

Asemapäällikköyhdistyksen

historiikki



VUOTTA

1910 – 1950

Asemapäällikköyhdistyksen

historiikki

vv

1910 — 1950

HELSINGISSÄ 1950

Alkusanat

Asemapäällikköyhdistyksen johtokunta on halunnut painattaa lyhyen historiikin yhdistyksen 40-vuotispäivän johdosta. Se on samalla näyte jäsenistölle ja ulkopuolisillekin yhdistyksen kehityksestä, toiminnasta ja saavutuksista kuluneina 40 vuotena.

Johtokunta jätti allekirjoittaneen tehtäväksi historiikin kokoamisen ja kirjoittamisen. Liian lyhyen ajan takia on arkisto täytynyt käydä läpi vain pintapuolisesti ja rajoittua aineiston keräämisessä ja historiikkiin merkitsemisessä hajanaisiin ja yhdistyksen toimintaa oleellisin kuvastaviin asiatietoihin. Sen takia tämä historiikki ei pyri olemaan mikään täydellinen läpileikkaus yhdistyksen toiminnasta moninaisine eri vivahteineen ja henkilöhahmoineen kuluneina 40 vuotena, vaan ainoastaan kokoelma tärkeimpiä asiatietoja eri vuosilta.

Kun tämä historiikki nyt jätetään nähtäväksi ja siihen tutustumista varten yhdistyksemme arvoisille jäsenille ja ystäville sekä muille rautatieläisjärjestöille, toivotaan myönteistä suhtautumista siihen ja ymmärtäväistä arvostelua siitä sekä ennen kaikkea että historiikki pystyisi osoittamaan Asemapäällikköyhdistyksen tarpeellisuuden ja elinkelpoisuuden omien jäsentensä etujen ajamisessa solidaarisessa yhteistyössä muiden rautatievirkamiesjärjestöjen, rautatieläisjärjestöjen ja Virkamiesliiton jäsenjärjestöjen kanssa kaikkien viran- ja toimenhaltijoiden parhaaksi sekä rautatielaitoksen ja koko maan onneksi ja menestykseksi.

Pihlajavedellä, maaliskuulla 1950.

H. Puusaari.



Asemapäällikköyhdistyksen johtokunta vv. 1949—50.

JALMARI LENNES:

40-vuotias Asemapäällikköyhdistys

Tämän päivän keski-ikäinen tai sitä vanhempi virkamiespolvi on elänyt historiallista ja taloudellisessakin suhteessa tavattoman tapahtumarikasta aikaa. Viimeksi kulunut puolivuosisata on tuonut mukanaan monen monia keksintöjä, oloja mullistavia parannuksia ja muutoksia, jotka ovat olleet omiaan viemään ihmiskuntaa jättä-läisaskelin eteenpäin kehityksen tiellä. Tämä ei ole kuitenkaan ta-
pahtunut häiriöittä ja rauhassa, sillä maankannen suurimmat sodat, joihin meidänkin maamme on joutunut raskaasti osallistumaan, ovat estäneet hyvinvointiin pääsyn ja saattaneet kansat suuriin puutteisiin ja kärsimyksiin. Yhtenä tuollaisena suurena kärsijäjoukkona on ollut virkamieskunta.

Mutta ihmisellä on luontainen taipumus unohtaa helposti kaikki kärsimänsä vääryydet ja vakavatkin koettelemukset. Siten saavat vuosikymmenien takaiset, aikanaan hyvinkin harmailta tuntuneet päivät, ajan mittaan ruusunhohteisen sävyn, menneen, kultaisen ajan maineen.

Sellaisena kai useat vuoden 1910 aikoihin tai enintään kymmen-kunta vuotta sitä varemmin rautatien palvelukseen tulleet virka-miehet nuo ajat muistavat. Mutta yhtä helppoa ei ole muistaa tai pe-rehtyä sen ajan oloihin ja käsityskantoihin eikä tarkastella ja ar-vostella sen ajan kysymyksiä samalla tavalla ja samoilla edellytyk-sillä kuin silloin elänyt Asemapäällikköyhdistystä perustanut mies-polvi.

Ainakin useimmat meistä muistavat silloiset sortovuodet ja mil-laisen paineen ja epävarmuudentunteen alaisena virkamiehet silloin elivät. Tuosta ajankohdasta katoaa siten kaikki rusohohteisuus ja sen ainoaksi, tosin kalpeaksi valokohdaksi jää, etteivät virkamie-het tuolloin olleet läheskään niin huonosti palkattuja kuin nykyään, vaikka he suuresti palkkojensa pienuutta moittivatkin.

Eipä taideta vallan väärin päätellä, jos arvataan, että osittain juuri silloinen epävarmuuden tunne pani asemapäälliköt liittymään entistä lujemmin toinen toisiinsa tukea ja turvaa saadakseen, vaikkakin Asemapäällikköyhdistyksen perustaminen kytkeytyi hyvin läheisesti palkanparannusasiaan. Tosin toimivat Rautatievirkamiesyhdistyksen eri osastot jo siihen aikaan ja rautatieläisten keskuudessa oli muitakin yhdistyksiä, joihin asemapäälliköt kuuluivat. Mutta niitten jäsenistön harrastuspiiri ja pyrkimykset poikkesivat siksi paljon niistä, joille asemapäälliköt antoivat arvoa, että nämä kaipasivat omaa yhteenliittymää, omaa yhdistystä, jossa he todella tuntisivat olevansa omien hengenheimolaistensa parissa eikä vain opastamassa ja ohjailemassa nuorempia virkailijoita. Täten syntyi Asemapäällikköyhdistys omasta sisäisestä pakosta.

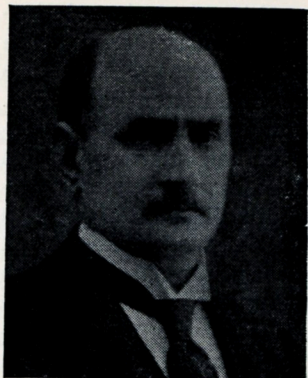
Sama perussy on ollut todettavissa monen muun rautatieläisyhdistyksen syntymiseen. Eikä sitä sovi ihmetellä. Sillä vaikka me rautatieläiset palvelemmekin samassa laitoksessa ja kuljemme rautatieläisen arvokkaan ammattikunnan kilpeä kantaen, meidän laitoksemme on niin suuri, ja siinä esiintyvät tehtävät siksi moninaiset, että melkoinen erikoistuminen on tarpeen ja niin työmme jakaantuu useihin eri ammatteihin. On silloin selvää, että saman ammattiryhmän virkailijat hakeutuvat toistensa pariin "tutkiakseen kaikkia epä johdonmukaisuuksia, perin pohjin asioita seuloakseen sekä keksiäkseen keinot epäkohtien korjaamiseen", kuten ensimmäisessä asemapäälliköitten kokouskutsussa sanottiin. Siten on oman yhdistyksen perustaminen meillä aina käden ulottuvilla.

Eräillä tahoilla on puhuttu ja toivottu, että asemapäälliköt liittyisivät jäseninä muihin liikenteen palveluksessa toimivien virkamiesten yhdistyksiin tai osastoihin. Tämä on kuitenkin turha toivo, sillä kuten edelläolevasta näkyy asemapäälliköt ja toimistojen päällikköinä toimivat ensikirjurit muodostavat oman homogeenisen ryhmänsä, joka aina tulee hakeutumaan oman yhteisen lipun alle jo työnsä samanlaatuisuuden ja samojen intressiensä takia, ei suinkaan sen vuoksi että he halveksisivat tai aliarvioisivat muita rautatievirkailijoita. Tämä on selviö, jonka Asemapäällikköyhdistykseen kuuluvat ilman muuta tunnossaan tajuavat ja jonka kulunut 40-vuotistaipale on selvästi osoittanut.

Asemapäällikkökunta on täysin tietoinen siitä, ettei kukaan muu kuin se itse huolehdi jäsentensä taloudellisista ja sosiaalisista eduista ja se on vähitellen oppinut ymmärtämään, että vain tiivis yhteenliittymä, vain tinkimätön yhteenkuuluvaisuus voi taata sen välttämättömän voiman, joka nykyisenä raa'an voiman aikakautena tarvitaan, olkoonpa kysymyksessä kuinka oikeutettu epäkohdan korjaaminen tahi miten pienen parannuksen aikaansaaminen tahansa.

Asemapäällikköyhdistyksen tähän astinen historia puhuu jatkuvasta kamppailusta sen jäsenkunnan taloudellisen aseman korjaamiseksi. Usein tuntuu siltä kui ei sillä muuta tekemistä tai muita harrastuksia olisikaan. Sellainen oletamus on kuitenkin väärä. Paitsi jäsentensä taloudellisten etujen valvomista kuuluu yhdistykselle sen jäsenten henkisen ja ammatillisen puolen kehittäminen ja kasvattaminen. Siinä mielessä on yhdistyksellä oma erityinen opintorahastonsa ja useina vuosina on asemapäälliköille toimeenpantua kaksipäiväisiä luentokursseja, jotka ovat tulleet hyvin suosituiksi. Erittäin tärkeänä on pidettävä sitä, että yhdistyksen jäsenet, jotka asuvat hajallaan kautta Suomen niemen useimmiten vain yksi paikakunnallaan, pääsevät yhdistyksen vuosi- ja kesäkokouksissa vaihtamaan mielipiteitä keskenään, kertomaan kokemuksistaan sekä saamaan uusia näkemyksiä ja uusia virikkeitä, jotka sitten aikanaan kantavat hedelmän.

Asemapäällikköyhdistys on tällä hetkellä sisäisesti erittäin vahva, sen jäsenmäärä on suurempi kuin milloinkaan aikaisemmin ja sen taloudellinen asema niinikään vankka. Se on luja, varma ja luotettava rengas Rautatievirkamiesliitossa ja sellaiseksi se arvostetaan myös kaikkia maamme virkamiesten etuja ja oikeutettuja vaatimuksia Virkamiesliiton kautta ajettaessa.



Apulaisjohtaja
I n t o E k
kunniajäsen.

INTO EK:

Rivimiehen mietteitä

Siihen aikaan, kun minun ikäiseni miehet olivat nuoria ijältään ja virassaan, eli vuosisadan vaihteessa, ei telegrafisteilla eikä toisilla kirjureilla ollut paljon sananvaltaa Rautatievirkamiesyhdistyksen eikä se osastojen toiminnassa. Ehkä heitä joskus käytettiin huviohjelmain suorittajina. Vasta suurlakon jälkeen vuonna 1905 tuli palkkiovirkamiestenkin osuus yhdistyksen toiminnassa huomattavamaksi samalla kun yhdistyksen toiminnan luonnekin muuttui. Ei enää tyydytty olemaan vain seurustelu- ja huvitteluseura, vaan askarruttivat yhdistyksen jäseniä muutkin asiat. Varsinkin palkkauskysymys herätti kiinnostusta yhdistyksen toimintaan ja tällöin oli palkkiovirkamiestenkin vaikutus asiain ratkaisuihin tuntuva. Yhdistyksen osastojako noudatti tällöin, kuten tiedämme, maantieteellisiä rajoja; kullakin rataosalla oli oma osastonsa — pääasiallisesti — ja tähän järjestelyyn oltiin tottuneita sekä ainakin palkkiovirkamiespiireissä tyytyväisiä. Sen vuoksi Asemapäällikköyhdistyksen perustaminen herätti näissä piireissä aikamoisen hälyn, melkein pä kiivastumisen. Asemapäälliköt rupesivat eri seuraisiksi, itsekäiksi oman edun vaalijoiksi, sanottiin. Asemapäällikköyhdistyshän oli ensimmäinen ammatillinen osasto ja se oli tällöin ja kauvan sen jälkeenkin meidän nuorten mielestä pahasta. Katsottiin, että asemapäälliköt meitä suurempina herroina ja etupäässä ruotsalaisina eivät sietäneet määräämisvaltansa yhdistyksen asioissa luisuvan käsistään meille nuoremmille, jotka jo silloin olimme aika suuressa määrässä suomenkielisiä ja -mielisiä.

Huomattava kuitenkin on, että Asemapäällikköyhdistyskin aikaa myöten suomalaistui ja että sen toiminta ei loppujen lopuksi olutkaan hajoittava, kuten alussa peljättiin. Suuremman hajaannuksen rautatievirkamiesten yhteistoiminnassa ovat aiheuttaneet myöhemmin perustetut ammatilliset virkamiesten yhteenliittymät, jotka eivät, kuten asemapäällikköyhdistys, liittyneet rautatievirkamiesyhdistykseen haaraosastoina, vaan irtautuivat itsenäisiksi yhdistyksiksi ja kilpailivat rautatievirkamiesyhdistyksen kanssa mm. jäsenhankinnassa.

Asemapäällikköyhdistyksen jäseneksi olen päässyt verrattain myöhään ja vasta sen jälkeen kun yhdistys osoitti mieltään n.s. Viipurin kokouksen päätöstä vastaan ”Keskuksesta” eroamista koskevassa asiassa. Olin nimittäin samaa mieltä kuin yhdistyskin, että päätös oli harkitsematon ja omiaan syventämään juopaa virkamiesten ja palvelijakunnan välillä. Keskushan oli v. 1917 perustettu n.s. laillisuuskannalla olevien rautatieläisyhdistysten yhdyssiteeksi, samalla kun sen tuli toisiinsa lähentää eri rautatieläispiirejä. Olen vakuuttunut siitä, että virkamiesten jatkuva mukanaolo olisi varmaan vaikuttanut estävästi tai ainakin jarruttavasti Keskuksen merkityksen häviämiseen rautatieläisten yhdyssiteenä. Asemapäällikköyhdistyksen tämä kannanotto oli perinteitä kunnioittava ja laajakatseinen.

Osuuteni Asemapäällikköyhdistyksen toimintaan sen jäsenenä ollessani on supistunut pääasiassa suukopuun Rautatievirkamiesyhdistyksen edustajakokouksissa sekä Asemapäällikköyhdistyksen omissa yleisissä kokouksissa. Mistä tällöin on ollut kulloinkin kysymys, on suhteellisen äskeitä tapahtumaa, enkä omasta mielestäni siinä suhteessa ole esittänyt mitään paperille pantavaa osaa. Edustajakokouksissahan oli etupäässä taisteltava Rautatievirkamiesyhdistyksen luisumista vastaan Liikennevirkamiesyhdistyksen haaraosastoksi. Minkä verran suukopuni sitä esti, voinevat parempimuistiset kertoa. Lohduttavaa on kuitenkin, että on päästy sovintoon ilman, että Rautatievirkamiesyhdistyksen perinteistä on liiaksi tingitty.

AULIS MUSTONEN:

Rauhalinnan lepokoti

Rauhalinna, jonka kenraaliluutnantti Nils Herik Weckman oli rakennuttanut arkkitehti Allan Schulmannin piirustusten mukaan, sijaitsee 5 km vesi- tai 7 km maamatkan päässä Savonlinnan kaupungista Säämingin pitäjän Haapalan kylässä.

Rauhalinna valmistui v. 1900. Se on rakennettu korkealle harjulle Haapaveden rannalle. Rakennus on osittain 3-kerroksinen useilla parvekkeilla ja näkötornilta varustettu loistohuvila. Rakennus on ainituista arkkitehtuuria, kaiteet, räystäslaudat ym. pitsimäisesti leikattuina. Huoneet ovat myöskin erikoisia, puu- ja mosaiikkitoineen. Erikoisuutta kuvaa sekin, että kahden alimman kerroksen seinien täyhteiksi on käytetty humalaa.

Rauhalinna oli rakennuttajalleen tullut varsin kalliiksi, sillä esim. täytteenä käytetty humala ja muut erikoistarvikkeet oli tuotu vesitse Pietarista saakka. Kenraali Weckmannin kuoltua myivät hänen omaisensa Rauhalinnan, silloiselle eversti, sittemmin kenraali Sixtus Hjelmmannille ja tältä Asemapäällikköyhdistys osti sen kesällä v. 1925 lepokodikseen.

Kaksitoista vuotta omisti Asemapäällikköyhdistys Rauhalinnan, sillä v. 1837 kesällä yhdistys suuria korjauskustannuksia välttääkseen möi sen puolustusministeriölle, joka sen nykyäänkin omistaa.

Aikana, jonka Rauhalinna ehti olla Asemapäällikköyhdistyksen lepokotina jätti se mieliinpainuvan muiston kaikkiin niihin vieraisiin, joilla oli tilaisuus kesäisin viettää siellä lomaansa.

Seuraavassa muutamia näkemyksiä Rauhalinnasta.

Matkatessamme yhdistyksen omalla moottoriveneellä Savonlinnan aseman rannasta pitkin Haapavettä pohjoiseen päin kiintyy huomio jo kaukaa edessä olevaan korkeaan havu — lehtipuumetsäiseen rantaan, jonka keskikohdalta erottautui muhkea huvilarakennus torneineen: Se oli Rauhalinna.



Rauhalinna.

Rannassa, laiturin päässä oli portti, jonka yläpuolella valkoiseksi maalattu kilpi siipipyörineen tervehti saapujaa sanoilla: "Tervetuloa, Välkommen." Tällainen pieni huomaavaisuus vaikutti ensikertaa saapuvalla miellyttävältä. Rannasta johti n. 400 metriä pitkä, loivasti kohoava, komeitten lehmusten reunustama tie päärakenukseen. Matkan varrella oli kaunis, kuusiaidan ympäröimä puutarha ja krokettikenttä.

Mentyämme sitten erikoislaatuisen, suuren rakennuksen pääovesta sisään, saavumme kauniiseen parvekkeella varustettuun saliin. Salista vasemmalla sijaitsee kirjasto ns. turkkilaishuoneessa, jota somistavat mitä erilaisemmat mosaiikkityöt, värilliset alkunat ja veistokset. Salin parvekkeelta seuraavat kantaasukkaat so. vanhemmat vieraat uutta tulijaa, joka pian tuntee kuuluvansa samaan välittömään perheeseen, joka talon kulloinkin kansoittaa.

Jatkamme isännän opastuksella tutustumista edelleen. Sivuutamme ruokasalin, joka myös on siinä suhteessa erikoinen, että siellä esiintyvät tavalla taikka toisella kaikki kotimaiset puulajimme. Sivuutamme kauniita huoneita erikoisuuksineen. Saavuttuamme erääseen toisen kerroksen huoneeseen, kysyy hymyilevä isäntä opastettaviltaan: "Huomaattekos tässä huoneessa mitään erikoista?" Vieraiden katseet kiertävät ympäri huonetta, mutta poikkeuksellisen erikoista ei huomata. Huonetta kiertää noin metrin korkuinen laudoitus. Eräästä nurkasta tarttuu isäntä laudoitukseen ja nostaa sitä. Eteen avautuu pimeä aukko, joka johtaa viereiseen huoneeseen, joka on samoin luukulla varustettu. "Tämä on salakäytävä", sanoo isäntä naurahtaen ja lisää: "Ainahan linnoissa on ja tapahtuu jotain mystillistä ja sitä silmällä pitäen on kai tämäkin salakäytävä laitettu". "Tämän huoneen haluan minä itselleni, sillä jotain mystillisyyttä sitä pitäisi toki sattua kesäloman aikana", virkahtaa eräs huumorintajuinen asemapäällikkö.

