ja vaikeat. Kiivaat ja katkerat riidat sekä kunkin liiton kiinteät suhteet omiin keskusjärjestöihinsä pitivät yllä epäluuloja ja pelkoja. Neuvottelupöytään oli vaikea asettua.

S.AKT:n sisällä suhtautuminen eheytymiseen aiheutti risiriitoja. Jaostosihteerin Lasse Halme arvosteli puheenjohtajaa Olavi Aarniota sitoutumisesta SAJ:n hallituksen tiukkoihin kantoihin ja arkuudesta,

13. RISTIRIITOJEN JA VALTATAISTELUN AIKA



Trukkien yleistyminen kuljetusalalla kevensi työtä. Kuvassa ahdataan paperirullia 1970-luvun alussa. Vanhantyyppisissä aluksissa, kuten kuvassa, keulapiikki ja karvelinaluset ahdattiin vielä käsin. Rullat surrattiin laudasta ja kakkosnelosesta tehdyllä koolauksella merimatkan ajaksi. Vasemmassa ylänurkassa timpuri ja työvälineet rullan päällä.

Teknisesti onnistunut yhdistyminen oli siirtänyt useita ongelmia tulevan liittojohdon ratkaistavaksi. Sulautumisen myötä tuli AKT:n rasitteeksi vanhat kaunat, epäluulot ja velat. Vanhan S.AKT:n ryhmä vuoden 1970 edustajakokouksessa oli jakaantunut henkilövaaleissa. Martti Veirto voitti niukasti S.AKT:n sihteerinä toimineen Unto Rautiaisen. Uudeksi sihteeriksi tuli Esko Vahter. AKL:n entinen puheenjohtaja Tauno Kaivola irtisanottiin AKT:n palveluksesta pääkaupunkiseudun villin linja-autolakon vuoksi keväällä 1971,

Yhdistymisen luomat toiveet uuden AKT:n järjestöllisestä kasvusta toteutuivat vain osittain. Nesteen jalostamotyöntekijät siirrettiin SAK:n päätöksellä AKT:sta Kemian Työntekijäin Liittoon vuonna 1971. AKT:n ja Metallityöväen Liiton laskutuskorjaamotyöntekijöitä koskeva järjestörajiita ratkaistiin alan työntekijäin äänestyksellä vuonna 1974, jonka tuloksen mukaisesti AKT luopui alan työntekijäin edunvalvonnasta ja järjestämisestä vuonna 1975. AKT:n jäsenmäärä kasvoi aluksi nopeasti, mutta vuoden 1974 jälkeen järjestyneisyys heikkeni.

	AKT	SAK
1970	21 124	650 233
1971	25 770	722 364
1972	29 010	794 186
1973	33 578	847 357
1974	34 124	885 103
1975	31 989	920 640
1976	31 374	951 190
1977	30 368	961 256
1978	31 527	980 643

AKT:n jäsenkentässä oli laajaa tyytymättömyyttä liiton palkkapoliitiikkaan ja muuhun edunvalvontaan. Autoliikenteessä oli useina vuosina villejä lakkoja ja liittolakot vuosina 1972 ja 1977. Satamissa siirtyminen uuden teknologian mukanaan tuomaan uuteen palkkausjärjestelmään aiheutti laajaa korpilakkoliikehdintää vuonna 1972., Satamatyöläisten palkkatyytymättömyys näkyi siinä, että AKT:n johdolla käytiin kaksi liittolakkoa vuosina 1973 ja -1976. SAK:n johto painosti AKT:n lopettamaan vuoden 1976 lakon, kun vientiteollisuuden työntekijöitä uhkasi lakon takia lomautukset.

