

Nurmeksen ja Suupohjan  
rautateiden rakentajat  
1907-1913

Helsingin yliopisto  
Historian laitos  
Suomen ja Pohjoismaiden historia  
Pro gradu –tutkielma  
19.4.2002  
Kalle Kallio

# Sisällys

1. Johdanto
  - Tutkimustehtävä
  - Tutkimuksen näkökulma ja rakenne
  - Aikaisempi tutkimus ja lähteet
2. Rautatiekuumetta maaseudulla
  - Suomen rautatiet
  - Pielisjärven seutu
  - Suupohja
  - Kaksi erilaista Suomea
  - Nurmeksen radan rakennustyöt
  - Suupohjan radan rakennustyöt
3. Radanrakennus 1900-luvun alussa
  - Työmaahierarkia
  - Ratatutkimus ja alustavat työt
  - Leikkauksesta penkereeksi
  - Työkunnat ja yksityisyritykset
  - Kirves- ja kivimiehet, sepät ja porapojat
  - Rautaroikka
  - Santaroikka
  - Vuodenaikain vaikutus
  - Työehdot
4. Radanrakentajien toimeentulo
  - Rautatien leivässä
  - Lankatuissa tuissa
  - Tilimarkkinoilla
  - Työläiskoti ratarakennuksilla
  - Metsätöihin ei menty
  - Tapaturmat ja kulkutaudit
  - Rautatien koulut ja sielunhoito
5. Yhteisöllinen elämäntapa
  - Yhteiselon vaikeus
  - Reippaat rautatien pojat
  - Uudet tuulahdukset
  - Toiselta puolen Suomea
  - Jätkeä pelättiin
  - Neljän kuninkaan kirjat ja kalmariinin kirot
  - Iltamatappelut
  - Varkaat, vääräntekijät ja muut vääräntekijät
  - Kuka oli Sutki Väisänen?
6. Poliittinen radanrakentaja
  - Yhdistykset ja illat
  - Puoluepoliittinen arki
  - Ammattijärjestöt ratarakennuksella
  - Työväentalot täyttyvät
  - Radanrakentajat työväenliikkeessä
  - Ratajätkeän sosialismi
  - Korpilakkoja
  - Mustat kirjat

## 7. Ratajätjän kasvot

Mentaliteetin rakentuminen  
Ratajätkien jaetut kokemukset  
Ideaalisien jätjän kategoriat  
Jätkä ja talonjussi  
Jätkä ja herra  
Toisen sortin jätkä  
Jätkä ja työväenliike

Loppupäätelmät

Lähteet

Liitteet

## Taulukot

Taulukko 1. Pisimmät sillat Nurmeksien ja Suupohjan radoilla, s. 30

Taulukko 2. Elintarvikkeiden hintoja Nurmeksien radan varressa ja Joensuun torilla, s. 51

Taulukko 3. Kurikan teollisuustuotannon arvo, s. 62

Taulukko 4. Työnseisaukset Nurmeksien ja Suupohjan radoilla työvaiheittain, s. 107

## Kuviot

Kuvio 1. Maatalouskoneiden lukumäärä sataa tilaa kohden Nurmeksien ja Suupohjan radanvarsikunnissa sekä koko maassa vuonna 1910, s. 14

Kuvio 2. Työvoima Joensuu-Nurmes –radalla, s. 16

Kuvio 3. Töiden edistyminen Suupohjan radalla, s. 17

Kuvio 4. Työvoima Seinäjoki-Kristiinankaupunki-Kaskinen –radalla, s. 18

Kuvio 5. Hevosmiesten määrä Suupohjan radalla 1909-1913, s. 27

Kuvio 6. Keskimääräinen työvoima Nurmeksien ja Suupohjan radoilla kuukausittain, s. 38

Kuvio 7. Työmiesten keskimääräiset päiväpalkat Nurmeksien ja Suupohjan radoilla, s. 44

Kuvio 8. Työntekijöiden ikäjakauma Nurmeksien ja Suupohjan -radoilla, s. 53

Kuvio 9. Vakavat onnettomuudet Nurmeksien ja Suupohjan radoilla 1907-1913, s. 57

Kuvio 10. Nurmeksien radan rakentajien kotipaikkakunnat, s. 71

Kuvio 11. Suupohjan radan rakentajien kotipaikkakunnat, s. 71

Kuvio 12. Ammattiyhdistysliikkeen suhdeverkosto ja toiseuden määrittely, s. 103

# 1. Johdanto

## Tutkimustehtävä

Liverpoolin ja Manchesterin välille valmistui vuonna 1830 ensimmäinen moderni rautatie, jota liikennöitiin höyryveturin vetämillä junilla. Suomi sai ensimmäisen rautatiensä yli kolmekymmentä vuotta myöhemmin, kun Helsingin ja Hämeenlinnan välinen yhteys avattiin vuonna 1862. Uusia rautateitä valmistui jatkuvasti aina 1970-luvulle saakka ja rakennustyöt työllistivät vuodesta toiseen tuhansia suomalaisia.

Syvennyn pro gradu -tutkielmassani kahteen rautatierakennukseen: rautatie Joensuu-Nurmekseen rakennettiin vuosina 1907-1911 ja Suupohjan rata Seinäjoelta Kaskisiin ja Kristiinankaupunkiin valmistui vuosina 1909-1913. Kahta ratatyömaata tutkimalla voin hahmottaa kokonaiskuvan 1900-luvun alun rautatierakennuksista: vuonna 1910 muita ratoja ei edes rakennettu.

Vielä 1900-luvun alussa ratatöihin tarvittiin runsaasti työntekijöitä: yhden ratalinjan rakentamiseen osallistui enimmillään lähes kolmetuhatta miestä. Konevoimaa voitiin käyttää vain harvoin, joten raskaan työn tekivät miehet ja hevoset. Kuitenkin radanrakennus edellytti myös modernia insinööritaitoa ja tekniikkaa. Radanrakentajissa oli sekä paikkakuntalaisia että ratatyömaalta toiselle kiertäviä ammattimiehiä.

Tarkoitukseni on pro gradu -tutkielmassani selvittää, millaisia olivat 1900-luvun alun radanrakentajat ja -rakennustyömaat. Tutkimuskysymykseni yleisyydestä johtuen olen kiinnostunut käytännön radanrakentamisesta, työelämästä ja rakentajien vapaa-ajasta, sosiaalisesti ja poliittisesti rakentuneesta työyhteisöstä sekä ratatyöläisten mentaalisesta maailmasta.

Historian tutkimustraditioissa tutkielmani liittyy selvimmin työväen ja arjen historiaan. Saksalainen tutkija Alf Lüdtke kuitenkin korostaa, että arjen historiakaan ei silti saa jättää huomioimatta eliittejä, *große Leute*. Valta ja omaisuus sekä niiden esiintuominen vaikuttivat myös rautatierakennusten sosiaalisiin suhteisiin ja työläisten kokemuksiin. Käsittelenkin työssäni kaikkia ratarakennuksen työntekijäryhmiä ja myös paikallisväestön suhdetta heihin.<sup>1</sup>

• • • • •

<sup>1</sup> Lüdtke 1995, s. 20-21.

## Tutkimuksen näkökulma ja rakenne

Työväestön historian tutkimus on Suomessa, kenties aivan viime vuosia lukuun ottamatta, jaettavissa kahteen traditioon. Ensinnäkin työväestöä on tutkittu ”ylhäältä” työväenliikkeen näkökulmasta, jolloin arjen käsittely jää helposti järjestöhistorian varjoon. Kun tutkijat ovat taas laskeutuneet työpaikoille, yhteiskunnallisia valtasuhteita ja politiikkaa ei ole enää käsiteltykään. Varsinkin kansatieteilijät ovat 1960-luvulta lähtien tutkineet työväenkulttuuria, mutta Kari Teräksen mukaan heitä ei ole kiinnostanut arkisen elämän suhde kollektiiviseen toimintaan.<sup>2</sup>

Ammattiryhmien tutkimuksella on toki pitkät perinteet kansatieteessä ja tutkimuksen aihekin edellyttää arkisen työn ja elämänmenon kuvaamista. Radanrakentajathan muodostivat varsin heterogeenisen ja eri puolilta maata kootun työyhteisön, jota yhdisti viime kädessä vain radanrakennus lukuisine työvaiheineen. Radanrakentaminen työnä on lähtökohta, joka vaikutti ratkaisevasti työväestön taloudellisiin ja sosiaalisiin oloihin, poliittiseen toimintaan tai mentaaliseen maailmaan. En silti painota pro gradu –tutkielmasani ainoastaan niitä ilmiöitä, jotka yhdistivät jokaista radanrakentajaa, vaan kaikkea sitä, mikä johtui radanrakentamisesta ja kosketti joko työntekijöitä tai ratatyömaan vieressä asuvia paikkakuntalaisia.

Arjen historiaa on kritisoitu teoriattomuudesta ja käsitteiden epämääräisyydestä. Tätä ongelmaa ei helpota kokonaisvaltainen käsittelytapani, jolla yritän tavoittaa radanrakentajien elämänpiirin miltei joka suunnasta. Laaja lähestymistapa on kuitenkin välttämätön mentaliteettihistorialliselle tutkimukselle, jossa mentaliteetin käsite ikään kuin yhdistää taloudellisen, poliittisen, yhteisöllisen ja intellektuaalisen sfäärin toisiinsa. Radanrakentaminen työnä on lähtökohta, josta tutkielmani laajenee kattamaan useita elämänpiirejä, mutta nämä kuitenkin lopulta palautuvat radanrakentajien mentaliteettiin.<sup>3</sup>

Mentaliteetin käsite alkoi kehittyä jo ennen toista maailmansotaa, lähinnä ranskalaisen Annales-koulukunnan ansiosta. Käsitteessä yhdistyvät ihmisen ajattelutavat, sosiaalisten suhteiden ehdot, elämänsenteet sekä käyttäytymistä ja ajattelua säätelevät rakenteet, joiden avulla ihminen hahmottaa todellisuuttaan ja pystyy toimimaan yhteiskunnassa. En kuitenkaan tutki mentaliteettia omana kokonaisuutenaan, vaan käytän sitä pikemminkin heuristisena näkökulmana. Se on myös tutkimuskohde mutta varsinkin tutkielman alkupuolella työkalu, joka auttaa kiinnittämään huomion keskeisimpiin ilmiöihin. Palaan mentaliteetin käsitteeseen perusteellisesti tutkielman seitsemännessä luvussa.<sup>4</sup>

Mentaliteettihistoriaa pidetään monesti rinnakkaisena mikrohistorialle, koska mo-

• • • • •

<sup>2</sup> Teräs 2001, s. 18–21. Myös saksalaisessa alltagsgeschichte-traditiossa on käyty keskustelua liikkeen ja arjen unohtamisesta (Kaschuba 1995, s. 176).

<sup>3</sup> Teräs 2001, s. 23 ; Korhonen 2001, s. 49.

<sup>4</sup> Korhonen 2001, s. 42–51. Mentaliteettien historian vaiheista katso esim. Peltonen 1992a, s. 47–62.

lemmat ovat nostaneet tavallisia ihmisiä historian tutkimuskohteiksi ja subjekteiksi. Mikrohistoriassa on kuitenkin enemmän kysymys lähestymistavasta: mitättömiltä vaikuttavat johtolangat, miniatyyrit tai marginaalit kertovatkin laajemmasta ilmiöstä, jonka havaitseminen onnistuu vain näkökulmaa analyyttisesti kaventamalla. Tutkimusaiheeni on myös varsin rajattu, mutta lähestymistapani ei silti ole mikrohistoriallinen – kuvaan ainoastaan 1900-luvun alun radanrakentajia laajentamatta tutkimustuloksiani koskemaan esimerkiksi muita liikkuvia työmiehiä tai toisten aikakausien rautatieläisiä.<sup>5</sup>

Sekä mikrohistoriaa että arjen historiaa on happamasti syytetty pienten mutta tarkoituksellisen värikkäiden aiheiden tutkimukseksi, jolla vain väitetään olevan laajempaa merkitystä. Tutkimuskohteen romantisoituminen ja irtoaminen yhteyksistään luonnollisesti uhkaa myös pro gradu -tutkielmaani. Yksipuolisuuden torjuminen onnistuu kuitenkin kattavan lähdeaineiston ja monipuolisten lähestymistapojen avulla. Mentaliteetin käsite pitää työni koossa ja tutkielman edetessä rakennan pienistä paloista ikään kuin radanrakentajan kasvot, jotka erottuvat 1900-luvun alun väkijoukosta.<sup>6</sup>

Jos johdanto lasketaan mukaan, työni jakautuu seitsemään päälukuun. Toinen luku ”Rautatiekuumetta maaseudulla” esittelee Suupohjan ja Nurmeksen rautatiet ja käsittelee yleisesti rautateiden rakentamista vuosisadan vaihteen Suomessa. Kolmannessa pääluvussa kuvaan tarkemmin ratatyömaiden organisaatiota, radanrakennuksen työvaiheita ja työntekijöitä. Tarkoitukseni ei ole muotoilla ”perinteisen” radanrakentamisen tyyppipiirteitä<sup>7</sup> vaan kuvata juuri vuosina 1907-1913 käytettyjä menetelmiä. Luvun lähestymistapa on pitkälti kansatieteellinen ja aavistuksen deskriptiivinenkin.

”Radanrakentajien toimeentulo” keskittyy sosiaaliin oloihin. Selvitän muun muassa radanrakentajien tulo- ja elintason sekä asuinolosuhteet. Kun kolmannessa luvussa tutkin työyhteisöä, korostan nyt arkielämää. Viidennessä luvussa perehdyn ratarakennuksen ja paikallisyhteisön suhteeseen. Mukaan tulevat varsinaisten radanrakentajien lisäksi paikalliset sivustakatsojat sekä ratatyömaiden liepeillä liikkuva epäsosiaalinen aines rikollisia myöten.

Kuudes päälukuni käsittelee radanrakentajien poliittista toimintaa. Hahmotan sosialismin merkitystä ratatyömailla ja radanrakentajien toimintaa paikallisessa työväenliikkeessä. Palaan työmaille ammattiyhdistystoiminnan kautta ja pohdin, miten työntekijät yrittivät parantaa asemaansa. ”Ratajätjän kasvot” sisältää pääluvuista eniten tulkintaa ja kokoaa aiempien lukujen aiheita mentaliteetin käsitteeseen. Painotan erityisesti radanrakentajien itsestään käyttämää jätkä-sanaa. Jätjän mentaliteetti auttoi radanrakentajia jäsentämään ja hallitsemaan maailmaansa.

• • • • •

<sup>5</sup> Peltonen 1999, s. 13, 131-132 ; Elomaa 2001, s. 61.

<sup>6</sup> Medick 1995, s. 54-55.

<sup>7</sup> Esimerkiksi kansatieteilijä Matti Mattila tutkii pro gradu –työssään rautateiden rakennusmestareita yleisluontoisesti vuosina 1900-1940 ottamatta huomioon työmenetelmien muutosta (Mattila 1981).

## Aikaisempi tutkimus ja lähteet

Suomessa ei ole liiemmästi tutkittu rautatienrakentajia. Tosin jo 1960-luvulla Ilmar Talve kirjoitti artikkelin rautatieläisistä ja vuonna 1981 painettiin kansatieteilijä Matti Mattilan perusteellinen pro gradu -esitelmä rautatierakennusmestareista. Sellaista perustutkimusta, joka huomioisi laajasti radanrakentajien elämäntavan, ei ole toistaiseksi Suomessa kuitenkaan tehty. Radanrakentajien poliittista toimintaa, ammattiyhdistyshistorioita lukuun ottamatta, ei ole muun muassa tarkasteltu lainkaan.<sup>8</sup>

Kiinnostusta aiheeseen kuitenkin tuntuu olevan. Vuonna 1999 ilmestyi kokoomateos Mattilan keräämästä muistitietoaineistosta, joka täydentää Ilmar Talven toimittamaa vanhempaa kokoelmaa. Rautateiden historiasta on viime vuosina kirjoitettu myös useita yleisesityksiä, joista merkittävin on Matti Rinteen Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa käsittelevä teos Aseman kello löi kolme kertaa. Radanrakentajien osalta Rinnekin silti viittaa Talven tutkimustuloksiin ja painettuihin muistitietokokoielmiin.<sup>9</sup>

Ulkomailla rautatienrakentajia on luonnollisesti tutkittu enemmän, mutta työmaiden olosuhteet ovat monessa suhteessa olleet hyvin erilaiset. Klassinen tutkimus on Terry Colemanin vuonna 1965 ilmestynyt *The Railway Navvies*, joka käsittelee englantilaisia radanrakentajia. Käytän jonkin verran hyväkseni myös *The Oxford Companion to British Railway History* -hakuteosta, David Haward Bainin Tyynenmeren rautatierakennuksesta kertovaa kirjaa ja englantilaisen Anthony Burtonin yleisesitystä *The Railway Builders*.<sup>10</sup>

Pro gradu -tutkielmani tukeutuu lähtökohdiltaan eniten 2000-luvun vaihteen suomalaisiin työväenkulttuuria käsitteleviin tutkimuksiin. Kansatieteilijä Hanna Snellmanin erinomainen väitöskirja metsätyömiehistä on antanut runsaasti ideoita erityisesti rakennustöiden ja elinolojen analysoimiseen. Kari Teräksen vuonna 2001 ilmestynyttä väitöskirjaa *Arjessa ja liikkeessä hyödynnän ennen kaikkea työväenliikettä* käsittelevässä luvussa ja folkloristi Jyrki Pöysän tutkimus *Jätjän synty* pohjustaa mentaliteettihistoriallista seitsemättä lukua.<sup>11</sup>

Lähdeaineistoni jakautuu viiteen jokseenkin tasavahvaan osaan. Sanomalehtiä käytän erityisesti kartoittamaan eri ryhmien asenteita, mutta niistä on hyötyä myös yksittäisten tapahtumien seuraamisessa. Terry Colemanin mukaan sanomalehtien suhtautuminen radanrakentajiin jakautui varsin selvästi kahtia moralistiseen paheksuntaan ja raskaan työn

.....

<sup>8</sup> Talve 1964 ; Mattila 1981 ; Helin 1998.

<sup>9</sup> VR rakennusmestarien matkassa 1999 ; Talve 1963 ; Rinne 2001. Maarakentamisen historiasta kirjoittivat Rantamo 1997 ja Puikkonen 1997.

<sup>10</sup> Coleman 2000 ; *The Oxford Companion to British Railway History* 2000 ; Bain 2000 ; Burton 1994.

<sup>11</sup> Snellman 1996 ; Teräs 2001 ; Pöysä 1997.

arvostamiseen, mikä pitää paikkansa myös Suomessa. Lehdistä voikin lukea hyvin värikkäitä kertomuksia radanrakentamisen vaiheista.<sup>12</sup>

Karjalan rataa käsittelen molempien joensuulaisten porvarilehtien ja Sortavalassa ilmestyneen sosialistisen Rajavahdin avulla. Etelä-Pohjanmaalla lehtiä ilmestyi huomattavasti runsaammin kuin Karjalassa. Suomenkielisessä Suupohjassa luettiin pääsääntöisesti vanhasuomalaista Vaasaa, Maalaisliiton Ilkkaa ja sosialistista Vapaata Sanaa, jotka kaikki ilmestyivät Vaasassa. Lisäksi Kristiinankaupungissa julkaistiin Syd-Österbotten ja Suupohjan kaiku -nimisiä paikallislehtiä, joita vaasalaislehdet ratarakennusasioissa usein siteerasivat. Vaasan ruotsinkielisistä lehdistä tarkastelen lähinnä vain sosialistista Österbottens Folkbladia. Vaasan nuorsuomalaisia ja sitoutumattomia lehtiä en käytä, koska ne eivät ilmestyneet yhtäjaksoisesti koko rakennusaikaa eikä niitä juuri tilattukaan maaseudulla.

Toinen päälähderyhmä muodostuu muistitiedosta, josta löytyy sekä kiinnostavia yleisnäkyymiä että yksilöiden tunteita, joista lehdistö ei juuri kerro. Muistitiedon avulla radanrakentajista syntyy arkinen kuva, ilman lehdistön sensaationhakuisuutta. Turun yliopiston kansatieteen laitoksella säilytetään Ilmar Talven käyttämää rautatieläisaineistoa ja Suomen rautatiemuseoon on talletettu Matti Mattilan tekemät haastattelut. Lähinnä 1960-luvulla kerättyä muistitietoa olen löytänyt myös Työväen arkiston muistitietokokelmista ja Suomalaisen kirjallisuuden seurasta. Radanrakentamista kerrotaan myös insinööri Väinö Rankan ja Oskari Tokoin muistelmissa. Aineiston etäisyydestä kuitenkin seuraa, että muistitiedon avulla ei voi selvittää yksittäisiä tapahtumia. Käytänkin sitä erityisesti rakentamisen työvaiheiden ja sosiaalisten olojen tarkasteluun.<sup>13</sup>

Kolmannen ryhmän muodostavat tuomiokirjat. Radanrakennuksen edetessä käsiteltiin lukuisia oikeustapauksia, joissa radanrakentajat olivat osallisina. Oikeuden pöytäkirjoihin merkittiin monia yksityiskohtia sekä työmaista että ratajätkien arjesta, joista voi yhdistelemällä rakentaa suurempia kokonaisuuksia. Oikeustapaukset antavat kuitenkin ratatyömaista vääristyneen kuvan, jossa juoppous, riidat ja väkivalta korostuvat. Tuomiokirja-aineiston kvantitatiivinen käsitteleminen, esimerkiksi rikollisuuden tason selvittämiseksi, on mahdotonta, koska radanrakentajien ammatti mainittiin jokseenkin satunnaisesti.<sup>14</sup>

Neljäs lähdekokonaisuuteni koostuu tie- ja vesirakennusten ylihallituksen arkistosta. Helsingissä toiminut ylihallitus käsitteli tärkeimmät päätökset ja pöytäkirjoja säilytetään Kansallisarkistossa. Aineisto pitää sisällään useita kuvauksia työvaiheista, jotka tulevat

.....

<sup>12</sup> Coleman 2000, s. 108.

<sup>13</sup> Rankka 1949 ; Tokoi 1955.

<sup>14</sup> Parhaimmillaan oikeudessa puhuttiin *rautatien työmiehistä*, mutta hyvin usein pelkistä *työmiehistä*, mikä tekee tunnistamisesta tilastollisesti hyvin epäluotettavaa. Katso esim. Kristiinankaupungin raastuvanoikeus 29.5.1911. Kristiinankaupungin raastuvanoikeus, varsinaisiasiain pöytäkirjat, 1911, Cd 191. VMA.



esiin muun muassa tapaturmia käsiteltäessä. Aineiston pohjalta voi päätellä paljon tavoista, työyhteisöstä sekä työnantajan ja työntekijöiden välisistä suhteista.

Näiden neljän lähteen lisäksi käytän lukuisia pienempiä kokonaisuuksia. Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton ja paikallisten työväenyhdistysten arkistot ovat keskeisiä hahmotellessani radanrakentajien roolia työväenliikkeessä. Ammattiliiton arkistosta saa myös käsityksen työmaiden räikeimmistä epäkohdista. Rakennuspaikkakuntien sosiaalisia oloja tarkastelen myös viranomaiskertomusten ja tilastoaineiston avulla.

Jäsennän aineistoani muutaman tietokannan avulla ja käytän kevyitä kvantitatiivisia malleja. Tietokantojen aineisto on koottu liitteisiin. Asenteita tulkitsem en etupäässä analysoimalla aikalaisten tekstejä, annan paljon tilaa suorille lainauksille ja käytän hyväkseni myös radanrakentajista kertovaa kaunokirjallisuutta. Martta Haataselta ilmestyi 1930-luvulla kaksi radanrakentajaromaania ja muun muassa myös Juhani Aho ja Minna Canth ovat kirjoittaneet aiheesta. Kaunokirjallisuuden sekä muutamien valokuvien tehtävänä on etupäässä täydentää aikalaisaineistoa, varsinaisina lähteinä en niitä käytä.<sup>15</sup>

• • • • •

<sup>15</sup> Haatanen 1936, 1938 ; Aho 1921 ; Canth 1920.

## 2. Rautatiekuumetta maaseudulla

### Suomen rautatiet

Ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan rakennettiin vuosina 1857-1862, ja rataverkkoa laajennettiin ripeästi erityisesti 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Jokaisesta ratasuunnasta käytiin valtiopäivillä tiukkoja keskusteluja, joihin heijastuivat paikallisten intressien lisäksi myös keisarikunnan sotilaspolitiikka, taloudelliset tekijät ja jopa kansallisuusaate. Venäläiset eivät oikein voineet vaikuttaa ratalinjauksiin, koska emämaa ei osallistunut rakennuskustannuksiin. Tästä syystä sisämaan runkoradat kulkivat etelästä pohjoiseen eivätkä pääradan tavoin kohti Pietaria.<sup>16</sup>

Ensimmäisen sortokauden aikana paine Suomen rautatiepolitiikkaan kasvoi. Kenraalikuvernööri Bobrikov korosti rautateiden kehittämisessä yleisvaltakunnallisia ja ennen kaikkea sotilaallisia tavoitteita. Hän vaati Suomen ja Venäjän rataverkkojen yhdistämistä rakentamalla Nevajoen ylittävä silta, joka tosin valmistui vasta vuonna 1913. Bobrikov piti pahimpana ongelmana poikittaisten ratojen puutetta, jotka yhdistäisivät Suomen kiinteämmin Venäjän rataverkkoon ja auttaisivat maihinnousun torjumisessa. Bobrikovin visio Pietarista Vaasaan kulkevasta poikkiradasta toteutui vasta vuonna 1918, kun Pieksämäen ja Jyväskylän välinen rata valmistui.<sup>17</sup>

Kun Karjalan rata oli edennyt Joensuuhun vuonna 1894, alettiin pian miettiä sen jatkamista pohjoiseen. Rataa anottiin jo vuoden 1891 valtiopäivillä Nurmekseen ja vuoden 1897 rautatiekomitea piti sitä yhtenä tärkeimmistä hankkeista. Se nähtiin tarpeelliseksi sekä Pohjois-Karjalan takapajuisuuden että luonnonrikkauksien takia. Matti Rinteen mukaan tavoitteena oli samalla Karjalan suomalaistaminen ja tästä syystä Venäjän ortodoksinen kirkko vastusti Suomen rautatieverkon työntymistä itään.<sup>18</sup>

Keisarikunnan virkamiehet pitivät tärkeämpänä, että Nurmeksen rata toi Aunuksen ylipäätään lähemmäs rautatietä ja kehitti alueen talouselämää. Venäjän puolelta suunniteltiin uutta maantietä Nurmeksen radalle. Rakennustöiden aloittamisella ei kuitenkaan ollut kiire: ensisijaisena venäläiset pitivät poikkiratojen rakentamista. Suurlakon jälkeen valtakunnan sotilaalliset tarpeet jäivät huomioimatta ja viimeisillä säätyvaltiopäivillä vuonna 1906 päätettiin rakentaa Joensuun-Nurmeksen, Kemin-Rovaniemen ja Seinäjoen-Kristiinankaupungin-Kaskisten rautatiet. Nurmeksen ratalinjasta saatiin vielä aikaan kiista, jota

• • • • •

<sup>16</sup> Rinne 2001, s. 48-52 ; Michelsen 1999, s. 147.