Kierros päättyy torniin, josta avautuu nähtäväksemme Savon kauniit järvimaisemat. Etelässä näemme Savonlinnan idyllisen kylpyläkaupungin, jonka takaa kohoaa mahtavat Olavinlinnan tornit. Näkyypä tänne osa tästä pohjoismaiden kauneimmasta ja tunnelmallisimmasta keskiaikaisesta linnastakin, jonka Viipurin läänin- ja linnanhera Erik Akselinpoika Tott, Lagnön ritari, Hämeenlinnan ja Raaseporin valtiasta oli v. 1475 perustanut "Jumalalle kunniaksi ja kristinuskon vahvistukseksi".

Paljon Suomen historiaa sisältyy linnan vaiheisiin. Toteamme vain, että sen tornit kohoavat edelleenkin kohti korkeutta ja symbolisoivat perustajansa sanontaa.

Uusi aika kohottaa välittömästi päätään linnantornin takaa, sillä sieltä kohoavat mahtavat Schaumannin faneritehtaan ja Lypsyniemen konetehtaiden piiput. Kauempana häämöttävät Punkaharjun tienoot.

Kun luomme katseemme länteen näemme Laitaatsillan teollisuusalueen. Tästä lännempänä avautuu historiastamme tutut Parkuinmäen taisteluseudut, joissa eversti Stedinkin suomalais-ruotsalainen joukko-osasto kesällä v. 1789 saavutti suuren voiton kenraali Schultsin joukoista. Edelleen näkyy Rantasalmen pitäjän, Ernst Lampén—Iso-Keisarin valtakunnan viljavat ja metsäiset seudut.

Pohjoisessa avautuu aava Haukivesi, joka aaltoilee tummansinisenä ja auringon kimalteisena, lauhassa tuulessa.

Koillisessa kiertele Haukivesi tuhatkukeroisena pyöreästi kaartuvien lahdekkeiden ja niemiin sekä myhkyräisin kalliosarjien itää kohti. Näemme viljavia vainioita, lempeitä lehtoja ja tuuheita metsiköitä.

Sieltäpä pistääkin lahden takaa tuuhean, hyvin hoidetun mäntymetsän vierestä silmään vanha kuuluisa Niittylahden kartano, muinainen Pistolekors-suvun perintötila, jonka nykyinen omistaja on Kymi-Yhtiö.

Ja kun tästä luomme katsauksen lähemmäksi Rauhalinnaa huomaamme tuuhealla havumetsärinteellä pienen, punaisen töllin, joka on meille tuttu Joel Lehtosen romaaneista, "Putkinotko". Kukapa meistä ei muistaisi Juutas Käkriäistä ja hänen kanssaihmissiään.

Idässä lähimpänä naapurina näkyy uusi, ajanmukainen, valkoinen komea kivirakennus, Säämingin Emäntäkoulu.

Tässä näkymä, ja kappale kaunista ja historiastaan rikasta Itä-Savoa, joka avautuu Rauhalinnan tornista sadoille kesävieraille.

Monet kauniit metsäpolut tarjoavat mahdollisuuden ruumiinliikuntaan ja virkistystä sitä kaipaaville. Emme voi unohtaa liioin hyviä uimarantoja ja suloista saunaa järven rannalla.

Useat kesävieraiden viihtyisyydeksi järjestetyt saariretket, illanvietot, tanssiaisat ja juhlat lisäsivät sitä hyvää yhteenkuuluvuuden tunnetta, joka oli ominaista Rauhalinnan kesävieraiden keskuudessa. Muistettakoon tässä, että Rauhalinna oli tunnettu hyvästä ruuastaan. Ikävä vain, että Suomen kesä on niin lyhyt, että kaikki, jotka näinä vuosina halusivat tulla Rauhalinnaan virkistytymään, eivät kauneimpana aikana, heinäkuussa, saaneet aina siihen tilaisuutta.

Kaihomieliin vieraat lähtivät lomansa loputtua arkisia askareitaan hoitamaan. Rantaan mennessä tervehti heitä jälleen aikaisemmin mainittu portti. Tällä kertaa lauseella: "Näkemiin. Vi ses igen".

Moottorivene irtautuu rannasta. Toiset menivät, toiset tulivat. Näin vaihtuivat kesät ja Rauhalinna koetti tarjota parastaan vierailleen, siirtyäkseen myöhemmin palvelemaan toisia tarkoituseriä.

Sinä aikana kuin Rauhalinna oli Asemapäällikköyhdistyksen lepopokotina, kokoontui johtokunta sinne kokouksiinsa monta kertaa. Siellä vietettiin myöskin yhdistyksen 25-vuotisjuhla ja lepopoti Rauhalinnan 10-vuotisjuhla.

Rauhalinnan isäntinä toimivat eri aikana asemapäälliköt E. Vantala ja O. Suosalmi sekä kirjuri A. Mustonen. Rahaministerinä oli asemapäällikkö B. Bäckström. Ei ole myöskään unodettava linnan viimeistä miellyttävää emäntää rouva Enni Paasikalliota, joka vastasi ruokataloudesta. Myös monet ulkomaalaiset virkatoverit viettivät Rauhalinnassa eri kesinä lomaansa ja palasivat kiitollisin, iloisin mielin kotimaihinsa antaen täyden tunnustuksen Suomen ikivanhalle kesälle.

Lepokodin hankkiminen oli Asemapäällikköyhdistyksen pitkäaikaisen valmistelun tulos. Tämän hankkeen toteutumiseksi olivat silloiset yhdistyksen johtomiehet ja jäsenistö tehneet paljon uhrautuvaa työtä. Varat kerättiin lepokotia varten osaksi yleisellä keräyksellä ja arpajaisilla osaksi kukin yhdistyksen jäsen maksoi kuka suuremman kuka pienemmän rovon tarkoitukseen ja niin saatiin hanke toteutettua. Olisi ollut suotavaa, että työntulos, lepokoti Rauhalinna olisi voitu pitää, mutta puisen rakennuksen koristeellisuus oli vuosien kuluessa rappeutunut ja erikoismaalaus huonontunut siinä määrin, että johtokunta katsoi parhaaksi myydä huvilan välttyäkseen liian suurista taloudellisista uhrauksista.

Asemapäällikköyhdistyksen historiassa todetaan kuitenkin kiitollisuudella niiden miesten työ, jotka rohkeudellaan ja uurastuksellaan olivat hankkineet lepokodin. Heidän työnsä ei mennyt hukkaan eikä kadonnut, joskin sen päämäärä myöhemmin muuttui ja monen monet, jotka ovat saaneet kipeästi tarvitsemaansa apua tilan myynnillä saaduista varoista muodostetusta yhdistyksen avustusrastosta, muistavat kiitollisuudella niitä miehiä, jotka aikanaan lepokotiasiaa ajoivat.

Asemapäällikköyhdistyksen synty ja kehitys

1910—1950

Maaliskuun 17 päivänä 1862 avattiin liikenteelle Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan. Siitä lähtien on Suomessa ollut asemapäälliköitä. Niitä oli silloin vain muutamia ja koko rautatievirkamieskunta oli vähälukuinen. Vuosien kuluessa rataverkko laajeni ja rautatievirkamiehistö lisääntyi. Heidän keskuudessaan heräsi ajatus oman yhdistyksen perustamisesta omien erikoisharrastusten ja ammattiasioiden ajamiseksi. Lokakuussa 1873 perustettiin ensimmäinen rautatievirkamiesyhdistys, "Järnvägsföreningen i Helsingfors". Tietävästi tässä yhdistyksessä oli alusta alkaen myös asemapäälliköitä jäseninä, jopa yhdistyksen johtoasemissakin. Rataverkon laajennuttua vuosien mittaan aina Ouluun ja Tornioon asti, laajeni Järnvägsföreningenin toiminta-alue liian laajaksi tyydyttääkseen linjalla asuvien jäsenien yhteystarvetta. Linjalaisten toivomuksesta muutettiin Järnvägsföreningenin säännöt v. 1888 siten, että yhdistys jakaantui itsenäisesti toimiviin haaraosastoihin ja yhdistyksen nimi muutettiin "Järnvägsmannaföreningen i Finland". Samana vuonna jo perustettiin yhdistyksen Helsingin, Eteläisen, Itäisen, Turun, Vaasan ja Oulun haaraosastot. Myöhemmin syntyi uusia haaraosastoja ja entisiä osastoja muodosteltiin alueeltaan uudelleen. Kaikissa näissä osastoissa ovat asemapäälliköt olleet varsin runsaslukuisesti jäseninä ja osastojen johtoeleimissä huomattavina toiminnan miehinä.

Tulkoon tässä mainituksi sen aikaisesta rautatievirkamiesyhdistystoiminnasta, että jo silloin virkamiesten palkkaolot kiinnittivät yhdistyksen huomiota. V. 1892 jälkeisinä vuosina vaadittiin m.m. asemapäälliköiden palkkoja korotettavaksi.

V. 1892 alkoivat venäläisten sortotoimenpiteet, n.s. routavuodet, ja ne vaikuttivat luonnollisesti yhdistystoimintaan, joka oli ajoittain koko yhdistyksessä ja osastoissakin hyvin laimeaa. Asemapäällikkö O. Brander kirjoitti laimean toiminnan johdosta 1899 "Järn-

vägsmanabladetissa" mm., että innostus virkaan ja yhdistyselämään kuuluvat läheisesti yhteen, ja että päälliköiden tulisi koettaa innostuttaa yhdistystä ripeämpään toimintaan.

V. 1905 suurlakon jälkeen alkoi "Järnvägsmanaföreningenin" historiassa uusi vaihe. Nuoremman virkamiespiirin keskuudessa oli jo jonkin aikaa vallinnut tyytymättömyyttä "Järnvägsmanaföreningeniin", sen ruotsinkielisyyden takia. Tampereella marraskuun 27 p:nä 1905 pidetyn virkamiesten kokouksen hyväksymien ehtojen mukaisesti muutettiin toukokuun 10 p:nä 1907 pidetyssä ylimääräisessä kokouksessa yhdistyksen säännöt siten, että suomenkieli tuli yhdistyksessä käytäntöön ruotsinkielien rinnalla ja yhdistyksen nimeksi tuli "Suomen Rautatievirkamiesyhdistys — Järnvägstjänstemannaföreningen i Finland".

Näinä vuosina kiinnitettiin entistä enemmän huomiota taloudellisiin ja sosiaalisiin oloihin. V.1907 anottiin mm., että asemapäälliköille tulisi varata aina vähintään kolmen huoneen ja keittiön asunto. Muuten silloisille oloille tyypillisenä esimerkkinä siitä, miten vaikeaa yhdistyksen ajamien asioiden läpivieminen oli, tulkoon mainituksi, että rautatiehallitus oli ehdotuksessaan uudeksi palkkajärjestelyksi ilmeisesti unohtanut asemapäälliköt, vaikka juuri heidän taloudellinen asemansa kaipasi parannusta. Niinpä asemapäälliköt v. 1907 palkkaussäännössä jäivät ilman korotusta, paitsi 1 lk asemapäälliköt, sillä samalla summalla, millä peruspalkka korotettiin, vähennettiin palkkio.

Näihin aikoihin ilmeni rautatievirkamiespiireissä uusi yhdistysmuoto. Alettiin kokoontua neuvottelukokouksiin ammattiryhmittäin. Liikennetarkastajat, asemapäälliköt, palkkiovirkamiehet ja naisvirkailijat pitivät omia kokouksiaan. V. 1909 keskusteltiin ensimmäisen ammattihaaraosaston, asemapäällikköjen haaraosaston perustamisesta. Tähän asemapäällikköjen haaraosaston perustamiseen oli eräänä perussyynä asemapäälliköiden perin huono palkkaus ja v. 1907 palkkaussäännön vääryys asemapäälliköitä kohtaan, mikä vääryys oli katkeroittanut heidän mielensä ja kannusti heidät toimintaan. Niin tapahtui, että Pieksämäen asemapäällikkö, kapteeni J. Korhonen tammikuun 7 p:nä 1909 antoi seuraavan kurssikäskyn asemapäälliköille Mikkelin — Kajaanin rataosalle:

"Viimeisessä Suomen Valtionrautateiden palkkaussäännössä, jonka tarkoituksena ylimalkaan oli rautatieläisten palkkojen parannus, ovat asemapäälliköt jääneet aivan takapajulle. Heidän palkkansa jäi entiselleen, ei suinkaan kehuttavalle kannalle. Tosin tehtiin heidänkin suhteensa senlaatuinen muutos, että pohjapalkka korotettiin, mutta samalla summalla vähennettiin palkkio, josta seurasi, että ainoastaan virasta eronneiden eläke parantui. Tutkiaksemme kaik-

kia tästä koituvia epäjohtonmukaisuuksia ja perin pohjin asiaa seuloaksemme sekä keksiäksemme keinon, miten tämä epäkohta saataisiin muutetuksi, pyydän, useiden kehoituksesta, Herroja Asemapäälliköistä rataosalla Mikkeli — Kajaani kokoontumaan tämän kuun 17 pnä klo 5 j.p.p. Kuopioon.

Pieksämäen asemalla, tammikuun 1 p:nä 1909

J. Korhonen."

Tämän kutsun perusteella saapui 12 Savon radan asemapäällikköä Kuopioon tammikuun 17 p:nä 1909 ensimmäiseen asemapäälliköiden kokoukseen. Kokouksen puheenjohtajana toimi sen kokoonkutsuja, asemapäällikkö J. Korhonen ja sihteerinä asemapäällikkö Väinö Konsin. Asemapäällikkö Konsin esitti suullisen alustuksen palkkaussasiassa ja asemapäälliköt Ossian Ikonen ja Bruno Therman esittivät kirjallisen alustuksen samasta asasta. Kaikissa näissä alustuksissa selvitettiin ja todettiin perusteellisesti asemapäälliköiden huono palkkaus ja heikko taloudellinen asema sekä se epäsuhte, missä asemapäälliköt ovat palkkauksen suhteen moniin muihin rautatieläisiin verrattuna. Lainattakoon tähän asemapäällikkö Ikosen alustuksen loppulausunto, joka selvästi osoittaa asemapäälliköiden silloisen vakavan palkkatilanteen. "Me olemme toiminnassamme esiintyneet tyytyväisinä, ikäänkuin emme tietäisi mitä puute ja ahdistus on. Onko meillä varaa vielä edelleenkin vaieten kärsiä. Olen vakuutettu siitä, että jos me yksimielisesti ja ennen kaikkea a s i a l l i s e s t i ja a r v o k k a a s t i laadimme yhteisen anomuksen, jossa esitämme kaikki vaikuttavat asianhaarat, mitkä tarkemmin selvittävät meidän huonoa taloudellista asemaamme, niin asianomainen hallitus ei voi olla myöntymättä meidän oikeutettuun pyyntöömme." Osoitukseksi siitä, miten esim. V lk asemapäällikön vuosipalkka, 2400 markkaa, on riittämätön, laadittiin kokouksessa perheen, jossa on isä, äiti, kaksi lasta ja palvelija, seuraava vuotuisen menoarvio:

Ravinto 5 aikuiselle (á 30:— kuuk.) ..	1800:—	vuodessa
Isän ja äidin vaatetus	400:—	"
2 lapsen vaatetus	200:—	"
Palvelijan palkka	150:—	"
Inventaarion kunnossapito	100:—	"
Eläkemaksut	200:—	"
Valo y.m.	75:—	"
2 lapsen kouluutus	500:—	"
Kirjallisuutta	50:—	"
Verotus	200:—	"

Yhteensä 3675:— vuodessa

Kokouksen yksinmieliseksi päätökseksi tuli, että palkkausiasiaa oli ryhdyttävä ajamaan ja että tämän kokouksen pöytäkirja oli lähetettävä jokaiseen jaksoon tässä kokouksessa valituille henkilöille, joiden puolestaan oli kutsuttava asemapäälliköt koolle heille määrättyssä jakson osassa. Näin kokoontuneiden asemapäälliköiden oli valittava sitten keskuudestaan jokaisesta liikennejaksosta kaksi edustajaa yleiseen kokoukseen. Tämän yleisen kokouksen tuli harkita tarkemmin asiaa sille lähetettyjen pöytäkirjojen nojalla ja laatia hallitukselle jätettävä anomus asiassa sekä ryhtyä kaikkiin niihin toimiin, mitkä se katsoi asian vaativan. Pöytäkirja lähetettiin seuraaville asemapäälliköille: A. Leisten, Lahti, J. Kylmänen, Kaitjärvi, J. Ingman, Salo, B. Ajo, Urjala, K. Sumelius, Harjavalta, F. Arnkil, Wilppula, R. Ahonius, Suolahti, A. Stadius, Ruukki, T. Blässar, Tali, J. Bergman, Syväoro ja A. Jolma, Tornio. Näiden kokoonkutsutuna pidettiin sitten eri rataosien asemapäälliköiden kokouksia seuraavasti: Karjaan asemalla maaliskuun 30 p:nä 1909. Siinä oli saapuvilla 20 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi Fred Lagerstam ja sihteerinä A. Silpiö, Toijalan asemalla huhtikuun 12 p:nä. Saapuvilla oli 1/3 kutsutuista. Kokouksen puheenjohtajana toimi J. A. Pernu ja sihteerinä J. Melart. Porissa huhtikuun 17 p:nä Saapuvilla oli 10 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi K. Sumelius ja sihteerinä J. Grönlund. Viipurissa huhtikuun 23 p:nä. Saapuvilla oli 6 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi E. Ekholm ja sihteerinä T. Blässar. Oulussa huhtikuun 24 p:nä. Kokouksessa oli saapuvilla 9 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi A. Stadius ja sihteerinä E. Nikander. Jyväskylässä huhtikuun 27 p:nä. Saapuvilla oli 14 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi F. Arnkil ja sihteerinä R. Ahonius. Sortavalassa toukokuun 29 p:nä Saapuvilla oli 6 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi J. Bergman ja sihteerinä Noa Alve. Viipurissa kesäkuun 12 p:nä. Kokouksessa oli saapuvilla 14 asemapäällikköä. Kokouksen puheenjohtajana toimi A. Sandström ja sihteerinä J. Dickoff. Tämän kokouksen pöytäkirja laadittiin ruotsinkielellä. Kokouksessa käsiteltiin kaikkiaan kolme asiaa, nim.

1. Förhöjning af stationsinspektornas aflöningförmåner.
2. Bildandet inom järnvägsmannaföreningen af en särskild sammanslutning af stationsinspektorer.
3. Öfriga möjligen förekommande frågor, hvilka kunna insändas till interimsbestyrelsen.

Tässä Viipurin kokouksessa keskusteltiin siis ensimmäisen kerran virallisesti asemapäällikköyhdistyksen perustamisesta. Kokouksen päätökseksi tuli tässä asiassa pöytäkirjan mukaan: "Sedan andra

frågan blifvit refererad af stationsinsp. A. Sandström, uttalade mötet, att en sådan sammanslutning nog vore önskvärd och beslöts, för frågans vidare beredning, tillsätta en 5 mannakomité af följande personer: från 1:sta distriktet stationsinsp. Hj. Jägerroos, stärkekan Ollila-Säiniö stationsinsp. A. Stenberg och M. Broms samt sträckan Viborg — Utti stationsinsp. A. Sandström och J. Kylmänen". Viimeinen jaksokokous pidettiin Riihimäellä lokakuun 4 p:nä Kokouksessa lienee ollut kaikki toisen liikennejaksosien asemapäälliköt. Kokouksen puheenjohtajana ja sihteerinä toimi A. Leisten.