Lakkoilu liittyi AKT:n sisäiseen valtataisteluun ja poliittiseen kamppailuun. Satamatyöntekijäin Liiton entinen,puheenjohtaja ja AKT:n johtava kommunistitoimitsija Erik Ruotsalainen joutui vuoden 1972 villien satamalakkojen vuoksi sivuun satama-alan edunvalvonnasta. Martti Veirto valittiin uudelleen puheenjohtajaksi vuoden 1974 edustajakokouksessa ja sihteereinä jatkoivat Esko Vahter ja Ruotsalainen. Veirron valinta ei ollut yksimielinen. Riitaisa sosialidemokraattinen ryhmä oli jälleen äänestänyt Veirron ja Rautiaisen välillä.

Muutospaineet purkautuivat yhä kuumemmaksi sisäiseksi kamppailuksi ennen seuraavaa edustajakokousta. Edustajakokouksessa vuonna ,1978 Risto Kuisman valinta liiton puheenjohtajaksi ratkesi selvällä enemmistöllä sos.dem. ryhmässä. Kun samassa kokouksessa valittiin sosialidemokraatti Kauko Lehikoinen sihteeriksi ja enemmistökommunisti Leo Roppola II sihteeriksi, liiton johto uudistui täysin. Historian arvaamattomuutta oli se, että raskaan lakon loppuksi vuonna 1977 osittain runnomalla syntyneet autoliikenteen takapainotteiset työehtosopimukset olivat lisänneet Veirtoon kohdistunutta tyytymättömyyttä, mutta ne toisaalta takasivat uuden liittojohdon ensimmäisinä vuosina yleiseen ansiokehitykseen nähden keskimääräistä paremman palkkakehityksen autonkuljettajille.

14. AKT:N NOUSU JULKISUUDEN VALOKEILAAIN



3. Linja Helsingissä vuonna 1986 Hämeentielle päin. Renlundin varastomyymälään puretaan kodinkonelastia.

AKT:n uusi liittovaltuusto asetti kunnianhimoisen tavoitteen nostaa vuosina 1979-1981 toteutettavalla järjestäytymiskampanjalla liiton jäsenmäärä 40000 jäseneseen. AKT:n järjestövaliokunnan suunnitelmien mukaan kampanjan avauksen tuli saada mahdollisimman suurta julkisuutta tiedotusvälineissä. Autonkuljettajien jäsenkirjojen tarkistaminen useassa satamassa saikin laajaa huomiota, kun AKT:n satamamiehet ja Suomen Merimies-Unionin jäsenet laivoissa kieltäytyivät kuljettamasta tai käsittelemästä järjestäytymättömien kuljettajien autoja ja lasteja. Liiton tuore puheenjohtaja Risto Kuisma puolusti jäsenhankintakampanjaa, kun lehdistö arvosteli AKT:a kovaotteiseksi. AKT saavutti vuoden myöhässä järjestäytymiskampanjansa tavoitteen. AKT:n jäsenmäärää nosti hieman myös se, että Suomen Tieliikenneopettajien Liitto sulautui AKT:hen vuonna 1980. Liiton ja SAK:n jäsenmäärät kehittyivät seuraavasti:

	AKT	SAK
1979	34 716	1 002 810
1980	37 908	1 028 839
1981	39 387	1 039 366
1982	40 385	1 040 655
1983	40 738	1 041 619
1984	41 581	1 051 860
1985	42 888	1 055 055
1986	43 022	1 066 790
1987	43 148	1 065 245
1988	44 342	1 092 405
1989	45 225	1 088 300

Järjestäytyneisyys ei noussut vain monipuolisen ja

monimuotoisen järjestötyön ja jäsenhankinnan ansiosta. AKT:n edunvalvonta terävöityi kaikilla sopimusaloilla sekä työpaikoilla että työehtosopimusneuvotteluissa. AKT vauhditti kuorma-autoliikenteen ja linja-autoalan työehtosopimusneuvotteluja usein 1980-luvulla vaikutusvaltaisiin yrityksiin kohdennetuilla työtaistelu-uhkilla ja lakoilla. Tämä AKT:n n.s. osalakkotaktiikka heikensi työnantajien keskinäistä solidaarisuutta ja siten mahdollisti työntekijäin kannalta kohtuullisten sopimusten synnyn. Tiukempi työehtosopimuslinja vähensi olennaisesti puoluepoliittista kiistelyä AKT:n piirissä.