<sup>17</sup> Polvinen 1962, s. 112-116.

<sup>18</sup> Suomen valtionrautatiet 1862-1912 I, s. 134, 158 ; Rinne 2001, s. 48-49.

käytiin lähinnä Joensuusta Pielisjärven itäpuolta kulkevan linjan ja Värtsilästä, Joensuun eteläpuolelta, Ilomantsin kautta Nurmekseen kiertävän rataehdotuksen välillä. Valtiopäivät kallistuivat Joensuusta lähtevään vaihtoehtoon ennen kaikkea siksi, että Joensuu oli maakunnan keskus ja ehdotus hieman halvempi.<sup>19</sup>

Suupohjan kunnat yrittivät jo 1870-luvulla saada Pohjanmaan radan kulkemaan lähempää rannikkoa, mutta rautatie linjattiin sisämaan kautta Vaasaan. Ajatus Seinäjoen ja Kristiinankaupungin välisestä rautatiestä eli tästä lähtien vahvana ja eteläpohjalaiset isännät suunnittelivat jopa yksityisen rautatien rakentamista. Valtiovalta ja varsinkaan kenraalikuvernööri Bobrikov eivät pitäneet Suupohjan rataa kovinkaan toivottavana, mutta vuosien 1905-1906 valtiopäivät päättivät rakentaa Kristiinankaupunkiin ja Kaskisiin haarautuvan rautatien. Näiden kaupunkien välinen kilpailu radan pääteasemasta oli hankaloittanut asian käsittelyä jo aiemmilla valtiopäivillä.<sup>20</sup>



*Suupohjan kaupunkien väliselle rautatiekiistalle naureskeltiin Fyrenissä vuonna 1900. Oikealla on Kaskisten asemarakennuksen julkisivuun sommiteltu Valtion rautateiden liikemerkki. Itsenäistymisen jälkeen logo uusittiin ja siitä poistettiin kuvassa näkyvä keisarin kruunu. Kuvat: Fyren 6.6.1900 ; Valokuvia radan varresta 27.7.2001. TOK.*

Venäjän ministerineuvosto hyväksyi Suupohjan rautatien rakentamisen sillä varauksella, että muita ratoja ei Suomessa rakennettaisi ennen kuin Pietarin ja Vaasan välinen yhdyslinja olisi valmis. Lisäksi rata piti rakentaa sellaiseksi, että venäläinen kalusto, lähinnä rasakat sotilasjunat, pystyivät sillä liikkumaan. Tämä herätti pelkoa: ruotsalaisessa lehdistössä Suupohjan radan uskottiin liittyvän hyökkäysvalmisteluihin. Rautatien rakentaminen johtui kuitenkin ennen muuta kuntien ja kaupunkien taloudellisista tarpeista ja aluepoliittisesta painostuksesta, valtakunnallista merkitystä Suupohjan radalla ei ollut.<sup>21</sup>

• • • • •

<sup>19</sup> Polvinen 1962, s. 167-174 ; Suomen valtionrautatiet 1862-1912 I, s. 169-177.

<sup>20</sup> Alanen 1970, s. 404-407 ; Polvinen 1962, s. 114.

<sup>21</sup> Alanen 1970, s. 405-411 ; SpK 11.5.1912 ; Suomen valtionrautatiet 1862-1912 I, s. 171-172.

Ratasuunnitelmat olivat arkoja aluepoliittisia kysymyksiä ja radan saamista pidettiin monissa kunnissa elämän ja kuoleman kysymyksenä. Koska valtio rakensi rautatiet, Suomessa ei päässyt kuitenkaan syntymään eurooppalaista rautatiemaniaa. Esimerkiksi Englannissa 1830- ja 40-luvuilla uusiin linjoihin sijoitettiin yltiöpäisesti riskirahaa ja rautatieyhtiöiden kannattavuuteen uskottiin sokeasti. Nurmeksien ja Suupohjan ratojen rakentamistakin odotettiin ja seurattiin tiiviisti. Kiskoliikenteeseen ladattiin suuria, osin katteetomiakin toiveita ja rautatien valmistumista juhlittiin perusteellisesti.<sup>22</sup>

Rautateiden vaikutuksia ja siihen liittyvää symbolimaailmaa on tutkittu runsaasti. Wolfgang Schivelbusch toteaa *Junamatkan historiassa* höyryvoiman ja veturin kääntäneen päälaelleen luonnon eli etäisyyden ja kulkuvälineen välisen suhteen. Kun aiemmin ihmiset ja vetoeläimet ponnistelivat välimatkan taittamiseksi, rautatien mekaaninen konevoima tunkeutuikin luontoon. Tätä kuvattiin 1800-luvulla ajan ja tilan hävittämiseksi. Teknologiahuuman ohessa orgaanisen luonnon katoaminen alkoi jakaa mielipiteitä.<sup>23</sup>

Suomalaiset insinöörit näkivät modernin teknologian kehittyvän sopusoinnussa fennomaanisen kulttuurikuvan kanssa. Teknologiaa ja rautatietä ei pidetty tuhoavina vaan edistyksellisinä ilmiöinä, jotka täydensivät talonpoikaista kulttuuria. Rautatien uskottiin vauhdittavan yhteiskunnan taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kehittymistä. Taloushistorian professori Erkki Pihkala on kiteyttänyt rautatien merkityksen vertaamalla sen vaikutuksia internetin syntymiseen.<sup>24</sup>

## Pielisjärven seutu

Pohjois-Karjalan ainoa kaupunki 1900-luvun alussa oli Joensuu, jossa asui vuonna 1907 kutakuinkin 3500 asukasta. Lisäksi Pielisensuun esikaupungissa asui miltei yhtä paljon etupäässä köyhempää väkeä. Kontiolahden kunnan puolella sijaitsivat myös suurimmat teollisuusyritykset, kolme sahaa, joiden omistaja C.J. Cederberg oli Joensuun rikkain mies kuolemaansa asti vuonna 1908. Muuta teollisuutta kaupungissa ei juuri ollutkaan, sen sijaan käsityö, pienteollisuus ja erityisesti kauppa kukoistivat. Joensuuta voisi luonnehtia jokseenkin uneliaaksi, maaseudun puu- ja voikaupoilla eläväksi pikkukaupungiksi.<sup>25</sup>

Joensuun pohjoispuolella sijaitsi Kontiolahden kunta, jossa asui noin 10 000 ihmistä. Ehdottomasti suurin kylä oli Pielisensuu, mutta myös Lehmossa ja kirkonkylässä asui toista tuhatta asukasta. Tavallaan Kontiolahti jakautui kahtia selkeästi maalaismaisiin osiin ja Pielisensuun kylien muodostamaan esikaupunkialueeseen. Pielisensuussa kärsittiin työt-

• • • • •

<sup>22</sup> Michelsen 1999, s. 150-151 ; Burton 1994, s. 29-30 ; KaSa 28.9.1909 ; Rakennustaito 21/1911, s. 254.

<sup>23</sup> Schivelbusch 1996, s. 14-16.

<sup>24</sup> Michelsen 1999, s. 231 ; Helsingin Sanomat 6.11.2000, s. C6.

<sup>25</sup> Ahonen 1985, s. 244-245, 251-310.

tömyydestä, joka oli saanut alkunsa Gutzeitin Utran sahojen lakkautettua toimintansa vuoteen 1905 mennessä.<sup>26</sup>

Ehdottomasti suurin osa kontiolahtelaisista kuin myös muista pohjoiskarjalaisista sai elantonsa 1900-luvun alussa maa- ja metsätaloudesta. Metsätöitä ei riittänyt kaikille läpi vuoden ja normaalisti miehet menivät tukkisavotoille lumen tulosta riippuen joulun tienoissa ja työt loppuivat vastaavasti maaliskuussa. Ennen uittokauden alkua metsätyöläisten oli vaikeampi saada töitä: esimerkiksi taloihin vedettiin heiniä kaukoniityiltä tai hakattiin halkoja, mutta usein jouduttiin viettämään luppo-aika työttöminä. Uitot alkoivat puroilta kevättulvista ja loppuivat usein juhannukseen mennessä, mutta järvillä jatkuivat pidempäänkin. Loppukesällä taloissa tarvittiin niittomiehiä, mutta syystöiden päätyttyä alkoi toinen luppo-aika. Savotan vuosikalenteri kosketi myös suurta joukkoa pientilallisia, jotka luppo-aikoina koettivat selvitä kotitalojensa töistä.<sup>27</sup>



*Tukkilaisten käyttämä metsäsauna Pielisen museon Savotanrannassa. Rajavahti kertoi 14.3.1910, kuinka tällainen rakennus pystytettiin metsätyömaalle. "Luodaan lumi ja hiukan maatakin ja siihen parikolme kelohirsikerrosta ilman mitään salvaimia. Laipio peitetään mullalla, mättäillä ja mitä milloinkin on saatavilla ja saumat tupataan heinänrikoilla ja kun tähän lisätään kyynärän korkuinen ovi ja pieni kiuvas, on asunto – salosauna valmis." (RaV 14.3.1910) Kuva: Valokuvia radan varresta 14.8.1999. TOK.*

Kontiolahden itäpuolella Enossa asui noin 6000 ihmistä. Kunnan ainoa teollisuuslaitos oli Kaltimon puuhiomo, jota uudistettiin Nurmeksen rataa rakennettaessa. Paukkajassa oli myös saha, mutta Gutzeit lakkautti sen vuonna 1907. Pielisjoki oli kanavoitu 1870- ja 1880-luvuilla ja se muodosti tärkeimmän liikenneväylän pohjoiseen rautatien valmistumiseen saakka. Jokea myöten kulki toukokuulta marraskuulle useita höyrylaivoja Joensuun ja Pielisen välisillä reiteillä. Liikenne Enosta Ilomantsiin hoitui myös laivoilla.<sup>28</sup>

Pielisjärven pinta-alaltaan suuressa kunnassa asutus keskittyi Pielisen itärannan viljaviin kyliin. Maatalous oli Pohjois-Karjalassa modernisoitumassa: puimaosuuskuntia ja osuusmeijereitä perustettiin, karjataloudesta oli tullut tärkeä tuotantohaara. Suurin Pielisjärven kylistä oli Lieksa, jossa toimi lukuisia kauppiaita, kahviloita, pienteollisuutta ja valtion omistama Kevätniemen saha. Lieksasta itään sijaitsi Pankakoski, jonne valmistui suuri puuhiomo vuonna 1912. Lieksan kylään kuului yli 3000 asukasta, mutta myös Vieki,

• • • • •

<sup>26</sup> Ryypö 1984, s. 17-24, 117-120 ; Ahonen 1985, s. 297, 396-397.

<sup>27</sup> Ryypö 1984, s. 27 ; Hanna Korhonen Jätkät 32. 1969 SKS ; Snellman 1996, s. 45-55, 191-192 ; Hämynen 1993, s. 406-408.

<sup>28</sup> Björn 1994, s. 25, 57, 87-93, 132-136 ; Penttinen 1996, s. 60, 118.

Kylänlahti, Viensuu ja Vuonisolahti olivat väkirikkaita. Ne kasvoivat entisestään ratarakennuksen aikana.<sup>29</sup>

Rata päättyi Nurmeksen kauppalaan, jota ympäröi Pielisjärven veroinen pitäjä. Kauppalassa asui hieman yli 500 asukasta ja Joensuun tavoin se eli kaupasta ja käsityöstä. Nurmeksen pitäjä oli radan varren muihin kuntiin verrattuna maataloudeltaan edistynein – tilat olivat suuria ja varsin koneistuneita. Toki metsätyötkin työllistivät runsaasti nurmeslaisia, heitä kulki myös Lapin suurilla savotoilla.<sup>30</sup>

## Suupohja

Suupohjan rautatie erosi Pohjanmaan radasta Seinäjoella, josta oli kehittymässä merkittävä risteysasema ja maakuntakeskus. Seinäjoen kunnassa asui vuonna 1910 noin 4000 asukasta ja muuttoliike lisäsi väkilukua vuodesta toiseen. Aulis Alasen mukaan Amerikan siirtolaisuuskaan ei vaikuttanut Seinäjoella yhtä pahasti kuin muualla maakunnassa, pikemminkin se sopivasti ehkäisi työttömyyttä. Maatalouden ohella Valtion rautatiet, muutamat teollisuusyritykset ja kauppiat työllistivät seinäjokelaisia. Suupohjan radan rakennustöiden aikaan Seinäjoella toimi muun muassa kaksi kutomoa ja suuri osuusmeijeri.<sup>31</sup>

Ilmajoen asutus keskittyi etupäässä Kyrönjoen varteen. Ilmajoki oli erittäin maatalousvetoinen kunta, jonka viljelyksiä mainostettiin koko maan edistyneimpinä. Asukkaita Ilmajoella oli hieman yli 10 000, mutta Amerikan siirtolaisuus ja muuttoliike kaupunkeihin oli kääntänyt 1900-luvun alussa asukasluvun laskuun. Tästä seurasi maatalouden pula kausityövoimasta ja väestön naisistuminen.<sup>32</sup>

Vauras pientilavaltainen maatalousalue jatkui Kyrönjoen yläjuoksulle Kurikan ja Kauhajoen kuntiin. Kurikassa toimi myös useita sahoja, suuri lakkitehdas ja kunta tunnettiin vahvasta kotiteollisuudestaan. Kurikan käsityöläiset olivat perustaneet osuuskunnan, joka hankki raaka-aineita yhteisostoin ja valvoi työn laatua. Kurikassa valmistettiin muun muassa rekiä ja rattaita, auroja, kangaspuita ja mankeleita.<sup>33</sup>

Suupohjan rata kulki Kauhajoen pohjoisosien halki ja kirkonkylältä oli Kauhajoen asemalle matkaa nelisen kilometriä. Kaupunkimatkat tehtiin Kristiinankaupunkiin ja ennen rautatien valmistumista sahojen tuotanto vedettiin hevosilla kaupungin satamaan. Kauhajoen maatilat olivat eteläpohjalaisittain pieniä ja usein myös vuokramaalla. Tämä johtui etupäässä tilojen jakamisesta, mutta uudistilojakin perustettiin vuosisadan alussa

.....

<sup>29</sup> Kiiskinen-Sallinen 1991, s. 23-26, 104-126 ; KaSa 30.4.1907, 6.7.1907, 14.10.1911.

<sup>30</sup> Saloheimo 1953, s. 681-683, 382-414 ; Ktar 20.12.1910.

<sup>31</sup> Alanen 1970, s. 368, 375-384 ; Vaasa 26.9.1912.

<sup>32</sup> Alanen 1953, s. 66, 104-109 ; Vaasa 14.11.1911.

<sup>33</sup> Kurikan piirin nimismies, vuosikertomukset 1910-1912, Db 1. VMA ; Ilkka 9.5.1911.

vielä runsaasti. Paikkakunnan torpparikysymys alkoi ratketa jo ennen torpparivapautuslakia tilojen ostamisen myötä.<sup>34</sup>

Teuva oli radan varren viimeinen suomenkielinen kunta, jonka asutus keskittyi Teuvajoen varteen. Kunnassa asui noin 7000 ihmistä ja karjanhoitoa pidettiin tärkeimpänä elinkeinona. Teuvalla toimi myös useita meijereitä, sahoja, kotiteollisuusyrityksiä ja menestyvä lestatehdas. Rata haarautui Perälän kylässä kunnan länsireunalla.<sup>35</sup>

Teuvan ja Närpiön välillä kulki varsin jyrkkä kieliraja. Lähes täysin ruotsinkielisen Närpiön maatalous oli sekin hyvällä mallilla. Kuntaan oli perustettu yksi Pohjanmaan ensimmäisistä maamiesseuroista, joka järjesti suuria yhteisostoja, myi maataloustuotteita sekä välitti rehua, siemeniä ja maatalouskoneita jäsenilleen. Seurassa oli niin paljon jäseniä, että se oli täytynyt jakaa useampiin haaraosastoihin. Oman lisänsä Närpiön talouselämään toivat kalastus ja merenkulku – maataloustuotteita vietiin omilla laivoilla Ruotsiin.<sup>36</sup>

Närpiön lounaislaidalla sijaitsi tuhannen asukkaan Kaskinen. Kaupunki oli elänyt vähittäiskaupalla, kalastuksella ja vaatimattoman merenkulun varassa, mutta rautatien uskottiin elvyttävän vanhan tapulikaupungin uuteen kukoistukseen. Kaskisissa sijaitsi erinomainen luonnonsatama, johon kaupunki rakensi uuden laiturin, satamaraiteen ja suuren makasiinin. Jo valtiopäivien päätös rautatiestä oli lisännyt tonttikauppaa. Kaskisiin alkoi muuttaa myös suomenkielistä väestöä, yrityksiä perustettiin ja vuonna 1909 aloitti toimintansa kaupungin ensimmäinen varsinainen teollisuusyritys, Gabriel Grönlundin konepaja.<sup>37</sup>

Vuoden 1905-1906 valtiopäivillä rautatien pääteasemasta oli Kaskisten kanssa kilpaillut 3000 asukkaan Kristiinankaupunki. Suupohjan rata kulki Teuvan Perälästä Myrkyn ja Tiukan kylien kautta kaupungin satamaan, jota ruopattiin Kaskisten sataman veroiseksi vientisatamaksi. Kristiinankaupungista vietiin ulkomaille sekä sahatavaraa että raakapuuta ja kaupungissa toimi suuri höyrysaha. Satamaan tuotiin etupäässä jauhoja, kahvia ja muita kulutustavaroita. Rautatieyhteyden myötä kaupunkiin perustettiin muun muassa konepaja sekä polttoainevarasto. Kolmannes asukkaista oli suomenkielisiä ja Kristiinankaupunkia pidettiin Suupohjan keskuksena – esimerkiksi kaikki alueen sanomalehdet ilmestyivät siellä.<sup>38</sup>

• • • • •

<sup>34</sup> Ruismäki 1987, s. 413-422, 486-488, 498 ; Kauhajoen piirin nimismies, vuosikertomus 1911 Db 1.

<sup>35</sup> Teuvan piirin nimismies, vuosikertomus 1910, Dc 1. VMA ; SpK 10.8.1912.

<sup>36</sup> Forsén 1974, s. 313-318 ; Strandberg 1974, s. 387, 399.

<sup>37</sup> SydÖ 26.4.1910, 3.7.1912 ; Finell 1984a, s. 137-138, 152.

<sup>38</sup> SpK 15.7.1911 ; SydÖ 25.1.1913, 16.4.1913.

## Kaksi erilaista Suomea

Radanrakentajat joutuivat sopeutumaan työmaata ympäröivän maaseudun elämäntapoihin. Nurmeksen ja Suupohjan rautatiet sijaitsivat eri puolilla maata, ja maantieteellisten erojen lisäksi rakennustöihin ja rakentajiin vaikuttivat myös erilaiset yhteiskunnalliset, taloudelliset ja kulttuuriset tekijät. Esimerkiksi paikallisten osallistuminen ratatöihin riippui paljolti elinkeinorakenteesta, tilakoosta ja työllisyydestä. Maatalouden eroja Länsi- ja Itä-Suomessa voi tutkia luotettavasti vuonna 1910 kerätyn maataloustiedustelun avulla.

Maanviljely Nurmeksen<sup>39</sup> ja Suupohjan<sup>40</sup> ratojen varsilla erosi vuosisadan alussa selvästi toisistaan. Etelä-Pohjanmaan maatalous oli lähes täysin siirtynyt peltoviljelyyn: tilaa kohti oli peltoa 9,2 hehtaaria, luonnonniittyä 1,2 hehtaaria ja kaskeaminen oli Suupohjassa käytännössä kokonaan loppunut. Nurmeksen radan varressa tilaa kohti oli peltoa 4,2 ja luonnonniittyä 6,7 hehtaaria. Pohjois-Karjalassa kaadettiin yhä kaskea, vaikka sen merkitys oli jo hyvin vaatimaton.<sup>41</sup>

Pohjois-Karjalan puolta pienempi tilakoko ei kuitenkaan näkynyt maanomistussuhteissa. Sekä Nurmeksen että Suupohjan radan varressa vuokratiloja oli noin 45 prosenttia kaikista yli puolen hehtaarin tiloista. Suuret tilat olivat pääasiassa itsenäisiä. Sen sijaan karjavarallisuudessa Pohjois-Karjala vaikuttaa selvästi varakkaammalta. Maataloustiedustelun mukaan Nurmeksen radan varressa oli tilaa kohden keskimäärin 5,5 lehmää kun Suupohjassa jäätii suuremmasta tilakoosta huolimatta 3,2 lehmään. Myös sikoja Pohjois-Karjalassa oli enemmän, hevosia ja lampaita sen sijaan yhtä runsaasti.<sup>42</sup>

Pohjois-Karjalan maanviljely perustuikin lähes täysin maitotalouteen. Teppo Viholan laskelmien mukaan maatalouden tuotannon arvosta lähes 60 prosenttia kertyi maitotuotteista, kun Etelä-Pohjanmaalla maitotalous tuotti vuonna 1910 vain 44 prosenttia. Kuitenkin Nurmeksen radan varressa kolmannes peltopinta-alasta kasvoi karjan rehuksi tarkoitettua kylvöheinää ja kolmannes leipäviljaa, kun Suupohjassa yli puolet pelloista oli varattu kylvöheinälle, vain 16 prosenttia leipäviljalle ja 16 prosenttia kauralle. Kylvöheinä oli korvannut Etelä-Pohjanmaalla luonnonheinän lähes täysin, uusia peltoviljelymenetelmiä omaksuttiin pienestä tilakoosta huolimatta ja lypsykarjan pito oli hyvällä mallilla.<sup>43</sup>

Pohjois-Karjalan vähäsatoisiin luonnonniittyihin perustuva karjatalous oli kestävämmällä pohjalla. Hyvinä vuosina luonnonheinää riitti, mutta esimerkiksi keväällä 1907 ankara rehun puute vaivasi koko maakuntaa, maidon tuotanto jäi toukokuussa pai-

• • • • •

<sup>39</sup> Tarkoitan Nurmeksen radanvarsikunnilla Kontiolahden, Enon, Pielisjärven ja Nurmeksen kuntia.

<sup>40</sup> Tarkoitan Suupohjan radanvarsikunnilla Seinäjokea, Ilmajokea, Kurikkaa, Kauhajokea, Teuvaa, Närpiötä, Lapväärttiä ja Kristiinankaupungin maalaiskuntaa.

<sup>41</sup> SVT III 1910, ed. osa, taulut, s. 20-23, 52-55.

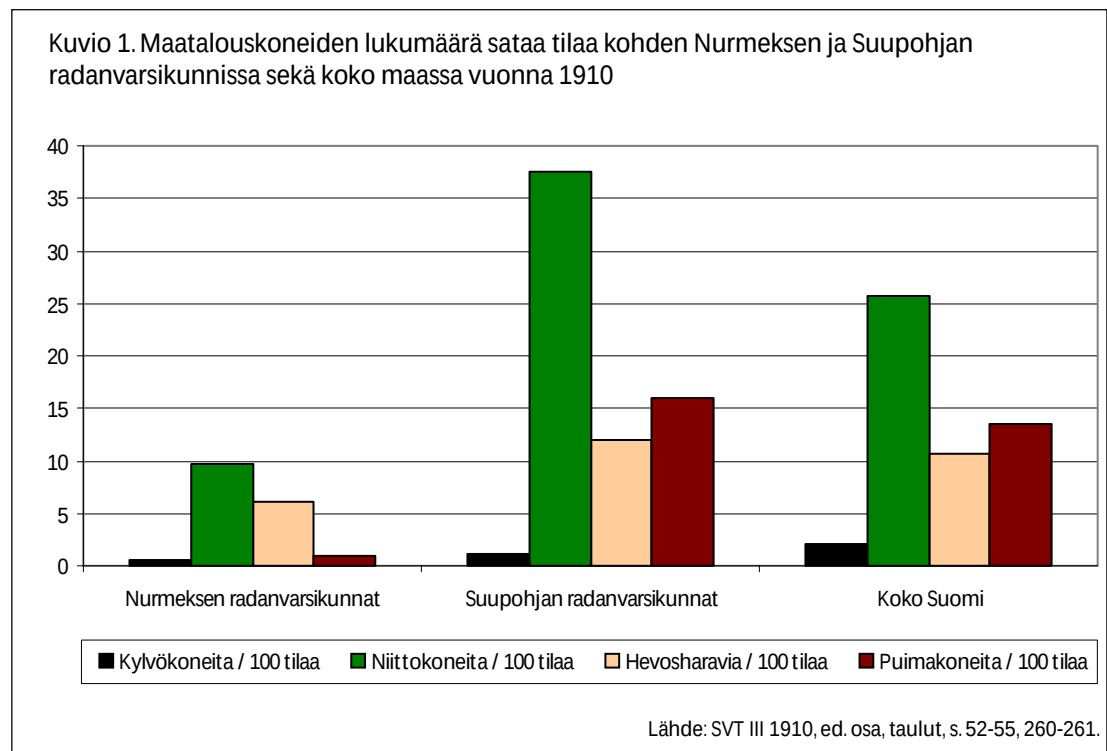
<sup>42</sup> SVT III 1910, ed. osa, taulut, s. 52-55 ; SVT III 1910, jälk. osa, taulut, s. 86-93, 172-179, 262-269.