Näissä kokouksissa yleensä hyväksyttiin Kuopion kokouksen päätös, että asemapäälliköiden palkkoihin oli saatava parannusta. Oli kuitenkin yksi "kaino köyhä", asemapäällikkö J. E. Hedberg, joka esitti Karjaan kokouksessa mielipiteen, että nykyisilläkin palkoilla tullaan toimeen, jos taloutta järkevästi hoidetaan eikä eletä yllesti. Toisekseen piti hän jo rautatietaloudelliselta kannalta epäjohdonmukaisena anoa lisäpalkkaa aikana, jolloin rautateiden tulokset muutenkin olivat huonot. Tämä Hedbergin lausunto aiheutti vilkkaita vastaväitteitä.

Edustajiksi yleiseen kokoukseen valittiin jaksokokouksissa asemapäälliköt J. Korhonen, E. Sohlström, A. Silpiö, J. Pernu, J. Melart, R. Pippingsköld, K. Sumelius, E. Ekholm, A. Jolma, F. Aarnio, E. Appelroht, T. Nikulainen, Noa Alve, J. Bergman, Hj. Jägerroos, K. Majewsky, A. Sandström, J. Kylmänen, P. von Nandelstadt ja A. Leistén, ensinmainittu kokoonkutsujana. Valitut edustajat kokoonuivat edustajakokoukseen Helsinkiin Rautatievirkamiesyhdistyksen huoneistoon marraskuun 25 päivänä 1909. Asemapäälliköiden taloudellista asemaa ja palkkausoloja käsiteltiin perusteellisesti kahtena ensimmäisenä päivänä ja päätettiin anoa palkkausta korotettavaksi. Kokousta jatkettaessa 27 p:nä käsiteltiin kysymystä siitä menettelytavasta, miten tehtäväksi päätetty anomus asemapäälliköiden palkankorotuksesta saataisiin sopivimmin ja nopeimmin täytäntöön pannuksi ja päätettiin, että anomusta laatimaan ja kokouksen nimesä allekirjoittamaan sekä asianomaiseen paikkaan jättämään valitaan toimitusvaliokunta kokouksen jäsenistä sekä valtuutetaan se kokouksen puolesta sen ohella ryhtymään kaikkiin niihin toimenpiteisiin — kuten mahdollisiin käynteihin viranomaisien luona y.m. — jotka he anomuksen onnistumiselle pitävät tarpeellisena. Jäseniksi toimitusvaliokuntaan valittiin asemapäälliköt Sandström, Jägerroos ja Nikulainen. Toimitusvaliokunta laati seuraavana, marraskuun 28 päivänä, seuraavan tähän nähtäväksi jäljennetyn anomuksen, jonka se jätti rautatiehallitukselle, joka taas puolestaan epäpävine lausuntoineen ja laskelmineen lähetti anomuksen edelleen Keisarilliselle Majesteetille.

SUURIVALTAISIN, ARMOLLISIN KEISARI JA SUURIRUHTINAS.

Samalla kuin kiitollisuudella on tunnustettava, että Teidän Keisarillisen Majesteettinne vuonna 1907 Armollisesti vahvistaman palkkaussäännön kautta Suomen valtionrautateitten palkkiovirkamiesten ja palvelijakunnan palkkaedut entisestään melkoisesti parantuivat, samalla on totuuden mukaan lausuttava, että se palkkaussääntö ei, ensimmäisen luokan asemapäälliköitä lukuun ottamatta, ollenkaan parantanut asemapäälliköiden palkkausta semmoisenansa, joskin se teki heidän eläke-etunsa jonkun verran siedettävämmiksi sen kautta, että heidän sääntöpalkkaansa korotettiin samassa määrin kuin palkkioita vähennettiin. Valtionrautateiden asemapäällikkökunta on tähän saakka ollut esittämättä toivomuksia palkkausetujensa parantamiseksi. Kallistumistaan kallistuvain olojen pakko yhdessä jokaisen ammattikunnan velvollisuuden kanssa laillisella tavalla valvoa oikeutettuja etujaan, jotka tällä kertaa, siitä alamaissimin rohkennemme olla täysin vakuutettuja, ovat sekä yhteiskunnan että rautatielaitoksen oikein ymmärretyn edun kanssa sopusoinnussa, ovat kuitenkin vaikuttaneet sen, että asemapäälliköt, kautta koko rataverkon pidettyänsä jaksottain yhteisiä neuvottelukokouksia sekä vihdoin 25—27 päivinä marraskuuta kuluvana vuonna yleisen edustajakokouksen Helsingissä, nyt, meidän valtuutettujensa kautta, syvimässä alamaissuudessa kääntyvät Teidän Keisarillisen Majesteettinne puoleen anomuksella siitä, että heidänkin palkkausolois- saan vallitsevat kohtuuttomuudet tulisivat Armollisimmin poistetuiksi siten että viidennen, neljännen, kolmannen ja toisen luokan asemain asemapäällikköiden samoin kuin asemapäälliköiden apulaisten palkka korotettaisiin kuudellasadalla markalla vuodessa sekä ensimmäisen luokan asemain asemapäällikköiden palkka viidellasadalla markalla vuoteensa, palkkion ja palkkionkorotusten jäädessä ennalleen.

Tämän anomuksen tueksi sallittanee meidän alamaissimin esil-
letuoda myöskin seuraavaa:

Olosuhteet ja elämisen edellytykset ovat kaikkialla maassamme siinä määrin kallistuneet, että asemapäälliköiden, varsinkin perheellisten, jotka samalla tahtovat täyttää kansalaisille kuuluvan lastenkouluttamisen velvollisuuden, nykyiset palkkaedut, viidennen luokan asemilla esimerkiksi 2,400 markkaa vuodessa, eivät tosiasiallisesti lähimainkaan riitä säälliseen toimeentuloon, joka tehtyjen aikaisimpain laskelmain mukaan vaatii noin 3,700 markkaa vuodessa. Viranteko on hermostuttava, se yleisesti tunnustetaan — yleneminen virassa sen ohella tuskastuttavan hidas siitä luonnollisesta syystä, että viidennen luokan asemia on rautateillämme lähes yhtä

monta kuin korkeampiluokkaisia asemia yhteensä eikä uusien rautateitten valmistumisesta vastaisuudessa liene paljontaan varmoja toiveita olemassa. Onkin sen vuoksi varmaks katsottava, että jo nykyisistä viidennen luokan asemapäälliköistä monet, ja vastaisuudessa yhä useammat, saavat täysinpalvelleiksi asti tyytyä tämän alimman luokan palkkaukseen. Ja kun niille joukostamme, jotka vihdoin voivat saada ylenemisen korkeamman luokan asemalle samalla lisääntyä suurempia palkkaetuja oikeuttavaa niin hyvin työtä kuin edesvastuuta; kun palkkaedut meihin lähinnä verrattavain hallintohaarain, posti- ja tullilaitosten, vastaavilla viranhaltijoilla ovat korotetuiksikin nyt ajateltuja palkkauksiamme melkoisesti paremmat, olisi alamaissimin vakauksemme mukaan kaikkien asemapäälliköiden palkkausolojen parannus tapahtuva ei ainoastaan kohtuuden ja oikeamielisyyden sekä ajan olojen vaatimuksesta, vaan siitakin syystä, että liikenteellä ja rautatielaitoksella ja siten koko yhteiskunnalla epäilemättä olisi monin verroin suurempi hyöty tehtävänsä kokonansa antautuneesta, auliilla ja reippaalla mielellä virkavelvollisuutensa täyttävästä, kuin riittämättömäin palkkausolojen vuoksi taloudellisten huolien rasittamasta asemapäällikkökunnasta.

Mitä ensimmäisen ja toisen luokan asemain asemapäälliköiden palkkausoloihin tulee, suotanee meidän alamaissimin lisäksi lausua että nämä virat, kuuluen samoihin arvoluokkiin kuin ensimmäisen ja toisen luokan liikennetarkastajavirat, ovat palkkaukseen nähden jääneet verrattain paljoa huonommalle osalle. Kokemuksesta tiedetään, että suurimpain asemain asemapäällikkövirat, mitä töitten edesvastuuseen, moninaisuuteen ja hermostuttavaan paljouteen tulee, ovat laadultaan sellaisia, että niihin tuskin voi verrata muuta valtion tointa maassamme, ei ainakaan valtionrautateilla. Kohtuullista olisi sen vuoksi että kysymyksessä olevilla asemapäälliköillä olisi oleva yhtä suuret palkat ja eläkkeet kuin vastaavilla ensimmäisen ja toisen luokan liikennetarkastajilla, jolloin oletettavasti välttyisivät nekin valtionrautateitten edun kannalta vähemmän suotavat tapaukset, että iäkäs, kokenut ja toimeensa erityisen sovelias suuren aseman asemapäällikkö on hakenut liikennetarkastajan virkaa ainoastaan siitä syystä että hän täysin palvelleeksi päässeensä siten on tullut nauttimaan suurempaa eläkettä.

Etä tässä anomuksessa on alamaissimin pyydetty asemapäälliköiden palkkauksen parannusta palkan, ei palkkion korotuksen kautta, siihen ovat syynä eläkeolomme, jotka riippuvat palkan suuruudesta ja joita parannettaviksi vaatii ei ainoastaan ammattikuntamme oma, vaan yleisyydenkin etu. Raskaan, voimia kuluttavan ja luonnostaan liikenteen menestymiselle tärkeän työnsä jälkeen val-

tionrautateitten palveluksessa lienevät asemapäälliköt katsottavat oikeutetuiksi isännältään, yhteiskunnalta, saamaan edes kohtuullisten vaatimusten mukaisen vanhuuden päiväin toimeentulon, jolloin he luonnollisesti mielellänsä olisivat valmiita tekemään tilaa nuoremmille voimille. Eläkeetujen sitä vastoin ollessa nykyisellä riittämättömällä kannalla moni asemapäällikkö, vaikka tuntee sekä ruumiinsa että sielunsakin voimat loppuun kuluneiksi, pysytteleikse nuorempien varassa edellensäkin virassa epäamättömäksi vahinkoksi rautateitten edulle ja liikenteen turvallisuudelle.

Suurivaltais, Armollisin Keisari ja Suuriruhtinas!

Alamaisimmin saatuaamme täten osoittaa kuinka, meidän käsitteäksemme, ammattikuntamme tehtävien laatu sekä rautateitten oma etu puoltavat palkkauksemme kohtuullista parantamista; kun sitä erinäiset asemapäälliköiden alaiset viranhaltijat, kuten esimerkiksi ensi kirjurit, 1907 vuoden palkkaussäännön mukaan nauttivat parempia palkkausetuja kuin viidennen, muutamissa tapauksissa neljännenkin luokan asemapäälliköt, ollen tästä asiasta niinkin outoja seurauksia että tällaisten viranhaltijain, päästessään ylempään virkaan, esimerkiksi viidennen luokan asemapäälliköiksi, on haettava lupa saada nauttia entisten alempiasteisten virkainsa suurempia palkkaetuja; kuin moni asemapäällikkö ainoastaan sen kautta on velkataakan alle masentumatta että heillä erinäisissä, vaikka yhä harvenevissa tapauksissa vielä on pientä sivutuloa postinhoidosta; ja kun nyt pyytämämme palkankorotus myönnettynä ja oikealla tavalla toimeenpantuna ei, toivottavasti, olisi tuottava liian suuria menoja yleisille varoille, uskallamme Teidän Keisarilliselta Majesteetiltanne syvimässä alamaisuudessa uudistaen täten anoa

että viidennen, neljännen, kolmannen ja toisen luokan asemain asemapäälliköiden palkka korotetaan viidelläsadalla markallavuudessa, palkkion ja korotusten pysyessä ennallaan.

Olemme alati nöyrimmällä alamaisen kunnioituksella ja uskollisuudella

Suurivaltais, Armollisin Keisari ja Suuriruhtinas Teidän Keisarillisen Majesteettinne nöyrimmät, yskollisimmat alamaiset.

Helsingissä Joulukuun 28 p. 1909

Alex Sandström.

Hj. Jägerroos.

Taneli Nikulainen.

Tällä laajalla esipuheella ja palkkausasian selostuksella on tahdottu osoittaa ne perussyt ja erikoisesti omakohtainen palkkaus-

asian ajaminen, mitkä tavallaan pakottivat asemapäälliköt suunnittelemaan omaa yhdistystä. Tämän asemapäälliköiden ensimmäisen "palkkataistelun" yhteydessä syntyi Asemapäällikköyhdistys.

Edustajakokousta marraskuun 27 p:nä jatkettaessa otettiin käsiteltäväksi asemapäällikköyhdistyksen perustaminen. Siitä kertoo tähän jäljennetty pöytäkirja seuraavasti:

Pöytäkirja, tehty Suomen valtionrautateiden asemapäälliköiden edustajakokouksessa Helsingissä Rautatievirkamiesyhdistyksen huoneistossa marraskuun 27 p:nä 1909 klo 3 i.p. Läsä olivat asemapäälliköt Hj. Jägerroos, K. Majewsky, A. Sandström, J. Kylmänen, A. Leisten. P. von Nandelstadt, A. Jolma, A. Silpiö, E. Appelroth, T. Nikulainen, F. Aarnio, J. Korhonen ja Noa Alve. Puhetta johti J. Korhonen ja pöytäkirjan teki T. Nikulainen. Käsiteltävänä oli asemapäälliköiden yhdistyksen perustaminen.

1 §.

Kun asemapäälliköiden edustajakokous, joka oli koolle kutsuttu palkankorotuskysymyksen johdosta, oli sen tehtävänsä loppuun suorittanut, ehdotti puheenjohtaja, että kokous samalla ottaisi keskustellakseen ja päättääkseen erästä toisestakin kysymyksestä, josta yksityispiireissä asemapäälliköiden kesken jo pitemmän ajan on ollut puhetta, nim. asemapäällikköyhdistyksen perustamisesta.

Yksimielisesti suostui kokous ehdotukseen.

Puheenjohtaja alusti kysymyksen, mainiten ensiksi, että asiaa on sen verran pohdittu, että se oli toisena keskustelukysymyksenä esillä siinä kokouksessa, minkä asemapäälliköt rataosalla Utti — Pietari pitivät palkkausasiansa, ja oli mainittu kokous valinnut komiteankin sitä edelleen valmistamaan. Lyhyesti kertoi hän sitten kuinka asemapäälliköillä on siksi paljon yhteisiä, ainoastaan heitä koskevia toiveita ja tarpeita, joista keskustelemalla voisi koitua hyötyä, ei ainoastaan heille itselle, vaan myöskin rautatielle yleensä. Tarvi-taan vaan oma, heidän keskeinen yhdistys, missä niitä olisi tilaisuus selostella. Kokouksen kestäessä oli hän ollut huomaavinaan kuinka sama ajatus toisissakin edustajissa oli ikäänkuin kypsynyt ja vakiintunut. Hän siis ilman muuta ja pitemmittä puheita esitti kysymyksen: ovatko kaikki asemapäälliköt sitä mieltä, että asemapäällikköyhdistys jo siinä tilaisuudessa on perustettava.

Yhtenä miehenä päätti kokous asemapäällikköyhdistyksen perustettavaksi. Ap A. Sandström, joka oli kirjallisesti alustanut kysy-

myksen aikaisemmin mainitussa Viipurin kokouksessa, selosti sitten tarkemmin kysymyksen vaiheita, niin hyvin siinä kokouksessa kuin sen kokouksen asettamassa komiteassakin, joka oli valittu laatimaan sääntöehdotusta perustettavalle asemapäällikköyhdistykselle. Hän oli kääntynyt siinä tarkoituksessa saman nimisten yhdistysten puoleen Ruotsissa, Englannissa ja Unkarissa ja pyytänyt näiltä heidän sääntöjään nähtäväksi. Koska ainoastaan Ruotsista oli vasta saapunut pyydettyt säännöt hyvin toverillisen ja ystävällisen kirjeen seuraamana, niin ei komitea ole vielä kerinnyt laatia sääntöehdotusta. A. J. Kylmänen esitti sitten laatimansa oman luonnoksen sääntöehdotukseksi ja sai sillä kokoukselta kiitokset. Sääntöehdotusta lopullisesti valmistamaan valittiin entinen komitea, johon kuuluivat ap:t A. Sandström, Hj. Jägerroos, M. Borms, A. Stenberg ja J. Kylmänen. Komitean on suoritettava sille annettu tehtävä loppuun, ja saatuaan sääntöehdotuksen valmiiksi, viimeistään ja sopivimmin Rautatievirkamiesyhdistyksen ensi vuosikokouksen yhteydessä, maaliskuun 16—17 päivän tienoissa, kutsuttava kokoon Helsinkiin yleinen asemapäällikköiden kokous hyväksymään yhdistykselle säännöt ja valitsemaan sille tarpeelliset toimihenkilöt.

Edustajat siihen kokoukseen kutsutaan samassa järjestyksessä kuin nyt koolla olevatkin. Kokous lausui sen hartaan toivomuksen, että muutkin kuin edustajiksi valitut ap:t miehissä saapuisivat kokoukseen, koska siinä on ei ainoastaan edustajiksi valituilla, vaan luonnollisesti jokaisella muullakin läsnäolevalla asemapäälliköllä, asemapäällikön apulaisella ja asemakasöörillä puhe- ja päätösvalta.

Komitea työskenteli ripeästi ja sai sääntöehdotuksen valmiiksi määrättyyn päivään mennessä sekä kutsui asemapäällikköiden yleisen kokouksen kokoon Helsinkiin maaliskuun 17 päivänä 1910. Komitea esitti yhdistyksen nimeksi "Suomen Valtionrautateiden Asemapäällikköyhdistys". Kokouksessa päätettiin yhdistys perustaa ja liittää se Rautatievirkamiesyhdistykseen haaraosastona. Yhdistyksen nimeksi tuli niin ollen "Rautatievirkamiesyhdistyksen Asemapäällikköjen haaraosasto". Yhdistyksen säännöt saivat nimen "Järjestyssäännöt Rautatievirkamiesyhdistyksen Asemapäällikköjen haaraosastolle. Helsingissä 17 p. maaliskuuta 1910". Sääntöjen mukaan Asemapäällikköjen haaraosaston jäseniksi olivat oikeutettuja pääsemään ainoastaan asemapäälliköt ja asemapäällikönapulaiset, koska haaraosaston tarkoitus oli puhtaasti ammatillinen. Tämän perustavan kokouksen puheenjohtajana toimi ap Hj. Jägerroos ja sihteerinä ap J. Palas.

Näin oli pitkäaikaisen kehityksen tuloksena ja monien vaiheiden ja valmistelujen jälkeen syntynyt ja perustettu Asemapäällikköyhdistys maaliskuun 17 päivänä 1910.

Perustamisvaiheet ja valmistelut on tässä yritetty selvittää mahdollisimman tarkoin, jotta ne säilyisivät muistona jälkipolville.

Tämän jälkeen selvitetään tässä lyhyesti Asemapäällikköyhdistyksen kehitys ja toiminta 5-vuotiskausittain kuluneina 40 vuotena.