Keskusjärjestö SAK ja AKT olivat tulo- ja työmarkkinapolitiikasta aina vuoteen 1991 saakka näyttävästi eri mieltä. SAK:n allekirjoittamista tulopoliittista kokonaisratkaisusta AKT irtautui lähes säännönmukaisesti. Kuljetusalan tuotannon ja työn erityisluonne tekevät palkkaliukumat AKT:n sopimusaloilla harvinaisemmiksi verrattuna tehdasteollisuuteen. Kiinteäpalkka-alojen ammattiliitoista esimerkiksi myös HRHL arvioi 1980-luvulla jäsentensä ansiokehityksen turvaamisen vaativan irtautumista tulosopimusten raameista.

AKT:n laajimmat työtaistelut käytiin 1980-luvun puolivälin jälkeen. "Parempi palkkavaihe päälle" oli vuonna 1985 pääkaupunkiseudun paikallisliikenteen järjestäytymiskampanjan tunnuksena. AKT ja YTV liikenteen työntekijät ajoivat tämän iskulauseen mukaisia palkankorotuksia lakolla syksyllä 1986. Raskas ja pitkä lakko päättyi 17.11. 1986 AKT:n kannalta tyydyttävään sopimukseen, kun kuorma-autoliikenteen työntekijät olivat olleet tukilakossa vajaan vuorokauden.

Seuraava suurempi lakko koski kaupan- ja elintarvikealan automiehiä. AKT:n muissa työehtosopimuksissa oli työajanlyhennykset sovittu toteutettavaksi vapaapäivinä n.s. Pekkaspäivinä. Liikealan Ammattiliitto oli toisaalta sopinut kaupan myymälä- ja varastotyöntekijäin päivittäisen työajanlyhentämisestä. Kaupan- ja elintarvikealan työnantajat tarjosivat siten automiehille päivittäistä työajanlyhennystä ja AKT vaati kokonaisia Pekkaspäiviä sopimukseen. Lähes kolme viikkoa kestänyt osalakko ja AKT:n muun jäsenistön tukitoimet johtivat AKT:n ajaman lyhennysperiaatteen hyväksymiseen.

AKT:n työmarkkinavoiman kasvu ja tiukka sopimuspolitiikka henkilöityivät paljolti puheenjohtaja Risto Kuismaan. Kuisma esiintyi vakuuttavasti julkisuudessa, kun AKT:n työtaistelutoimet tai muut ratkaisut olivat nostaneet kohua. Sanavalmis, laajasti lukenut, älykäs sekä kriittinen sosialidemokraattinen ammattiliittopuheenjohtaja oli 1980-luvun Konsensus-Suomessa harvinainen ja mielenkiintoinen persoonallisuus. Räväkkä ja omapäinen johtaja nosti myös liiton aktivistien ja jäsenten itsetuntoa, kun AKT:n puheenjohtajan kannanotot menivät läpi lehtien etusivuille, televisioon ja radioon.

AKT:n vuonna 1985 julistama Etelä-Afrikan boikotti horjutti matalan profiilin talouskasvupolitiikan aatteellista perustaa. Keskikokoinen ammattiliitto käveli maan hallituksen yli ja lopetti Suomen kaupan rotusortohallituksen kanssa. Tämä ratkaisu nosti sekä AKT:n että Kuisman profiilia periaatteellisen ammattiyhdistyspolitiikan ajajina. Koko suomalainen ammattiyhdistysliike yhtyi Etelä-Afrikan saartotoimiin ja myöhemmin eduskunta hyväksyi lain, joka kielsi pääosin

kaupankäynnin Suomen ja Etelä-Afrikan välillä.