<sup>43</sup> Vihola 1991, s. 257-261 ; SVT III 1910, ed. osa, taulut, s. 84-87 ; Peltonen 1992b, s. 88, 98-99, 163.



koin neljännekseen edellisvuodesta ja eläintaudit levisivät nälkiintyneessä karjassa. Ongelma johtui pitkälti puutteellisista liikenneoloista – ennen rautatien rakentamista tilat pyrkivät säilyttämään siedettävän omavaraisuuden eivätkä kehittäneet maatalouttaan eteläpohjalaisten tavoin. Varsinkin pientilalliset joutuivat tekemään säännöllisesti metsätöitä ja ainoat myyntitulot saatiin voista, jota vietiin höyrylaivoilla Joensuuhun.<sup>44</sup>

Maatalouden uudenaikaistumista 1970-luvulla tutkinut kansatieteilijä Veikko Anttila esittää Suomen jakautuneen 1900-luvun alussa kahteen alueeseen, joissa maatalouden innovaatiot omaksuttiin eri tahtia. Etelä-Pohjanmaa kuului edistyselliseen Länsi-Suomeen, jonne kansainväliset uutuudet ensimmäisenä ehtivät. Pohjois-Karjalaan modernit maatalouskoneet ja viljelymenetelmät juurtuivat verkkaisemmin ja varsinkin pienet tilat pitäytyivät tiiviisti vanhakantaisessa maanviljelyssä. Länsi-Suomen etumatka näkyi maatalouden lisäksi myös muissa uutuuksissa: esimerkiksi sähkölaitoksia perustettiin jo 1910-luvulla useimpiin Suupohjan kuntiin, mutta vielä 1930-luvulla Itä- ja Pohjois-Suomi oli sähköistämättä suurempia taajamia lukuun ottamatta.<sup>45</sup>



Maatalouskoneiden perusteella Suupohjan maatilat olivat moderneja. Anttila korostaa innovaatioiden alueellisessa kasautumisessa sivistyksen, tiedonkulun ja tiheän asutuksen merkitystä. Etelä-Pohjanmaalla ratkaisevaan asemaan nousivat Amerikan-kävijät, jotka olivat tottuneet valtameren takana käyttämään maatalouskoneita. Edestakainen siirtolais-

• • • • •

<sup>44</sup> Peltonen 1992b, s. 116-119 ; Ktar 18.5.1907, 30.5.1907 ; Anttila 1996, s. 143-146.

<sup>45</sup> Anttila 1974, s. 176-179 ; SpK 8.6.1912 ; Myllyntaus 1991, s. 96-97.

virta aiheutti samalla työvoimapulan, mikä kannusti koneistamaan viljelyä. Suupohjan rataa rakentanut Otto Niinivaara pani merkille, että miesten lähdettyä Amerikkaan naiset tekivät pohjalaistalojen maataloustyöt.<sup>46</sup>

Maatalouden uudenaikaistuminen alkoi suurtiloilta, jotka sijaitsivat maanviljelylle ekologisesti edullisilla alueilla. Pohjois-Karjalan pientilojen epätasaisille pelloille niittokoneet eivät kiviä raivaamatta soveltuneet mutta maidon koneelliseen käsittelyyn siirryttiin määrätietoisemmin. Koska metsätyöt keskittyivät talveen ja uitto kevääseen, Pohjois-Karjalassa riitti kausityövoimaa heinä- ja elopelloille eikä tuotannon koneistaminen tuonut juurikaan säästöjä. Anttilan jako kahteen erilaiseen Suomeen on toki poleeminen, mutta kuitenkin havainnollistaa kehityksen epätasaisuutta. Tutkimalla ratarakennusta sekä Länsi- että Itä-Suomessa ensisijaisesti tavoitan uskottavaa kokonaiskuvaa paikallisyhteisön ja radanrakentajien suhteesta enkä varsinaisesti etsi alueellisia vivahteita.<sup>47</sup>

## Nurmeksen radan rakennustyöt

Ratalinja Joensuusta Nurmekseen tutkittiin kesällä 1906. Syksyllä aloitettiin piirustusten tekeminen, mutta työttömien kerääntyessä Joensuuhun odottamaan, jouduttiin työt aloittamaan ennenaikaisesti jo 1.1.1907 Joensuun ja Vuonislahden välillä. Ensimmäiseksi valmistettiin työkaluja sekä tarvittavat vajat, kellarit ja pajat. Lisäksi linja hakattiin auki ja loppukeväästä työt alkoivat myös maaleikkauksissa. Hyvää kiveä ei työmaalta löytynyt, joten sitä jouduttiin tuomaan kauempaa.<sup>48</sup>

Radan eteläpuolella suurimmat leikkaukset olivat Lehmossa ja Jakokoskella, joissa kummassakin käytettiin työvetureita. Kesällä 1907 töitä laajennettiin entisestään ja lämpimän sään takia leikkauksissa voitiin työskennellä myöhään syksyyn. Joensuun, Uimaharjun ja Vuonislahden suurten siltojen perustukset laskettiin kesän aikana.<sup>49</sup>

Vuonna 1908 oli rakentaminen vilkkaimmillaan. Työt laajenivat jo talvella Vuonislahden ja Lieksan väliselle osuudelle. Talven aikana rakennettiin siltoja ja vahtitupia sekä vedettiin soraa ja puuta ratalinjalle. Kesällä töitä hidastutti lakko Jakokoskella, mutta muualla edettiin ripeästi. Uusia suurempia työkohteita, kuten Tiensuun holviviemärin ja Lieksan sillan rakentaminen aloitettiin. Syksyllä maantasoitustyöt valmistuivat Joensuusta Vuonislahdelle, lukuun ottamatta lakossa ollutta leikkausta. Suurempien siltojen ja asema-

• • • • •

<sup>46</sup> Anttila 1974, s. 185-188 ; TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA.

<sup>47</sup> Anttila 1974, s. 195-197. Matti Pelttonen täydentää Anttilan tulkintoja korostamalla uusien innovaatioiden levinneen syrjä-Suomessa hitaammin pienten ja tiluksiltaan hajanaisten tilojen, ilmaston sekä koneiden yhteiskäytön kannalta hankalien välimatkojen takia (Pelttonen 1992b, s. 104-111).

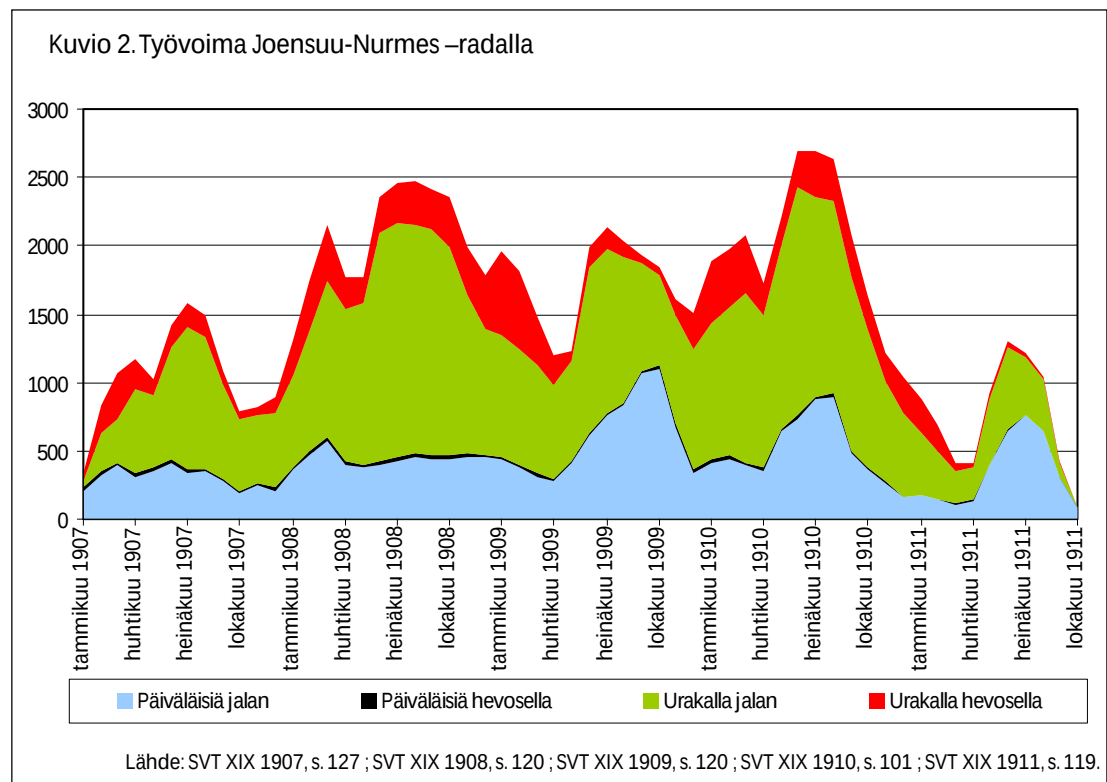
<sup>48</sup> Suomen valtionrautatiet 1862-1912 II, s. 168-171 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 10.5.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA.

<sup>49</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 8.8.1907, 10.2.1908. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1908 I, Cdo 1-2. KA.

rakennusten työt jatkuivat yhä. Talvella voitiin jo hankkia kiskotukseen tarvittavia ratapölkkyjä ja vetää alussoraa linjalle. Suuria siltoja alettiin loppusyksystä jo koota.<sup>50</sup>

Kevättalvella 1909 kaikki rummut ja pienemmät sillat olivat valmiita, samoin Joensuussa Pielisjoen ylittävä silta. Uimaharjuun valmistui kesällä Suomen suurin kääntösilta. Kiskotus alkoi 10.5.1909, mutta työ jouduttiin keskeyttämään useampaan otteeseen rata- kiskojen välillä loppuessa. Loppukesästä väkeä alettiin siirtää Lieksan ja Nurmeksen väliselle rataosalle valmistelutöihin, ja kun kiskotus valmistui lokakuun alussa, väliaikainen liikenne alkoi kulkea Lieksan ja Joensuun välillä 8.11.1909.<sup>51</sup>

Joensuun ja Lieksan välinen raide piti vielä tarkistaa ja kunnostaa syksyyn 1910 mennessä, jolloin rataosuus luovutettiin valmiina. Nurmeksen ja Lieksan välillä tehtiin samoja töitä kuin etelämpänä muutamaa vuotta aiemmin. Suurimmat työkohteet olivat siltatyömaat Kylänlahdella ja Nurmeksessa sekä viemäri ja leikkaustyömaa Konnanlam- mella. Rata valmistui nopeasti ja raidetta ehdittiin naulata jo loppusyksystä 1910. Kiskot ehtivät Nurmekseen heinäkuun alussa 1911 ja rata vihittiin käyttöön 16.10.1911. Jo syys- kuussa työläisiä alettiin määrätietoisesti siirtää Savonlinna-Pieksämäki radalle. Rakennus- työt työllistivät rakentajia vaihtelevasti sadoista miltei kolmeen tuhanteen. Valtaosa työn- tekijöistä sai urakkapalkkaa.<sup>52</sup>



• • • • •

<sup>50</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 7.5.1908, 30.7.1908, 4.11.1908, 4.2.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 I - 1909 I, Cdo 2-4. KA.

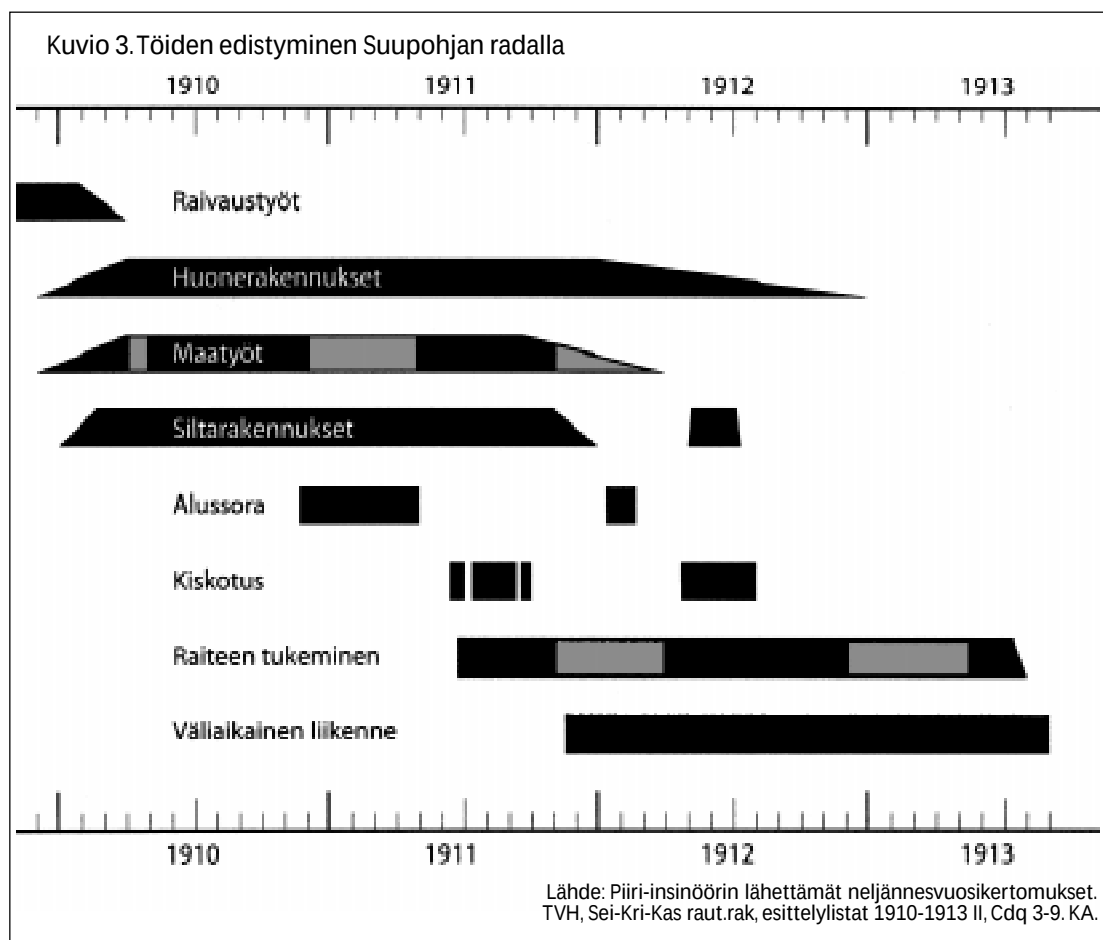
<sup>51</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 31.3.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

<sup>52</sup> Suomen valtionrautatiet 1862-1912 II, s. 173-174, 186 ; Rakennustaito 21/1911, s. 247-252.

## Suupohjan radan rakennustyöt

Ratalinja Seinäjoelta Kristiinankaupunkiin ja Kaskisiin tutkittiin kesällä 1907 ja rata-suunnitelma valmistui seuraavana vuonna. Työt alkoivat loppusyksystä 1909, kun Rovaniemen rata oli valmistunut ja sieltä tuotu työkaluja ja miehiä ratarakennukselle. Vuonna 1909 linja paalutettiin, raivattiin ja työt aloitettiin suurimmissa leikkauksissa.<sup>53</sup>

Työt keskittyivät vuonna 1910 aluksi Seinäjoen ja Perälän väliselle rataosuudelle, mutta Kaskisen ja Kristiinankaupungin haararadoillakin tehtiin pienempiä pengerrystöitä ja siltojen perustuksia. Rata kiskotettiin Perälään kesällä 1911, Kaskisiin ja Kristiinankaupunkiin vuotta myöhemmin.<sup>54</sup>



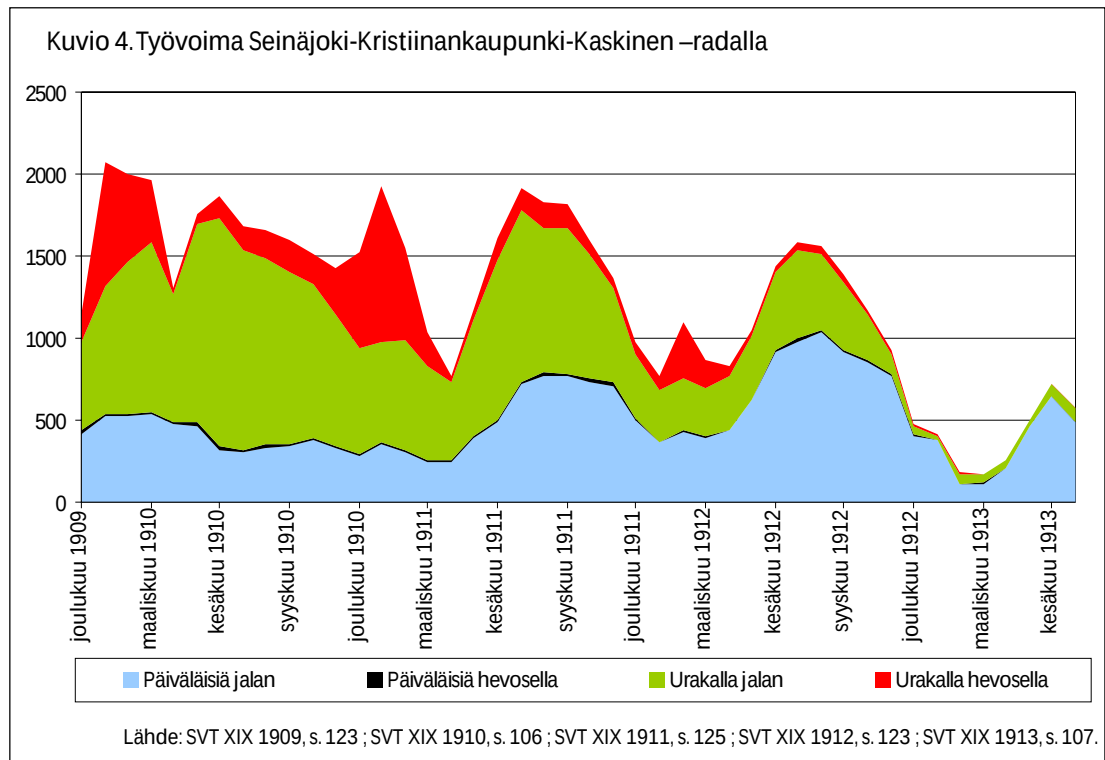
Talvi ja kelirikko vaikeuttivat ja hidastivat erityisesti maatyötä, kiskotusta sekä raiteen tukemista, mitä yllä olevan kaavion harmaat alueet kuvaavat. Raivaustöiden jälkeen alkoivat maatyöt sekä huonerakennusten ja siltojen rakentaminen. Maatöiden ja siltojen täytyi valmistua ennen kiskotusta, mutta asemarakennuksia ja vahtitupia voitiin tehdä vielä väliaikaisen liikenteenkin aikana. Terässillat niitattiin kokoon kiskotuksen edetessä ja alussora vedettiin radalle kiskotusta edeltävänä talvena. Suupohjan radalla suuritoisimpiä työvai-

.....

<sup>53</sup> Suomen valtionrautatiet 1862-1912 II, s. 179-181.

<sup>54</sup> Suomen valtionrautatiet 1862-1912 II, s. 182-183.

heita venytettiin pidemmälle ajanjaksolle rakentamalla ensin valmiiksi Seinäjoen ja Perälän välinen rataosuus, Nurmeksen radalla rakentaminen edistyi samaan tapaan.



Suupohjan radan rakennustöissä työskenteli enimmillään yli 2000 miestä vuoden 1910 alussa. Vähiten työvoimaa tarvittiin talvella 1913, jolloin rata oli tukemistöitä lukuun ottamatta jo täysin valmistunut. Työvoiman heilahteluista voi hyvin erottaa töiden eri vaiheet. Talvella 1909-1910 hevosmiesten suuri määrä kertoo hiekan, kivien ja puutavaran, vetämisestä työpaikoille – kahtena seuraavana talvena hevosmiehet ajoivat alussoraa radalle. Päiväläisten suuri määrä kesällä 1911 ja 1912 johtui raiteen tukemistöistä.

Suupohjan rautatiehen ei maaston tasaisuuden tähden tullut juurikaan suuria leikkauksia tai penkereitä. Suurimmat työmaat syntyivätkin uusien asemien ja rautatiesiltojen ympärille. Kun Seinäjoesta tuli neljän radan risteysasema, järjestelyratapihaa laajennettiin huomattavasti. Asemalle rakennettiin kaksi alikulkutunnelia, laiturikatos ja uusia tavaramakasiineja, Suupohjan rata ylitti Seinäjoen 30-metristä kaarisiltaa pitkin ja Oulun rataakin täytyi siirtää.<sup>55</sup>

Koskenkorvalle valmistui aseman lisäksi rautatien pisin silta. Aseman lähellä oli suuri sora- ja hiekka-kaivokset, josta radan sorastukseen tarvittu hiekka kaivettiin. Uusista asemista suurimmat valmistuivat Kurikkaan, Teuvan Perälään, Kristiinankaupunkiin ja Kaskisiin. Suuria siltoja rakennettiin Teuvan, Närpiön ja Tiukan jokien sekä Kaskisten salmen yli, lisäksi Porin maantie ylitti rautatien Kristiinankaupungissa.<sup>56</sup>

• • • • •

<sup>55</sup> Rakennustaito 15/1913, s. 191-193.

<sup>56</sup> Rakennustaito 15/1913, s. 195-202.

### 3. Radanrakennus 1900-luvun alussa

#### Työmaahierarkia

Vaikka rautatietä rakennettiin 1900-luvun alun Suomessa jatkuvasti, keskushallintoon ei haluttu perustaa pysyvää organisaatiota uudisratoja varten. Jokainen hanke budjetoitiin erikseen ja rakentamisesta vastasi tie- ja vesirakennusten ylihallitus. Ylihallitus valvoi radan suunnittelua ja töiden edistymistä, palkkasi työvoiman ja hankki rakennusmateriaalit.<sup>57</sup>

Kun rata valmistui, se luovutettiin rautatiehallitukselle ja kaikki työntekijät irtisanoitiin insinööriporrasta myöten. Työt saattoivat jatkua vain, jos päätös seuraavasta rata-rakennuksesta oli jo tehty. Hallinto pyrittiin pitämään mahdollisimman kevyenä. Rata-rakennusta ja komiteatyöskentelyä johti Helsingissä yli-insinööri ja ratatyömaalla piiri-insinööri. Esimerkiksi vuonna 1911 Suupohjan radalla työskenteli näiden kahden lisäksi seitsemän osastoinsinööriä, kaksi apulaisinsinööriä, 24 rakennusmestaria, 11 neljännessä miestä sekä kesäisin muutamia insinöörioppilaita eli *penikkainsinöörejä*. Hyväpalkkaiseen työnjohtoon kuuluivat myös varastonhoitaja, *kasööri* ja järjestysmies.<sup>58</sup>

Rautateitä pidettiin edistyksen tunnuskuvana ja ala veti puoleensa nuoria insinöörejä. Polyteknillinen opisto, joka muuttui Teknilliseksi korkeakouluksi vuonna 1908, koulutti suomalaiset radanrakennusinsinöörit vuosisadan vaihteessa. Oppia haettiin myös läntisistä teollisuusmaista: vuosisadan vaihteessa kolmannes suomalaisista insinööreistä opiskeli myös ulkomailla ja monet hankkivat sieltä työkokemustakin. Suupohjan radan insinööreistä Aimo Durchmann oli opiskellut Zürichissä ja Max Franzell Karlsruhessa. Myös valtio rahoitti insinöörien opintomatkoja. Insinööri Väinö Rankka muistelmissaan kertoo matkastaan kesällä 1911 Keski-Euroopan ja Pohjoismaiden ratatyömaille.<sup>59</sup>

Vaikka radanrakennus edusti aikansa huipputekniikkaa, koneita käytettiin vähän. Rankka pitikin tärkeimpänä taitona miesjoukon johtamista ja sen hyödyntämistä, koska rata rakennettiin käsityönä. Tavallisimmista työkohteista, kuten rakennuksista ja pienistä ratapihoista, ei välttämättä tehty edes piirroksia, vaan miehet rakensivat ne ulkomuistista.<sup>60</sup>

Karl-Erik Michelsen korostaa ratarakennusten tuoneen insinöörit julkisuuteen Suomessa. Julkisuus muokkasi ja vahvisti insinöörien identiteettiä ja alan positiivinen imago houkutteli runsaasti nuoria alalle. Michelsenin mukaan rautateiden rakentaminen toi Suomeen uuden insinööriyypin, joka oli identiteetiltään maskuliininen ja rohkea sekä amma-

• • • • •

<sup>57</sup> Michelsen 1999, s. 153-154.

<sup>58</sup> Michelsen 1999, s. 154 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 22.12.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 II, Cdq 4. KA ; Ilkka 14.11.1911.

<sup>59</sup> Michelsen 1999, s. 147-149, 165, 201 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 12.11.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA ; Rankka 1949, s. 71-81.