Vv. 1910—1915

Yhdistyksen toiminta oli näinä vuosina hyvinkin vilkasta. Kokouksia pidettiin, paitsi vuosikokouksia ja kesäkokouksia, myöskin haaraosaston eri osastoissa. Erikoisesti on Helsingin osasto uutetusti kokoontunut ap O. Branderin toimesta. Kokouksissa on käsitelty yleensä paljon asioita, niin asemapäällikkökuntaa kuin rautatielaitostakin koskevia. Esimerkkinä mainittakoon, että vuosikokouksessa maaliskuun 16 p:nä 1911 oli esityslistalla kaikkiaan 17 eri kysymystä tavallisten vuosikokousasioiden lisäksi. Näitä olivat mm. "Maa-alueen eroittaminen asemapäällikölle hänen häiritsemättä nautittavakseen", "Asemapäällikön ohjesäännön uusiminen", "Virakorttien käytäntöön ottaminen", "Postikysymys", "Tavaran vastaanotto ja ulosanto asemilla", "Postimerkkien myynti ennen matk. junien tuloa ja lähtöä", "Uudet vaunupäiväkirjat", "Kassalaitoksen uudestaan järjestäminen", "Sähkösanomien lyhennyssanaston käytäntöön ottaminen", "Jälkivaatimusten kirjanpidon ja tilityksen yksinkertaistaminen", "Kappaletavaran kuljettaminen" ja "Palkkakysymys", joka yhdistyksen syntymästä asti on ollut jatkuvasti näihin saakka ja ilmeisesti on edelleenkin melkein joka kokouksessa käsiteltävänä. Palkkakysymyksestä tulkoon mainituksi, että, kun v. 1909 palkankorotusanomus ei ollut saanut myönteistä ratkaisua, mieliala ap-kunnan keskuudessa oli hyvin katkeroitunut, ja Turussa pidetyssä osaston kokouksessa tammikuun 21 p:nä 1911 lausuttiin mm. että asemapäälliköt ovat taloudellisessa pulassaan pakotetut ottamaan velkaa liikennöitsijöiltä ja siten joutuvat heidän armoilleen ja että on sattunut tapauksia, että asemapäällikkö hankkiakseen perheelleen ja nälkäisille lapsilleen elatusta on ollut pakotettu tekemään vajuusta rautatien varoihin ja siten joutunut rikoksen tielle. Helsingissä marraskuussa 1911 pidetyssä kokouksessa päätettiin asetetulle palkkakomitealle esittää, että aikaisemmin pyydetty 500 — 600 markan korotus vuodessa ei enää riitä, vaan on saatava vähintään 1000 markan korotus vuodessa peruspalkkoihin.

Postiolojen järjestäminen rautatieasemilla ja postipalkkakysymys oli myös näinä vuosina usein esillä. V. 1910 oli asetettu komitea selvittämään näitä asioita. Komiteaan kuuluivat ap:t A. Sandström ja T. Blässar sekä kirjuri O. Ilmonen. Komitean jäsenet suorittivat

tehtävän ja jättivät tammikuun 30 p:nä 1911 päivätyt pitkän, painetun esityksensä RVY:lle postiolojen järjestämiseksi ja postipalkkojen korottamiseksi.

Kesäkokouksia pidettiin myös. V. 1911 oli sellainen Hämeenlinnassa ja sen yhteydessä tehtiin laivamatka Vanajavedelle. Tässäkin kesäkokouksessa käsiteltiin monia virkaa koskevia kysymyksiä.

V. 1914 pidettiin kesäkokous Viipurissa heinäkuun 17 p:nä ja sen yhteydessä tehtiin erittäin onnistunut huvimatka Suomen lahdelle ja Saimaan kanavalle.

Osaston vuosikokouksessa Helsingissä maaliskuun 16 p:nä 1915 oli läsnä 20 jäsentä ja siellä mm. käsiteltiin ja päätettiin ensi kerran anoa, että asemapäällikkö, joka hoitaa postia, saisi vapaan postisijaisen semesterikuukautena. Myös päätettiin osallistua Leski- ja Orpokassan toimihenkilöiden vaaliin omalla listalla. Alustavasti käsiteltiin myös, mutta lykättiin seuraavaan yleiseen kokoukseen, kysymys liikennetarkastajain ottamisesta osaston jäseniksi, että perustettaisiin lainausapukassa asemapäälliköille ja että ryhdyttäisiin toimenpiteisiin matkastipendien aikaansaamiseksi asemapäälliköille.

Osaston ensimmäiset kuusi vuotta olivat olleet työntäyteisiä, paljon asioita oli käsitelty ja innostus osaston toimintaan oli ollut suurenmoista. V. 1914 alkanut ensimmäinen maailmansota lamaanutti kuitenkin toimintaa ymmärrettävistä syistä huomattavasti. Arkiston puutteellisuuden takia ei näiltä kaikilta vuosilta ole saatavissa tarkkoja tietoja.

Vv. 1916 —1920

Nämä vuodet alkoivat, kuten edellinenkin vuosijakso palkkataistelun merkeissä. Kuusi vuotta aikaisemmin anottua palkankorotusta ei vielä kukaan oltu saatu. V. 1915 asetettu uusi palkkakomitea, johon kuuluivat ap:t A. Leisten, O. Snellman ja T. Nikkulainen, oli laatinut pitkän, perustellun ja tunteisiin vetoavan anomuksen, joka jätettiin rh:lle v. 1916 alussa. Anomuksestaan sanoo komitea mm., "että me olemme edellisissä anomuksissa perustelleet puutteenalaista asemaamme järkisyillä, mutta tuloksista näemme, minkä verran ne ovat asianomaisiin pystyneet. Nyt laatimaamme anomukseen olemme sen vuoksi järkisyiden joukkoon sekoittaneet hiukan tunnesyitäkin. Olemme koettaneet kosketella niitä paikkoja ihmisessä, jotka kovetuneissakin luonteissa pitempään säilyttävät koskenta-arkuuden." Itse anomuksessa on perusteellisesti selvitetty palkkojen pienuus, ja varsinkin sota-ajan vaikutus siihen, laajasti selostettu se hädänalai-

nen asema, mihin on jouduttu sekä esitety palkat korotettavaksi seuraavasti: I lk ap 7000 (palkka+palkkio), II lk ap 6000, III lk ap 5000, IV lk ap 4500 ja V lk ap 4000 markkaan vuodessa. Lopuksi anomuksessa sanotaan: "Esitettäessä totuuksia, voivat sanat jolloinkin tuntua katkerilta, mutta ne ovat sittenkin tosia. Ja se palvelija on huono palvelija, joka ei isännälleen uskalla puhua totuutta."

Tammikuun 8 p:nä 1916 pidetyssä yleisessä kokouksessa käsiteltiin mm. "Mikä on syynä liikennehäiriöihin ja onnettomuuksiin" ja päätettiin siitä laatia selostus sanomalehtiin, mikäli sotasensuuri sen sallii. Samassa kokouksessa käsiteltiin myös rh:n määräystä, että ap:t ovat velvollisia ottamaan osaa yöpalvelukseen, ja päätettiin lähettää lähetystö päätirehtöörin puheille. Lähetystölle, johon kuuluivat ap:t Behr, Aarnio, Öller ja Aminoff, päätirehtööri ilmoitti, että määräystä ei panna käytäntöön ennen kun osasto on tehnyt siitä kirjallisen anomuksen ja rh on sen uudelleen käsitellyt. Tässä kokouksessa ja vuosikokouksessa 16. 3. 16 käsiteltiin lisäksi monia muita virka- y.m. asioita.

Vallankumousvuonna 1917 on osaston toiminta ollut ilmeisesti pysähdyksissä, koska mitään kokouksia ei ole pidetty. Myöskään v. 1918 vuosikokousta ei voitu vapaus- sodan takia pitää säännöllisenä aikana.

Tammisunnuntaina 1918 alkanut vapaus- sota lamaanutti luonnollisesti kokonaan yhdistystoiminnan, sillä Etelä-Suomen rautatievirkamiehet joutuivat jättämään virkansa ja kotinsakin. Monet olivat taistelemassa rintamalla. Rautatievirkamiehet, heistä monet asemapäälliköt, joutuivat antamaan raskaita uhreja sodassa, useiden kaatuessa rintamalla ja eräiden tullessa murhatuiksi joko kotonaan tai virkapaikallaan.

V. 1918 voitiin Asemapäällikköjen haaraosaston vuosikokous pitää vasta vapaus- sodan päätyttyä heinäkuun 6 p:nä Helsingissä. Kokouksessa oli läsnä 18 jäsentä. Aluksi puheenjohtaja Leisten lausui lämpimiä muistosanoja murhatuille osaston jäsenille, asemapäälliköille J. Kylmäselle, O. Snellman'ille, F. C. Sohlström'ille, E. Tojkanderille ja J. Hedman'ille. Näistä on erikoisesti mainittava ap J. Kylmänen, joka murhattiin erittäin raa'alla tavalla.

Tavallisten vuosikokousasioiden lisäksi käsiteltiin kokouksessa mm. asemien luokituskysymystä, mutta jätettiin asia sillä kertaa lepäämään. Kun palkka-asia ei vielä kukaan ollut saanut tyydyttävää ratkaisua, päätettiin uudelleen anoa 50 % korotusta peruspalkkoihin. Vielä keskusteltiin toimenpiteistä eräiden, tässä nyt mainitsematta jätettyjen, asemapäällikköiden suhtautumisesta kapinallisiin. Tässä kokouksessa oli jo ensi kerran esillä kysymys halkojen myymisestä eläkkeellä oleville entisille rautatieläisille.

Vuosi 1919 oli yhdistyksen toiminnassa normaalin ja verrattain vilkas. Niinpä osaston vuosikokouksessa maaliskuussa käsiteltiin niin paljon asioita, että niitä riitti kahdeksi päiväksi. Tähän kokoukseen oli kutsu sattuneesta syystä lähetetty jäsenille vain suomenkielellä ja tämän takia ap E. Beuermann ilmoitti vastalauseensa pöytäkirjaan. Kokouksessa käsiteltiin viime vuosikokouksessa lepämään jätettyä asemien luokituskysymystä uudelleen ja valittiin siitä tekemään esityksen toimikunta, johon tulivat ap:t E. Barsokevitsvh, R. Pippingsköld, G. Söderström, A. Silpiö ja F. Lagerstam.

Vapaus-sodan aikana murhatun ap J. Kylmäsen haudalle oli Itäisen osasto päättänyt hankkia patsaan. Tämän takia yhdistys päätti hankkia patsaat, mikäli varoja saadaan, murhattujen ap Snellman'in Sohlström'in, Tojkander'in ja Hedman'in haudoille. Kun kokouksessa ap. Palo ilmoitti, että Suomessa oli kerätty rautatieläisiltä varoja vallankumousuhrien haudalle Pietarissa Marskentällä lasketavaa seppelettä varten ja näitä varoja oli jäänyt jällelle noin 7 a 8 tuhatta markkaa, päätettiin koettaa saada nämä varat tähän tarkoitukseen. (Kirjoittajan huomautus: Ne varat jäivät, rautatievirkamiesten poistuttua Pietarista, siellä olevaan Valtakunnanpankkiin.) Vielä käsiteltiin kokouksessa halkojen vastaanottoa ja halkovaratöiden hoitoa asemilla ja esitettiin niiden siirtämistä kokonaan pois asemapäälliköiltä joko ratamestareille tai varasto-osastolle tai niistä maksettava palkkion huomattavaa korottamista. Asiassa tekemään perustellun esityksen valittiin ap:t R. Pippingsköld, F. Aarnio ja J. Pietilä. Asetetussa postinhoitoa asemilla käsittelevässä komiteassa ei ollut lainkaan jäsenenä asemapäällikköä ja sen takia päätettiin esittää siihen kutsuttavaksi ap A. O. Ikonen. Kun oli ryhdytty suorittamaan ohjesääntöjen kertauskuulusteluja, katsoi kokous ne tarpeettomiksi, koska jokainen oli velvollinen tuntemaan ohjesääntöt. Asemapäälliköiden lepokotikysymystä käsiteltiin myös ja päätettiin sitä ryhtyä ajamaan väellä ja voimalla. Suuniteltiin jäsenien verottamista tarkoitukseen 2 markan kuukausimaksulla. Eräs tuntemattomana pysyttelevä henkilö oli jo lahjoittanut lepokotirahastoon 1000: — markkaa. Lepokotiasiaa ajamaan asetettiin toimikunta ja siihen valittiin ap:t G. Söderström, F. Lagerstam, E. Strömberg, E. Vantala ja F. Aarnio.

Vuosi 1920 oli edelleen yhdistyksen toiminnassa vilkas. Silloin pidettiin useita johtokunnan kokouksia ja kaksi osaston yleistä kokousta. Varsinainen vuosikokous pidettiin helmikuun 15 p:nä ja yleinen kokous lokakuun 16 p:nä. Vuosikokouksessa käsiteltiin mm. asemamestarin ja kolmannen kirjurin virkojen suunniteltua perustamista, asetetun postikomitean mietintöä, asemien luokituskysymyksessä komitean antamaa lausuntoa. Vielä kokouksissa käsitel-

tiin 13:n kuukauden palkan maksamista, väkijuomien käytön estämistä, asetetun palkkauskomitean kokoonpanoa, koska siinä liikenneosastoa edusti vain yksi ylikonduktööri eikä yhtään virkamiestä, ynnä monia muita asioita, joista tulkoon huvin vuoksi mainituksi päätös, jonka mukaan rhl:ta anottiin, että se kumoaisi tupakanpolttokiellon toimistohuoneissa, asemaravintoloissa ja makuuvaunujen käytävillä, mutta säilyttäisi kiellon odotushuoneissa ja makasiineissa.

Näinä vuosina, 1916 — 20, oli pantu vireille ja ryhdytty ajamaan monia suuria ja asemapäällikkökunnalle tärkeitä asioita ja niitä on ajettu ponnella ja tarmolla. Vaikka näinä vuosina yhdistystoimintaa häiritsi pahasti ensimmäinen maailmansota, Venäjän vallankumous ja maamme vapaussota, jaksoivat silloiset osaston eturivin miehet siitä huolimatta innolla ja vaivojaan valittamatta toimia osaston ja koko ap:kunnan hyväksi.

Vv. 1921 — 1925

V. 1921 oli osastolla vielä selvitettävänä eräitä asioita vuodelta 1918, sillä eräitä osastonkin jäseniä oli syytetty oikein sanomalehdissä silloisiin tapahtumiin sekaantumisesta, ystävyydestä ja suhteista silloisiin venäläisiin viranomaisiin ja jopa kukkaistervehdyksen antamisesta kenraalikuvernööriin rouvalle hänen matkalla ollessaan. Näihin juttuihin sotkettiin monia ehkä syyttömiäkin ja sen tähden osasto ei ryhtynyt asiassa enempiin toimenpiteisiin, kun kyseiset jäsenet itse erosivat osastosta.

Säästäväisyustoimenpiteet alkoivat rautatiellä näihin aikoihin. Oli asetettu n.s. työtehokomitea ja sen toimesta vähenneltiin henkilökuntaa asemilta. Tämä aiheutti osastolle paljonkin vaivaa, sillä nuoremmat virkamiehet vaativat tiukasti asemapäälliköille lisääväksi vuoroja ja asemapäälliköt taas katsoivat heillä olevan työmäärän entisestään paljon lisääntyneen. Osaston asettama jaosto lausui työtehokomitean mietinnöstä mm., että liikenteen hoitokustannusten vähentämiseksi hankittaisiin uudenaikaisia teknillisiä välineitä, mikä lausunto vielä tänä päivänäkin on ajankohtainen ja paikallaan rautatiellä.

Palkkauskysymys oli luonnollisesti myös esillä ja sen ajamiseksi pakkotoimenpitein on suunniteltu mm. 24 tunnin matkustajaliikennekeskeytystä jonakin sunnuntaipäivänä, mitä ei kuitenkaan pantu toimeksi.

Kun palkkausasia ei vielä v. 1922 ollut saanut tyydyttävää ratkaisua, jouduttiin silloin ensi kerran palkkataistelun tielle ja ryhdyttiin käyttämään pakkotoimenpiteitä. Rautatievirkamiesyhdistys

(RVY) oli Virkamiesliiton myötävaikutuksella päättänyt pakkotoimenpiteenä käyttää joukkokortisanomista sitä varten painetuilla kaa-vakkeilla. Ap-yhdistyksen johtokunta oli lähetystön välityksellä tiedustellut rautatiehallituksen kantaa tässä asiassa ja saanut tietää silloiselta päätoimittajalta Janssonilta, että rautatiehallitus tulisi myöntämään pyydetty erot. Kun sitten kävisi niin, että rautatiet jäisivät ilman tarpeellista henkilökuntaa, ilmoittaisi rh valtioneuvostolle, että se ei voi hoitaa liikennettä ja jättää paikkansa. Niinpä sitten osaston ylimääräisessä kokouksessa 17. 11. 22 päätettiin yksinmieleisesti kannattaa joukkokortisanomista, enemmistön kannattaessa vieläpä lakkoakin. Joukkokortisanominen sitten toimeenpantiin ja eronamukset koottiin ja luovutettiin yhdistysten välityksellä viranomaisille. Tämä valtion viran- ja toimenhaltijain ensimmäinen voimatoimenpide, niin yksimielisesti kuin sitä ryhdyttiinkin toteuttamaan, ei kuitenkaan pysynyt murtumattomana loppuun asti, sillä monen monet irtisanoutuneet jättivät myöhemmin peruutuksia irtisanoutumiselleen.

Lepokotiasiaa oli myös käsitelty ja oli ap A. O. Ikonen esittänyt ostettavaksi n.s. Gyllenbögél-huvilan Virroilta, mutta osasto päätti varojen puutteessa luopua sen ostamisesta.

Vaikka palkka-asiaa oli ajettu edellisenä vuonna pakkotoimenpitein ja sen avulla saatukin jonkinlainen palkkojen korotus, ei se kuitenkaan ollut tyydyttävä, vaan ja v. 1923 jouduttiin taas kamppailemaan palkka-asian kanssa. Tällöin vaadittiin korjausta valtioneuvoston suorittamaan palkkausten määrittelyyn, koska katsottiin valtioneuvoston poikenneen eduskunnan päätöksestä. Vielä vaadittiin, että palkat oli sidottava indeksiin. Palkka-asiaa ajamaan valittiin liikennetarkastaja G. Wasz, ap:t J. A. Pernu, E. Vantala ja J. Pietilä ja oli heidän käytävä rh:ssa ja valtioneuvostossa selvittämässä asiaa.