AKT:n ja Kuisman korkea profiili ärsytti työnantajajärjestöjen johtajia ja oikeistopuolueiden poliitikkoja. AKT:n suhteet SDP:n johtoon ja SAK:n sosialidemokraattisiin vaikuttajiin tulehtuivat pahoin 1980-luvun lopulla. AKT:n sosialidemokraattinen ryhmä jäädytti yhteistyön SDP:n kanssa, kun SDP:n ministerit eivät ryhmän mielestä ajaneet hallituksessa kyllin tarmokkaasti autonkuljettajien työaikalainsäädäntöön tiukennuksia. Tämä välirikko oli julkisuudessa näyttävä, mutta sen käytännön vaikutukset olivat vähäiset. SDP:n mahdollisuudet puuttua AKT:n linjauksiin ja henkilövalintoihin olivat hyvin vähäiset. Tämä kävi selvästi ilmi, kun Kuisma valittiin vuonna 1990 jatkamaan AKT:n puheenjohtajana, vaikka SDP:n puoluejohdosta oli tullut viesti, ettei SDP tulisi olemaan yhteistyössä AKT:n kanssa, jos Kuisma jatkaa.

AKT:n talous kohentui olennaisesti 1980-luvulla, kun jäsenmäärän kasvun myötä liiton jäsenmaksutulot kasvoivat ja kun tehokkaat työtaistelu-uhat johtivat ilman raskaita lakkoja sopimuksiin. AKT pystyi maksamaan pois toimistokiinteistön ostoon ja vuoden 1977 lakkoa varten otetut lainat. Oman lomakeskuksen rakentaminen ja kunnianhimoisen historiahankkeen aloittaminen 1980-luvun puolivälissä kuvastivat osaltaan AKT:n talouden vakiintumista.

15. KOVAT AJAT - TIUKAT PAIKAT

Kansainvälinen talouskasvu, rahamarkkinoiden vapautuminen, rakennustuotannon kuumeneminen, puujalostusteollisuuden edulliset suhdanteet sekä yritysten ja kotitalouksien nopea velkaantuminen vauhdittivat Suomen kansantalouden nopeaan kasvuun 1980-luvun lopulla. Tämä ylikuumeneminen johti asuntojen, kiinteistöjen ja osakkeiden arvon kohtuuttomaan nousuun. Kasinovuosien kupla puhkesi, kun Neuvostoliiton tuhoutuminen romahdutti maamme idän kaupan, talouskasvu hidastui Euroopassa ja puunjalostustuotteiden hinnat putosivat.

Vakavien alkoholiongelmien kanssa kamppaillut puheenjohtaja Risto Kuisma ei tuottanut AKT:lle enää pelkästään myönteistä julkisuutta. SDP:n vuoden 1990 puoluekokouksessa hänen henkilökohtainen ongelmansa tuli julkisuuteen. Kuismalle pedattu hallituspaikka jäi ITF:n kokouksessa Firenzessä saamatta, kun ehdokkaan käytös ei ollut vakuuttavaa. ITF:n kokousmatkan jälkeen AKT:n liittotoimikunta ja Kuisma päättivät lähes yhtäaikaa saada tilanteeseen olennaisen muutoksen. Risto Kuisman juomiskierre katkesi syksyllä 1990.

AKT:n työehtosopimustoiminnassaan suosima käyttäystaktiikka eli työehtosopimusten solmiminen sopimuskierron loppupäässä oli ollut toimiva linja koko 1980-luvun nousukauden, mutta Suomen syöksyessä yhteen kovimpaan lamakauteen keväällä 1991 tämä taktiikka osoittautui ongelmalliseksi. AKT:n aloittama satama- ja autoliikenteen työehtosopimuksia koskenut työtaistelu oli pitkä ja vaikea. AKT:n perinteinen osalakkotaktiikkakin puri heikosti kesällä alkaneissa 1991 autoliikenteen lakoissa, kun Autoliikenteen Työnantajaliitto julisti autoliikenteeseen työsulun.