<sup>60</sup> Rankka 1949, s. 49, 63.

tilliselta profiililtaan ahkera, tunnollinen ja taitava. Insinöörit joutuivat rataa linjatessaan kuitenkin helposti paikallisen arvostelun kohteeksi.<sup>61</sup>

Insinöörikunnan sisäinen työnjako ei ollut ratarakennuksilla täysin onnistunut. Tarkastusmatkoista huolimatta yli-insinöörin oli vaikea johtaa rakentamista Helsingistä käsin ja ratalinjallakaan töitä ei jaettu tasan. Suomessa sovellettiin alueellista johtamista, jossa ratalinja oli jaettu pituussuunnassa insinööriosastoihin. Lisäksi työskenteli muutamia apulaisinsinöörejä, joille ei Rankan mukaan pystytty aina osoittamaan selviä vastuualueita osastoinsinöörien rinnalla.<sup>62</sup>

Jos insinöörit vastasivat radan suunnittelusta, itse töitä johtivat rakennusmestarit. Mestarit ottivat miehet töihin, laskivat palkat ja pitivät huolta valtion työkaluista ja rakennustarpeista. Miehet sopivat töiden suorittamisesta mestarin kanssa, joka puolestaan sai ohjeet insinööreiltä. Rakennusmestarit kuitenkin palkkasi piiri-insinööri, minkä takia osastoinsinöörit eivät voineet irtisanoa keltotonta mestariaan. Mestarin työmaa-alue oli noin viiden kilometrin pituinen, ja hän poikkesi yksittäisillä työmailla kerran päivässä. Vastaavaa mestaria kutsuttiin ukkomestariksi ja hänen tukenaan työskenteli työkohteesta riippuen vaihteleva määrä neljännysmiehiä.<sup>63</sup>

Rakennusmestarit joutuivat työssään epäkiitolliseen asemaan työntekijöiden ja insinöörien väliin. He pitivät itseään työnjohdon ammattilaisina, joille ei annettu tunnustusta, arvontaa eikä vastuuta johtaa elävää työtä. Mestarit saivat oppinsa kaksivuotisissa teollisuuskouluissa, joita oli Helsingissä, Tampereella, Kuopiossa, Turussa, Vaasassa, Oulussa, Viipurissa ja Porissa. Varsinkin iäkkäämmistä työnjohtajista osa pääsi mestariksi pelkän työkokemuksen nojalla, mitä teollisuuskoulun käyneet vastustivat ankarasti. He yrittivät sulkea mestariprofession yhtenäisen teoreettisen koulutuksen hankkineille työnjohtajille. Tätä ei ollut vaikea perustella: esimerkiksi Väinö Rankka työskenteli vuosisadan vaihteessa nuorena penikkainsinöörinä mestarin kanssa, joka oli kirjoitustaidoton.<sup>64</sup>

Työnjohto ei vastannut kaikista töistä, vaan osa annettiin urakoitsijoille. Sekä Nurmeksen että Suupohjan asemarakennusten maalaustyöt hoiti Uhlstedtin maalausliike Turusta ja ovet sekä ikkunat tilattiin paikallisilta yrityksiltä. Kalleimmat aliurakat tarjottiin silloista. Radan yli kulkevien maantiesiltojen rakennuttajia oli useita, mutta molempien ratojen rautatiesilloista vastasi Helsingin Kone- ja Siltarakennus-Osakeyhtiö. Sillan perustukset rakensi valtio, mutta rautaosat kuljettiin Helsingistä ja siltatehtaan työntekijät niittasivat sillan valmiiksi paikan päällä. Ensimmäisillä rautatierakennuksilla urakointia oli

.....

<sup>61</sup> Michelsen 1999, s. 151-158 ; KaSa 14.9.1909.

<sup>62</sup> Rankka 1949, s. 54-57, 64 ; Bursell 1984, s. 52-53. Bursell erottaa toisistaan alueellisen ja funktionaalisen johtamistavan, jossa kaikki jotain tiettyä työtä tekevät, esimerkiksi kivimiehet, kuuluvat yhteen insinööriosastoon. Alueellisessa johtamistavassa osastoon voi kuulua eri alojen työntekijöitä.

<sup>63</sup> Rakennustaito 9/1907, s. 118-119 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 1.8.1911. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1911 II, Cdq 6. KA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL ; TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA ; Mattila 1981, s. 87-89.

<sup>64</sup> Rakennustaito 3/1906, s. 46, 9/1907, s. 118-119 ; Mettänen 1997, s. 365-366 ; Michelsen 1999, s. 6 ; Rankka 1949, s. 21.

käytetty runsaammin mutta järjestelmän ei katsottu sopivan Suomeen. Päinvastoin Englannissa kaikki rakennustyöt jaettiin urakoitsijoiden kesken.<sup>65</sup>

Työntekijät vastustivat aliurakoitsijoiden käyttöä ratarakennuksilla, koska näiden välikäsien uskottiin pienentävän palkkoja. Sosialistinen Vapaa Sana väitti urakoitsijoiden käärivän urakkasummista 20-50 prosenttia voittoa. Urakoiden kannattavuutta on vaikea arvioida, mutta ainakin Helsingin Kone- ja Siltarakennus-Osakeyhtiö hyötyi tilauksista merkittävästi. Cecilia af Forselles-Riska toteaa väitöskirjassaan, että juuri rautatiesillat pelastivat yhtiön vuosina 1908-1909.<sup>66</sup>

## Ratatutkimus ja alustavat työt

Ennen varsinaisia ratatöitä täytyi ratalinja tutkia ja merkitä maastoon. Nurmeksen rata tutkittiin kesällä 1906 ja Suupohjan rata kesällä 1907. Aluksi radan kiintopisteet merkittiin kartalle, paikan päällä selvitettiin maaperän laatu ja pisteiden väliltä etsittiin ratalinja maastosta. Radan tutkijat yrittivät väistellä pinnan epätasaisuuksia, vesistöjä ja soita sekä löytää parhaat siltapaikat. Vielä 1800-luvun lopulla ratalinjaa usein muutettiin rakennusvaiheessa, mutta jo Nurmeksen rataa tutkittaessa piirrettiin suoraan lopullinen linja. Tutkimus perustui pitkälti karkeaan kolmiomittaukseen, jossa käytettiin apuna teodoliittia<sup>67</sup> ja klinometriä<sup>68</sup>. Laskut tarkistettiin ja lopullinen *keisariprofiili* viimeisteltiin Helsingissä.<sup>69</sup>

Ratatutkimuksen yksi tärkeimpiä tavoitteita oli mahdollisimman halvan linjan löytäminen. Tämä lähtökohta ei aina miellyttänyt paikallisia, jotka olisivat toivoneet rautatien mahdollisimman lähelle kirkonkyliä. Toisaalta talon peltoja mittaaviin insinööreihin ei liioin suhtauduttu lämpimästi: majapaikkaa radan tutkijoille ei aina tahdottu antaa.<sup>70</sup>

Matemaattisesti hyvin vaativaa mittaustyötä joutuivat tekemään etupäässä nuoret, aloittelevat insinöörit, koska ratatutkimukset olivat fyysisesti hyvin raskaita.<sup>71</sup> Väinö Rankka kuvaa muistelmissaan elävästi ensimmäistä ratatutkimustaan Iisalmi-Kajaani –radalla.

Siinä se linja nyt oli! Aitoja oli kiivettävä, hyttyset häiritsivät, risut raapivat silmiä, hohhoijaa! ... Janottaa ja on nälkä. Miehet tietävät mökin, mennään saamaan suuhun pantavaa. Ei tullutkaan pöytään Kämpin tuoretta lohta majoneesikastikkeessa, vaan leivänkannikka, kuivuneita ahvenen poikasia, suolaa ja piimäsintua; kaivattuja perunoita ei nähty ennen kuin elokuun lopussa.<sup>72</sup>

• • • • •

<sup>65</sup> Rakennustaito 21/1911, s. 253, 5/1912, s. 61-62, 15/1913, s. 192, 200, 203, 24/1913, s. 309 ; The Oxford Companion to British Railway History 2000, s. 109-111.

<sup>66</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 6.7.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; VapS 3.2.1911 ; Cecilia af Forselles-Riska 2001, s. 93-96.

<sup>67</sup> Kulmanmittauskoje.

<sup>68</sup> Kaltevuusmittari.

<sup>69</sup> Rankka 1949, s. 43-44, 56, 83 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 11.10.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA ; The Oxford Companion to British Railway History 2000, s. 487.

<sup>70</sup> Bain 2000, s. 544 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 11.10.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA ; Rautatien rakennusmestarit (Arvo Estovirta). SRM.

<sup>71</sup> Burton 1994, s. 65-69 ; Rankka 1949, s. 44.

<sup>72</sup> Rankka 1949, s. 43.



Varsinaiset radanrakennustyöt alkoivat, kun ratalinjaa ruvettiin raivaamaan. Maanomistajat korjasivat useimmiten suuret puut itselleen, kannot väännettiin ylös ja risut poltettiin. Raivauksen yhteydessä kaivettiin myös laskuojat, joista maa heitettiin penkereen täytteeksi. Tuleva ratapohja kuivattiin, mutta maan pintaa ei rikottu, koska sen uskottiin sellaiseen kantavan radan.<sup>73</sup>

Raivauksen lisäksi alustaviin töihin kuuluivat tarvittavien työkalujen ja rakennusaineiden hankinta. Työkalut kuljetettiin linjalle ja paikan päällä valmistettiin muun muassa työntökärriä ja kivirekiä. Lisäksi piti rakentaa seppien pajat, hiili- ja työkaluvajat sekä dynamiittikellareita. Paja oli mestarin alueen keskus. Sen katolle taottiin tuuman porasta triangeli, jota lyömällä sepän sälli ilmoitti töiden ja ruokatuntien alkamisen ja päättymisen. Ääni kantoi kilometrien päähän ja sitä toteltiin tarkkaan. Triangelilla annettiin tarvittaessa myös palohälytys.<sup>74</sup>

Raivattessa linja vielä tarkistettiin ja maanomistajien kanssa neuvoteltiin töiden aloittamisesta. Lupia pyydettiin myös soran- ja kivenottoaikoja varten, joita etsittiin linjan läheisyydestä. Hiekkaa, hirsä ja kiviä vedätettiin talvikeleillä viemäri- ja siltapaikoille sekä asemarakennuksille.<sup>75</sup>

## Leikkauksesta penkereeksi

Rautatiet täytyy rakentaa maanteitä huomattavasti tasaisemmiksi eivätkä ne voi juurikaan mutkitella. Junan pyörien ja kiskon välillä on vähän kitkaa, minkä takia veturilla voi vetää huomattavasti raskaampia lasteja kuin maanteitä myöten. Pieni kitka kuitenkin hidastaa junan vauhdin, jos radassa on loiviakin nousuja. Vastaavasti jyrkissä mutkissa vaunut suistuvat hyvin helposti raiteilta.<sup>76</sup>

Suomessa jaettiin rakennettavat rautatiet 1900-luvun alussa kahteen ryhmään. Nurmeksen rata luokiteltiin mäkisen maaston radaksi, joka sai nousta enintään 12 metriä kilometrillä ja kaarresäteen piti olla vähintään 400 metriä. Tasankomaan radoilla, kuten Suupohjassa, suurin sallittu nousu oli 10m/km ja kaarresäde 500 metriä. Tehokkaampien veturien takia nykyisin rakennettavilla radoilla sallitaan samat pitkittäiskaltevuudet, mutta kaarresäteet vaihtelevat kasvaneen nopeuden takia 3000 metristä aina 8000 metriin.<sup>77</sup>

Maaston epätasaisuudet voitettiin notkopaikoissa korkeammilla penkereillä ja mäkisiin tehtiin leikkaus. Tunneleita ei Nurmeksen ja Suupohjan radoilla tarvittu. Jo maasto-

• • • • •

<sup>73</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 10.5.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; Rautatien rakennusmestarit (Leonard Ahola). SRM. Vasta kaivinkoneiden yleistyttyä routiva maa kaivettiin pois ja rata perustettiin kunnolla.

<sup>74</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 10.5.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL.

<sup>75</sup> Wpen 18.12.1909 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 15.7.1909, 3.2.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1907-1910 I, Cdq 2-3. KA.

<sup>76</sup> Coleman 2000, s. 36.

<sup>77</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 211, 15/1913, s. 203 ; Puikkonen 1997, s. 204.

tutkimuksen yhteydessä pyrittiin massatasapainoon, jolloin leikkauksista saatu maa riittäisi pengerten täytteeksi. Tämä ei yleensä onnistunut, vaan lisää jouduttiin ottamaan radan vierestä ja paikoin ajamaan suurista leikkauksista radan sivuun.<sup>78</sup>

Maa irrotettiin leikkauksissa raskailla teräslapiolla, hakuilla ja rautakangilla. Työ vaati paitsi voimaa myös taitoa ja totuttelua. Maa piti esimerkiksi heittää aina samaan kohtaan kärryjä, että se levisi tasaisesti eikä pakkaantunut tiiviisti kulmiin. Puupyörräisten kottikärryjen työntäminenkin liukkaita lankkuja pitkin ei ollut aivan yksinkertaista. Maan kovuus ja vetisyys vaikuttivat oleellisesti työntekoon.<sup>79</sup>

Leikkauksia oli erikokoisia ja niitä nimitettiin kuljetustavan mukaan. Helpoimmalla päästiin, jos maa voitiin heittää lapiolla suoraan penkereeseen, mutta useimmiten käytettiin apuna erilaisia kärryjä. Työntökärryihin mahtui alle 0,1 m<sup>3</sup>, kahden miehen voimin liikuteltaviin käsirattaisiin 1/3 m<sup>3</sup>, hevosrattaisiin 1/2 m<sup>3</sup> ja työraiteella kulkevaan rullavaunuun 1 m<sup>3</sup> maata. Työntökärryt ja käsirattaat soveltuivat parhaiten lyhyille matkoille ja hevosleikkaukset sinne, missä penger oli yli 300 metrin päässä. Rullavaunuja vetivät etäisyydestä riippuen miehet, hevoset tai pieni työveturi.<sup>80</sup>



*Veturileikkaus Rovaniemen radalla Muurolassa. Etualalla seisoo työnjohto ja miehiä on kaksi yhtä santavaunua kohden. Kuva: Muurolan vaunumäki Kemän ja Rovaniemen välisellä radalla. Kunta: Rovaniemi. Aika: 1909. TA.*

• • • • •

<sup>78</sup> Valtionrautatiet 1912-1937. Osa II, s. 190 ; Rakennustaito 18/1910, s. 212-213.

<sup>79</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen). TYKL ; Bursell 1984, s. 71.

<sup>80</sup> Mattila 1981, s. 27-29 ; Lönnroth 1913, s. 22-30.

Tavallisesti hevosleikkaus kaivettiin kahden tai kolmen hevoskärryn levyisenä uomana. Jokaisella hevosmiehellä oli tavallisesti kahdet kärryt, joita *päällepanijat* vuorotellen täyttivät. Kuljetusmatkasta riippuen hevosmiestä kohden oli yksi tai kaksi jalkamiestä. Nopeimmin syvä leikkaus eteni onteloimismenetelmällä, jossa ontelon yläpuoli aika ajoin pudotettiin leikkauksen pohjalle.<sup>81</sup>

Huomattavasti turvallisempi menetelmä oli rakentaa työraide leikkauksen päälle ja lastata vaunut radan vierestä. Kun rata oli selvästi ylempänä, se *rekattiin* syntyneeseen uraan ja kaivamista jatkettiin radan entiseltä paikalta. Tällä tavalla vuorottelemalla työskenneltiin muun muassa Jakokosken suuressa leikkauksessa, jossa vaunuja täytti 36 päällepanijaa, kaksi kuuppavaunua kohden, ja kymmenen miestä lapioi maata penkereeseen. Lisäksi työveturia ajoivat omat miehet.<sup>82</sup>

Penkereet jouduttiin paikoin rakentamaan hyvinkin korkeiksi. Tiensuun penger Lieksan eteläpuolella oli 18,5 metriä korkea ja siihen ajettiin hevosilla peräti 107 000 kuutiota täytemaata. Pengermies valvoi, mihin kuormat tyhjennettiin ja tasoitti maan puisella kolalla. Päällimmäiseksi ajettiin parikymmentä senttiä *paarlastisoraa*, joka tasoitettiin hyvin kiskotusta varten. Radan viereen kaivettiin suorat ojat ja liuskoihin kiinnitettiin turpeita, jotka estivät penkereen valumisen.<sup>83</sup>

Vaikka suurimmat kalliot pyrittiin kiertämään, kivitöiltä ei kokonaan voitu välttyä. Kivimiesporukka koostui 6-14 miehestä, jotka jakautuivat poraripareihin. *Kiinnipitäjä* pyöritti reilun tuuman paksuista poraa, johon *päällelyöjä* iski raskaalla poramoukarilla. Metri valmista reikää syntyi vajaassa viidessä tunnissa. Kivipöly poistui reikään kaadetun veden mukana.<sup>84</sup>

Räjähdysaineena käytettiin kallioleikkauksissa yksinomaan dynamiittia, koska ruudilla ammuttaessa olisi pitänyt porata kaksi kertaa paksumpia reikiä. Kun reikä oli riittävän syvä, keskimäärin 85 cm, räjäytettiin ensin pieni lataus, joka laajensi porausreiän pohjan ontoksi. Varsinainen kaatopanos ladattiin vasta syntyneen *pesän* pohjalle. Vaarallista pesänpolttoa suosittiin räjähdystehon lisäämiseksi, koska käsinporaaminen oli hidasta eikä useampia panoksia räjäytetty yhtäaikaan, kuten nykyään. Räjäytyksistä varoitettiin torvella ja liputtamalla, mutta räjähdyspaikkaa ei yleensä peitetty, minkä takia irtokivet saattoivat lennellä sadan metrin päähän.<sup>85</sup>

• • • • •

<sup>81</sup> Mattila 1981, s. 29-30.

<sup>82</sup> Mattila 1981, s. 31 ; Toffer 1911, s. 27-28.

<sup>83</sup> Rakennustaito 5/1910, s. 214 ; Mattila 1981, s. 34-35 ; TYKL/Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA.

<sup>84</sup> Rankka 1913, s. 137-141 ; Mattila 1981, s. 37, 43.

<sup>85</sup> Rankka 1913, s. 137-141 ; Bain 2000, s. 320-321 ; Vuolio – Mettänen 1997, s. 171-172, 195 ; Kaskisten raastuvanoikeus 24.7.1911. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1911, Cb 75. VMA.

## Työkunnat ja yksityisyritykset

Radanrakentajat jakautuivat työtehtävistä riippuen ryhmiin, joiden koko vaihteli muutamasta työntekijästä 30-40 mieheen. Työkuntaa nimitettiin yleisesti *sakiksi*, kiskotustöissä *roikaksi*. Työryhmän johtajana toimi yleensä kokenut työmies, jota kutsuttiin *pomoksi*, *nalkkipomoksi*, *nokkamieheksi* tai *etumieheksi*. Sakki valitsi itse johtajansa, mutta mestarin piti myös hyväksyä hänet. Nokkamies sopi mestarin kanssa käytännön työasioista, vastasi työn laadusta ja työkaluista.<sup>86</sup>

Työmaahierarkia välittyi muun muassa pukeutumisen kautta. Leonard Ahola muistaa insinöörien ja mestarien pitäneen töissä kravattia – solmiota käyttävää apulaismestaria pidettiin jo turhan ylpeänä. Talvisaikaan insinöörit pukeutuivat pitkiin turkkeihin, mestareille kelpasi myös nahkatakki. Nokkamiehet pukeutuivat miesten kanssa samalla tavalla: päällimmäisenä pidettiin polviin asti ulottuvaa flanellipaitaa eli *lyyssiä*. Talvella sen alle vedettiin villapaitoja. Jalassa käytettiin tapaturmien pelossa kovia jalkineita, esimerkiksi lapikkaita tai saappaita. Päässä oli huopahattu tai lippalakki.<sup>87</sup>

Koska sakit työskentelivät useimmiten urakalla, työryhmistä muodostui varsin tiiviitä. Miehet seurasivat usein samaa mestaria radalta toiselle, mikä entisestään lisäsi sakin yhteenkuuluvuuden tunnetta. Työryhmien pysyvyys loi taustan vakiintuneille työtavoille ja radanrakentajien yhteisöllisyydelle. Radanrakentajat eivät kuitenkaan muodostaneet yhteisiä ruokakuntia. Esimerkiksi tukkityöläiset hankkivat ja laittoivat ruoan yhteisesti.<sup>88</sup>

Ruotsalainen etnologi Barbro Bursell korostaa, kuinka työkunnan sisällä työntekijät olivat samanarvoisia, mutta sakit kilpailivat keskenään. Kilpailu oli varsinkin ammattitöissä ja pienissä työkohteissa vähäistä, koska työkunta yhdisti samaa työtä tekeviä. Etumies edusti miehiä ulospäin ja hänen johdollaan sakki työskenteli itsenäisesti. Palkat sovittiin työkunnittain ja uudet työntekijät totutettiin työtapoihin sakin kesken. Nokkamiehen asema työmiesten ja työnjohdon välillä oli ratkaiseva ja hänen täytyikin nauttia molempien luottamusta. Yksinäisten työmiesten määrä alkoi lisääntyä vasta työn koneistumisen myötä.<sup>89</sup>

Hevosmiehet muodostivat ratarakennuksilla selvästi poikkeavan ryhmänsä. Matti Mattilan mukaan hevosmiehet erottautuivat muista työntekijöistä pitkien ja paksujen viiksiensä avulla, ja heitä parempipalkkaisena ammattiryhmänä myös arvostettiin. Hevosta ei kaikilla ollut varaa ostaa, ja sen hankkiminen kertoi miehen varallisuudesta. Ratarakennusten varakkaimmilla hevosmiehillä saattoi olla jopa 5-6 hevosta.<sup>90</sup>

• • • • •

<sup>86</sup> Talve 1964, s. 11-14 ; Rautatien rakennusmestarit (Eemeli Kuikka). SRM ; Juna 22.5.1907.

<sup>87</sup> Rautatien rakennusmestarit (Leonard Ahola, Otto Jääskeläinen). SRM ; TYKL/Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL.

<sup>88</sup> Talve 1963, s. 196 ; Rankka 1949, s. 54 ; Snellman 1996, s. 170-172. Yhdysvaltojen suuria rautateitä rakentaneet kiinalaiset muodostivat puolestaan hyvinkin kiinteitä työryhmiä. Katso tarkemmin Bain 2000, s. 221.

<sup>89</sup> Bursell 1984, s. 53-58.

<sup>90</sup> Mattila 1981, s. 33-34 ; TYKL/Kys. N:o 17 (Armas Halonen). TYKL.

Vaikka hevonen toi mukanaan lisätuloja, sen ylläpitäminen kävi kiertävälle rautatienrakentajalle kalliiksi. Talvella heinää jouduttiin ostamaan, kesällä sitä kerättiin luonnonniityltä. Huonot heinävuodet nostivat rehun hintaa, ja esimerkiksi talvella 1907 kallis rehu pakotti kiertävät hevosmiehet kokonaan pois Enosta ja Pielisjärveltä. Tallin vuokraaminen ei ollut aina mahdollista, jolloin suoja täytyi pystyttää havuista. Myös tärkeimmät ajokalut täytyi hevosmiehen itse rakentaa: talvisin ajettiin reellä, kesäisin kaksipyöräisillä kärryillä. Ainoastaan raskaat kivireet saatiin valtion puolesta.<sup>91</sup>

Toisin kuin Mattila antaa ymmärtää, hevosmiehet eivät suinkaan aina itse ajaneet hevosiaan. Ajomiehen palkkasi jokseenkin edullisesti ja omistaja ansaitsi tämän työllä. Itse hevosmies saattoi työskennellä maatoissa, koska ohjastajaksi kelpasivat hyvin myös keskenkasvuiset pojat ja tytöt. Lähteitteni valossa ainoat varsinaiset radanrakentajanaiset ajoivatkin hevosia. Hevostyöt sopivat myös vanhuksille, joista ei ollut enää muihin töihin.<sup>92</sup>

Hevosmiehet poikkesivat muista ammattiryhmistä juuri omistamiensa työkalujen takia. Perheellinen hevosmies pystyi ottamaan pieniä urakoita, joissa esimerkiksi isä lastasi kiviä rekeen ja poika ajoi ne ratalinjalle. Hevosmiehet muistuttivat yksityisyrittäjiä rata-rakennuksilla kuten metsätöissäkin.<sup>93</sup>

Kansatieteilijä Hanna Snellmanin mukaan tukkimetsällä hevosmies maksoi myös hakkureiden palkat ja hankki ruokatavarat. Metsätöissä tällaisen hevoskunnan muodostivat useimmiten isä poikineen, veljeskaarti, sukulaiset tai naapurit. Omien poikien suosisella varmistettiin rahan pysyminen perheessä ja hevosmiehen auktoriteettiasema. Tuntematon hakkuri valittiin vasta, jos muita ei ollut saatavissa. Ilmeisesti ratarakennuksilla käytäntö oli muuten sama, mutta hevosen omistaja palkkasi lähipiiristään ajomiehen ja jalkautui itse.<sup>94</sup>



*Hevosilla ajettiin 20 000 kuutiota liejusavea leikkauksesta lähellä Nurmesen asemaa (Rakennustaito 21/1911, s. 251). Kuva: NKM 2851: Maaleikkaus ratalinjalla 1 km Mikonsalmesta 1909.*

• • • • •

<sup>91</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; KaSa 15.1.1907.

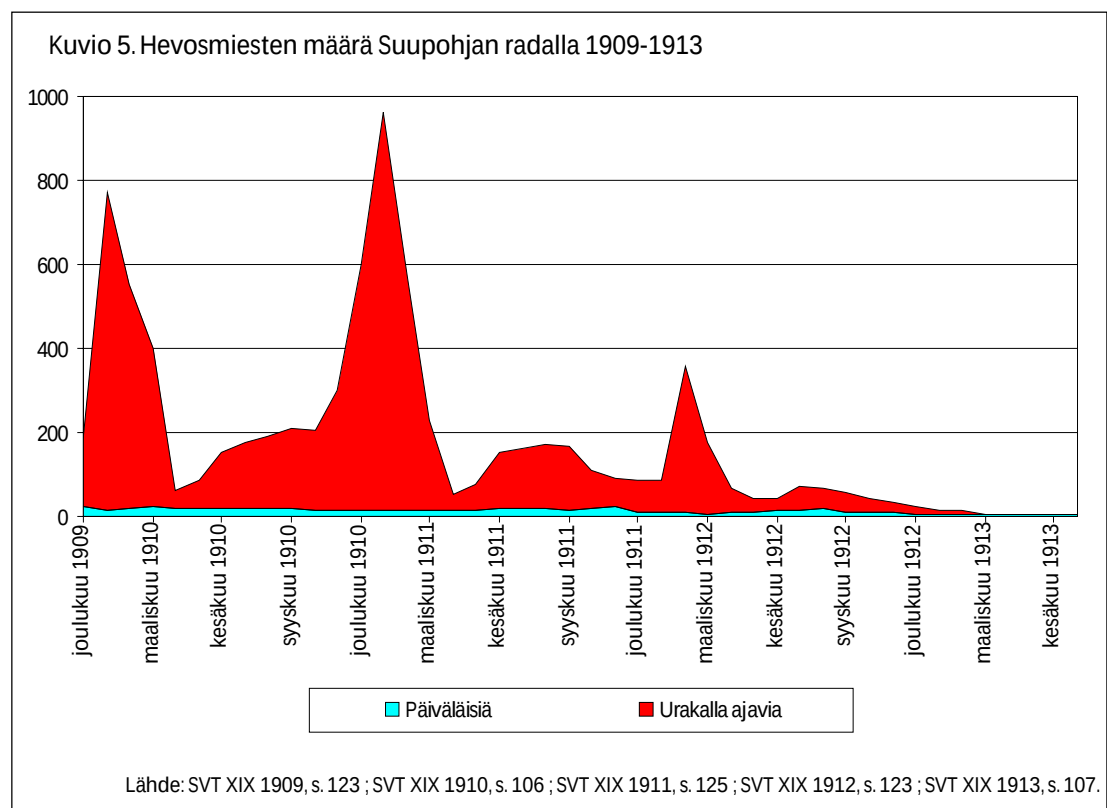
<sup>92</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; TYKL/Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 11.1.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 12.2.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 I, Cdo 7. KA.