Valitusoikeuden myöntäminen virkanimitysasioissa oli ollut useamman kerran käsiteltävänä ja kokouksessa lokakuun 18 p:nä 1923 päätettiin RVY:n välityksellä anoa valitusoikeutta kaikkiin virkamiesten nimityksiin nähden. 8-tunnin työaikalain soveltaminen ja virkamiesten työvuorot olivat olleet käsittelyn alaisena ja oli niistä tehty esityksiä ja annettu lausuntoja. Koska näihin aikoihin oli yleisön kehoittanut osaston puheenjohtajaa lahjusten otto, oli ylijohtaja Jansson kehoittanut osaston puheenjohtajaa jossakin kokouksessa kiinnittämään ap:kunnan huomiota tähän seikkaan. Vielä oli liikenneosaston johtajalta anottu, että osaston ja RVY:n kokouksiin käytettyjä lomapäiviä ei laskettaisi niihin vuosittain myönnettäviin 10 ylim. lomapäivään, mutta siihen oli saatu kielteinen päätös. Osaston toiminnasta v. 1923 sanoo silloinen sihteeri, liikennetar-

kastaja E. A. Pinomaa vuosikertomuksessaan, että se kansan nousu, minkä palkkataistelu syksyllä 1922 aiheutti, näyttää liiaksi rasittaneen osaston jäseniä, koska osanotto kokouksiin on ollut kovin laimeaa.

Vuosi 1924 oli toiminnan suhteen edellistä hieman vilkkaampi, sillä silloin pidettiin mm. kolme yleistä kokousta, joissa käsiteltiin monia asioita. Näistä kannattaa tulla mainituksi lausunnon antamiset palkkauslain täytäntöönpanoasetuksesta ja viran- ja toimenhaltijain eläkelakiehdotuksesta sekä anomus rh:lle että rautatien lomakeisiin käytettäisiin parempaa paperia ja että kirjekuoria ei sallitaisi terveydellisistä syistä käyttää kuin yhden kerran. Vielä on käsitelty virkanimitysten muuttamista paremmin todellisia tehtäviä vastaaviksi, vaunujen sivupylväiden hoitoa, tavarajunien yhteenkytkemistä suurehkoilla asemilla, alempienkin virkojen haettavaksi julistamista ja kesälomamääräysten yhdenmukaistuttamista. Ylimääräisessä kokouksessa lokakuun 25 p:nä 1924 päätettiin ostaa lepokodiksi eversti S. Hjelman'in omistama huvila, "Rauhalinna" alueineen ja kalustoineen 225.000 markan kauppahinnasta. Lepokotirahaston hyväksi päätettiin vv. 1925 — 26 toimeenpanna asianomaisella luvalla yleinen rahankeräys.

Vuosikokouksessa v. 1925 vahvistettiin "Rauhalinnan" ostopäätös ja hinnan maksua varten päätettiin ottaa Norrmen'in rahastosta 100.000 markan laina. Lepokodin hoitotoimikuntaan, Lepokoti-isännistöksi valittiin liikennetarkastaja A. Leisten, ap:t G. Öller, H. Widdell, ja L. Latvala, varalle ap J. E. Bergman.

Samassa kokouksessa päätettiin uudelleen anoa rh:lta, että hal-ko-varastojen hoito siirrettäisiin varasto osastolle. Myös annettiin lausuntoja lakiehdotuksesta viran- ja toimenhaltijain nimittämiskirjoista, virkapukujen uudistamisesta, jolloin suositeltiin malliksi Ruotsissa käytettäviä virkapukuja, sekä lausunnot ap:n virkavuo-roista annetuista lkoj:n määräyksistä, postinvaihdosta asemilla ja osaston sääntöjen tarkistamisesta. Saamansa valtuuden mukaisesti johtokunta oli ostanut eversti Hjelman'ilta Säämingin pitäjäs-sä, lähellä Savonlinnaa sijaitsevan "Rauhalinna" nimisen tilan lepokodiksi. Lepokoti vihittiin tarkoitukseensa siellä pidetyssä jatko-vuosikokouksessa heinäkuun 5 p:nä 1925.

Samassa kokouksessa laadittiin osastolle uudet säännöt ja ni-meksi hyväksyttiin "Asemapäällikköyhdistys" (Apy).

Kesäkuun 6 p:nä 1925 paljastettiin Tampereen hautausmaalla vapaussodan aikana murhatun, yhdistyksen sihteerin ap O. Snell-man'in haudalle yhdistyksen toimesta pystytetty hautapatsas vai-kuttavin juhllallisuuksin.

V 1925 hankittu lepokoti "Rauhalinna" antoi yhdistykselle ja sen johtokunnalle v. 1926 niin paljon puuhaa, että suurin huomio toiminnassa oli kohdistettava siihen. Sisäasiainministeriön luvalla toimitettu rahankeräys lepokodin hyväksi tuotti 111.000 markkaa.

Muista v. 1926 käsitellyistä asioista mainittakoon, että palkkausasia oli luonnollisesti, asiaankuuluvana, esillä ja oli siinä päätetty yhtyä kannattamaan varsinkin alemmpipalkkaisten virkailijain palkkojen koroitusta, mutta ei hyväksytty voimatoimenpiteitä, ei edes n.s. italialaista lakkoa.

Vuonna 1927 yhdistyksen johtokunta päätti palkata ap Pernun yhdistyksen propagandasihteeriksi, matkustelemaan rataverkolla hankkimassa uusia jäseniä yhdistykseen ja kannattajajäseniä lepokodille. Kesäkokouksessa Rauhalinnassa 5. 7. 27 päätettiin toimeenpanna arpajaiset lepokodin hyväksi, anoa 5:nneen ja 4:nneen luokan ap:t korotettavaksi palkkauksessa yhtä luokkaa ylemmäksi, mitä asiaa valittiin ajamaan ap:t Kunnas ja Juutilainen, anoa talous- ja kesävapaaolijat samaan luokkaan kuin tilapäisetkin liput ja talousvapaaolijat 300 km matkalle sekä pyytää jälleen postinhoitopalkkoja korotettavaksi.

Lepokodin hoito antoi edelleen johtokunnalle paljon huolta ja vaivaa, ja niinpä v. 1927 pöytäkirjoissa on monen monet pykälät juuri lepokoti koskevia. Lepokodin kannattavuus oli osoittautunut heikoksi ja sama kannattamattomuus näytti yhä jatkuvan. Niinpä yhdistyksen silloinen sihteeri ap J. Pietilä sanoikin vuosikertomuksessaan vuodelta 1927: "Tuntuu siltä, että sitä innostusta ja harastusta, jota ilmeni lepokotiasiassa ennen sen saamista, ei ole enää olemassa. Moni sellainen, joka aikoinaan kuului lepokotiaatteen innokkaimpiin kannattajiin, on vetäytynyt syrjään eikä ole edes nähnytkaan Rauhalinnaa. Moni on jättänyt täyttämättä sitomuksensa tuhatlappusen maksamisesta lepokotirahastoon."

Palkkaus- ja postipalkka-asia oli jokavuotisiin kuuluvana asiana v. 1928 jälleen käsitellyn alaisena ja päätettiin menettelytapoihin nähden palkkaustapojen ajamisessa olla solidaarisia Virkamiesliiton kanssa. Lisäksi käsiteltiin tariffisäännön yksinkertaistuttamista ja virkapukukysymystä sekä annettiin lausunto veturimiesyhdistyksen liikennevirkamiehiin kohdistetun syytekirjelmän johdosta. Vuoden 1928 vuosikertomuksessa sihteeri mainitsee, että Rauhalinnan taloutta ei ole saatu eikä saadakaan tasapainoon, kun vain ani harvat asemapäälliköt käyttävät sitä virkistys- ja lepopaikkanaan, ja kehoittaa näitä mielukuisesti saapumaan loma-ajakseen kodikkaaseen ja viihtyisään Rauhalinnaan.

Erikoisena asiana vuodelta 1929 tulokoon mainituksi, että jatkovuosikokous päätti ryhtyä oikaisutoimenpiteisiin sen johdosta, että Särkisalmen ap E. Kaartinen oli tuomittu oikeudessa korvaukseen sen takia, että hänen alaisensa virkamies oli hänen virasta poissa ollessaan kirjoittanut ilmoituskortin saapuneesta tavarasta eräälle kauppiaille, joka kortin perusteella oli lähettänyt asemalle useampia hevosia tavaraa noutamaan, kuin mitä olisi tarvittu ja vaatinut Kaartiselta tästä korvausta.

Lepokodin ylläpitäminen näyttää v. 1930 kehittyneen niin raskaaksi taakaksi yhdistykselle, että sen jatkuva ylläpitäminen kävi kyseenalaiseksi. Siellä oli kesävieraina pääasiassa muita, aivan sivullisia, mutta ei asemapäälliköitä. Johtokunta oli vuoden aikana kokoontunut kokonaista 10 kertaa, ja näissä kokouksissa jouduttiin suurimmaksi osaksi käsittelemään vaikeaksi osoittautuneita lepokotiasioita.

Tämä 5-vuotiskausi on ollut yhdistyksessä työn ja toiminnan aikaa, joka toiminta on keskittynyt suurimmaksi osaksi lepokodin hyväksi. Riittävän kannatuksen puutteessa näytti kuitenkin lepokodin tulevaisuus synkältä.

Vuosi 1931 oli valtion viran- ja toimenhaltijoille surun vuosi sikäli, että silloin vallinneen pula-ajan takia eduskunta alensi palkkoja ja kun oli pelättävissä, että palkkoja, jotka oli alennettu vain vuodeksi, alennettaisiin jatkuvasti, oli yhdistyksessä keskitettävä toiminta tätä vastustamaan.

Vuosikokouksessa 24. 2. 31 päätettiin perustaa yhdistykselle opinto- ja avustusrahastot, ja jo silloin hämmötti näköpiirissä mahdollinen Rauhalinnasta luopuminen, koska suunniteltiin Rauhalinna mahdollisesti rahaksi muutettaessa siirtää siten kertyneistä varoista puolet opinto- ja puolet avustusrahastoon.

Opinto- ja avustusrahaston säännöt hyväksyttiin jatkovuosikokouksessa heinäkuun 5 p:nä 1932 Rauhalinnassa. Yhdistyselämässä oli ilmaantunut hajaantumisen merkkejä. Rautatievirkamiehet olivat tulleet huomaamaan, että Rautatieläisten Keskusjärjestössä ei annettu riittävästi arvoa virkamiesten pyrkimyksille eikä asioita ajettu virkamiehiä tyydyttävällä tavalla, ja tästä oli syntynyt ajatus erota Keskusjärjestöstä. Niinpä RVY olisikin eronnut Keskusjärjestöstä, mutta Apy:n vuosikokous päätti 27. 2. 32, että Apy jää Keskusjärjestön jäseneksi erillisenä yhdistyksenä. Myöskin oli ollut kysymyksessä RVY:n eroaminen Virkamiesliitosta erikokoisesti sen takia,

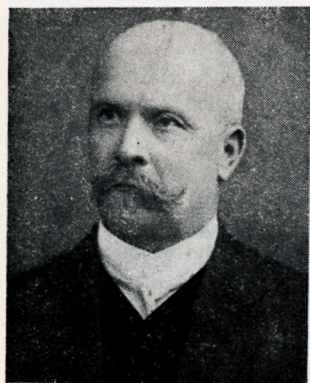
**Asemapäälikköyhdistyksen puheenjohtajat
vv. 1910—1950**



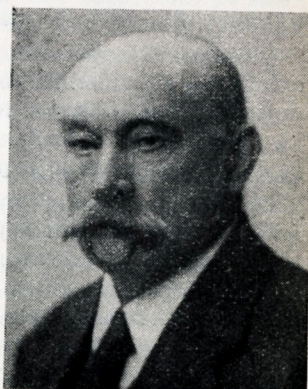
Asemapäälikkö
A. Sandström.
Puh.joht. 1910—13. 1914.



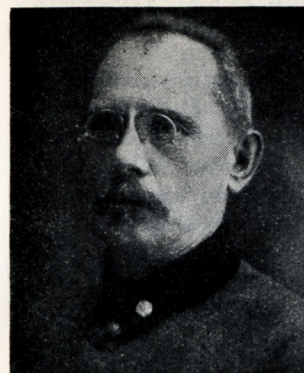
Liikennetarkastaja
R. Pippingsköld.
Puh.joht. 1912.



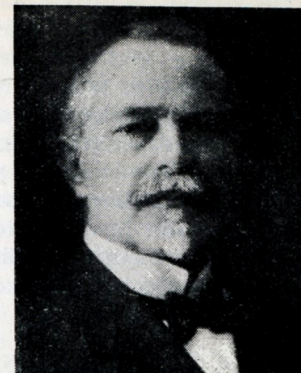
Asemapäälikkö
J. Pernu.
Puh.joht. 1915.



Liikennetarkastaja
A. Leistén.
Puh.joht. 1916—23.



Asemapäälikkö
A. Jolma.
Puh.joht. 1924—28.



Asemapäälikkö
Benj. Ajo.
Puh.joht. 1929—30.



Asemapäälikkö
A. Saukko.
Puh.joht. 1935—44.



Liikennetarkastaja
V. Hirvas.
Puh.joht. 1931—34.



Apulaisjohtaja
Jalmari Lennes.
Puh.joht. 1945—.

että jäsenet valittivat jäsenmaksujen kalleutta ja että Virkamiesliitto ei muka ollut riittävän pontevasti ajanut rautatievirkamiesten etuja. Apy asettui kuitenkin Virkamiesliitosta eroamista vastaan. Toiminta oli v. 1932 ollut tavallista vilkkaampaa. Johtokuntakin on kokoontunut 8 kertaa ja pöytäkirjoihin merkitty käsitellyksi 97 asiaa. Vuoden aikana ilmenneistä hajoituspyrkimyksistä ja tapahuneist hajoamisista on yhdistyksen silloinen sihteeri Ville Vainio sanonut vuosikertomuksensa lopussa "Apy ei tahdo toimia hajoituksen, vaan hyvän yhteisymmärryksen merkeissä. Meidän vakaa harrastuksemme on, että kaikki voimat kootaan yhteen, kestävään ja lujaan yhteistyöhön koko rautatieläiskunnan ja rautatielaitoksen menestykseksi".

Tavallisten, yhdistyksen sisäisten asioiden ja lepokotiasioiden lisäksi vuonna 1933 käsiteltiin mm. matkailuliikenteen lisäämismahdollisuuksia ja siitä tehtiin esitys rh:lle, joka suostui oppikursseilla antamaan opetusta matkailuliikenteestä. Kaikkien kuljetusasiakirjojen yhdenmukaistamisesta tehtiin myös esitys. Postipalkan maksamisesta ap:n sijaiselle erikseen vapaapäivien aikana tehtiin niinikään anomus postihallitukselle. Silloisen sihteerin mieltä näkyy raskaasti painaneen maassa aikaansaatu ja vallitseva nurjamielinen käsitys virkamiesten palkoista ja heidän "laiskan työstään". Yhdistystoiminnalle piristävänä keinona esittelee sihteeri, että eduskunnan pöytäkirjoista olisi poimittava kaikki virkamiehiä halventavat lausunnot ja saatettava ne julkisuuteen ammattilehdessä, jotta kaikki virkamiehet oivaltaisivat yhdistykseen kuulumisen välttämättömyyden tarpeellisten oikeuksien saavuttamiseksi ja turvaamiseksi.

Toiminta on v. 1934 edelleen piristynyt, koska johtokuntakin on kokoontunut 9 kertaa ja käsitellyt 135 asiaa. Vaihdemiesyhdistys oli pyytänyt lausuntoa tekemästään aloitteesta, että rataosasto suorittaisi lumityöt vaihteilla. Apy:n jatkokokous käsitteli asian ja asettamansa toimikunnan mielipiteen mukaan esitti, että lumityöt vaihteilla siellä missä liikennejakson päällikkö sen katsoo tarpeelliseksi suoritetaan rataosaston toimesta. Veturimiesyhdistyksen aloitteeseen eläkekassojen yhdistämiseksi suhtauduttiin kielteisesti. Kun postihallitus oli palkkojen vähentämisen takia määrännyt ap-postinhoitajat luovuttamaan takaisin vuosilta 1933—34 liikaa kantamansa postipalkan, anottiin Valtioneuvostolta tämän määräyksen peruuttamista, mutta se hylättiin. Virkapukuavustusta ap:lle oli myös pyydetty. Merkille pantavaa on ollut näihin aikoihin, että Apy:tä vastaan oli hyökätty ammattilehdissä asiattomilla ja aiheettomilla parjauskirjoituksilla, mutta ne oli jätetty huomioon otta-

matta ja vastausta vaille, koska ei haluttu ryhtyä vastailemaan tuollaisiin ala-arvoisiin mietelmiin.

Yhdistyksen sääntöjä muutettiin vuosikokouksessa 25. 2. 35 siten, että I lk kirjurit ja muut ylemmässä virka-asteessa olevat pääsivät Apy:n jäseneksi. Tällä tavalla laajennettiin yhdistyksen jäsenpiiriä ja toivottiin sen elvyttävän yhdistyksen toimintaa. Samassa kokouksessa käsiteltiin vielä taaskin päiväjärjestykseen tullutta posti-palkkojen korotusta ja asetettiin toimikunta jäsenenä ap:t Peltola, Kunnas ja Anttila tekemään siitä anomuksen.

Yhdistys täytti v. 1935 25 vuotta ja lepokoti Rauhalinnan ostamisesta oli kulunut kymmenen vuotta. Näitä juhlittiin jatkovuosikokouksessa Rauhalinnassa heinäkuun 5 p:nä 1935. Tästä muodostui erittäin onnistunut juhlakokous, sillä päivä oli mitä ihanin ja paljon oli nähty huolta ja vaivaa juhlan onnistumisen hyväksi. Juhlassa oli runsaasti mm. kutsuvieraita.

Vv. 1936 — 1940

Palkkauskysymys oli vuonna 1936 jälleen tullut päivänpoitavaksi ja ylimääräisen kokouksen 6. 12. 36 tekemän päätöksen mukaisesti jätettiin Valtioneuvostolle Apy:n anomus, että asemapäälliköiden palkkoja korotettaisiin yhdellä palkkausluokalla. Samaan kysymykseen kytkeytyi toiminta asemien luokituksen tarkistamiseksi. Kysymystä oli käsitelty yleisissä kokouksissa, johtokunnassa ja komiteassa ja on siitä arkistossa lausuntoja, mietintöjä ja tilastoja. Lopuksi päätettiin jättää rh:lle anomus:

että määrättäisiin perusteet asemien luokituksen arvostelemiseksi.

että asemien luokitus tarkistettaisiin,

että ne asemat, jotka asemapäällikön työmäärään nähden ovat samassa suhteessa toisiinsa, määrätään samaan luokkaan,

että kaikki pysäkit muutettaisiin sen luokan asemiksi, kuin ne määrittelyperusteiden mukaan tulisivat olemaan,

ja että ehdotuksen toteuttamiseksi varattaisiin riittävän suuri määräraha ainakin jo vuoden 1939 menoarvioon.

Tällainen anomus jätettiin tammikuun 30 p 1937 rh:lle. Vuosikokouksessa 24. 2. 36 vahvistettiin sääntöjen muutos, jonka mukaan I lk kirjurit pääsevät Apy:n jäseniksi.

Vuosikertomuksensa lopussa sanoo sihteeri Ville Vainio arvostellessaan vuoden 1936 toimintaa ja luodessaan katsauksen tuleviin vuosiin, että rautatievirkamiesyhdistykset voivat saavuttaa jotakin pysyväistä ja taloudellisesti rakentavaa ja hyödyttävää ainoastaan keskinäisessä luottamuksessa omatoimisuuden kautta. Lisäksi hän,

sen johdosta, että I lk kirjurit ja korkeammat ja johtoasemassa olevat nyt pääsevät Apy:n jäseniksi, ennustaa, että "uusi ajanjakso alkaa Apy:lle vuonna 1937".