Tilanteen tiukkuutta kuvaa osaltaan se, että STK:n

toimitusjohtaja Kahri nimitteli normaaleja palkankorotusvaatimuksia ajavia lakkolaisia terroristeiksi. Sovinnon syntyä saattoi osaltaan lykätä Esko Ahon hallituksen työtaistelun aikana tekemä kevytmielinen päätös kytkeä Suomen markka laskennalliseen ECU-valuuttaan. Lakko piti vaikeissa oloissa hyvin. SAK:n edustajakokous antoi tukensa työtaistelulle. AKT lopetti muiden alojen lakot ja jätti vain satamat lakon piiriin. Autoliikenteen työnantajien työsulusta johtuen työtaistelu jatkui pääosin entisellään. Yli kuukauden kestänyt työtaistelurypäs johti sopimukseen vasta juhannuksen jälkeen.

AKT:n käymä lakko oli tuloksiltaan keskinkertainen, mutta vaikeissa oloissa käyty pitkä työtaistelu osoitti niin järjestäytyneille työntekijöille kuin hyökkääville työnantajille, että Suomen ammattiyhdistysliikkeen lyöminen saattoi olla kohtuuttoman vaikeaa. Siinä mielessä AKT:n lakkolaiset, erityisesti satamatyöläiset, tekivät palveluksen sekä omalle järjestötoiminnalleen että koko maan ammattiyhdistysliikkeen edunvalvonnalle. Ahon porvarihallitus joutui tämän lakon jälkeen suhtautumaan todella vakavasti SAK:n 1990-luvulla esittämiin yleislakkouhkauksiin.

AKT:n pitkäaikainen ja tunnettu puheenjohtaja Risto Kuisma ilmoitti vuoden 1993 lopussa Helsingin Sanomien paikanhakijat palstalla julkaistulla ilmoituksella etsivänsä töitä. Tämä näyttävä tempaus vauhditti osaltaan AKT:n piirissä käytyä kannunvalantaa vuoden 1994 edustajakokouksen henkilövalinnoista. AKT:n hallinnon sosialidemokraattinen ryhmä valmisti paketin, jonka edustajakokous hyväksyi yksimielisesti. AKT:n sihteerinä toiminut Kauko Lehikoinen valittiin puheenjohtajaksi, liittosihteeriksi tuli Matti Vehkaoja ja sihteeriksi Juhani Koivunen. Ratkaisut eivät muuttaneet AKT:n ylimmän johdon poliittisia voimasuhteita, joilla käytännön ammattiyhdistystoiminnassa on yhä vähemmän merkitystä.

AKT:n sopimustoiminta ja edunvalvonta eivät tuoneet vuosina 1992-1994 uusia etuja työntekijöille. AKT on joutunut taipumaan ratkaisuihin, joiden seurauksena myös kuljetusalan työntekijäin ostovoima on supistunut. Vasta vuoden 1995 puolella ovat työehtosopimukset tuoneet merkittäviä palkankorotuksia. Käytännössä työnantajien työehtosopimusmoraali ja työlainsäädännön kunnioitus ovat laman myötä heikentyneet.

Laman oloissa ammattiyhdistystoiminta on usein joutunut vakaviin vaikeuksiin. Työttömyys on ajanut työläiset kerjuulle tai johtanut maastamuuttoon. Suomalainen yhteiskunnan suojaverkot ovat vaikeankin taloudellisen taantuman oloissa kestäneet tyydyttävästi, vaikka työttömyys on kasvanut ennätyslukemiin ja on tätä kirjoitettaessa edelleen sietämättömän korkealla. Ammattiyhdistysliikkeen järjestövoima on 1990-luvun laman myötä kasvanut ainakin jäsenmäärillä mitattuna. Jäsenmäärältään voimistunut AKT on lamankin aikana ollut toimintakykyinen ja -haluinen kuljetusalan työläisten edunvalvoja.