<sup>93</sup> TYKL/Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL.

<sup>94</sup> Snellman 1996, s. 112-115.

Raskaista ratatöistä eivät kaikki hevoset selvinneet. Suupohjan radan piiri-insinöörin mukaan hyvin hoidetut ja ruokitut rautatietyömiesten oriit kelpasivat esimerkiksi kivenajoon, joka oli useimmille pohjalaisille hevosille liian raskasta. Ratarakennuksilla hevosten piti tottua pitkiin työpäiviin ja työmaan epätasaisuuteen. Vahvalla hevosella ylvästelemällä reissumiehet saattoivat ansaita myös paikkakunnan isäntien arvostusta.<sup>95</sup>

Kiertäviä hevosmiehiä ei kuitenkaan ollut riittävästi ja valtaosan ajotöistä hoitivat paikkakunnan talolliset ja torpparit. Varsinkin talvisin valtion soranajoon lähdettiin kaikista lähiseudun taloista. Paikallisia työskenteli enimmäkseen paitsi hevosmiehinä myös pienipalkkaisissa sekatöissä. Ammattitöihin heitä ei helposti huolitettu ja ilmeisesti paikallisten hevosetkin vetivät etupäässä hiekkaa, eivät raskaita kivikuormia.<sup>96</sup>



Hevosmiesten määrä vaihteli rajusti töiden edetessä. Yleisesti ottaen eniten hevosia tarvittiin talvella, koska rekikeleillä oli helppo vetää raskaitakin kuormia ja paikkakuntalaisetkin pääsivät ratatöihin. Talvella 1909-1910 kuljetettiin rakennustarpeita työmaille ja talvella 1911-1912 vedettiin alussoraa keväällä alkavaa kiskotusta varten. Hevostöiden hiljaisinta aikaa olivat kuukausittain tarkasteltuna huhti- ja toukokuu, jolloin ensin kelirikko ja sitten maataloustyöt vähensivät ratatöissä olevien hevosten määrää. Hevosmiehille maksettiin lähes aina urakkapalkkaa.

• • • • •

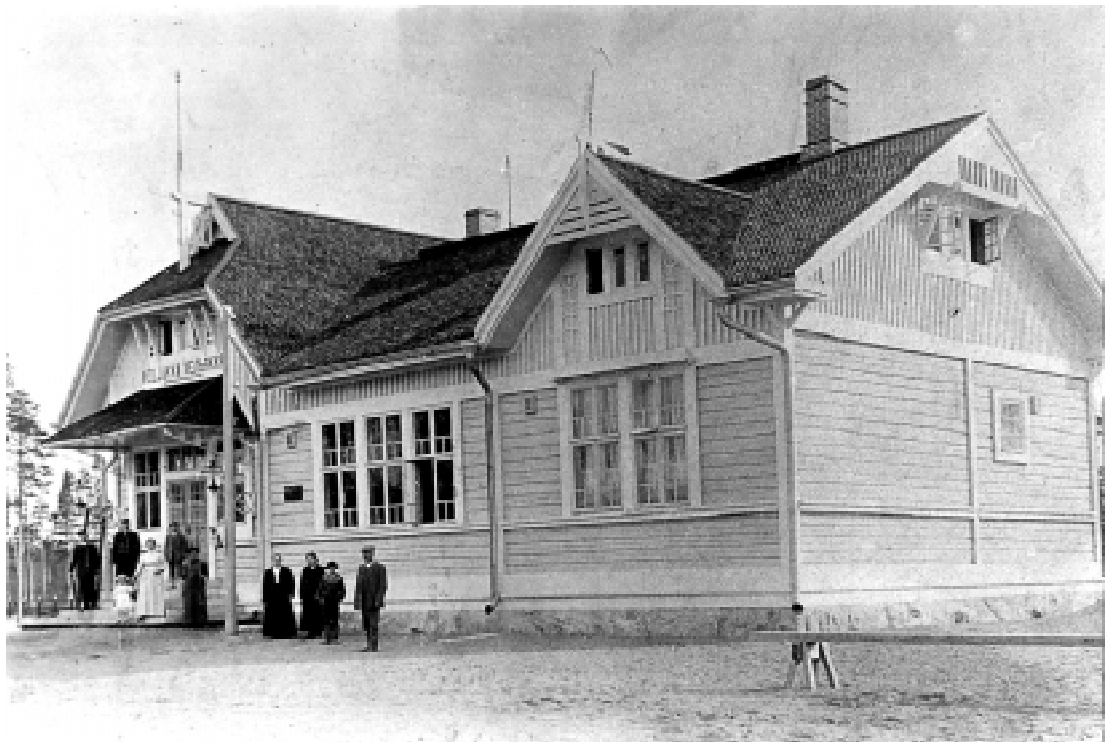
<sup>95</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 11.11.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 II, Cdq 8. KA ; TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA.

<sup>96</sup> Ilkka 24.12.1910, 14.11.1911 ; Kurikan piirin nimismies, vuosikertomus 1910, Db 1. VMA ; Rautatien rakennusmestarit (Lauri Karttunen). SRM ; VapS 12.1.1910.

## Kirves- ja kivimiehet, sepät sekä porapojat

Suurten leikkausten ja penkereiden lisäksi eniten työtä vaativat sillat ja asemarakennukset. Asemien lisäksi vajaan kymmenen kilometrin välein pystytettiin ratavartijan vahtitupa, jonka pihapiiriin kuuluivat mökin lisäksi navetta, halkovaja, aitta, ulkokuone, sauna ja kellari. Pysäkeille rakennettiin odotushuone, vahtitupa ja useita talousrakennuksia. Tärkeimmät asemat olivat paljon suurempia: Lieksan IV luokan asemalle pystytettiin kaikkiaan 18 rakennusta. Yhteensä molemmille tutkimilleni radoille valmistui yli 600 rakennusta.<sup>97</sup> Asema-arkkitehti ei ollut yhdentekevää: Rakennustaito-lehdessä punnittiin vuonna 1909 aistikkuuden ja rakennuskustannusten merkitystä.

Rautatien rakennukset ovat julkisia rakennuksia, joiden tulee edes hieman tarjota silmäruokaa matkustavalle yleisölle. Lisäksi tulee näiden mikäli mahdollista edustaa kehittyneempää makua kuin maaseudulla vallitseva, eikä pidä jättää käyttämättä tilaisuutta rakennustaiteellisesti aistikkailla rakennuksilla kohottaa maalaiskansan makua, etenkin kun kokemus osottaa, että paikkakunnan asujammet monissa paikoin pitkin ratalinjaa ovat osoittaneet harrasta mielenkiintoa sekä ääripiirteihin että yksityisseikkoihin nähden, käyttäen paljon hyväkseen niissä ilmenneitä aiheita. Rautateiden rakennukset ovat siis tehtävät yksinkertaisiksi, ilman komeutta ja turhia koristuksia, kuitenkin käyttämällä maukasta nykyaikaista rakennustapaa. Ulkokuoneissa ja muissa syrjärakennuksissa on vältettävä kaikenlaista koristelua, minkä poisjättäminen ei tapahdu rakennuksen taiteellisuuden kustannuksella.<sup>98</sup>



*Höljäkän V luokan asemarakennuksessa oli erikseen III ja II luokan odotussalit, naistenhuone, konttori sekä kahden huoneen ja keittiön asunto asemapäällikölle. Kuva: NKM 13058:13: Höljäkän asema 1900-luvun alkupuolella.*

• • • • •

<sup>97</sup> SVT XIX 1910, s. 143-149 ; SVT XIX 1911, s. 182-185 ; SVT XIX 1913, s. 168-177.

<sup>98</sup> Rakennustaito 11/1909, s. 134.

Asema-arkkitehtuurin korostaminen näkyi myös siinä, että kirvesmiehiä pidettiin yhtenä radanrakentajien arvostetuimmista ammattikunnista. Muista ryhmistä poiketen he käyttivät omia työkalujaan ja kokeneimmat osasivat tyyppipiirroksot ulkoa. Pienempiä rakennuksia voitiinkin antaa kirvesmiessakeille rakennettavaksi summaurakalla. Esimerkiksi ulkokuoneille, saunoille ja vahtituville määrättiin kiinteä urakkamaksu, jonka sakki keskenään jakoi.<sup>99</sup>

Kivimiehet hankkivat kivet sokkeleihin, rumpuihin, siltoihin ja laitureihin. Sakin nokkamies ja mestarit etsivät sopivan kivenottoipaikan, nokkamies päätti jokaisen kiven käyttötarkoituksen ja ne hakattiin suoraan oikeaan muotoonsa. Usein sama sakki vastasi talvella irrotettujen kivien muuraamisesta kesällä. Kiviä räjäytettiin varovasti ruudilla ja ulkoreunat piikattiin siisteiksi.<sup>100</sup>

Urakkamaksuun kuuluivat myös painavien kivien lastaaminen kankien tai yksinker- taisten nostoranojen avulla ja ampumatarvikkeiden hinta vähennettiin palkasta. Kivi- sakkiin pääseminen oli erittäin vaikeaa ja onnistui useimmiten vain sukulaissuhteilla. Hy- väpalkkaisia kivimiehiä myös arvostettiin ja muistitiedon mukaan heille annettiin kaupas- sa muita helpommin luottoa.<sup>101</sup>

Valtion työkaluista huolehtivat seppä ja *rojutimperi*. Rojutimperi oli yleismies, joka korjasi kopissaan kaikenlaista, muun muassa kottikärryjen puupyöriä ja laittoi lapioihin varret. Vaikka rojutimperi korjasikin rikkoutuneet työkalut, niiden hinta vähennettiin miesten palkasta. Seppä oli yksi arvostetuimpia ammattimiehiä, jonka työajasta suuri osa kului kiviporien teroittamiseen. Urakkapalkan takia kivimiehet vaativat kunnon poria, ja Ilmajoella miehet jopa erotuttivat kelvottomana pitämänsä sepän. Laudoista rakennetussa pajassa työskentelivät sepän lisäksi sälli ja pari apupoikaa.<sup>102</sup>

*Porapojat* kantoivat kivimiesten tylsät porat pajalle ja toivat teräviä tilalle. Lapset tekivät runsaasti muitakin töitä ratalinjalla. Pikkupoikia otettiin kantamaan postia ja mes- tarin eväskonttia, pitämään teitä tai työraiteita kunnossa sekä keräämään sammalia. Myös halonhakkuu ja risujen polttaminen linjaa raivattaessa sopivat rakentajaperheiden jälki- kasvulle.<sup>103</sup>

Osa töistä oli lapsille aivan liian raskaita. Varsinkin porapojat joutuivat koville kuljettaessaan raskaita kuormia 12 tuntia päivässä. Talvella poria pystyi vetämään kelkalla mutta kesäisin ne täytyi kantaa, mistä porapoikien selkä saattoi pysyvästi painua kumaraan tai toinen olkapää jäädä toista alemmas. Lapset kuitenkin omalta osaltaan levensivät rauta-

• • • • •

<sup>99</sup> Rautatien rakennusmestarit (Lauri Karttunen). SRM ; Rankka 1949, s. 47-49 ; Rakennustaito 12/1912, s. 171.

<sup>100</sup> TMT 116:156 (Eemil Kerman). TA ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen, Armas Halonen). SRM.

<sup>101</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Mustonen, Seth Heino, Eino Kainulainen). SRM. Martta Haatanen kuvaa osuvasti kivityömiessakkiin päässeeseen nuorukaisen tunteita. Haatanen 1936, s. 8-9.

<sup>102</sup> Rautatien rakennusmestarit (Leonard Ahola). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Hugo Suomi). TYKL ; VapS 18.3.1910.

<sup>103</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Urho Jukarainen, Kalle Kinnunen, Toivo Pöyhönen, Hugo Suomi). TYKL.



tieläisperheen toimeentuloa. Kaikki eivät kuitenkaan olleet radanrakentajien lapsia: esimerkiksi loisen poika Benjamin Kärkkäinen otettiin 12-vuotiaana postinkantajaksi. Hän oli lähtenyt elättitalostaan Juuasta ja elänyt vuoden kerjäämällä ennen pääsyään ratatöihin Kylänlahdessa.<sup>104</sup>

Teknisesti haastavimpina pidettiin siltarakennuksia, joista raportoitiin säännöllisesti tekniikan aikakauslehdissä. Vuosisadan alussa puusilloista oli jo luovuttu ja kaikki sillat tehtiin raudasta. Kivisilloja ei Suomessa rakennettu, mutta purot voitiin johtaa holvattujen kulverttien lävitse. Kaikkiaan Nurmeksien radalla on 30 levy- tai ristikkosiltaa, 2 kivistä kulverttia ja 136 rumpua. Suupohjan radalle täytyi vastaavasti rakentaa 23 siltaa, 7 kulverttia ja 100 rumpua.<sup>105</sup>

Helsingin Kone- ja Siltarakennus-Osakeyhtiön työntekijät asensivat rautaosat suurimpiin siltoihin, mutta perustustöistä vastasivat aina ratarakennuksen omat miehet. Ensin kaivettiin siltakuopat ja rakennettiin ponttiseinät. Yleensä siltaa ei voitu perustaa kiinteälle kalliolle vaan pohja paalutettiin ja betonoitiin parin metrin paksuudelta. Rantamuurin ja siltapilareiden reunat tehtiin harmaakivestä usein ilman laastia ja löysää betonia valettiin kivimuurin keskelle samalla kun varvit valmistuivat.<sup>106</sup>

Taulukko 1. Pisimmät sillat Nurmeksien ja Suupohjan radoilla

| Silta                             | Jänneväli (metriä) |
|-----------------------------------|--------------------|
| Koskenkorvan silta                | 56 + 12            |
| Uimaharjun kääntösilta            | 47 + 30 + 30       |
| Närpiönjoen silta                 | 45                 |
| Mikonsalmen silta Nurmeksessa     | 40                 |
| Pielisjoen kääntösilta Joensuussa | 36 + 34 + 36       |
| Lieksajoen kääntösilta            | 18½ + 36 + 36      |
| Halijoensilta                     | 33                 |
| Tjockjoen silta                   | 30 + 12 + 12       |
| Seinäjoen silta                   | 30                 |

Lähde: Rakennustaito 18/1910, s. 211-216, 21/1911, s. 247-252, 15/1913, s. 193-202. Useampiosaisten siltojen kaaret on lueteltu erikseen radan lähtöasemalta, Joensuusta tai Seinäjoelta, lukien.

• • • • •

<sup>104</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Vilho Savolainen, Ada Vänskä). TYKL ; Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 23-24. TA ; Pielisjärven piirin nimismies, kuulustelupöytäkirjat 2.11.1909, Cca 1. JoMa.

<sup>105</sup> Michelsen 1999, s. 149 ; Nybergh 1911a, s. 145 ; SVT XIX 1910, s. 148 ; SVT XIX 1911, s. 184-185 ; SVT XIX 1913, s. 176-177. Matti Mattila väittää 1970-luvulla kerätyn muistitiedon nojalla, että vuosisadan alussa sillat olisi rakennettu etupäässä kivistä ja raudan käyttö yleistynyt vasta 1920-luvulla. Tämä ei pidä lainkaan paikkaansa (Mattila 1981, s. 63-65).

<sup>106</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 211-216, 21/1911, s. 247-252, 15/1913, s. 193-202. Siltarakennuksia kuvaavat yksityiskohtaisesti muun muassa Nybergh 1911b, s. 277-287 ja Rankka 1911, s. 159-167.



*Kyrönjoen ylittävä Koskenkorvan sillan kaaret rakennettiin poikkeuksellisesti alaspäin. Sillan tukimuureihin eli aaloppeihin käytettiin lähes 2500 m<sup>3</sup> kiveä (Rakennustaito 15/1913, s. 196). Nurmeksessa Mikonsalmen sillan rantamuureihin tarvittiin 400 m<sup>3</sup> kiveä. (Rakennustaito 21/1911, s. 252.) Kuvat: Valokuvia radan varresta 26.7.2001. TOK ; NKM 2749: Mikonsalmen rautatiesilta vuonna 1910.*

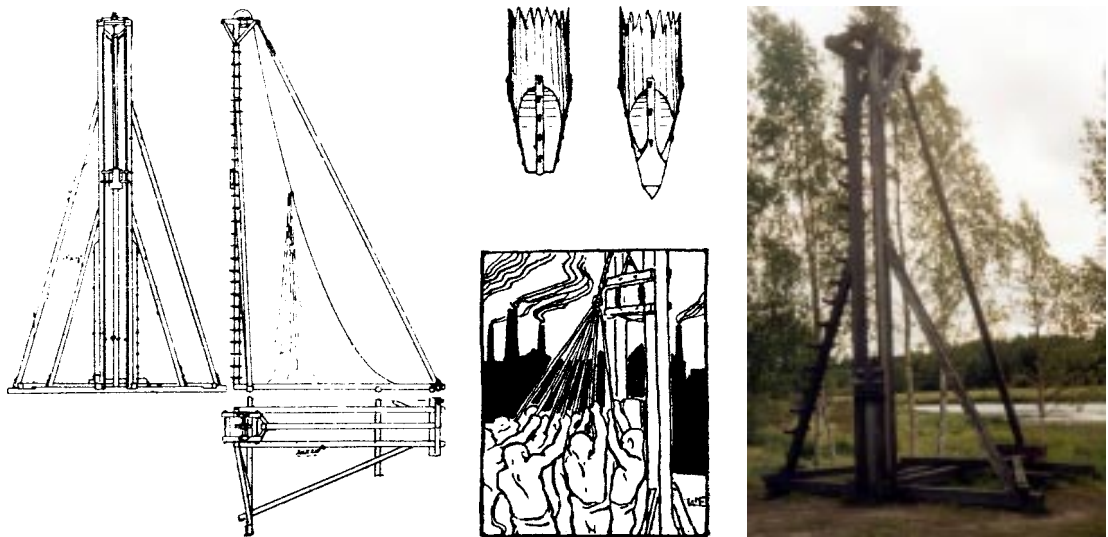
Betoniin ei Suomessa oltu vielä kunnolla totuttu ja rakennusalan lehdissä selostettiin hyvin seikkaperäisesti betonin työmaittain vaihtuvista sekoitussuhteista. Betonointi oli Väinö Rankan mukaan osaston merkkitapaus, johon 1900-luvun alussa valmistauduttiin kuin salaperäiseen toimitukseen. Tapa esimerkiksi vaati, että insinööri osallistui epävarmaan betoninlaskuun valvomalla yöt läpeensä.<sup>107</sup>

Myös paaluttamiseen liittyi omaperäisiä tapoja. Paalut voitiin juntata myös höyryvoimalla, mutta miesten vetämästä *narujuntasta* luovuttiin kokonaan vasta 1930-luvulla – vuosisadan alussa se oli hyvin tavallinen. *Junttasakkiin* kuului 20-30 miestä, jotka kiskoivat 100-200 kilon painoista luotia ylös ja antoivat sen pudota paalun päähän. Työtä johti *junttalukkari*, joka ei itse vetänyt köysistä vaan tahditti työtä laulamalla ja sakki toisti kertosäkeet. Työn edistyminen riippui paljolti laulusta, joka antoi voimaa.<sup>108</sup>

• • • • •

<sup>107</sup> Rankka 1949, s. 52-53.

<sup>108</sup> Rakennustaito 22/1910, s. 260-261 ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Mustonen). SRM ; TMT 116:156/ (Eemil Kerman). TA.



Vasemmalla on narujuntan kaavakuva ja keskellä raudoitettuja paalun päitä sekä junttasakkia kuvaava vinjetti *Rakennustaito*-lehestä. Oikealla köysijuntta Pielisen museon Savotanrannassa. Kuvat: *Rakennustaito* 22/1910, s. 260-261, 21/1909, s. 253 ; Valokuvia radan varresta 14.8.1999. TOK.

Laulujen tarkoituksena oli rytmittää ja helpottaa työntekoa. Samalla ne vahvistivat junttasakin yhteenkuuluvuutta ja yksinkertaisesti tekivät raskaan työn viihtyisämmäksi. Junttaulut alkoivat tavallisesti säkeellä ”Hei juu juntale poo, heiluri ylös ja laskekaa jo” ja päättyivät ”hei juu juntale poo, juntta on raskas ja huilataan jo”. Tämäntapaisen säeparin väliin junttalukkarit sepittivät kansanlaulujen pohjalta mitä erilaisimpia pilkkalauluja. Kun miehet alkoivat väsyä, lukkari aloitti härskit laulut, joiden voimalla paalujen uskottiin parhaiten uppoavan.<sup>109</sup>

”Pankaamme pojat kärmärästi käymään  
huijaa se luijaa  
kyllä ne herrat palkan maksaa  
huijaa se luijaa  
vaikka ne välillä pännällä puijaa  
huijaa se luijaa.”<sup>110</sup>

## Rautaroikka

Suomessa käytettiin 1900-luvun alussa teräskiskoja, jotka naulattiin puisiin ratapölkkyihin aluslevyjen varaan ja ruuvattiin kiinni toisiinsa sidekiskojen avulla. Nurmeksen rata kiskotettiin yhdeksänmetrisillä kiskoilla, jotka painoivat 25 kilogrammaa metriltä. Suupohjan radalla käytettiin raskaampia kymmenmetrisiä kiskoja, jotka painoivat 30 kg/m. Kiskoja ei valmistettu Suomessa vaan ne tilattiin Venäjältä. Tällaiset teräskiskot kestivät

• • • • •

<sup>109</sup> Bursell 1984, s. 75 ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Mustonen). SRM ; Mattila 1981, s. 66-68.

<sup>110</sup> Sysmä. Jorma Väänänen 806.1939. SKS

käytössä keskimäärin 16 vuotta – nykyään ratakiskot painavat 60 kg/m ja ne hitsataan yhteen.<sup>111</sup>



*Suupohjan rata on kiskotettu monta kertaa uudelleen, mutta nykyisiä kiskoja ei ole hitsattu yhteen. Kuvassa näkyvätkin hyvin päällysrakenteen keskeisimmät osat: puiset pölkyt, aluslevyt, ratanaulat, ruuvattu sidekisko ja raskaat ratakiskot. Kuva: Valokuvia radan varresta 26.7.2001.*

Männystä veistetyt ratapölkyt hankittiin valtion metsistä ja yksityisiltä metsänomistajilta. Pölkkypuuksi valittiin mieluiten vanhaa honkaa, joka kesti radassa jopa kolme kertaa nuorta puuta pidempään. Ratapölkkyjä ei vielä 1900-luvun alussa uudisradoilla lainkaan kyllästetty.<sup>112</sup>

Kiskotukseen tarvittiin paljon työvoimaa. Suupohjan radan *rautaroikassa* oli kaikkiaan 110 työntekijää. Työjuna kuljetti kiskoja, ratapölkkyjä ja muita tarvikkeita rautaroikan perässä. Junavaunuista ne nostettiin kevyempiin rullavaunuihin ja työnnettiin radan valmistuessa eteenpäin. *Pölkynkantajat* toivat ratapölkkyt ja *raudanvetäjät*, kuusi miestä kisko kohden, kantoivat kiskot niiden päälle. *Pikkutavaran jakajat* olivat yleensä nuoria poikia, jotka veivät aluslevyt, naulat, sidekiskot ja ruuvit pölkkyjen päihin. Kun *vippari* painoi rautakangella kiskoja, *etunauluri* naulasi sen muutamisiin pölkkyihin kiinni ja *ruuvarit* kiinnittivät kiskot toisiinsa. Työjunaa seurasivat *jälkinaulurit*, jotka naulasivat radan kunnolla kiinni ja asensivat vaihteet.<sup>113</sup>

Kiskotusnopeus riippui työvoimasta, säästä, maastosta ja tavaratoimituksista. Kansatieteilijä Matti Mattilan mukaan kiskotus tavattiin vuosisadan alkupuolella aloittaa useasta kohdasta yhtä aikaa, mutta molemmilla tutkimillani radoilla sama rautaroikka kiskotettiin koko matkan. Joensuusta Lieksaan rautaroikka eteni kutakuinkin kilometrin päivässä, mutta kiskojen loppumisen ja pyhäpäivien takia lopullinen päivävauhti jäi 700 metriin. Yhdysvaltain suurilla ratatyömailla kiskotettiin keskimäärin kolme kilometriä päivässä,

• • • • •

<sup>111</sup> SVT XIX 1911, s. 117, 121 ; The Oxford Companion to British Railway History 2000, s. 519-521.

<sup>112</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 8.10.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 II, Cdq 4. KA ; Rautatien rakennusmestarit (Eino Suomi). SRM. VR aloitti ratapölkkyjen kyllästykseen 1900-luvun alussa Etelä-Suomen rataosuuksilla. Kyllästyksestä katso tarkemmin Suomen valtionrautatiet 1862-1912 II, s. 215-219.