Niinpä tuon "uuden ajanjakson" merkinä, mutta surullisena merkinä on mainittava, että lepokoti Rauhalinna myytiin kesäkuun 26 p:nä 1937 tehdyllä kauppakirjalla kiinteistöineen ja irtaimistoineen 250.000:- markan kauppahinnasta Suomen valtiolle. Näin oli sammunut Apy:n lepokotiunelma. Lepokodin myynnistä saadut varat siirrettiin opinto- ja avustusrahoihin. Lepokodin myyntiasia oli antanut johtokunnalle ja koko yhdistykselle paljon työtä, mutta silti oli v. 1937 ehditty käsitellä muitakin asioita. Niistä mainittakoon tärkeimpinä virkamiesten vapaapäivien määräämisestä käyty keskustelu ja päätös, että ne jätetään jaksonpäälliköiden parhaimmalla tavalla järjestettäväksi; vuosivirkalomien saannin vaikeudet, mikä aiheutti pitkän keskustelun, mutta, kun oli otettu runsaasti uusia harjoittelijoita, jäätiin odottamaan tilanteen paranemista sen kautta, ja luonnollisesti palkkauskysymys, jossa taaskin tehtiin korotusanomus. Merkittävimpiä päätöksiä vuodelta 1937 olivat ne päätökset, joilla päätettiin osallistua keräykseen kenttäradion hankkimiseksi ja puolustusvoimille lahjoitettavaa lentokonetta varten. Nämä päätökset osoittavat selvästi, että apukunnassa, pienistä palkoista ja huonosta taloudellisesta asemasta huolimatta, on syvällistä puolustustahtoa ja isänmaanrakkautta.

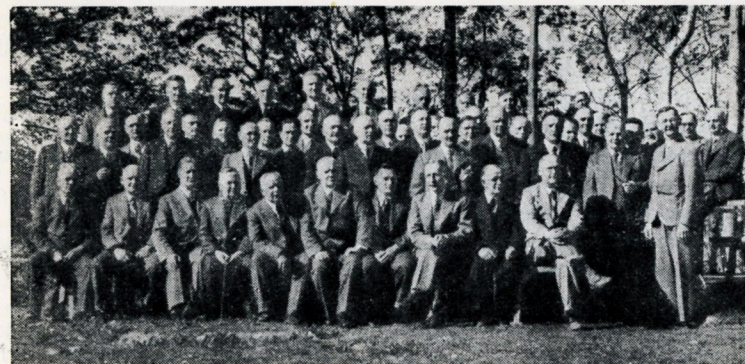
Postipalkka-asia oli jälleen sukeltautunut esiin ja sitä käsiteltiin jatkovuosikokouksessa heinäkuun 17 p:nä 1938 Helsingissä. Asiassa laatimaan perusteltua esitystä valittiin komitea, johon tulivat ap:t Puusaari, Rautiainen ja Porvanen. Komitea laati perustellun anomuksen, joka sitten lähetettiin postihallitukselle ja jossa pyydettiin postipalkkoja korottamaan. Apy:n n.s. valmistelukomitea, johon kuuluivat ap:t Korjula, Virtanen ja Vainio, oli laatinut ehdotukset Erikoisrahaston käyttöä varten, avustusrahojen jakamisesta, rahaston kartuttamisesta, asemien työraporteista ja Apy:n omaisuuden hoidosta. Harjulan lepokodissa päätettiin kustantaa kuukauden oleskelu yhdelle Latvian rautatievirkamiehelle. Sitä vastaan saatiin yksi vapaapaikka Kemerin kylpylässä Latviassa ja se luovutettiin lkt Aarnisaloon käytettäväksi. Opinto- ja avustusrahojen säännöt hyväksyttiin.

Apy oli kuulunut Valtionrautateiden Keskusjärjestöön vielä senkin jälkeen, kun RVY oli siitä eronnut. Kun kuitenkin oli tultu huomaamaan, että Apy ei nauttinut sitä suosiota, mitä oli toivottu, Keskusjärjestön piirissä, alkoi eroamisajatus saada yhä suurempaa kannatusta. Vuosikokouksessa helmikuun 26 p:nä 1939 Helsingissä, Hotelli Royalissa, päätettiin lopullisesti erota V.R. Keskusjärjestöstä

sääntöjen määräämässä järjestyksessä. Näin oli varsinaisten virkamiesten ja toimenhaltijoiden yhteinen yhdistystoiminta lopullisesti katkennut. Samalla kertaa oli keskustelun alaisena Apy:n eroaminen myös RVY:stä, mutta laajan keskustelun jälkeen. jätettiin asian seuraaminen johtokunnan huoleksi ja on johtokunnan siitä tehtävä uudelleen esitys, jos aihetta ilmaantuu. Apy:n sääntöjä muutettiin siten, että entisen kolmen varajäsenen tilalle johtokuntaan tulee 8 varajäsentä n.s. lisätyksi johtokunnaksi. Apy:n vieraskirja otettiin käytäntöön ensi kerran johtokunnan kokouksessa 29. 1. 39 ja on sitä sen jälkeen jatkuvasti käytetty kaikissa kokouksissa.

Jatkovuosikokous v. 1939 pidettiin kesäkuun 5 p:nä Vallinkoskella. Kokouksen yhteyteen oli järjestetty retkeily Vuoksenlaakson tehtaisiin. Retki oli suurenmoisen onnistunut. Niinpä kronikkames-tari Railo onkin siitä kronikkansa loppupontena sanonut:

Tämä matka jätti mieleen kauniin kuvan,
enkä usko sen myöskään hevillä unohtuvan,
Olivat järjestäjät niin ylenpaltteja,
että käyttivät vain "isoja valtteja".



Kesäkokouksen osanottajat Vallinkoskella 5. 6. 1939.

Syksyllä 1939 alkanut toinen maailmansota ja vuoden lopulla alkanut talvisotamme ja sitä edeltäneet toimenpiteet lamaannuttivat osittain yhdistystoiminnan.

Talvisodan jatkumisen takia vuoden 1940 alkupuolella oli toiminta kokonaan lamassa. Vuosikokouskin voitiin pitää vasta heinäkuun 6 p:nä 1940 Jyväskylässä Mäki-Matin Ravintolassa. Tavallisten vuosikokousasioiden lisäksi oli käsiteltävänä tärkeimpänä kysymyksenä Liikennevirkamiesyhdistyksen (LVY:n) yhtyminen

RVY:n. Kysymyksen alusti liikennetarkastaja Lennes ja kokouksen päätökseksi tuli, että yhtymisen ehtoihin ei saa sisällyttää mitään sellaista, mikä vaikuttaa Apy:n taloudelliseen asemaan. Kokouksen yhteyteen oli järjestetty retkeily Schaumann'in faneeritehtaaseen ja SOK:n Vaajakosken tehtaisiin.

Johtokunnan kokouksessa syyskuun 29. p 1940 otettiin käsiteltäväksi Apy:n luentopäivien järjestäminen, ja kun rh:n edustajilta oli neuvotteluissa saatu lupauksia rh:n tuesta luentopäivien järjestämisessä, päätti johtokunta järjestää luentopäivät Helsingissä joulukuun 7 ja 8 p:nä 1940. Rh oli myöntänyt avustusta 3000 mk luentopäivien luennoitsijoiden palkkaamiseen, ylimääräiset vapaa-liput osanottajille sekä vapaan majoituksen Helsingissä makuuvau-nuissa. Luentopäivien ohjelma oli seuraava:

Liikenneosaston henkilökunnan koulutus (oppikurssien joh-taja Hirvikallio).

Linjan toiminnassa havaituista puutteista ja virheellisyyk-sistä (liikennetarkastaja Lennes).

Uusi välimatkakirja (tarkkaaja Jalli).

Tilastoaineiston koneellinen käsittely. Käynti tilastotoimis-tossa.

Kurinpitomenettely ja sitä edeltäneet toimenpiteet (asian-valvoja Rannikko).

Valtionrautateiden hallintoasetuksen viimeiset muutokset (apulaisjohtaja Ek).

Työaikalain soveltaminen rautateillä ja lisämenolistojen laa-timinen (liikennetarkastaja Konttinen).

Rata- ja turvalaiteoppi (ratainsinööri Raunu).

Tavaran puuttuminen ja tiedustelu sekä korvausanomukset (liikennetarkastaja Mustonen).

Kansainvälinen yhdysliikenne (osastosihteeri Koukku).

Linjan toiminnassa esiintyvät puutteet ja virheellisyydet (liikennetarkastaja Lennes).

Vaunuston käyttö ja vaunujen jako (liikennetarkastaja Kannas).

Kurssien johtajana toimi oppikurssien johtaja Hirvikallio. Kurs-seille ilmoittautui 109 osanottajaa, mutta tilanpuutteen takia luvat-tiin niille ottaa vain 80. Kuitenkin saapui 92 osanottajaa, jotka kaik-ki voitiin järjestelemällä kursseille sovittaa. Nämä ensimmäiset Apy:n luentopäivät onnistuivat kaikinpuolin yli odotusten. Vai-keinta oli evätä kurseille pääsy monilta ilmoittautuneilta. Voidaan-kin sanoa, että näin päätettiin Apy:n historiassa tämä 5-vuotiskausi hyvin onnistuneella ja hyödyllisellä tavalla.

Postipalkkakysymys, joka ei ollut saavuttanut tyydyttävää ratk-kaisua, oli jälleen v. 1941 käsittelyn alaisena. Vuosikokouksessa 25. 2. 41 asiaa alustettiin kahden henkilön voimalla. Kokous asetti ko-mitean, ap:t Puusaaren, Tarkelan ja Reposen ajamaan asiaa ja käy-mään postihallituksessa. Komitea kävikin siellä ja esitti palkkoja koroitettavaksi ainakin 50 %:lla. Johtajat postihallituksessa suh-tautuivat ymmärtävästi anomukseen. Pieni palkkojen korotus sit-temmin saatiinkin.

Virkapukuavusta, jota paitsi ap:t vielä olivat monista anomuk-sista huolimatta, päätettiin taas pyytää ja esitettiin että ap:t olisi vapautettava junalähetyksestä ellei pukuavustusta myönnettäisi. I lk kirjuriin liittyminen sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski ja orpokassaan oli käsiteltävänä ja sitä kannatettiin. Kun mak-settavaa kalliinajanlisää ei oltu maksettu täysimääräisenä ap:ille valtion asunnon takia, päätettiin anoa valtioneuvostolta, että kalli-najanlisä maksettaisiin täysimääräisenä ap:ille, koska valtion asunto ei ole vuokravapaa. Luentopäivien järjestämistä ap:kunnalle ja muillekin virkamiehille rh:n toimesta ja kustannuksella anottiin myös. Vielä oli v. 1941 käsiteltävänä konttoriteknikan uudistus lii-kenneosastolla ja asioiden käsittelyn yksinkertaistaminen, alok-kaiden ottaminen, kouluttaminen ja käyttäminen, ylimääräisten konttoriapulaiden kelpoisuus-vaatimukset ja palkkaus sekä ap:n vapaapäivien järjestäminen.

Alkaneen sodan takia ei kesäkokousta voitu pitää, vaikka se oli päätetty ja suunniteltu pidettäväksi Lahdessa.

Sodan takia myös v. 1942 toiminta oli lamassa. Vuosikokouskin voitiin pitää vasta syyskuun 27 p:nä ja siinä käsiteltiin vain sisäisiä vuosikokousasioita. Johtokunta oli kuitenkin tehnyt anomuksen mm. vuosiloman korvaamisesta rahalla, koska vuosilomia ei oltu voitu myöntää, sekä matka-, kiito-, paketti- ja pikatavaran varus-tamisesta rautatieasemaosoitelapulla, koska tavaroita harhaantui paljon huonojen ja epäselvien osoitteiden takia.

Vaikka sota jatkui, pidettiin v. 1943 vuosikokous säännöllisenä aikana, helmikuun 28 p:nä Helsingissä, Hotelli Espilässä. Kokouk-sessa oli käsiteltyssä tavallisten asioiden lisäksi junalähetyspalkki-oiden maksujärjestelmässä esiintyvät epäkohdat, joita anottiin oi-kaistavaksi, ja ap:n asuntojen vuokramaksu, joka oli noussut sen takia, että ap:t saivat kalliinajanlisää vähemmän muka virka-asun-non takia. Tästä asiasta päätettiin tehdä korjausesitys rh:n talou-osaston johtajalle ja lähettää lähetystö, ap:t K. J. Sora, A. Raati-kainen ja V. Jästerberg vielä suullisesti selvittämään tätä asiaa hä-

nelle. Tehdyn esityksen mukaan päätettiin tehdä RVY:lle esitys, että se ryhtyisi toimenpiteisiin yörahan maksamiseksi kaikille yötyössä oleville.

Vuoden 1944 vuosikokous pidettiin poikkeuksellisesti Hämeenlinnassa Kansalliskerhon huoneessa helmikuun 20 pnä. Tässä kokouksessa oli jälleen käsiteltävänä ap:n asuntojen vuokrakysymys, joka yhä oli epäoikeudenmukaisella kannalla kaikista toimenpiteistä huolimatta. Asia jätettiin verrattain kiivaan keskustelun jälkeen edelleen johtokunnan tarmokkaasti ajettavaksi. Liikennetarkastaja J. Lennes ja ap A. Saukko esittivät alustukset, "Mitä ominaisuuksia vaaditaan päällikköasemassa olevalta henkilöltä". Alustuksissa esitettiin ne ominaisuudet, ammattinsa tunteminen, sivistynyt ja kohtelias käytös, ihmistuntemus, oikeudenmukaisuus, voimakas tahto, kärsivällisyys ja maltillisuus sekä täsmällisyys, jotka ovat perusvaatimuksia päällikölle. Asemien luokituskysymys oli myös käsitelyn alaisena ja siinä päätettiin anoa, että asemia ei alennettaisi ja määrärahoja siirrettäisi jollekin toiselle asemalle, vaan uudelle asemalle hankittaisiin uudet määrärahat. Tärkeimpänä tapahtumana v. 1944 on mainittava, että RVY muodostettiin Rautatievirkamiesliitoksi (RVL), jonka jäseninä ovat täysin itsenäiset, rekisteröidyt yhdistykset n.s. liittomuodostelmana.

Kesäkokous oli päätetty pitää Vaasassa, mutta ei sitä kuitenkaan pidetty yhä jatkuvan sodan takia.

Apy:n yhtyminen Rautatievirkamiesliittoon aiheutti sääntöihin muutoksia. Tämän takia pidettiin Apy:n ylimääräinen kokous Helsingissä Ravintola Royalissa helmikuun 18 pnä 1945 ja hyväksyttiin johtokunnan esitys sääntöjen muutokseksi. Samana päivänä ja samassa paikassa pidettiin myöhemmin Apy:n vuosikokous, jossa sääntöjen muutos lopullisesti vahvistettiin. Vuosikokouksessa yhdistyksessä 10 vuotta puheenjohtajana ollut ap A. Saukko ilmoitti lopullisesti ja tinkimättömästi jättävänsä puheenjohtajan paikan. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin liikennetarkastaja Jalmari Lennes.

Jatkovuosikokous pidettiin Valkeakoskella kesäkuun 16 pnä 1945. Kokouksessa käsiteltiin jälleen virkapukuavustuksen maksamista ap Vainion ja Rintalan alustusten pohjalla ja päätettiin anoa virkapukuavustusta taaskin ja yhä uudelleen ap:ille ja I lk kirjureille. Alustuksissa esitetty luontaiskorvaus, s.t.s. virkapuku rautatien puolesta määrävuosien jälkeen, jätettiin uuteen käsittelyyn myöhemmässä vaiheessa. Seuraavana päivänä tehtiin laivamatka Vehoniemelle. Valkeakosken retki oli elämys ja nähtävyys ja siitä jäi varmasti kaikkien mieliin pysyvä mieluinen muisto. Koska oli osoittautunut, että rataosaston toimesta ei tarpeeksi ja ilman alinomaista

pyytelemistä suoritettu korjauksia rakennuksissa, päätettiin rataosaston johtajaa pyytää huomauttamaan tästä alaisilleen ratsinsinööreille ja mestareille. Ap V. A. Aaltonen esitti kokouksessa uuden keksimänsä vaununtilauspäiväkirjan, joka hyväksyttiin ja kehoitettiin Aaltonen lähettämään se kuljetustoimistoon. Kyseellinen malli on hyväksytty ja on myöhemmin otettu asemilla käytäntöön. Palkka-asia oli myös jälleen päivän polttavana kysymyksenä ja Apy:n puolesta lähetettiin esitys palkkakomitealle ap:n ja I lk kirjuri palkkojen korottamisesta. Palkka-asia oli kehittynyt rautatievirkamiespiireissä syyskesän aikana työtaistelunhkaasteelle. Sitä varten pidettiin Apy:n ylimääräinen kokous Helsingissä syyskuun 2 pnä 1945. Kokouksessa kannatettiin lakkoa, mutta myös ehkä virkamiehille vaarallisena sitä vastustettiin. Kokouksen päätökseksi tuli, että palkka-asia jätetään RVL:n ja LVY:n ajettavaksi lakonkin uhalla, huomioiden mahdollisesti lakon tuottaman vaaran.



Asemapäällikkö
Väinö Railo.
Varapuheenjoht.
v. 1945—.

Apy:n toiset luontopäivät pidettiin Helsingissä marraskuun 26 ja 27 pnä 1945. Luontopäivien ohjelmassa oli: Alokaiden ja harjoittelijoiden valmennus linjalla (liikennetarkastaja Lennes), Nykyisen tariffin sovellutusohjeita (oppikurssien johtaja Hirvikallio), Huomioita työnteon johtamisessa (koneinsinööri Ivalo), Samaa suuntaa kulkevien junien turvaaminen (ratsinsinööri Polvinen), Tilannekatsaus (pääjohtaja Roos), Tavarankäsittely asemilla (apulaisjohtaja Mäkiö), Linjan ja jaksontoimiston yhteistyö (liikennetarkastaja Lennes). Toisena luontopäivänä käytiin tutustumassa Pasilan konepajaan, jota konepajan päällikkö ja insinöörit näyttelivät sekä selostivat työtapoja. Rh oli myöntänyt kurssiavustusta luennoitsijoiden palkkaamiseen 5000 markkaa. Osanottajia oli luontopäivillä 94 ja olivat luontopäivät asialliset ja kaikki puolin onnistuneet ja antoisat.

Vv. 1946 — 1950.

Vuoden 1946 vuosikokous pidettiin Helsingissä n.s. Presidentin aulassa maaliskuun 7 pnä. Vuosikokous valitsi kunniajäsenekseen entisen puheenjohtajansa ap Aalto Akseli Saukon. Kokouksen muista asioista mainittakoon ap Hulden'in alustus, jossa esitettiin että ap:lle sellaisella asemalla, missä ap asuu eri rakennuksessa, varat-

taisiin asunnostaan yksi huone vuokravapaaksi toimistohuoneeksi kotona suoritettavia virkatehtäviä varten. Asiasta tehtiin anomus rh:lle, mutta se hylättiin.