16. AMMATTIYHDISTYSLIIKE JA YHTEISKUNNAN MUUTOS

Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta on täynnä hyvin vauhdikkaita käännteitä ja rajuja ristiriitoja. Kuljetusalan

ammattiliittojen suhde omaan keskusjärjestöön tai muihin ammattiliittoihin on ollut usein jännitteinen. Kuljetusalan ammattiliitoissa eri työntekijäryhmien ammattilypeys ja työolojen erilaisuus ovat vaikeuttaneet yhteistyötä ja johtaneet mitättömienkin ammattiliittojen perustamiseen. Puolueisiin sitoutuneet aktivistit ovat tuoneet aatteen paloa ja toimintatarmoa, mutta myös kiistoja, ristiriitoja ja hajaannusta kuljetusalan ammattiyhdistystoimintaan.

Tässä viimeisessä luvussa koetan kuitenkin vastata johdannossa esittämiini kysymyksiin, jotka koskivat ammattiyhdistysliikkeen syvintä olemusta. Satamatyöläisten tavoitteena oli vuosisadan vaihteessa poistaa satamista ahtausyrittäjät, joita pidettiin tarpeettomina välikäsinä. Työtovereiden, työnjohtajien ja toimitusjohtajien valinta kuului useissa satamissa osuuskuntien yleisille kokouksille. Vähitellen kuljetusalan työntekijäin ja ammattijärjestöjen vaikutusmahdollisuudet työpaikan valtasuhteissa ovat kaventuneet. Tässä suhteessa vasemmistoradikaalit ovat oikeassa, kun he syyttävät ammattiyhdistysliikettä kapitalismiin sopeutumisesta.

Toisaalta kuljetusalan työntekijäin oikeudet ja velvollisuudet ovat sekä työlainsäädännön että työehtosopimusten kautta säädeltyjä. Luottamusmiehet, ammattiosastot ja toimitsijat auttavat työntekijöitä pitämään kiinni saavutetuista eduista. Työnantajien isäntävalta on siis rajoitettua ja valvottua. Työnantajat saattavat kokea työntekijöiden suojana ja ihmisarvon takeina olevat lait ja sopimukset markkinatalouden rajoituksina.

Suomen kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta ei ole onnistunut eikä viimeaikoina erityisesti pyrkinytkään - kapitalistisen järjestelmän kumoamiseen. Kuljetusalan työntekijäjärjestöt ovat olleet mukana muovaamassa suomalaista yhteiskuntaa niin, että työntekijäin oikeudet työpaikoilla on huomioitu. Ammattiliitto on edistänyt työntekijäin etuja niin, että työläiset ovat päässeet nauttimaan parantuneista palkoista, eläkkeistä ja kasvaneesta vapaa-ajasta. Vahva ammattiyhdistystoiminta on useissa maissa ollut mukana laajentamassa kansalaisten oikeuksia koulutukseen, terveydenhoitoon ja sosiaaliturvaan.

Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminnan historia ei ole suoraviivainen menestystarina. Suurta menestystä on saattanut seurata romahdus tai hajaannus. Edistys ja vaikeuksien voittaminen ei ole poistanut ongelmia tai ristiriitoja. Työehtosopimustoiminta, työsuojelu ja laajempi yhteiskunnallinen vaikuttaminen vaativat alati uusia avauksia ja jatkuvaa panostusta. Ammattiyhdistysliike ei ole poistanut työn ja pääoman välistä ristiriitaa. Eri ammatti- ja tuotannonalojen väliset tulonjako-ongelmat ovat edelleen keskuudessamme.

Ammattiyhdistysliikkeen merkitys on siinä, että työntekijäin ongelmat on tuotu esiin. Työväestö yleensä ja myös yksittäiset ammattiryhmät ovat olleet mukana, kun etujen ja velvollisuuksien kohdentamisesta on päätetty. Tämä on vaikuttanut osaltaan yhteiskunnalliseen kehitykseen. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminnalla on ollut olennainen vaikutus siihen, millainen asema suomalaisella kuljetustyöläisellä on eriarvoisuuden ja tuloerojen maailmassa.