<sup>113</sup> Rakennustaito 15/1913, s. 202 ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Urho Jukarainen). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen, Leonard Ahola, Arvid Parviainen, Antti Halonen). SRM.

parhaimmillaan viisi ja Tyynenmeren radan valmistuessa Central Pacific naulasi hurjan ennätyksen: yli 16 kilometriä yhden päivän aikana.<sup>114</sup>

Kiskottaminen oli radanrakennuksen näkyvin vaihe, johon valittiin ratarakennuksen parhaat miehet. Raudanvetäjien ja pölkynkantajien työ vaati lähinnä tavattomasti voimaa, mutta myös taitoa, ripeyttä ja kokemusta. Esimerkiksi naulurien piti pystyä lyömään kymmensenttinen ratanaula aluslevyn reikään kahdella kunnan iskulla ja kevyellä napautuksella osumatta kiskoon. Kiskotus oli myös äärimmäisen tarkkaa työtä: raiteiden piti edetä samaa tahtia, raidevälin säilyä täsmälleen samana ja lämpölaajenemisen takia liitoskohtiin tuleva rako määriteltiin ulkolämpötilan mukaan. Martta Haatanen kuvaakin romaanissaan ”Karun miehen rippi” ikääntyvää mestaria, joka menehtyy, kun häntä ei valitakaan enää kunniatehtävään, rautaroikan johtoon.<sup>115</sup>

Rautaroikan työtä ja ensimmäistä junaa tultiin ihmettelemään usein pidemmänkin matkan takaa. Kiskotuksen ehtiessä asutuskeskuksiin paikalliset lähes poikkeuksetta järjestivät radanrakentajille juhlan, joista kirjoitettiin laveasti myös lehdissä. Juhlissa tarjottiin työmiehille virvokkeita, paikkakunnan merkkihenkilöt pitivät puheita ja esitettiin ohjelmaa, useimmiten torvisoittoa tai kuorolaulua.<sup>116</sup> Kauhajoella juhlittiin rautatietä heinäkuun lopulla 1911.

Asemalle oli rakennettu juhlaportti, josta sinivalkoiset liput ja ”tervetuloa” tervehti junalla saapuneita työmiehiä. Junan saavuttua tarjottiin työmiehille voileipiä, maitoa, kahvia ja tupakkaa. Puheita pitivät pastori K.E. Meno, metsänhoitaja J.G. Vierimaa ja apteekkari Jaakko Joukamo, joka viimemainittu puheessaan lausui onnittelunsa merkkitapauksen johdosta, jota jo kolmisen vuosikymmentä on mielenkiinnolla odotettu, ja kiittäen työmiehiä hyvästä käytöksestä.

Väliaikoina soitteli Kauhajoen torvisoittokunta ja mies- ja naiskuorot esittivät useita lauluja.

Kansaa oli kerääntynyt tilaisuuteen arviolta noin 2000 henkeä.

Kohta työjunan lähdettyä saapui ”ylimääräinen” juna, jolla tulivat liikennetirehtööri E.Rosenbröijer ja piiri-insinööri A.Strömberg Seinäjoelta – siis ensimmäinen matkustajajuna – rataa tarkastamaan. Tätäkin junaa tervehti yleisö kaikuvin ”eläköön” –huudoin.

Junat veivät menessään myöskin muutamia matkustavaisia, joille lähtijäisiksi liehuivat liinat, kuten tavallisesti.<sup>117</sup>

Kaupungeissa kiskotuksen valmistumista juhlittiin suorastaan ylellisesti. Suupohjan Kaiun kolumnisti Ananias oli toukokuun alussa hyvin huolissaan siitä, ettei Kristiinankaupunki ollut riittävän hyvin varautunut rautatieläisten kestitsemiseen. Juhlapäivänä kaupunki oli kuitenkin koristeltu köynnöksin ja punakeltaisin viirein. Radanrakentajille ja heidän perheilleen, yhteensä 400 hengelle, tarjoiltiin voileipiä paikallisessa ulkoravintolassa. Kaupunginisät järjestivät lisäksi kutsuvieraille ruotsinkielisen teatterinäytännön ja illalliset ho-

• • • • •

<sup>114</sup> Mattila 1981, s. 53 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 31.3.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA ; Bain 2000, s. 264-265, 639-640. Ilmeisesti Mattilan väärinymmärrys liittyy 1920-luvulla yleistyneeseen jaksottaiseen rakennustapaan, katso tarkemmin Rantamo 1997, s. 48.

<sup>115</sup> Haatanen 1936, s. 164-165 ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; Rautatien rakennusmestarit (Arvo Estovirta, Aleksanteri Koskenvuori, Antti Halonen, Leonard Ahola). SRM ; Haatanen 1938, s. 120-176.

<sup>116</sup> KaSa 27.6.1911 ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA. Rautaroikan juhlia kuvattiin esimerkiksi Syd-Österbotten lehdessä 3.6.1911, 25.7.1911, 5.8.1911, 22.8.1911, 3.10.1911, 24.4.1912, 8.5.1912, 15.5.1912, 8.6.1912 ja 19.6.1912.

<sup>117</sup> SpK 25.7.1911.

tellissa, jotka jatkuivat aamuyöhön asti. Maaseudulla työntekijät ja työnjohto mahtuivat samaan juhlaan, mutta kaupunkilaiset olivat säätytietoisempia.<sup>118</sup>

Rautaroikan jäljessä kulki *topparoikka*<sup>119</sup>, joka suoristi ja tuki radan liikennöitävään kuntoon. Soraa tuotiin junalla ja kahdeksan miehen sakki lapioi sitä pölkkyjen väleihin ja alle. Rataa nostettiin tukemisen aikana pitkillä kuusen rungosta sahatuilla *paakeilla*, joiden päässä roikkui kaksi miestä painona. Jos sakki teki huonoa työtä, rata painui liikennöitäessä alaspäin. Ensimmäisen toppauksen jälkeen radalla pystyivät junat jo kulkemaan, mutta ennen radan valmistumista tehtiin vielä viimeistelynosto. Suupohjan radalla yhdessä topparoikassa työskenteli 60 miestä.<sup>120</sup>

Jos rautaroikkaan valikoituivat ratarakennuksen vahvimmat työmiehet, jäi topparoikkaan insinööri Rankan mukaan laiskin aines. Kiskotuksen päätyttyä parhaat lähtivät seuraavalle ratarakennukselle ja loput jäivät vetelehtimään pienellä päiväpalkalla. Topparoikkaa kutsuttiinkin rautaroikan sairaalaksi, jonne joutui, kun ei kiskotustyössä enää jaksanut. Topparoikan työ ei kuitenkaan ollut pelkkää kortin lyömistä ja istuskelua, vaan soravaunut piti purkaa ajallaan ja äkkiä. Topparoikan huono maine johtui paitsi pienestä palkasta myös työn ajoittaisesta kovuudesta.<sup>121</sup>

## Santaroikka

Kun rata oli saatu edes välttävästi liikennöitävään kuntoon, työnantaja järjesti ajelun uudella radalla. *Huvijunan* avovaunut koristeltiin koivuvin, lankut laitettiin istuimiksi ja kaksirivinen haitari soi joka vaunussa. Matkalle saivat lähteä kaikki radanrakentajat perheineen ja poikamiehet ottivat tyttänsä mukaan. Rataosan valmistuessa Lieksasta Nurmekseen kyytiin nousi rakentajia kaikilta väliasemilta ja Nurmeksessa pidettiin suuri arpajaisjuhla. Juhlajunassa oli kaikkiaan lähes 2000 matkustajaa.<sup>122</sup>

Liikenne vastavalmistuneella radalla oli heti vilkasta, koska topparoikille kuljetettiin soraa valtavia määriä. Esimerkiksi kesällä 1911 lähti Koskenkorvan sorakuopalta 480 vaunua päivässä. Koska radalla ei noudatettu vielä aikatauluja ja junamiesten piti ajaa päivässä tietty määrä lasteja, rikottiin *santaroikassa* nopeusrajoituksia säännöllisesti. Jarrumiesten päivät venyivät sorajunissa silti pahimmillaan 20-tuntisiksi.<sup>123</sup>

• • • • •

<sup>118</sup> SpK 4.5.1912, 18.5.1912 ; SydÖ 15.5.1912 ; Vaasa 18.5.1912. Kaskisissa rautatietä juhlittiin kuukautta myöhemmin samantapaisin menoin. Illallisten kohokohtana oli jälkiruoaksi tarjoiltu sokerinen tenderi vetureineen (Vaasa 18.6.1912).  
<sup>119</sup> Topparoikan joskus oletetaan tarkoittavan myös kiskotustyöryhmää tai peräti kaikkia radanrakennustyöryhmiä (esim. Kiiskinen-Ahonen 1996, s. 22), mutta muistitiedon mukaan topparoikka ainoastaan nosti ja tuki raiteen (Mattila 1981, s. 58, 94).

<sup>120</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; Rautatien rakennusmestarit (Arvo Estovirta). SRM ; Vaasa 25.4.1912.

<sup>121</sup> Rankka 1949, s. 107-108 ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA.

<sup>122</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen, Ada Vänskä). TYKL ; KaSa 10.8.1911.

<sup>123</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 27.7.1911, 16.6.1913. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1911 I, 1913 I, Cdq 5,9. KA ; VapS 8.7.1912.

Sorastuksen jouduttamiseksi hankittiin vuonna 1912 Suupohjan radalle Suomen ensimmäinen kaivinkone, höyrykäyttöinen Bucyrus 70-C. Kone painoi 84 tonnia ja kauhan tilavuus oli 2,3 m<sup>3</sup>. Varusteineen 79 000 markkaa maksanut höyrylapio tilattiin Yhdysvalloista ja sitä seurasi amerikkalainen montttööri Otto Momsen, joka johti koneen kokoonpanoa ja opetti suomalaiset käyttämään sitä. Bucyrus liikkui omalla työraiteellaan ja sen kauha otti soraa 15 metrin leveydeltä.<sup>124</sup>

Ratatöissä kaivinkonetta käytettiin ensimmäisen kerran Yhdysvalloissa jo vuonna 1842, mutta Länsi-Euroopassa uutuus oli otettu käyttöön vasta aivan 1800-luvun lopussa. Kallis kaivinkone hankittiin Suomeen vielä myöhemmin matalamman palkkatason takia. Höyrylapio asennettiin Koskenkorvan sorakuoppaan ja ensimmäisten kuukausien aikana se täytti kutakuinkin 150 junavaunua päivässä. Kun 100 miestä lastasi 20-vaunuisen junan 20-25 minuutissa, höyrylapio selvisi työstä alle 17 minuutin. Kaivinkone tarvitsi 12 hengen miehistön, johon kuuluivat muun muassa kaksi koneenkäyttäjää, lämmittäjä ja apumiehiä tukemassa konetta sekä irrottamassa soraa mäestä.<sup>125</sup>

Höyrylapio oli yksi ratarakennuksen ihmeistä, jota tultiin joukolla katsomaan. Vapaa Sana kuvasi kaivinkonetta aidoksi amerikkalaiseksi hirviöksi, joka passittaisi koko joukon työläisiä kilometritehtaalle. Lopulta vain harvat menettivät työpaikkansa Koskenkorvalla koneen takia, koska soraa tarvittiin toppaukseen niin paljon, että sitä lastattiin yhä myös tavalliseen tapaan lapioilla.<sup>126</sup>

Työmiehet silti ristivät koneen pian *Hullu-Jussiksi*, mikä vakiintuikin vuosiksi kaivinkoneiden kutsumanimenä. Hullu-Jussin etymologia selviää vaasalaisista sanomalehdistä. Vapaan Sanan mukaan työmiesten mielestä höyrylapio täytti vaunut ”hullumaisesti” verrattuna vanhanaikaisiin lihasvoimiin. Ilkassa mainitaan miesten karsastavan ”hullua, joka paljon tekee työtä ja vie elinkeinon viisaammilta”. Koneen tehokkuus ihmetytti, hämmensi ja suututti.<sup>127</sup>

• • • • •

<sup>124</sup> Rantamo 1997, s. 47-48 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 7.1.1913.TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1913 I, Cdq 9. KA ; Rakennustaito 8/1913, s. 108.

<sup>125</sup> Burton 1994, s. 327 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 31.10.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 II, Cdq 8. KA ; Vaasa 30.7.1913 ; Rakennustaito 8/1913, s. 108.

<sup>126</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL ; VapS 29.7.1912 ; Vaasa 3.8.1912.

<sup>127</sup> VapS 5.8.1912 ; Ilkka 19.9.1912.



*Hullu-Jussi Leppälähdellä Jyväskylän ja Pieksämäen välisellä ratatyömaalla vuonna 1917. Rautakangilla miehet irrottivat mäestä pakkaantunutta soraa koneelle ja etualalla olevan raiteen avulla kaivinkoneen paikkaa voitiin vaihtaa. Kuva: Pieksämäki-Leppälahti-rataosuuden rakentaminen 1917. TA.*

Työmiehet näkivät kaivinkoneen ensisijaisesti ylivertaisena kilpailijana, jonka ennenkuulumatonta ahkeruutta voitiin pelonsekaisesti vain seurata. Hullu-Jussi täytti kolmella kauhallisella vaunun, mikä todisti soranlastaajille heidän työnsä, ammattinsa ja elinkeinonsa epävarmuuden kouriintuntuvalta tavalla. Kun 25.8.1912 kaivinkonetta siirrettiin, se alkoi kaltevalla työraiteellaan huojua ja kaatui kyljelleen. Työmiehet eivät olleet onnettomuudesta lainkaan pahoillaan. Kun kone saatiin kolmen viikon kuluttua taas käyntiin, Vapaa Sana kirjoitti synkästi sen aiheuttaneen 50 työläisen irtisanomisen.<sup>128</sup>

Suupohjan rautatien sorastuksessa sattui lukuisia muitakin onnettomuuksia. Esimerkiksi keväällä 1912 ratapenkka oli kevätauringossa pehmentynyt ja Myrkyn kylässä veturi suistui samana päivänä kahdesti ojaan. Näin suuria tapaturmia sattui kuitenkin harvoin. Tavallisimmin lehdet uutisoivat junan alle jääneistä eläimistä, joita eksyi aitaamatomilta laidunmailta syömään ratapenkereen ruohoa. Huolta aiheuttivat myös metsäpalot, joita syttyi veturin kipinäistä kuumina kesinä.<sup>129</sup>

Aivan erityistä harmia Suupohjan radalla tuottivat särkyneet soravaunut ja veturit. Kesällä 1912 piiri-insinööri joutui tilaamaan lisää soravaunuja, kun 14 oli särkynyt täysin käyttökelvottomaksi ja 20 viety konepajalle korjattavaksi. Soravaunuista meni toistuvasti akseleita poikki, jotka katketessaan samalla repivät rataa hajalle. Vetureita joutui taas lukuisten kolareiden takia korjaamolle, mikä hidasti soranajoa ja siten koko radan valmistamista.<sup>130</sup>

• • • • •

<sup>128</sup> VapS 5.8.1912, 26.8.1912, 18.9.1912 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 29.8.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 I, Cdq 7. KA ; Ilkka 27.8.1912.

<sup>129</sup> VapS 29.4.1912 ; Ilkka 15.10.1912 ; SpK 5.8.1911.

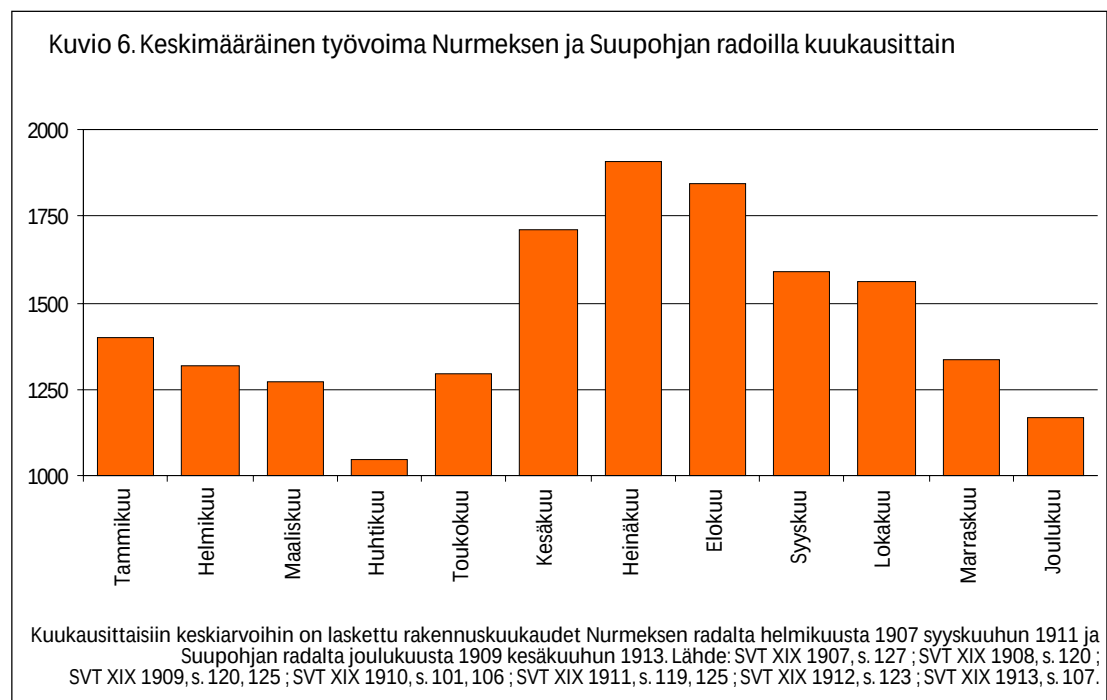
<sup>130</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 18.7.1912, 26.8.1912, 7.10.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 I-II, Cdq 7-8. KA ; SpK 26.9.1912.



Toistuvat junaonnettomuudet huolestuttivat rautatiehallitusta, jonka tutkimusten mukaan soravaunut kuormattiin Suupohjan ratarakennuksella liian täyteen, junat ajoivat puolivalmiilla radalla turhan kovaa ja voitelu lyötiin laimin. Insinöörien mukaan vika oli puolestaan rautatiehallituksen toimittamissa ikälopuissa soravaunuissa. Paikallislehdet pitivät syynä radanrakentajien huolimattomuutta ja tottumattomuutta. Suurin syy toistuviin onnettomuuksiin oli kuitenkin tilastollinen: soravaunuja tarvittiin paljon ja matka oli Koskenkorvan sorakuopalta topparoikkiin totuttua pidempi. Yhtenä syynä mainittiin myös Hullu-Jussi, jonka pudottamaa hiekkamäärää vanhat vaunut eivät kestäneet.<sup>131</sup>

## Vuodenaikain vaikutus

Rautatien rakentaminen riippui pitkälti säästä ja vuodenaikasta. Talvi oli ratatyömailla hiljaista aikaa, koska maatoiden tekeminen ei roudan ja lumen takia onnistunut lukuun ottamatta kaikkein suurimpia leikkauksia. Talonrakennus ja kivityöt jatkuivat ympärivuotisesti. Rekikeleillä vedettiin soraa ja kiviä, mutta kelirikko keskeytti ajotyöt syksyllä ja keväällä – hevosmiehiä pidettiin rospuuttoaikana töissä lumentulosta riippuen. Pimeyden takia työpäivä lyheni jopa puoleen sydäntalvella, mikä teki rakennustöistä kalliita. Piiri-insinöörit teettivät tästä huolimatta töitä myös talvella, koska kokeneita työntekijöitä tarvittiin runsaasti heti suotuisten ilmojen tullessa.<sup>132</sup>



• • • • •

<sup>131</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 12.9.1912, 16.6.1913. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 I, 1913 I, Cdq 7.9. KA; SpK 11.7.1912; Ilkka 29.8.1912; Vaasa 7.9.1912.

<sup>132</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 5.9.1907, 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, 1910 I, Cdo 1.6. KA; VapS 6.2.1911; SpK 12.3.1910.

Vaikeimpia kuukausia olivat marraskuu, joulukuu ja huhtikuu, jolloin ajotyöt kärsivät kelirikosta. Eniten työntekijöitä pidettiin sulan maan aikana kesäkuusta lokakuuhun, mutta myös keskitalvella voitiin ottaa lisää miehiä töihin. Esimerkiksi Suupohjan radalla työntekijöitä tarvittiin eniten juuri tammikuussa vuonna 1910. Talven ja kesän välinen vaihtelu kasvoi viimeistelyvaiheessa, koska kivimiehet, sepät ja kirvesmiehet lähtivät ammattitöiden valmistuttua. Insinöörien ei tarvinnut pitää heitä enää töissä, ja paikkakuntalaisista sai jo koottua tottunutta väkeä viimeisen kesän topparoikkiin.<sup>133</sup>

Irtisanomisiin vaikuttivat yksilötasolla myös sosiaaliset syyt. Ensimmäisenä erotettiin paikalliset ja seuraavaksi naimattomat työntekijät. Perheellisiä radanrakentajia koettiin pitää töissä kelirikosta riippumatta, mutta käytännössä kuitenkin työn pysyvyyteen vaikutti ratkaisevasti ammattitaito. Esimerkiksi kivimiessakista ei vaihdettu ketään talven takia pois eikä työnjohtoakaan irtisanottu, vaikka miehet saivat lähteä. Sään huononeminen ei ollut loppuvuodesta ainoa syy, vaan määrärahojen loppuminenkin saattoi aiheuttaa irtisanomisia.<sup>134</sup>

Ensimmäiset suuret irtisanomiset alkoivat Nurmeksien radalla syyskuun puolivälissä 1907 ja työvoima puolittui kesän huippukuukausiin verrattuna. Rajavahdin mukaan töistä erotettiin noin 600 miestä, joista suurin osa oli työskennellyt ratarakennuksilla pidempään, osa jopa vuosikymmeniä. Pidempi työttömyyskausi osui talveen 1908-1909, jolloin satoja työttömiä kulki lehtitietojen mukaan etsimässä töitä pitkin ratalinjaa. Töihin jääneitä puolestaan uhattiin läpi talven irtisanomisilla. Kun rata alkoi syyskesällä 1910 valmistua, työt lopetettiin lähes kokonaan talveksi: elokuussa tarvittiin vielä yli 2600 miestä, maaliskuussa 1911 enää 400.<sup>135</sup>

Talvityöttömyys aiheutti kiertäville rautatienrakentajille tietysti hankalia tilanteita. Syksyllä 1907 Nurmeksien radalta erotettiin 334 muualta kotoisin olevaa radanrakentajaa, joista 264 matkusti pois. Radan varteen jäi noin 50 miestä odottamaan töiden alkua, loput yrittivät saada tehdas- tai kanavatöitä. Odottamisen valitsivat herkimmin ammattimiehet, esimerkiksi kivityömiehet joskus kieltäytyivät pienipalkkaisista ratatöistä kokonaan. Radan valmistuminen aloitti radanrakentajien joukkopaon seuraavalle työmaalle, jossa voitiin joutua taas odottamaan.<sup>136</sup>

Ilmojen lämmitessä töihin voitiin myös ottaa nopeasti paljon lisää työntekijöitä. Esimerkiksi keväällä 1909 satoja miehiä kerääntyi Joensuuhun odottamaan kiskotuksen alkua: roikkaan pääsi vain 60 miestä ja loput 250 jäivät sillä kertaa ilman työtä. Vastaavasti

.....

<sup>133</sup> SVT XIX 1907-1913.

<sup>134</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 5.9.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; Haatanen 1936, s. 86 ; RaV 25.2.1911 ; SydÖ 26.11.1910.

<sup>135</sup> SVT XIX 1907, s. 127 ; SVT XIX 1908, s. 120 ; SVT XIX 1909, s. 120 ; SVT XIX 1910, s. 101 ; SVT XIX 1911, s. 119 ; RaV 2.10.1907, 20.1.1909, 23.3.1911.

<sup>136</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 30.10.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; KaSa 16.3.1909 ; RaV 16.9.1911.

ratatöiden alkaessa radanrakentajat levittäytyivät oma-aloitteisesti pitkin tulevaa ratalinjaa, ja huono-onnisimmat matkustivat paikkakunnille, joilla töitä ei heti aloitettukaan. Uudelle paikkakunnalle haluttiin ehtiä ensimmäisenä, koska pelättiin, ettei töitä riittäisi kaikille.<sup>137</sup>

## Työehdot

Ratarakennuksilla ei solmittu sitovia työehtosopimuksia, vaan työnjohto suullisesti ilmoitti päiväpalkat ja urakkamaksut erikseen. Vakituksia työntekijöitä ei ollut ja irtisanomisaika oli sekä työntekijöille että työnantajalle 14 päivää. Samat säännöt koskivat periaatteessa myös mestareita, joiden virkoja ei vakinaistettu ratarakennusten tilapäisyyden takia.<sup>138</sup>

Jokaisen radanrakentajan piti jättää rautatiekonttoriin papinkirja, kotikuntansa nimismiehen antama matkatodistus ja terveystodistus. Tilalle he saivat työpassin, johon merkittiin aiempi työkokemus, ammattitaito ja käytös rautateillä. Passin takapuolelle oli painettu järjestysohjeita työmiehille. Ohjeissa muun muassa edellytettiin miehiltä siivoa, rehellistä ja raitista käytöstä. Sääntöjen rikkomisesta seurasi useimmissa tapauksissa erottaminen ilman kahden viikon irtisanomisaikaa, alle tunnin poissaoloista rangaistiin puolen päiväpalkan menettämällä. Työmaajuopumuksesta sai ensimmäisellä kerralla kolme päiväsakkoa, toisella kerralla mies erotettiin. Erottamisen syy merkittiin aina työpassiin.<sup>139</sup>

Työaika vaihteli vuodenajan mukaan ja kesällä päivä oli kymmenen tuntia. Aamulla aloitettiin kello kuusi, ensimmäinen ruokatunti pidettiin kello 8-9 ja toinen kello 13-14. Päivä päättyi iltakuudelta. Lauantaisin ja pyhäpäivien aattoina työt lopetettiin tuntia aiemmin. Muita taukoja ei virallisesti pidetty, mutta mestarista riippuen välillä sai juoda kahvit.<sup>140</sup>

Talvella työpäivän pituus oli lyhyimmillään vain viisi tuntia. Tapana oli, että ensimmäiseksi sytytettiin nuotio ennen auringon nousua. Työt aloitettiin vasta päivän valjetessa ja lopetettiin, kun puut metsän reunassa näyttivät mustilta.<sup>141</sup>

Työnjohto teetti mahdollisimman paljon urakkatöitä, koska aikapalkan uskottiin johtavan velttouteen ja heikentävän työn laatua. Urakkatyöt tulivat myös työnantajalle halvemmaksi, ja esimerkiksi Suupohjan radalla 59 prosenttia radanrakentajista työskentelikin urakalla. Tavallisempi *summaurakka* perustui ennalta sovittuihin yksikköhintoihin,

• • • • •

<sup>137</sup> Ktar 11.5.1909 ; VapS 18.10.1909, 15.11.1909 ; Rautatien rakennusmestarit (Johannes Nurminen). SRM ; RaV 15.9.1909.