Jatkovuosikokous pidettiin Kuopiossa, Puijolla elokuun 17 p:nä. Ennen kokousta oli retkeilyä Kuopion teollisuuslaitoksissa. Tulkoon mainituksi, että Tpe — Hpk välillä sattuneen junavaurion takia Länsi-Suomen edustajat eivät ehtineet kokoukseen. Jatkovuosikouksessa oli ainoana käsiteltävänä asiana palkkausasia, jonka vaiheita n.s. Kivialhon ja Kahran komiteassa selosti puheenjohtaja J. Lennes. Kun selostuksen mukaan ap:n edut oli suuresti syrjäytetty, syntyi asiasta hyvin vilkas ja kiivas keskustelu, jonka kuluessa johtokuntakin sai moitteita asian huonosta hoitamisesta ja oli vähällä syntyä "hallituspula". Lopuksi kuitenkin yksimielisesti päätettiin kääntyä rh:n palkkakomitean, Kahran komitean ja VL:n puheenjohtajan puoleen esityksellä, että palkkausluokitteluun on saatava korjauksena kahden palkkausluokan korotus.

Palkkausasiassa oli kesän alussa ollut sellainen välivaihe, että Apy:n jäsenet kutsuttiin ylimääräiseen kokoukseen Helsinkiin kesäkuun 4 p:nä 1946. Kokouksessa pääjohtaja Roos selosti palkkaustilannetta ja ilmoitti, että hallitus esittää n.s. linnarauhaa palkkausten lopullisesti järjestämiseksi ja lupaa vastuullisille niille, jotka sitä eivät ole saaneet ja 8 % korotuksen 1. 1. 46 lukien.

Samalla pääjohtaja Roos huomautti niistä vaaroista, jotka uhkaavat virkamiehiä hallituksen taholta, jos palkka-asian ajamisessa ryhdytään voimakeinoihin. Hän kehoitti jättämään intoilut pois, taistelemaan puhtain ase-in ja pää kylmänä. Kokous päättikin hyväksyä RVL:n lakostaluopumispäätöksen, mutta asettua kuitenkin solidaarisesti liittokokouksen päätökselle, jos se olisi toisenlainen.

Johtokunta oli yhdistyksen nimissä tehnyt vielä seuraavat esitykset ja anomukset: RVL:n hallitukselle, että se ryhtyisi sellaisiin toimenpiteisiin, että liikenneoppilaiden opettamisesta ja kouluttamisesta asemilla maksettaisiin lisäpalkkio; että se ryhtyisi toimenpiteisiin maksuttoman sairaalahoidon saamiseksi myös virkamiehille, ja rh:lle, että liikennehuoneiden polttopuumäärää huomattavasti koroitettaisiin. Näihin esityksiin ja anomuksiin, RVL:n edelleen esityksistä huolimatta ei ole saatu myönteistä ratkaisua. Apy avasi nimelleen postisiirtotilin jäsenmaksujen kantoa varten sen välityksellä.

Johtokunta kutsui linjalla olevat yhdysmiehet tiedotus- ja neuvottelutilaisuuteen Helsinkiin saman vuoden toukokuun 19 p:nä antaakseen heidän kauttaan jäsenistölle tilanneselostuksen yhdistyksen toiminnasta ja neuvotellakseen palkka- y.m. tilanteesta ja jäsenhankinnasta.

Valtion viran- ja toimenhaltijain palkkatilanne muuttui v. 1947 kevään kuluessa kestävämmäksi saavutetusta palkankorotuksesta huolimatta, epäedullisen inflation jatkuessa ja yksityisoikeudellisessa työsuhteessa olevien palkkojen yleisen korotuksen johdosta. Apy:n johtokunnassa seurattiin tilannetta jännityksellä. Johtokunta ilmoittikin RVL:n hallitukselle, että Apy:kin on jyrkkien toimenpiteiden kannalla palkkausasiassa. Valtioneuvoston asettamalle n.s. kuoppakomitealle ilmoitettiin RVL:n välityksellä, että yhdistyksen kaikki jäsenet ovat jääneet syvään palkkakuoppaan, erikoisesti jatkuvien luontaisettujen vähentämisen takia, sekä vaadittiin kaikille vähintään kahden palkkaluokan koroitusta. Esityksestä ei mennyt läpi muuta, kuin I lk. kirjuri y.p. koroitettiin yhdellä luokalla. Palkkatilanne kehittyi kesän ja syksyn kuluessa hyvin kireäksi. Kun asiaa ei saatu yrityksistä huolimatta tyydyttävään ratkaisuun, oli ryhdyttävä virkamiehille vastenmieliseen lakkoon. Niinpä sitten alkoi marraskuun 26 p:nä Suomessa tavallaan ensimmäinen kaikkien maan virkamiesten lakko. Valtiovallan taholta yritettiin murtaa sitä kaikin keinoin, jopa uhkauksinkin, mutta virkamiehistö pysyi tiukasti, melkein päyhtenä miehenä, lakossa. Vasta Presidentti Paasikiven puuttuminen asiaan, ja ilmoitus, että palkat tullaan järjestämään, sai lakon päättymään sen kestänyt kolme päivää. Apy oli tiiviisti ja tiukasti koko voimallaan mukana lakkorintamassa.

Toisena tärkeänä ja enemmän poliittisluontoisena asiana v. 1947 oli eräältä verrattain suppealta taholta herätetty kysymys virkamiesten liittymisestä järjestöineen SAK:hon. Apy:n johtokunta ja vuosikokous käsitteli asiaa ja päätyi kielteiselle kannalle liittymiseen nähden, vieläpä niin jyrkästi, että päätti erota RVL:stä ja VL:stä, jos nämä järjestöt päättävät liittyä. Kun RVL:ssä ja VL:ssäkin vastustettiin liittymistä, raukesi asia.

Jatkovuosikokous pidettiin Raumalla Purjehdusseuran paviljongilla heinäkuun 19 p:nä. Kokouksessa käsiteltiin I lk kirjuri A. Mustosen alustuksen pohjalla kysymystä: "Paperisodan ja virastokankeuden vähentämisestä".

Raumalla tutustuttiin kaupunkiin, satamaan ja teollisuuslaitoksiin, mm. rakenteilla olevaan suureen laivaveistämöön sekä sotakorvauslaivojen rakennukseen. Purjehdusseuran paviljongilla oli järjestetty illanvietto illallisineen. Seuraavana päivänä tehtiin virkistävä laivamatka Rauman kauniiseen saaristoon.

Johtokunnan toimesta on vuoden 1947 aikana tehty mm. seuraavat esitykset ja anomukset: virkapukuavustuksen saaminen lkt:lle, ap:ille ja I lk kirjureille; postipalkkojen korottaminen, (koroitusta saatu); ap:n asuntojen keittiöpuumäärän lisääminen; puutarha-alu-

eiden jakoperusteiden säilyttäminen ennallaan; Ap:n johtosäännön uudistaminen; makuuvaatteiden saaminen majoitusmakuuvaunuihin; mainosjulisteteiden standardisoiminen; asemapäällikönapulaisen nimen muuttaminen apulaisasemapäälliköksi, ja sunnuntaityökorvauksen saaminen asemapäälliköille. Sunnuntaityökorvausasiassa kävi lähetystö, ljp J. Lennes, ap:t V. Hulten, A. Tikkanen ja V. Jästerberg sekä 1 lk kirj. A. Mustonen pääjohtaja Roosin ja johtaja Nerosen luona selostamassa sunnuntaikorvauksen aiheuttamaa palkkojen epäsuhdetta ja neuvottelemassa korvauksen maksamisesta myös ap:lle ja 1 lk kirjureille. Vuosi 1947 on merkittävä historiaan virkamiesten työn ja taistelun vuotena, sillä virkamiesjärjestöt, niiden joukossa myös Apy, näyttivät valtiovallalle ja koko Suomen kansalle yhtyneen järjestövoimansa kaikessa voimassaan ja laajuudessaan.

Vaikka palkat sidottiin vuoden 1948 alusta lukien indeksiin ja saatiin palkankorotus, on palkkataistelu jatkunut v. 1948 entiseen tapaan, sillä saadut korotukset eivät vastanneet inflation aiheuttamaa hintojen nousua. Apy ja sen johtokunta oli joutunut v. 1948 kiinnittämään vakavaa huomiota palkka-asiaan ja tekemään siinä monia päätöksiä, anomuksia ja esityksiä. Vuosikokous pidettiin Helsingissä oppikurssien huoneistossa helmikuun 27 p:nä 1948. Kokouksessa käsiteltyjen vuosikokousasioiden lisäksi käsiteltiin sunnuntaityökorvausasia. Ap H. Puusaari esitti siitä kiinnostavan ja valaisevan alustuksen ponsineen. Alustus viritti erittäin vilkkaan ja kiivaankin keskustelun, jonka päätteeksi päätettiin ryhtyä ponteihin toimenpiteisiin sunnuntaikorvauksen saamiseksi kaikille ap:lle palkkausluokasta riippumatta 6½ tunnilta sunnuntaipäivää kohti. RVL:lle tehdyn esityksen johdosta tässä asiassa, oli RVL pyytänyt ja saanut neuvottelun rh:n kanssa 3. 5. 48 ja edusti siinä Apy:stä aj J. Lennes ja ap:t H. Puusaari ja V. Jästerberg, ja esitettiin neuvottelussa valaisevasti ja vakavasti Apy:n kanta asiassa sekä jätettiin rh:n edustajille Apy:n ponnet.

Jatkovuosikokous pidettiin ja kesäretki tehtiin Lieksaan ja Kolille heinäkuun 10—11 p:nä 1948. Lieksassa käytiin tutustumassa Pankakosken tehtaisiin. Illalla oli Lieksan Seurahuoneella yhteinen illallinen, johon loppuvaiheessa saatiin vieraaksi "Oma-Koti" naiset pohjoismaisine virkasisarineen. Seuraavana päivänä, 11. 7. tehtiin retki Kolille ja katseltiin Kolin mahtavia näköaloja.

Kokouksessa puheenjohtaja J. Lennes antoi tyhjentyvän selostuksen yhdistyksen toiminnasta kuluneelta puolivuodelta. Varsinaisena asiana oli tuo ikuinen ja jokavuotinen postipalkka-asia, josta laajan, asiallisen ja mielenkiintoisen alustuksen ponsineen esitti ap H. Puusaari. Asiasta syntyi jälleen laaja ja vilkas keskustelu, jonka



Johtokunta kesäkokouksessa Vuonislahdella 1948.

päätteeksi päätettiin lähettää lähetystö, aj J. Lennes ja ap:t V. Aaltonen, A. Tikkanen ja H. Puusaari posti- ja lennätinhallitukseen jättämään alustuksessa esitetyt ponnet ja selostamaan tilannetta. Lähetystö kävi pääjohtajan J. Aholan puheilla 28. 9. 48 ja jätti seuraaviin ponsiin päättyvän anomuksen:

1. että posti- ja lennätinhallitus siirtää postin pois sellaisilta asemilta, missä ap ei sitä ehdi hoitamaan,
2. että postinhoitajina toimivia ap:itä ei velvoiteta vastaamaan alaistensa tekemistä virheistä ja vajauksista ja että pääkassanhoito saadaan jättää pätevän hyväksytyn apulaisen hoitoon,
3. että postilaitos palkkaa riittävästi pätevää aputyövoimaa rautatiepostitoimipaikkoihin,
4. että ap:ille ja muille rautatievirkamiehille maksetaan vähintään 2/3 vastaavan erillisen postitoimiston hoitajan kulloinkin voimassa olevasta täydestä palkasta,
5. ja että ap:ille ja muille rautatievirkamiehille maksetaan eläke myös postipalkan osalta postinhoitajana toimittujen virkavuosien mukaan.

Mainittakoon, että pääjohtaja Ahola suhtautui hyvin myötämiehisesti esitettyyn anomukseen ja lupasi tehdä sen suhteen kaikki, mitä postihallituksen vallassa on. Asia on vielä osittain ratkaisematta, joten postipalkka-asia nähtävästi pysyy edelleen yhdistyksen vuosittain ajettavana asiana.

Vuoden 1948 eräänä tärkeänä tapahtumana on merkittävä historiaan, että LVY:n taholta oli herätetty kysymys läheisemmästä yhteistyöstä Apy:n ja LVY:n välillä. Johtokunta hyväksyi tehdyn

esityksen ja niinpä pidettiin Helsingissä marraskuun 5 p:nä 1948 Apy:n edustajien, aj. J. Lenneksen, I lk kirj. A. Mustosen ja ap H. Puusaaren ja A. Tikkasen sekä LVY:n edustajien, I lk kirj. V. Heinström'in, T. Parosen ja V. Kempin sekä kirjurien T. Palmun ja E. Pellikan yhteinen neuvottelu asiassa. Neuvottelussa todettiin, ettei mistään yhdistysten yhteensulautumisesta ollut kysymys, mutta että molemmilla yhdistyksillä, jotka edustavat liikennevirkamiehiä, oli paljon yhteisiä asioita ajettava ja niiden suotuisaan päätökseen saattaminen vaati läheistä kosketusta ja tiivistä yhteistoimintaa. Rehellisessä mielessä rakennettu yhteistoiminta on omiaan poistamaan turhat epäluulot yhdistysten väliltä ja kokoamaan liikennevirkamiesten rivit entistä tiiviimmiksi. Neuvottelun päätökseksi tuli, että yhteistoimintaa varten Apy asetti yhdysmiehen LVY:n työvaliokunnan kokouksiin. Apy:n johtokunta hyväksyi tämän ja valitsi yhdysmieheksi v. 1948 ap V. Jästerberg'in ja vuodeksi 1949 I lk kirj. A. Mustosen. Yhteistoiminta on ollut hankauksetonta ja menestyksellistä, sillä monista yhteisistä ansioista on jo neuvoteltu ja yhteisiä anomuksia tehty.

Vuosikokouksen yhteyteen helmikuun 27 — 28 p:nä 1948 oli järjestetty Apy:n kolmannet luentopäivät. Luentopäivillä oli seur. luennot: Arvovaltajärjestys ja kuri: ins. M. Ivalo; Liikennepaikkojen tilinpito: yltr Tamminen; Itäinen tavarayhdysliikenne: lkt Koukku; Uusi junaturvallisuusohjesääntö: I lk kirj. V. Pesonen; ja Perhe- ja eläkevakuutus: aj. Lennes. Osanottajia luentopäivillä oli 50 ja olivat kaikki tyytyväisiä näihin antoiisiin luentopäiviin.

Johtokunnan käsittelemistä asioista ja tekemistä esityksistä ja anomuksista v. 1948 tulkoon mainituksi: anomus, että ap:lle rautatietalojen isännöitsijän toimesta maksettaisiin palkkiö; kannatettu LVY:n aloitetta ylimääräisten virkojen vakinaistamisesta; virkapukuavustusanomus; anomus polttopuuvaraston hoitopalkkion korottamisesta; anomus, että talous- ja kesävapaaliput saataisiin samaan luokkaan kuin tilapäiset vapaaliput; kannatettu RVL:n aloitetta ylityökorvauksen maksamisesta myös viranhaltijoille; annettu epäävä lausunto jaksonkäyttökomiteain perustamisesta rautatielle; anottu rautatieläisjärjestöjen käyttöön annettujen makuuvaunun maksujen alentamista; anottu, että asemien luokituskomitean tehtäväksi annettaisiin myös asemapäälliköiden palkkaluokkiin sijoittelu, myös suullinen selvittely kululaitosministeriölle; kannatettu tehtyä aloitetta erikoisen kielilisan 1000 — 2000 mk kuukaudessa maksamisesta rautatievirkamiehille; anottu yhdessä LVY:n kanssa RVL:n toimenpidettä erikoisen liikennevirkamieslisän maksamiseksi liikennevirkamiehille, minkä lisän RVL laajensi n.s. rautatievirkamieslisäksi ja käsittämään kaikki rautatievirkamiehet.

Vuosi 1948 oli Apy:llekin työntäyteinen vuosi, paljon oli tehty, jotakin saavutettukin, mutta paljon jäi yrityksistä huolimatta saavuttamatta.

Vuosi 1949 aloitettiin iloisin ja tyytyväisin mielin, sillä olihan yli kymmenkunta vuotta ajettu virkapukuavustus vihdoinkin saatu menemään läpi ja rahat menoarvioon. Niinpä Apy:n johto, rintoihinsa lyöden, ilmoitti jäsenistölle tämän ilosanoman, joutuakseen sen myöhemmin peruuttamaan, sillä valtioneuvostossa sattuneen "teknillisen virheen" takia ei pukuavustusta voitukaan maksaa, vaikka rahat olivat menoarviossa. Apy:n johdon ja mm. puheenjohtaja Lenneksen tarmokkaan toiminnan ansiosta saatiin kululaitosministeri Onni Peltonen virheen korjaajaksi ja asian hoitajaksi. Vuoden 1949 toisessa lisämenoarviossa sitten virhe oikaistiin ja pukuraha myönnettiin ja maksettiin vuoden 1949 alusta lukien. Tämä virkapukurahakysymys on tyypillinen kuva siitä, miten virkamiesten etujen saavuttaminen on pitkän ja sitkeän työn takana.

Apy:n vuosikokous pidettiin Helsingissä Hotelli Helsingissä helmikuun 26 p:nä. Kokouksessa oli kutsuvieraina pääjohtaja Roos, johtaja U. Varjonen sekä RVL:n ja LVY:n edustajat. Kokouksessa johtaja Varjonen piti asiallisen ja mielenkiintoisen esitelmän liikenteenhankinnasta, selostaen niitä syitä, mitkä ovat pakoittaneet tällaiseen toimenpiteeseen ja vedoten erikoisesti asemapäälliköihin tässä asiassa. Esitelmän johdosta syntyi varsin laaja keskustelu, jossa asiaa valaistiin monipuolisesti ap-kunnan näkökulmasta. Keskustelun kuluessa pääjohtaja Roos kohdisti myös vetoomuksensa juuri ap-kuntaan liikenteenhankinnassa. Ap-kunnan taholta otettiin kehoitus vastaan lupauksin tehdä voitava asian hyväksi, mutta samalla myös pyydettiin myönteistä suhtautumista rh:n taholta ap-kunnan oikeutettuihin pyyntöihin.

Sunnuntaityökorvausasia oli myös keskusteltavana ja siitä on johtokunta myöhemmin antanut lausuntonsa ja tehnyt esityksen rh:n asettamalle kamreeri Salosen komitealle.

Kesäretki tehtiin heinäkuun 15—17 p:nä Ahvenanmaalle ja jatkovuosikokous pidettiin Marianhaminan Seurahuoneella 16. 7. 49. Kokouksessa käsiteltiin n.s. rautatievirkamieslisäasiaa ja päätettiin kannattaa sen ajamista, kuitenkin ilman jyrkkiä toimenpiteitä. Toisena asiana oli laaja ja monitahoinen valtionrautateiden organisaation muuttamiskysymys ap H. Puusaaren laajan alustuksen pohjalla. Pitkän keskustelun jälkeen päätettiin mm. eräissä kohdissa hyväksyä suunniteltu muutosesitys, mutta myös monissa kohdissa sitä vastustaa ja erikoisesti vastustettiin henkilökunnan siirtämistä yksityis-
oikeudelliseen työsuhteeseen.