<sup>138</sup> StvrtI, kirje Suomen ammattijärjestölle 10.1.1909, kansio 2. TA ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 7.10.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; Rakennustaito 4/1908, s. 49, 7/1909, s. 91.

<sup>139</sup> Kaskisten raastuvanoikeus 20.7.1910. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisasian pöytäkirjat, 1910, Cb 74. VMA ; Juna 22.5.1907.

<sup>140</sup> Kaskisten raastuvanoikeus 20.7.1910. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisasian pöytäkirjat, 1910, Cb 74. VMA ; TYKL / Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Enok Kostiainen). SRM.

<sup>141</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA ; TMT 116:156/ (Eemil Kerman). TA.

jotka ratarakennus maksoi työn edetessä. *Kokonaisurakassa* urakoitsija hankki rakennusaineet, työvoiman ja maksoi palkat. Kokonaisurakkaa ei juuri käytetty ratarakennuksilla, koska sen ei huomattu tuovan toivottuja säästöjä.<sup>142</sup>

*Yksikköhinnat* määriteltiin mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Esimerkiksi pengerryksessä laskuperusteena käytettiin kuutiometriä, näin meneteltiin myös ajotöissä, kivenhakkauksessa ja jopa muuraamisessa. Hirsien piilutuksesta ja höyläämisestä maksettiin juoksumetriltä, laudoituksesta neliömetriltä. Leikkauksissa yksikköhintoihin vaikutti ratkaisevasti maan laatu, jonka esimerkiksi insinööri Arvo J. Lönnroth jakoi Teknillisessä Aikakauslehdessä julkaisemissa ohjeissaan seitsemään eri luokkaan.<sup>143</sup>

Kun sakki työskenteli urakalla, saivat kaikki yhtä suuren palkan yhteenlasketun suorituksen mukaan. Jos sakkiin tuli uusi työntekijä, joka ei pysynyt vanhojen mukana, miehet vaativat äkkiä mestarilta hänen vaihtamistaan. Vaikka työväenliike vastusti periaatteesta urakointia, käytännössä työt tehtiin mieluummin urakalla, koska päiväpalkat laskettiin samasta työstä usein pienemmiksi.<sup>144</sup>

Työnjohtajat kannattivat laajalti urakkatöiden teettämistä, vaikka he näkivät käytännön toteutuksessa myös paljon puutteita. Mestarit eivät tehneet riittävästi yhteistyötä keskenään ja yksikköhinnat vaihtelivat pitkin ratalinjaa. Rakennustaito-lehden kirjeenvaihtaja ihmetteli, kuinka Suupohjan radalla kyökin hellan muuraamisesta maksettiin toisessa paikassa 15, toisessa 30 markkaa. Insinööri Rankan mukaan työmääriäkään ei osattu mitata aivan täsmällisesti. Esimerkiksi maanleikkaustöissä mestarit laskivat pienimpiin tileihin maakiviä lisäansioksi ja kun kuutiohinnat olivat korkeita, maasta tulikin aivan kivetön.<sup>145</sup>

Yksikköhintoja voitiin muuttaa kesken työn tai jopa sen valmistuttua, mikä antoi paitsi työnantajille myös työntekijöille mahdollisuuden taktikoida. Piiri-insinööri August Strömbergin mukaan työmiehet tapasivat urakan alussa aina hidastella ja vaatia sitten pienten palkkojen takia yksikkömaksuihin korotusta. Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liitossa tilanne nähtiin päinvastaisena. Liitto väitti, että työnjohtajat tarjoavat ikään kuin syöttinä ensin hyviä urakkamaksuja, mutta laskevat niitä työn edetessä. Koska työntekijät pyrkivät samoihin tuloihin joka tilivälissä, heidät pakotetaan yksikköhintojen laskiessa ahkeroimaan aina vain enemmän. Hyvät urakkamaksut tietysti myös auttoivat, kun mestarit rekrytoivat väkeä ratarakennukselle.<sup>146</sup>

• • • • •

<sup>142</sup> Rakennustaito 8/1908, s. 93-95, 10/1909, s. 121, 14/1909, s. 168-169; SVT XIX 1909, s. 125; SVT XIX 1910, s. 106; SVT XIX 1911, s. 125; SVT XIX 1912, s. 123; SVT XIX 1913, s. 107.

<sup>143</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 218, 12/1912, s. 171; Lönnroth 1913, s. 22-30.

<sup>144</sup> Haatanen 1936, s. 107; Rautatien rakennusmestarit (Eino Niemi). SRM; Rakennustaito 14/1909, s. 168; VapS 7.6.1911.

<sup>145</sup> Rakennustaito 14/1909, s. 168, 23-24/1910, s. 291; Rankka 1949, s. 47-48.

<sup>146</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 9.5.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdq 3. KA; Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 38-40. TA.

Ammattiyhdistysliike oli huolissaan urakatyön vaikutuksista työntekijöiden terveyteen ja solidaarisuuteen. Työntekijöiden välisen kilpailun pelättiin aiheuttavan muun muassa työtapaturmia, väsymistä, työajan pitenemistä ja työn epätasaista jakautumista eri vuodenaikoina. Radanrakentajat yrittivät rajoittaa työkilpailuja tietysti siitäkin syystä, että urakkapalkat eivät laskisi.<sup>147</sup>

## 4. Radanrakentajien toimeentulo

### Rautatien leivässä

Ratarakennusten työnjohto sai kuukausipalkkaa, muiden ansiot laskettiin päivittäin. Parasta palkkaa maksettiin piiri-insinööreille, 750 markkaa kuukaudessa. Suupohjan rautatierakennuksen menosääntö lupasi vuonna 1911 useimmille osastoinsinööreille 500 markkaa kuussa, apulaisinsinöörien palkat vaihtelivat 300 ja 350 markan välillä. Muutama poikkeusta lukuun ottamatta kaikki Nurmeksen radan rakennusmestarit saivat 200 markkaa kuukaudessa ja neljännessä miehet 150 markkaa.<sup>148</sup>

Työmiesten palkat vaihtelivat työtehtävien ja vuodenajan mukaan. Kivityömiehet ja kirvesmiehet saivat Nurmeksen radalla talvella 3-4 markkaa päivässä ja kesällä 4-6 markkaa. Sekatyömiesten palkat olivat talvisin hieman yli 3 markkaa ja kesällä ansiot vaihtelivat 3-4½ markan välillä. Sepät saivat 4-5 markkaa, näiden apulaiset 3-3½ markkaa ja porapojille riitti vähän yli kaksi markkaa päivältä. Eroja syntyi samassa työssä myös työkohteiden välillä, minkä piiri-insinööri Ivar Plathan väitti johtuvan erilaisista työhaluista.<sup>149</sup>

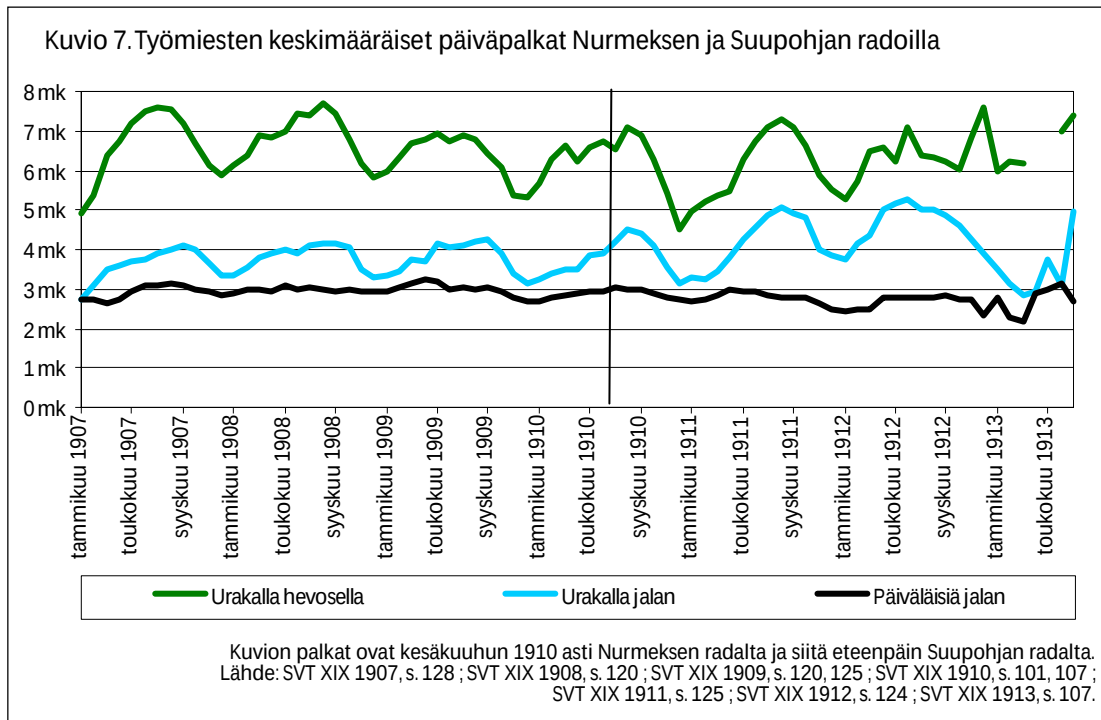
Urakkatyössä palkka vaihteli rajusti, mutta pidemmän päälle tasoittui, koska miehet joutuivat tekemään välillä myös vähäarvoisempaa työtä. Konnanpuron kulverttityömaalla Pielisjärvellä lapiotoista sai keskimäärin 3 markkaa 12 penniä päivässä, muurarina 4 mk 62 p, junttasakissa 3 mk 68 p ja betoninlaskussa jopa 5 markkaa 93 penniä. Kun työmaa valmistui, miesten keskimääräiset päiväpalkat vaihtelivat lopulta välillä 3 mk 16 p – 4 mk 8 p. Yhden työntekijän ansiot saattoivat vuoden aikana vaihdella urakkatöissä todella paljon: vuonna 1912 ähtäriläinen Kalle Pienimäki tienasi ratatöissä talvella vain kolme markkaa, kesällä parhaimmillaan yhdeksän markkaa päivässä.<sup>150</sup>

• • • • •

<sup>148</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 25.4.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 22.12.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 II, Cdq 4. KA ; Rakennustaito 22/1908, s. 269.

<sup>149</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

<sup>150</sup> Lönnroth 1911, s. 27 ; Kaskisten putkapäiväkirja 21.11.1912. Kaskisten poliisilaitos, otteita putkapäiväkirjasta 1911-1920, Ac 1. VMA.



Kuviosta huomaa helposti, että hevosmiehille maksettiin lähes kaksinkertaista palkkaa. Periaatteessa he nostivat omansa lisäksi hevoselleen palkan, joka vastasi normaalioloissa miehen palkkaa. Urakkapalkat vaihtelivat varsinkin Suupohjan radalla selvästi päiväpalkkoja enemmän, mutta olivat silti säännöllisesti niitä korkeammat. Urakkataksojen painumista päiväpalkkojen alle pidettiin jonkinlaisena väärytenä. Vaihtelu selittyy taas etupäässä vuodenajoista – talvisin sekä hevos- että jalkamiesten palkat olivat pienimmillään lyhyemmän työpäivän takia.<sup>151</sup>

Palkkataso oli sekä Nurmeksen että Suupohjan radoilla jokseenkin yhtä hyvä. Jalkamiesten urakkapalkat jäivät Pohjois-Karjalassa hieman alhaisemmiksi, mutta vastaavasti päiväpalkat olivat aavistuksen verran korkeammat. Hevosmiehet ansaitsivat Nurmeksen radalla hieman enemmän – talvella metsätyöt työllistivät pohjoiskarjalaiset, mikä hillitsi myös palkkojen heilahtelua. Hevosmiesten palkat Suupohjan radalla jopa romahtivat talvella 1910-1911, koska heikon vuodentulon köyhdyttämät isännät painoivat palkat alas.<sup>152</sup>

Radanrakentajien ja erityisesti ammattimiesten palkkoja pidettiin silti hyvinä suhteessa paikalliseen tasoon. Jos hevosmies omisti useampia hevosia, hän saattoi ansaita jopa talollisia paremmin. Terry Colemanin mukaan myös englantilaisille radanrakentajille maksettiin usein poikkeuksellisen hyvin heidän ammattitaitonsa ja työtehonsa takia.<sup>153</sup>

• • • • •

<sup>151</sup> Mattila 1981, s. 34 ; RaV 16.3.1910.

<sup>152</sup> SVT XIX 1907-1913 ; Ilkka 24.12.1910.

<sup>153</sup> Rautatien rakennusmestarit (Antti Halonen). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Vilho Savolainen). TYKL ; Vaasa 1.2.1913 ; Coleman 2000, s. 225, 228.

Ei tuloihin silti oltu tyytyväisiä. Vuonna 1908 rakennusmestarit anoivat yleistä palkankorotusta, koska palkat olivat pysyneet samoina yli kymmenen vuotta. Vaikka mestarit vetosivat alituksen muuttamisen työmaalta toiselle lisäävän elinkustannuksia, ei ylihallitus lämmennyt anomukselle. Työmiehet painivat saman ongelman kanssa: tulot eivät kattaneet elintarpeiden korkeita hintoja. Jos kylän ainoa työpaikka oli ratarakennuksella, ei työnantajan tarvinnut maksaa kovinkaan hyvin, koska työhaluisia riitti nälkäpalloillakin.<sup>154</sup>

Koska ansiotuloja ei 1900-luvun alussa seurattu järjestelmällisesti, radanrakentajien sinänsä hyvin tilastoituja palkkoja ei voi luotettavasti suhteuttaa valtakunnalliseen tasoon. Ammattityöläisten toimeentuloa vuosina 1908-1909 tutkineen Vera Hjeltin aineistossa keskimääräiset tulot ammattityöstä olivat 1184 markkaa vuodessa. Ratatöissä pääsi samaan, jos tienasi noin neljän markan päiväpalkkaa ympäri vuoden. Hevosmiehet ja osa ammattityöläisistäkin varmasti ansaitsivat 1200 markkaa vuodessa, mutta sekatyömiesten palkat olivat selvästi huonommat.<sup>155</sup>

Metsätöissä ja sahateollisuudessa palkat jäivät silti ratarakennusta pienemmiksi. Sekä Pohjois-Karjalan että Etelä-Pohjanmaan savotoilla hakkurit tienasivat suunnilleen kaksi markkaa päivässä, hevosmiehet 4-5 markkaa. Uitossa ansiot olivat hieman paremmat mutta työpäivä venyi vastaavasti jopa 15-tuntiseksi. Viekijoen uitossa kevätkesällä 1911 ansiot vaihtelivat 1 markan 80 pennin ja 3 markan 60 pennin välillä. Cederbergin sahoilla Joensuussa maksettiin talvella kaksi markkaa päivässä, kesällä hieman yli kolme markkaa.<sup>156</sup>

Myös maataloustöissä ansaitsi piiri-insinööri Plathanin mukaan vähemmän kuin ratarakennuksella. Vuodenajasta ja ruokailusta riippuen isännät maksoivat päivätyöläisille markasta kolmeen markkaan sekä Pohjois-Karjalassa että Etelä-Pohjanmaalla. Esimerkiksi Ilmajoen talonpoikaistaloissa sai omissa eväissä 2 markkaa 50 penniä päivässä. Peltotöihin oli vaikea ylipäättään saada päiväläisiä ja ratatyöt nostivat isäntien mielestä paikkakunnan palkkatasoa entisestään. Myös Pielisjoen uitossa tehtiin vuosina 1907-1908 lyhyempää päivää työvoimasta kilpailevan ratarakennuksen takia. Radanrakentajien yleisesti parempi ansiotaso näkyy parhaiten siinä, että paikalliset työnantajat joutuivat ratatöiden takia korottamaan palkkojaan.<sup>157</sup>

• • • • •

<sup>154</sup> Rakennustaito 24/1908, s. 288-289, 8/1909, s. 95-96 ; VapS 8.7.1910 ; RaV 16.3.1908, 8.6.1911.

<sup>155</sup> Työtilasto XIII, s. 148-149.

<sup>156</sup> RaV 14.3.1910, 10.6.1911, 3.7.1908 ; Ilkka 13.6.1911 ; VapS 14.2.1912 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

<sup>157</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA ; Ilkka 8.6.1911, 11.3.1911 ; Tokoi 1955, s. 125 ; RaV 19.5.1909, 12.1.1911.



## Lankatuissa tuvissa

Rautatierakennuksen aloittaminen ja työmiesten tuleminen aiheuttivat ankaran asuntopulan. Seinäjoella yömajat täyttyivät ääriään myöten ja hätämajoitusta järjestettiin valtion saunoissa, pakarituovissa ja kunnallistalossa. Nurmeksessa kauppalan riiheen laitettiin lasi-ikkunat ja nokiset seinät tapetoitiin radanrakentajia varten. Ahtaus ei hellittänyt vilkkaimilla paikoilla koko rakennusaikana: Lieksassa laskettiin olevan toistakymmentä asukasta kylän jokaista rakennusta kohden.<sup>158</sup>

Kesällä asunnoiksi kelpasivat aitat, ladot ja jopa havumajat, mutta talvella ahtautettiin lämmitettäviin rakennuksiin. Talolliset vuokrasivat vanhat saunat ja riidet, peräkamarit sekä väljemmät pirtinnurkatkin rakentajille. Esimerkiksi rautatien työmiehen Juho Kotainen oli hankkinut Nurmekselta kokonaisen tuvan itselleen ja jakanut sen neljään osaan väliseinien avulla. Tällaisessa *lankkauksessa* asuvilla perheillä oli yhteinen keittiö. Suuriin taloihin mahtui häkellyttävän paljon alivuokralaisia: Nurmeksessä Herralan talossa asui kaikkiaan 39 rautatieläistä.<sup>159</sup>

Kun työt olivat alkaneet, varsinkin perheelliset rakensivat vaatimattomia asuntoja itselleen. Sorarinteeseen voitiin kaivaa muutaman metrin suuntaansa oleva kuoppa, iskeä pystypuita seiniksi ja peittää katto turpeilla. Seinät verhoiltiin vielä sanomalehdillä ja ovi-seinään laitettiin pieni ikkuna. Ammattimiesten varat riittivät jo kelvollisen hirsitalon rakentamiseen. Radan valmistuttua mökit luonnollisesti myytiin.<sup>160</sup>

Kansatieteilijä Ilmar Talven mukaan radanrakentajien asuntojen sisustus oli kaikkein niukin verrattuna Suomen muihin työläisperheisiin. Ainoa huonekalu oli usein ompelukone, koska muita ei viitsitty kuljettaa työmaalta toiselle. Sängyt valmistettiin puupukeista, joiden päälle laitettiin lautoja. Lapset mahtuivat nukkumaan amerikkalaisiin 300 kilon silvalaatikoihin ja pöydäksi kelpasi suuri puinen arkku. Huonekalut peitettiin verhoilla ja pöytäliinoilla. Pakkilaatikoita tarvittiin myös muutettaessa ja loput huonekalut voitiin polttaa ennen lähtöä tai jättää isäntäperheelle. Martta Haatanen kertookin romaanissaan Rautaiset siteet, etteivät radanrakentajat juuri koskaan kutsuneet asuntojaan kodiksi vaan aina kortteeriksi.<sup>161</sup>

Varsinkin Joensuu-Nurmes –ratalinjalla asutus oli harvaa, asuntotilanne huono ja etäisyydet pitkiä. Työmatkat taittuivat jalan, hevosmiesten kyydissä tai kiskotuksen val-

• • • • •

<sup>158</sup> VapS 25.10.1910 ; Ktar 5.10.1909 ; KaSa 16.8.1910.

<sup>159</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; Haatanen 1936, s. 42-44 ; Nurmeksessä välikäräjät 19.7.1911. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksessä käräjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1909-1912, Ciic 14. JoMa ; Talve 1964, s. 18 ; RaV 4.2.1910.

<sup>160</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen, Antti Kolari). TYKL ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; Teuvan talvikäräjät 8.4.1910. Närpiön tuomiokunta, Teuvan käräjäkunta, 1910, C5a 45, VMA.

<sup>161</sup> Talve 1963, s. 19 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Helvi Kirkinen, Antti Kolari, Hugo Suomi, Hugo Luoma). TYKL ; Haatanen 1936, s. 44.

mistuttua sorajunissa. Jotkut ostivat polkupyörän ja talvella voitiin tietysti hiihtää. Kehnoimmillaan töihin jouduttiin tulemaan jopa vuolaan Pielisjoen yli lossilla joka aamu.<sup>162</sup>

Radanrakentajien ei kannattanut hankkia kunnollista kotia, koska radan valmistuttua mökit täytyi myydä polkuhintaan. Töiden alkaessa kasvanut kysyntä nosti asuntojen hintoja mutta ennen kaikkea vuokrataso. Vapaan Sanan mukaan Kristiinan ratalinjan varrella vaadittiin jopa 140 markkaa huoneesta, josta aiemmin maksettiin 20 markkaa vuodessa. Nurmeksessa vuokrat kallistuivat reilun kolmanneksen.<sup>163</sup>

Korkeat vuokrat huolestuttivat piiri-insinööri Plathania, joka raportoi tilanteesta Helsinkiin. Nurmeksella radalla viiden neliömetrin lankkauksesta piti maksaa kuukaudessa kutakuinkin seitsemän markkaa. Suuremman 12 neliön sopen sai 12 markalla ja oman kamarin 10-20 markalla. Pirtissä nukkuva poikamies maksoi talonväelle neljästä kuuteen markkaa kuussa ja perhe 8-10 markkaa. Vuokraan kuuluivat yleensä polttopuut, varasto-tilaa talon aitassa, suoja hevoselle ja yhteinen keittiö.<sup>164</sup>

Vaikka vuokria pidettiin aikalaisarvioissa poikkeuksellisen suurina, ei niitä voi yksiselitteisesti suhteuttaa yleiseen vuokratasoon, joka vielä vaihteli maaseudun ja kaupungin välillä. Vera Hjeltin vuosina 1908-1909 tutkimat ammattityöläiset maksoivat vuokraa keskimäärin 208,57 markkaa vuodessa. Tällä summalla radanrakentajaperhe olisi saanut vain tilavan peräkamarin käyttöönsä – 1900-luvun alussa tehdastyöläisperheiden tavallisin asunto oli Pirjo Markkolan mukaan jo huone ja keittiö. Tampereella työväestön asukastiheys oli 2,5 asukasta huonetta kohden vuonna 1909, eikä niin väljästi elänyt kovinkaan moni rautatienrakentaja. Puhumattakaan siitä, että heidän kotinsa olisivat vastanneet aikakauden muita ihanteita.<sup>165</sup>

Alkeellisten asunto-olojen lisäksi radanrakentajien elämää hankaloitti alituinen muuttaminen. Kiertolaiselämän takia esimerkiksi Myllykoskien rakennusmestariperheen omaisuus oli pääasiassa talletettuna Postisäästöpankkiin. Huonekaluja ei ollut ja ruoankin Myllykosket laittoivat modernilla priimuskeittimellä, joka oli juuri alkanut yleistyä kaupunkilaistalouksissa.<sup>166</sup>

Useimmiten työt loppuivat ja alkoivat kertarysäyksellä, jolloin muutotkin muistuttivat ulkopuolisista kansainvaelluksista. Seinäjoelle tuli vilkkaimpana päivänä jopa 300 rautatieläistä ja asemaseudusta muodostui pääleiri, josta miehiä tasoiteltiin pitkin ratalinjaa. Vanhasta työpaikasta lähdettiin usein lyhyellä varoitusaajalla. Ada Vänskä radan-

• • • • •

<sup>162</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 219 ; Rautatien rakennusmestarit (Leonard Ahola). SRM ; Ktar 1.10.1908.

<sup>163</sup> Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 49-52, TA ; VapS 17.1.1909 ; Ktar 5.10.1909.

<sup>164</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

<sup>165</sup> Työtilasto XIII, s. 160-161 ; Markkola 1994, s. 78-79, 229 ; Haapala 1986, s. 158-161.

<sup>166</sup> Maria Myllykosken perukirja 26.3.1909 (n:o 74). Liperin tuomiokunta, Kontiolahden käräjäkunta, perukirjat 1905-1910, Ec I 2. JoMa ; Lepistö 1994, s. 131-133.

rakentajan lapsena muistaa, kuinka leivätkin voitiin pakata suoraan uunista muuttokuormaan ja ottaa pyykkiä märkinä mukaan.<sup>167</sup>

Kun radanrakentajat muuttivat joukolla rautatieltä toiselle, matkaa suunniteltiin myös yhdessä. Tavaroille ja hevosille varattiin tavaravaunuja ja ihmiset matkustivat kolmannessa luokassa. Vaikka muuttolaatikoiden ja hevosten rahdista joutui maksamaan, matkaliput saatiin kuitenkin ratarakennukselta. Vapaaalippuja jaettiin aina töiden vähentyessä, että työntekijät perheineen pääsivät joko kotiseudulleen tai seuraavalle ratarakennukselle.<sup>168</sup>

Hevosmiehet selvisivät hieman helpommalla, koska muuttokuorman kuljettaminen onnistui perillä omin voimin. Santalootaan laitettiin kuomu sateensuojaksi ja perhe kiipesi pakkilaatikkojen sekaan kärryille. Talvella parirekeen jätettiin tilaa vällyille, joihin lapset kääriytyivät. Jos paikkakunnalla tiedettiin asuvan jo rautatieläisiä, koko perhe uskalsi muuttaa yhdessä, koska tuttujen nurkkiin pääsi hetkeksi asumaan. Usein mies meni kuitenkin yksin edeltä etsimään sopivaa asuntoa ja perhe seurasi myöhemmin perässä.<sup>169</sup>

Poikamiesten oli helpompi kulkea pitkin ratalinjaa kyselemässä töitä ja asuntoa. Esimerkiksi Otto Niinivaara käveli kesällä 1911 Seinäjoelta Närpiöön asti töitä etsien ja kerjäten. Jos varat vain antoivat myöten, matka taittui myös kieverikytydillä. Paikkaa joutui vaihtamaan vähän väliä, kun työt edistyivät. Urho Jukarainen muutti Nurmeksen radalla kaikkiaan kymmenen kertaa, työskenteli viidellä eri työmaalla ja käveli myös viikon matkalaukku selässä pitkin Suupohjan rataa työnhaussa.<sup>170</sup>

### Urho Jukaraisen työhistoria syksystä 1907 syksyyn 1911

Syksyllä 1906 Punkaharjulta Joensuu-Nurmes –radalle, useita kuukausia työttömänä.  
Talvella 1907 kivenajoa Vuonislahden siltatyömaalla.  
Keväällä 1907 kaksi vuotta maanotossa pengertyömaalla lähelle Kelvön kylää.  
Syksyllä 1909 soravaunujen täyttöö Vuonislahden hiekkakuopalla.  
Jouluna 1909 Lieksa-Nurmes –radalle maatöihin.  
Kevättalvella 1910 työnhakuun Suupohjan radalle ja sieltä Lieksaan.  
Huhtikuussa 1910 Vuonislahdella täyttämässä soravaunuja.  
Talvella 1910-1911 Kylänlahdessa työttömänä.  
Keväällä 1911 Vuonislahdessa kuukausi soravaunujen täytössä.  
Kesällä 1911 Kylänlahdella topparoikassa.  
Syksyllä 1911 muutto Savonlinna-Pieksämäki –radalle.