Illalla oli yhteiset illalliset Seurahuoneen kauniilla terassilla, jossa monet vanhatkin nuortuivat tanssittamaan paikalla olleita Sveamamman tyttäriä. Seuraavana päivänä tehtiin autoretki halki Ahvenanmaan aina Getan vuorille asti, poiketen välillä Kastelholman linnassa ja Finström'in kirkossa. Onnistunut ja virkistävä retki kaikinpuolin ja monet taisivat jo katsoa valmiiksi itselleen asemapäällikön paikan tulevalla Ahvenanmaan rautatiellä.

Johtokunta on vuoden 1949 aikana yhdistyksen nimissä tehnyt seuraavia historiassa mainittavia esityksiä ja anomuksia: annettu lopullinen lausunto uudesta ap-johtosäännöstä; annettu lausunto kielikomitean mietinnöstä; anottu ap-asuntojen polttopuumäärä koroitettavaksi entiselleen, mihin saatu tyydyttävä ratkaisu; annettu lausunto raittiustodistuksia koskevassa asiassa; ja luonnollisesti palkkaus- ja sunnuntaityökorvausasioissa on annettu lausuntoja ja tehty esityksiä. Apy:n edustajia on ollut neuvottelemassa asemien luokituskomiteassa, rh:sa polttoaineverastojen hoidosta, rautatievirkamiesten työaikaista ja v. 1951 tulo- ja menoarviosta.

Loppulausunto

Asemapäällikköyhdistyksen arkiston asiakirjoista on tähän historiikkiin poimittu edelläolevat asiatiedot, jotka jossakin määrin kuvastavat yhdistyksen toimintaa ja merkitystä kuluneiden 40 vuoden aikana. Paljon tärkeää on varmasti jäänyt huomaamatta ja tähän merkitsemättä. Arkisto sisältää paljon asiatietoja, varsinkin viimeisten vuosikymmenien ajoilta. Alkuvuosilta on arkisto puutteellisempi ja parilta vuodelta puuttuvat asiakirjat melkein tyystin. Ne lienevät vapaus-sodan aikana joutuneet kadoksiin.

Historian arvostelua ei tämä nyt elävä sukupolvi ole pätevä lausumaan Apy:n toiminnasta, sillä se on itse ollut ja elänyt mukana toiminnassa suuren osan tästä 40 vuoden ajasta. Jos kuitenkin sallitaan ja tahdotaan lausua jonkinlainen yleisarvostelu Apy:n 40 vuotisesta toiminnasta, niin on pelkkien asiakirjatietojen perusteella lausuttava, että yhdistys on syntynyt suureksi osaksi asemapäälliköiden taloudellisen hädän pakoittamana ja se on joutunut kamppailemaan koko toimintansa ajan taloudellisten etujen ja palkkauksensa parantamisen puolesta. Siinä on osittain onnistuttu, mutta paljon on vielä saavuttamatta, ja se on kokemuksen mukaan, pitkän ja sitkeän taistelun takana. Ehkä 50-vuotishistoriikissa ja ainakin 100-vuotishistoriikissa voidaan jo merkitä asemapäälliköiden taloudelliset edut saavutetuiksi 100 prosenttisesti. Paitsi taloudellisten etujen ajamista, on Apy:n toiminnassa ollut toisella tärkeällä

sijalla asemapäälliköiden ammattipätevyyden kohottaminen luen-topäivien y.m. avulla. Myöskin on verrattain usein ja runsaastikin kiinnitetty huomiota rautatien virka-asioihin ja tehty esityksiä niiden korjaamiseksi ja parantamiseksi rautatien ja liikennöitsijäin eduksi. Apy on tässä toiminnassaan aina seurannut tunnetussa Kuopion kokouksessa 17. 1. 09 asemapäällikkö Aaron Ossian Ikosen lausumaa toimintaohjetta: "asioita on ajettava yksimielisesti, asiallisesti ja arvokkaasti, niin kuin tällaiselle vanhempien virkamiesten, päälliköiden yhdistykselle, kuuluu. Silti Apy on ollut solidaarisesti muiden virkamiesten mukana asioita ajettaessa, jopa palkkataisteuun ja lakkoon asti.

Apy:tä on joskus jollain taholla moitittu toimeettomuudesta ja saamattomuudesta, vieläpä sanottu sitä "kerhoksi", mutta nämä moitteet ja nimitykset on sivuutettu arvokkaalla vaitiololla ja jätetty ne omaan arvoonsa, sillä suoritettu työ ja toiminta osoittaa päinvastaista.

Vaikka Apy onkin ennenkaikkea asemapäälliköiden oma yhdistys, ei se kuitenkaan ole saavuttanut kaikkien asemapäälliköiden kannatusta ja tukea, sillä muutamat ap:t kuuluvat toiseen yhdistykseen tai ovat kokonaan yhdistystoiminnan ulkopuolella, villeinä. Edellä olevassa historiikissa on asiatietojen yhteydessä tullut mainituksi joukko nimiä, mutta varsinaiset yhdistyksen johtohenkilöt on mainittu vain osittain ja ohimennen. Heidän joukossaan loistaa muita kirkkaampina nimet sellaiset kuin Alex Sandström, R. Pippingköld, J. Pernu, A. Leisten, A. Jolma, B. Ajo, V. Hirvas, A. Saukko, J. Lennes, Osk. Brander, Hj. Jägerroos, G. Wasz, J. Korhonen, J. Palas, O. Snellman, J. Kylmänen, H. Sauramo, E. Pino-maa, E. Vantala, J. Pietilä, V. Vainio, T.N. Neronen, M. Broms, T. Nikulainen, B. Bäckström, A. Lindfors, A. O. Ikonen, F. Lagerstam ja J. Korjula. Ihmiselämässä on saavutettu 40 vuotta miehuusikä ja silloin voidaan jo suoritetun työn perusteella arvostella, onko ihminen elinkelpoinen vai ei. Samoin on yhdistyselämässäkin. Kun Apy nyt täyttää 40 vuottaan, voidaan suoritetun työn ja saavutusten perusteella sanoa sen olevan ei vain elinkelpoisen, vaan tiiviisti yhteenkeskitetyn sekä vahvemman ja itseensä luottavamman kuin koskaan ennen.

Kuluneet 40 vuotta ovat selvästi osoittaneet, että saavutukset ovat pitkän, sitkeän ja hellittämättömän työn ja tuskan takana. Työ ja yrittäminen ei pelota asemapäälliköitä. He ovat aina valmiit taistelemaan parempien elinehtojen ja valoisamman tulevaisuuden puolesta ja toivossa, että ehkä nykyinen nurjamielisyys virkamiehiä kohtaan vähitellen muuttuu myötätunnoksi ja ymmär-

tämykseksi, jolloin asemapäälliköittenkin oikeutetut pyrkimykset helpommin käsitetään ja osataan antaa niille oikea arvo ja tunnus-

tus.

Virkamiesten ja niin myös asemapäälliköitten toimintaohjeeksi sopii tuo vanha Jaakko Ilkan lausuma totuus: "Ei oikeutta maassa saa, ken itse sit' ei hanki."

JALMARI LENNES:

Asemapäällikköyhdistyksen rahastot

Jo ennen vuotta 1938, jolloin Asemapäällikköyhdistys myi lepokotinsa Rauhalinnan, oli, koska lepokodin myynti oli arvattavissa ja kun haluttiin varmistautua siitä saatavien rahojen asianmukaisesta käytöstä, päätetty perustaa kaksi yhdistyksen tarkoituspieriä palvelevaa rahastoa, nimittäin opinto- ja avustusrahastot. Myynnin sitten tapahduttua siirrettiin kauppasummasta 125.000 markkaa kumpaanakin rahastoon. Rahoista sijoitettiin 204.500 markkaa teollisuus- ja pankkiosakkeisiin loput talletustilille. Vuosien kuluessa on pankkiosakkeita ostettu vielä 43.623 markalla, ja nykyään on yhdistyksellä olevien arvopapereitten arvo n. 363.000 markkaa.

Kummallakin rahastolla on omat sääntönsä ja hoidetaan niitten varat, vuosittaiset tilit j.n.e. erillisinä.

Opintorahaston tarkoituksena on antaa opintoavustuksia ammattikehitystä varten sellaisille yhdistyksen aktiivijäsenille, jotka osoittavat harrastusta ja kykyä ammatilliseen kehitykseen ja toimintaan sekä kaikille niille aktiivijäsenille, jotka ottavat osaa yhdistyksen toimesta järjestettäviin luento- ja oppikursseihin. Avustuksiin käytetään rahaston osinko- ja korkotuloista 3/4, loput lisätään rahaston pääomaan.

Näitten varojen ja rautatiehallitukselta saatujen lisäavustusten turvin yhdistys on järjestänyt useita luentopäiviä Helsingissä ja ovat ne olleet siksi pidettyjä, ettei aina ole voitu kaikkia ilmoitautuneita luennoille ottaa.

Avustusrahaston tarkoituksena taas on avustaa taloudellisesti säärittäviin olosuhteisiin joutuneita yhdistyksen nykyisiä ja entisiä aktiivijäseniä sekä heidän perheittensä jäseniä.

Tästäkin rahastosta myönnetään avustuksina vain 3/4 rahaston vuotuisista osinko- ja korkotuloista. Johtokunta jakaa avustukset joko hakemuksesta tai ilman sitä, harkintansa mukaan, avustusta tarvitsevista hankkimiensa tietojen perusteella.

Rahastosta on tähän mennessä myönnetty avustuksina 46.000 markkaa. Summa ei ole suuri, mutta päätellen niistä liikuttavan kauniista kiitoskirjeistä, joita avustuksen saaneet ovat johtokunnalle lähettäneet, on monessa tapauksessa voitu antaa apua ja lievittää hätää juuri silloin kun se on ollut tarpeellisinta.

Tämä rahasto jos mikään on hyödyllinen ja suotavaa olisi, että sen varoja kartutettaisiin entistä enemmän lahjoituksilla ja testamenteilla.

Paitsi edellämainittuja on asemapäällikköyhdistyksellä vielä n.s. erikoisrahasto. Sen peruspääomana on 20.000 markkaa ja kartutetaan sitä käyttämättömillä korkovaroilla, keräyksillä, lahjoituksilla sekä muilla satunnaisilla tuloilla. Sen korkoja käyttää johtokunta ennakolta arvaamattomia menoja maksaakseen.

Olisi tietenkin ollut eduksi, jos yhdistyksen varat olisivat olleet sijoitettuna edelleenkin kiinteistöihin tai muihin sellaisiin reaali-vakuuksiin. Silloin ei viime vuosien iflaatio olisi vaikuttanut niihin niin epäedullisesti kuin nyt, niiden ollessa pääasiassa erilaisissa osakkeissa. Mutta kuitenkin havaitaan, että yhdistyksen talous on järjellä ja vankalla pohjalla ja että se palvelee tarkoin niitä tarkoituksia, jotka yhdistyksen säännöissä on määritelty.



Asemapäällikkö
B. Bäckström.
Talhoitaja. Kunniajäsen.



Asemapäällikkö
H. Puusaari.
Sihteeri v. 1949—.

ENSI LAHDENSUU:

Tempora mutantur, nos et mutamur in illis

Kirjoitettu Apy:n 25-vuotisjuhlaan.

Saloilla täällä eräkansa eli
mi luottanut ei liioin unelmiin
vain riistamaitaan ristiin taivalteli,
ja polut tarpoi lähinaapuriin,
kasvaen yksin niinkuin korven honka,
köyryssä raatain alla vieraan lain,
ei sitä peloitellut pilvenlonka
mi joskus syyti tulet salamain.
Kohtalon kovat iskut saivat tuta
ja raivaajana raataa hikipäin,
ei sisua se vielä lannistuta,
jos saapui kato jäisin tähkäpäin.
Se antoi työlle lisää yllykettä
ja tahtoa taipumattomuutta toi,
jos saikin palkaks pettua ja vettä,
niin sitä sisukkaammin ahkeroi.

Muistoihin usein ihmismieli palaa
vuossatain vanhain taipaleitten taa,
ne avartavat katseen kantoalaa,
kun sukupolvet ohi vaeltaa.
On vaiherikas kehityksen rata,
se yhä uusiin keksintöihin vie,
voi kaiken muuttaa yksi vuosisata,
ei mikään mahdotonta lie.
Yli luonnon vyöryy raskas kohu,

kun rautahepo joutuin kiirehtää
ei sitä estä myrskytuulten tohu,
vain ohut savujuova jälkeen jää.
Se kiittää vihaisesti yli virtain
ja katoa kallioitten uumeniin,
on matkanteko kiihkeä ja irtain,
ei siltä voimat pala uuvuksiin.

Elämän teillä vaihtuu vuotten sarjat
kuin ulapoilla myrskyt, tyvenet,
aalloista nousee uudet aallonharjat,
on niillä eessä rannat kaukaiset.
Maan, meren, ilmateitä vaeltaen,
käy ihmisetkin ikuisuutta päin
ja alla rajattoman taivaanlaen
he määränpäähän kulkee kiirehtäin.
Heräsi kansammekin aikaan uuteen,
kun syttyi sodantulet maailmain
nyt katseen toivorikkaan luo vastaisuuteen
ja muistain omaa velvoitustaan aina.
Ei toisen apu koskaan nosta toista,
ei tuki vieraan turva olla voi,
mut yksin nousta elon kuohuista,
se käsky sisimmässä aina soi. —

Asemapäällikköyhdistyksen toimihenkilöt

Puheenjohtajat.

Sandström, Alex.	1910 — 11.
Pippingsköld, R.	1912 — 14.
Pernu, J. A.	1915.
Leisten, A.	1916 — 23.
Jolma, A.	1924 — 28.
Ajo, B.	1929 — 30.
Hirvas, V.	1931 — 34.
Saukko, A.	1935 — 44.
Lennes, J.	1945 —

Varapuheenjohtajat.

Jägerroos, Hj.	1910 — 14.
Leisten, A.	1915.
Pernu, J. A.	1916 — 26.
Wasz, G.	1927 — 37.
Neronen, T. N.	1938 — 41.
Lennes, J.	1942 — 44.
Railo, V.	1945 —

Sihteerit:

Korhonen, J. sv. 1910—14, Palas, J. suomal. 1910—14, Snellman, O. 1915—17, Ajo, B. 1915—17, Sauramo, H. 1918—19, Pinomaa, E. A. 1920—23, Vantala, E. 1924—26, Pietilä, J. 1925—32, Vainio, V. 1933—44, Aaltonen, V. 1944—45, Keskitalo, E. 1946, Mustonen, A. 1947—48, Puusaari, H. 1949—.

Rahastonhoitajat:

Broms, M. 1910—15, Nikulainen, T. 1916—17, Vantala, E. 1918—26, Girsén, S. (Korpikoski) 1926—30, Bäckström, B. 1931— ja edelleen.

Johtokunnan jäsenet:

Alkuvuosina ovat puheenjohtajat, sihteeri ja rahastonhoitaja muodostaneet johtokunnan.

Lindfors, Axel, 1916—21, Pippingsköld, R. 1920, Ajo, B. 1920—28, Pesonen, U. 1921—23, Vantala, E. 1922—26, Sandström, M. 1922—23, Wasz, G. 1924, Ikonen, A. O. 1927—31, Lagerstam, F. 1927—31, Pietilä, J. 1927—34, Latvala, L. 1927—31, Lindbohm, E. 1927—31, Jolma, A. 1929—30, Bäckström, B. 1931—34, Vainio, V. 1932—46, Saukko, A. 1932—34, Girsén, S. 1932—35, Korjula, J. V. 1932—38, Enqvist, A. F. 1935—42, Virtanen, V. 1935—46, Neronen, T. N. 1935—37, Ilvessalo, K. 1937, Konttinen, V. S. 1937—40, Railo, V. 1938—49, Puusaari, H. 1939—49, Pehkonen, Y. V. 1941—47, Aaltonen, V. A. (H:ki) 1944—46, Keskitalo, E. 1945—49, Hultén, V. A. 1945—49, Mustonen, A. 1945—49, Harjula, V. 1947—49, Aaltonen, V. (Hks) 1947—49, Nieminen, L. 1947, Pesonen, V. 1948—49, Koskinen, V. 1949.

Johtokunnan varajäsenet:

Wasz, G. 1918—20, Ikonen, A. O. 1920, 1923—26, Aarnio, A. F. 1920, Bergman, J. E. 1921, 1927—30, Pietilä, J. A. 1922—33, Suosalmi, O. 1922, 1928—30, Girsén, S. 1927—38, Korjula, J. V. 1931, Vainio, V. 1931, Virtanen, V. 1932—34, Viherluoto, E. 1932, Enqvist, A. F. 1932—37, Neronen, T. N. 1934, Porvanen, A. 1935—44, Konttinen, V. S. 1935, Ilvessalo, K. 1935, 1938—44, Lennes, J. 1939—41, Aaltonen, V. A. 1939—46, Melart, A. 1939—43, Harjanne, K. 1939—49, Johansson, S. A. 1939—40, Lemmetyinen, H. 1939—49, Karimo, A. 1941—43, Aaltonen, V. (Hki) 1942, Pesonen, V. 1943—47, Keskitalo, E. 1944—45, Mustonen, A. 1944, Pohjola, O. 1945—46, Tikkanen, A. 1947—49, Jästerberg, V. 1947—48, Räisänen, A. 1947—48, Koskinen, J. D. 1946, Öblom, B. 1948, Raatikainen, A. 1949, Blässar, A. 1949, Viitanen, L. 1949.

Asemapäällikköyhdistyksen kunniajäsenet:

Ylitarkkaaja Sandström, Alex. valittu 1912, kuollut 1932. Asemapäällikkö Pippingsköld, R., valittu 1926, kuollut 1931. Liikennetark. Leisten, Arth., valittu 1928, kuollut 1933. Asemapäällikkö Pernu, J. A., valittu 1927, kuollut 1929. Asemapäällikkö Jolma, A., valittu 1931, kuollut 1947. Apulaisjohtaja Lindfors, Axel, valittu 1935, kuollut 1936. Asemapäällikkö Ajo, B., valittu 1935, kuollut 1941. Liikennetark. Wasz, G., valittu 1939, kuollut 1940. Asema-

päällikkö Bäckström, B., valittu 1942. Apulaisjohtaja Ek, Into, valittu 1944. Asianvalvoja Rannikko, R., valittu 1944, kuollut 1946. Asemapäällikkö Saukko, A. A., valittu 1946, kuollut 1949. Asemapäällikkö Vainio, V., valittu 1947.

Kaikki nämä miehet ovat pitkäaikaisella toiminnallaan ja erittäin huomattavalla, ansiokkaalla, tarmokkaalla ja uhrautuvalla työllään asemapäällikköyhdistyksen hyväksi piirtäneet nimensä lähtemättömästi Apy:n historiaan.

Apy:n jäsenmäärän vaihtelut.

K = kunniajäsen, A = aktiivijäsen ja P = passiivijäsen.
Alkuvuosien jäsenmäärästä ei ole tarkkoja tietoja.

1916	1	K	190	A	2	P-jäsentä
1920	1	K	188	A	33	P- ”
1925	1	K	180	A	33	P- ”
1930	3	K	146	A	24	P- ”
1935	1	K	189	A	—	”
1940	2	K	229	A	—	”
1945	4	K	255	A	—	”
1949	4	K	310	A	—	”