Lähde: TYKL/ Kys N:o 17 (Urho Jukarainen). TYKL.

• • • • •

<sup>167</sup> KaSa 9.9.1911 ; SydÖ 26.10.1909 ; Alanen 1970, s. 411 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL.

<sup>168</sup> TMT 116:156/ (Eemil Kerman). TA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 11.11.1912, 26.9.1912. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1912 I-II, Cdq 7-8. KA ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 13.7.1911. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1911, Cdo 8. KA.

<sup>169</sup> RaV 15.9.1909 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Urho Jukarainen, Toivo Leskinen). TYKL.

<sup>170</sup> TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; Korkosen kestikievarin päiväkirja 1910. Ilmajoen piirin nimismies, majatalopäiväkirjoja 1908-1910, Ha 3. VMA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Urho Jukarainen). TYKL.

Vaikka radanrakentajien palkat olivat paikalliseen tasoon verrattuna varsin hyviä, töiden epävarmuus ja huonot mutta kalliit asunnot heikensivät heidän elintasoaan merkittävästi. Nuoret, naimattomat radanrakentajat irtisanottiin jopa useita kertoja vuodessa ja töitä täytyi jatkuvasti etsiä kauempaa, mikä kävi tietysti kukkarolle. Urho Jukarainenkin oli pidempään työttömänä talvina 1907, 1910 ja 1911 ja luultavasti työt loppuivat rospuuttoajaksi ainakin niinä vuosina, jolloin hän työskenteli hevostmiehen apulaisena pengertyömaalla.<sup>171</sup>

Toki muutot rasittivat työnjohtajia kuten työläisiäkin. Insinööreille tosin maksettiin varsin tuntuvia muuttokorvauksia, piiri-insinööri saattoi saada jopa 350 markkaa.<sup>172</sup> Väinö Rankka kertoo muistelmissaan elävästi insinööriperheen muutosta.

Tavalliset ihmiset eivät alituisia muuttoja olisi kestäneet, mutta meikäläisten oli pakko kehittää muuttotekniikka huippuunsa. Jokaiselle kookkaammalle huonekalulle tai tavararyhmälle oli varattu oma numeroitu, veden pitävistä ponttilaudoista rakennettu laatikkonsa, yhteensä 15 kpl. Muuttopäivänä laatikot pihalle, kannet auki ja kantajille komennus, esim. »n:o 3:een», »n:o 5:een» jne. Matot ja vaatetavara täytöksi tuolien tai suojeltavien nurkkien tilkkeeksi, kannet kiinni parilla ruuvilla ja laatikot vaunuun tai rattaille. Ja aina ehjänä perille tultiin. Isännän käsilaukkuun vasara, hohtimet, nauloja, ruuvitaltta ja pieni kirves. Emännän käsikoriin ensimmäisen päivän eväs, kasari ja kahvivehkeet, ja näin menetellen päästiin uudessa paikassa heti siedettävään elämisen alkuun.<sup>173</sup>

## Tilimarkkinoilla

Ratarakennuksilla palkka maksettiin kahdesti kuussa ja tilipäivä oli pyhäpäivistä riippuen tavallisesti kuun 3.-5. ja 18.-20. päivä. Useimmiten palkanmaksu tapahtui mestarien asunnoissa ja kasööri ilmoitti paria päivää aikaisemmin tarkan ajan kullekin työalueelle. Kauppiaat seurasivat kasööriä pitkässä jonossa pitämään *tilimarkkinoita*, koska parhaassa tapauksessa tilin loppusumma nousi jopa 20 000 markkaan. Kun miehet menivät sisälle sakki kerrallaan nostamaan rahojaan, vaimot valitsivat samalla tavaroita. Miehet antoivat rahat vaimoilleen, jotka hoitivat ostokset.<sup>174</sup>

Tilimarkkinoilta pystyi ostamaan lähes kaiken tarpeellisen. Pääasiassa myytiin ruoka- ja vaatetavaraa, mutta myös helppo-heikkien rihkama, pulla ja rinkelit tekivät kaupansa. Väkeä markkinoille kerääntyi huomattavan runsaasti ja kiertävät kauppiaat keräsivät sievoisia voittoja.<sup>175</sup>

Sekä talolliset että mökkiläiset tulivat tilimarkkinoille myymään ja ostamaan. Paikalliset kaupittelivat muun muassa lihaa, voita, marjoja, kangasta ja leipääkin. Monet radanrakentajat kuitenkin muistitiedon mukaan luottivat ruokaostoksissaan tuttuihin,

• • • • •

<sup>171</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Urho Jukarainen). TYKL.

<sup>172</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 12.11.1909, 24.2.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909-1910 I, Cdq 2-3. KA.

<sup>173</sup> Rankka 1949, s. 67-68.

<sup>174</sup> Vaasan raastuvanoikeus 9.2.1912. Vaasan raastuvanoikeus, RO:n II osaston pöytäkirjat 1912 (I), Cbb 109. VMA ; Rautatien rakennusmestarit (Veli Kostamo). SRM ; KaSa 15.12.1910 ; Haatanen 1936, s. 107-108.

<sup>175</sup> SydÖ 22.2.1910 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Toivo Leskinen, Toivo Antila). TYKL.

kiertäviin kauppiasiinsa. Ratalinjalta toiselle kulkevien kauppiaiden lisäksi ratatyöt työllistivät välillisesti joukon kiertäviä käsityöläisiä, lähinnä suutareita ja räätäleitä. Ratalinjaa pitkin kulkivat vielä nappi- ja rihkamakauppiaat, joista 1900-luvun alkupuolella tunnetuin oli hieman höynähtänyt Lapinlahden Jussi.<sup>176</sup> Ratalinjalle perustettiin kauppojakin, joita kuvataan vuonna 1917 laulettussa Leppälahden marssissa varsin synkin sävyin.

Kun menee puotiin sisälle niin haju tervehtii,  
kauppias seisoo tiskin takana ja kynsii takamustaan.

Puoti haisee saippualle ja rasvasillille,  
se haisee pierun katkulle ja lamppuöljylle.

Perunajauhot siellä on voihin sotkettu  
ja sijan nahka pukin lihan päälle painettu.<sup>177</sup>

Kaupoista ostettiin etupäässä silliä, amerikkalaista sianlihaa, suolattua kaalia ja vehnäsiä. Kortteeritaloistakin tietysti sai ruokatavaroita. Maanviljelijät kylvivät radanrakentajien takia runsaasti perunaa ja myivät liikenevän maidon, voin, lihan ja suolakalan. Tarvittaessa poikamiehet saivat ostaa myös valmiit eväät töihin.<sup>178</sup>

Työmaalla ei syöty lämmintä aterialla vaan lähinnä voileipiä ja kahvia, jonka rakentajien vaimot tai lapset kantoivat lämpimänä linjalle. Pääateria pidettiin illallista töiden jälkeen. Suuremmissa työkohteissa oli myös kahvikokki, joka myi kahvia ja korvapuusteja pitkin päivää.<sup>179</sup>

Kortteerissa ruoka laitettiin talon hellalla tai kamarin kakluunissa kolmijalalla. Muistitiedossa korostuu ruoan yksinkertaisuus ja raskaus. Useimmiten radanrakentajat söivät perunoiden kanssa silliä tai kastiketta, lähinnä läskisoosia. Myös keittoa, puuroa sekä velliä tehtiin usein. Maitoa käytettiin ruoanlaitossa runsaasti ja kahvia juotiin monta kertaa päivässä. Viikonlopuiksi ja juhlapyhiksi laitettiin jotain parempaa, kuten riisipuurua, karjalanpiirakoita tai pullaa.<sup>180</sup>

Käräjillä käsiteltiin useita velkomisjuttuja, joissa radanrakentajat olivat jättäneet maksamatta kauppiaille. Säilyneet laskut tukevat hyvin muistitiedon antamaa kuvaa yksipuolisesta ruokavaliosta. Esimerkiksi Pielisjärvellä työskennellyt August Puustinen osti pääasiassa jauhoja, jonkin verran lihaa, makkaraa, riisiä ja kahvia. Satunnaisesti Puustinen vei kotiin myös rusinoita, väskynöitä, rinkeleitä ja teetä. Kaskisiin rataa rakentaneen Johan Saastamoisen kortteerissa syötiin pääsääntöisesti leipää, kalaa, maitoa ja voita – joskus ostettiin myös rusinoita ja sekahedelmiä. Radanrakentajien arkiruoka ei juuri erottunut

• • • • •

<sup>176</sup> Haatanen 1936, s. 103-106 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen, Hugo Luoma). TYKL ; TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA.  
<sup>177</sup> TMT 6:9/4 (Parantainen). TA.

<sup>178</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Olga Hokkanen). TYKL ; Haatanen 1936, s. 40-43 ; Rautatien rakennusmestarit (Antti Halonen). SRM.  
Kopraksen tilan isäntä Lipinlahdella myi rautatieläisille elintarvikkeita velaksi ja kuittasi saatavansa tilipäivinä. Isännän muistivihko on yksityisomistuksessa (Nurmeksen museonjohtaja Niko Saatsi, henkilökohtainen sähköposti 14.3.2002. TOK).

<sup>179</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL.

<sup>180</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen, Ada Vänskä, Aino Komulainen, Mikko Voutilainen). TYKL.

muista työläisperheistä, mutta varastointimahdollisuudet olivat radanrakentajilla varmasti heikkomat.<sup>181</sup>

Radanrakentajat pyrkivät silti mahdollisimman suureen omavaraisuuteen. Monilla perheillä oli pieni kasvi- tai perunamaa ja kotieläimiä. Esimerkiksi makasiinimies Mikko Voutilaisen kotona Kristiinankaupungissa oli kaksi lehmää, sika ja lampaita. Yleensä eläimiä oli huomattavasti vähemmän, mutta sika tuli hyvin toimeen jo tähteillä ja perunankuorilla. Muutettaessa riepuihin käärittyä pikkupossua voitiin kantaa kainalossa. Myös työnjohtajien täytyi hankkia elintarpeita omasta takaa ja esimerkiksi insinööri Väinö Rankan taloudessa Uimaharjulla pidettiin lehmää ja kanoja.<sup>182</sup>

Radanrakentajien saapuminen nosti poikkeuksetta elintarvikkeiden hintoja. Nurmeksen radalla ruokatavaroita oli myös vaikea saada ja niiden laatu vaihteli. Hinnannousu suututti paikallisia kuluttajia. Elin Karjalainen muistaa, kuinka Nurmeksen meijerissä ostajat katsoivat rautatieläisiä vihaisesti, koska maidon litrahinta oli kallistunut 15 pennistä 20 penniin.<sup>183</sup> Yleensä maanviljelijöiden asiaa ajanut Ilkkakin ihmetteli kohonnutta hintatasoa.

Yksi ilmiö mitä ei juuri ole mielihyvällä mainittava on se, että rautatien työläisiltä kiskotaan aivan luonnottomia hintoja melkein kaikista elanto ym. tavaroista. On kylläkin luonnollista että tavarain hinnat aina nousevat kun suuremmassa määrässä paikkakunnalle asukkaita sijoittuu, mutta sittenkin on väärin kohtuuttomasti kiskoa. M.m. on sanottu maidosta kiskotavan 30 p. litrasta ja muusta sen jälkeen.<sup>184</sup>

Taulukko 2. Elintarvikkeiden hintoja Nurmeksen radan varressa ja Joensuun torilla

|          | Radan varressa  | Joensuun tori   |
|----------|-----------------|-----------------|
| Voi      | 2,40-2,80 mk/kg | 2,30 mk/kg      |
| Sianliha | 1,60 mk/kg      | 1,20-1,50 mk/kg |
| Heinät   | 10-12 p/kg      | 8-10 p/kg       |

Lähde: Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

Lähde: Ktar 13.6.1907, 14.12.1907; KaSa 4.4.1911.

Radan varren hintatasoa on hyvin vaikea arvioida luotettavasti. Nurmeksen ratarakennuksen piiri-insinööri Ivar Plathan kertoi ylihallitukselle varsin yksiselitteisesti vuonna 1910 elintarvikkeiden hinnat radan varressa, joita vertaan yllä olevassa taulukossa Joensuun torihintoihin. Näinkin pienestä ja epävarmasta otoksesta voi todeta, että radan var-

• • • • •

<sup>181</sup> Pielisjärven syyskäräjät 23.11.1909. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1909 sk, Cia 120. JoMa; Kaskisten raastuvanoikeus 13.5.1912. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisasiain pöytäkirjat 1912, Cb 76. VMA; Talve 1990, s. 348-350.

<sup>182</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Mikko Voutilainen, Väinö Liinamaa). TYKL; Rankka 1949, s. 63-64.

<sup>183</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 219, 15/1913, s. 203; TYKL/ Kys. N:o 17 (Elin Karjalainen). TYKL.

<sup>184</sup> Ilkka 6.11.1909.

ressa maksettiin elintarvikkeista ja heinistä noin viidenneksen enemmän kuin Joensuussa. Terry Colemanin mukaan hintatasoon vaikutti ratkaisevasti etäisyys lähimmästä kaupungista. Esimerkiksi Woodheadin tunnelityömaalla vuonna 1845 elintarvikkeista maksettiin tavallisesti 20-50 prosenttia enemmän kuin Manchesterissa.<sup>185</sup>

Kalliit vuokrat ja elintarvikkeet koettelivat myös paikkakuntalaisia. Rajavahdissa eräs pankakoskelainen laskeskeli elättävänsä perhettään alle 10 markalla viikossa, koska hän sai kahdesti kuussa 28-30 markan tilin, joista toisesta kului 20 markkaa vuokraan. Poikamieheltä jäi kirjoittajan laskelmien mukaan ruoan, pyykinpesun, tupakan ja saunomisen jälkeen käteen 10 penniä tilivälissä. Ei olekaan ihme, että talven alimpien palkkojen aikana väitettiin joidenkin radanrakentajienkin joutuneen syömään säästöjään.<sup>186</sup>

Yksittäiset työmiehet saattoivat kuitenkin kerätä myös pieniä omaisuuksia. Esimerkiksi Edvard Lappalainen oli joulukuussa 1910 matkalla ratatöistä kotiinsa Tohmajärvelle, kun häneltä varastettiin Joensuun seurahuoneella lähes 500 markkaa rahaa. Tuolloin työt olivat Lieksa-Nurmes -linjalla alkaneet loppua ja irtisanotuilla oli ehkä useammankin rakennusvuoden aikana kootut säästöt vielä tallella. Tällaiset summat olivat kuitenkin harvinaisia ja porvarillinen Karjalan Sanomatkin kuvasi radanrakentajien arkea kovin puutteelliseksi. Tutkimieni työläisten ainoa säilynyt perukirja tukee tätä käsitystä: Frans ja Maria Pusan pesän omaisuus oli ennen hautajaiskuluja vain 230 markkaa 45 penniä.<sup>187</sup>

Säästöt hupenivat työttömyysjaksoina nopeasti, eivätkä ammattimiestenkään ansiot tahtoneet aina riittää perheen elättämiseen. Kauppiaat antoivat muistitiedon mukaan hyväpalkkaisten ostaa velaksi ja esimerkiksi kivimiehet osattiin tunnistaa jo kivipölyn peittämistä kengän varsista. Myös työnjohtajat kärsivät taloudellisista vaikeuksista. Kuopion teollisuuskoulusta juuri valmistuneen Olli Sonnisen vaimo kuoli keuhkotautiin Kelvällä ja perukirja tukee Sonnisen 1960-luvulla kirjoittamia muistelmia. Varat jäivät 623 markkaan ja velkoja, lähinnä pankkilainaa, oli hieman enemmän. Perukirja kuitenkin kertoo Sonnisten eläneen selvästi työväestöä leveämmin, koska he omistivat hopea- ja posliiniastioita, huonekaluja, lehmän, runsaasti vaatteita, pienen kirjaston ja jopa taide-esineitä.<sup>188</sup>

Rautatienrakentajien elintaso ei voi pitää kovinkaan hyvänä. Perheissä rahat olivat aina tiukalla, koska ansiot hupenivat vuokriin ja elintarvikkeisiin, joiden hinnat nousivat selvästi radan varressa. Naimattomien radanrakentajien kulut olivat huomattavasti pienemmät mutta heidän oli taas vaikea saada ympärivuotista toimeentuloa. Alituinen muuttaminen ja asuminen toisten nurkissa rajoittivat kiinteän omaisuuden ja irtaimiston hankkimista.

.....

<sup>185</sup> Coleman 2000, s. 121-122.

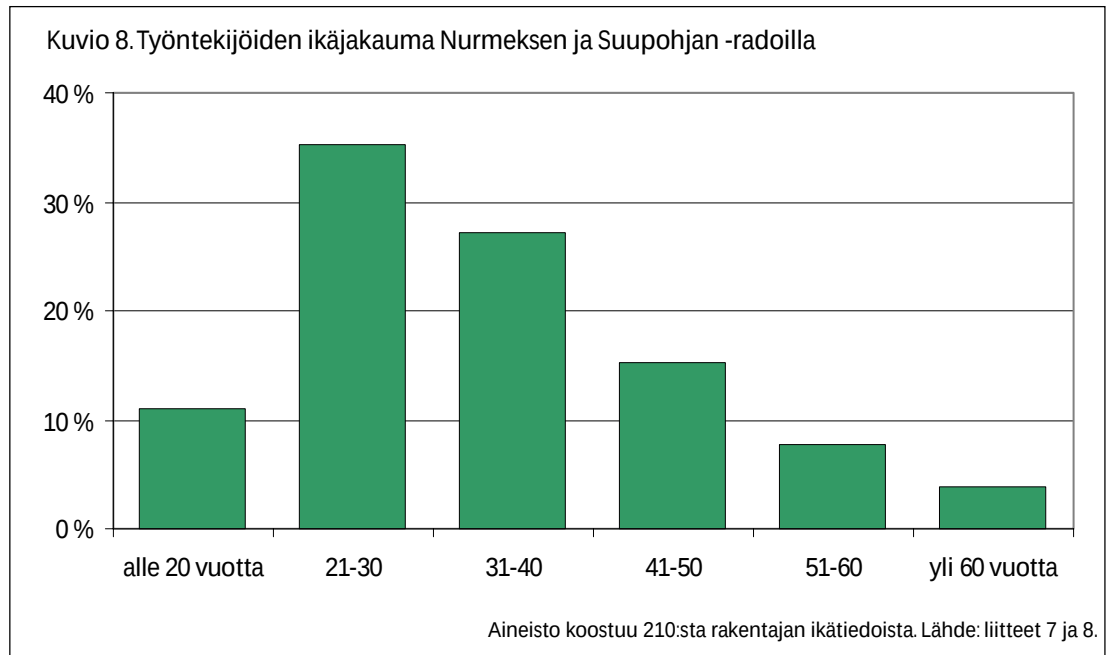
<sup>186</sup> RaV 29.12.1910, 16.3.1910

<sup>187</sup> Kuulustelupöytäkirjat 20.12.1910. Joensuun kaupungin poliisilaitos, poliisikuulustelupöytäkirjat 1904-1910 Ccaa 1. JoMa ; KaSa 9.9.1911 ; Maria Pusan perukirja 13.11.1912 (n:o 48). Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta, perukirjat 1911-1915, E5c 7. VMA.

<sup>188</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Aino Komulainen, Olli Sonninen). TYKL ; Kaisa Sonnisen perukirja 22.8.1910 (n:o 3). Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, perukirjat 1899-1910, Ecl 4. JoMa.

## Työläiskoti ratarakennuksilla

Perheellinen kiertävä radanrakentaja oli vaikeimmassa asemassa niin muuttamisen, asumisen kuin toimeentulonkin suhteen. On kuitenkin hyvin vaikeaa arvioida, kuinka monella vieraspaikkakuntalaisella rautatienrakentajalla oli perhettä. Perheellisten osuus tietysti riippui ikärakenteesta, mutta senkään selvittäminen ei ole aivan yksinkertaista. Seuloin kaikesta lähdemateriaalistani kaikkiaan 210 rakentajaa, joiden ikä oli luotettavasti ilmoitettu.



Kuten kaaviosta voi hyvin päätellä, yli puolet työntekijöistä kuului 20-40 –vuotiaiden ryhmään, mutta myös vanhoja rakentajia oli varsin paljon. Paikalliset työntekijät olivat tasaisesti edustettuina kaikissa ikäryhmissä. Arvelisin, että radanrakennustyö houkutteli etupäässä naimattomia, siis 20-30 –vuotiaita, mutta työhön ja rakentajan elämäntapaan totuneet ammattimiehet saattoivat työskennellä rautateilla pitkään. Joka tapauksessa fyysisesti vaativassa radanrakennuksessaakin löytyi tehtäviä, joissa voimiltaan heikentyneet mutta kokeneet työntekijät pärjäsivät.<sup>189</sup>

Tie- ja vesirakennusten ylihallitus toivoi, etteivät perheet muuttaisi työmiesten mukana ratarakennuksille. Eläminen kotipuolessa tulisi huomattavasti halvemmaksi ja perheenjäsenet voisivat ylihallituksen mielestä harjoittaa samalla pienviljelyä tai kotiteollisuutta. Kuitenkin rautatieläisten muistitiedon mukaan perheet poikkeuksetta muuttivat

• • • • •

<sup>189</sup> Timo Koivuniemi on pro gradu -tutkielmassaan päätnyt vuosien 1898-1913 onnettomuustapausten päiväkirjan avulla kutakuinkin samoihin tuloksiin (Koivuniemi 1989, s. 22).



työmaalta toiselle, vaikka sanomalehdissä kerrottiin kotiin jääneistäkin. Luultavasti valtiolta yliarvioi vaimojen mahdollisuudet ja halun elättää yksin perhettä miehen työskennellessä ratatyömailla. Yksittäisten lehtikirjoitusten perusteella vaikuttaisi siltä, että satunnaisia ansioita lähiseudulta etsivät työmiehet jättivät perheensä helposti kotiin, mutta pitkäaikaiset rautatienrakentajat eivät näin tehneet.<sup>190</sup>

Perheellisten radanrakentajien heikko asema oli sosialististen sanomalehtien kestoaiheita. Rajavahti jopa laski rangaistusvankien ansaitsevan enemmän ruokarahaa kuin suuriperheinen radanrakentajaperhe sai henkeä kohden. Puute oli todellista myös muistitiedon mukaan ja pahimpina aikoina suurperheille kerättiin työmaalla jopa kolehtia. Työttömyys ja tapaturmat ajoivat perheen kaikkein ahtaimmalle, minkä takia monet ottivat henkivakuutuksenkin.<sup>191</sup>

Radanrakentajien puoliset tekivät kaikkensa kartuttaakseen perheen ansioita. Rata-  
töiden ei uskottu sopivan naisille mutta muutamat ajoivat hevosia, työskentelivät sepän apulaisina tai keräsivät sammalia. Tavallisimmin radanrakentajien vaimot ansaitsivat lisätienestejä pesemällä pyykkiä, leipomalla, ompelemalla tai kaupittelemalla kahvia rata-  
linjalle. Vaikuttaisi siltä, että näin radanrakentajat työllistivät toisiaan: enemmistö vaimojen asiakkaista oli naimattomia radanrakentajia, jotka eivät pesseet ja korjanneet itse vaatteitaan tai laittaneet ruokaa.<sup>192</sup>

Valtaosa radanrakentajien vaimojen päivästä kului kotitöiden ja lasten kanssa. He hankkivat polttopuut ratalinjan risukoista, hoitivat kotieläimet, laittoivat ruoan ja yrittivät saada kortteerin näyttämään kodilta. Insinööriperheet pitivät yleensä kotiapulaista, mutta mestareilla ei ollut siihen varaa. Martta Haatanen kuvaa romaanissa Karun miehen rippi mestarin nuorta rouvaa, jonka päivät kuluvat yksinomaan kodinhoitoon ja seurusteluun.<sup>193</sup> Jos lapsia ei ollut, elämä saattoi vaikuttaa rautatiemiehen rinnalla jopa helpolta, ainakin rekilaulussa.

Nai sinä tyttö tuo rautatien poika  
niin saat sinä olla fiini.  
Saat sinä seisoa tyhjän päällä  
ja pitää kaulasta kiinni.<sup>194</sup>

Radanrakentajien perhe-elämä jäi todella kauas aikakauden ihanteista. Pirjo Markkola mainitsee väitöskirjassaan, kuinka sivistyneistö suhtautui torjuvasti muun muassa radan-

• • • • •

<sup>190</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 5.9.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; TYKL/ Kys. N:o 17. TYKL ; Ktar 2.7.1910, 5.1.1911.

<sup>191</sup> RaV 11.8.1909 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen). TYKL ; VapS 21.1.1910 ; SydÖ 17.6.1911.

<sup>192</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä, Helvi Kirkinen, Aino Komulainen). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Anna Vatanen). SRM.

<sup>193</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Helvi Kirkinen, Einari Sevola). TYKL ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; Rankka 1949, s. 64 ; Haatanen 1938.

<sup>194</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Alart Heikka). TYKL.

rakentajille väistämättömään työn perässä muuttamiseen, lasten ja äitien työansioihin sekä alivuokralaisiin. Radanrakentajaperheet eivät voineet perustaa ”hyvää työläiskotia”, koska asunnot olivat siihen liian ahtaita, kunnon huonekalutkin puuttuivat ja naimattomia ruokamiehiä asui kaikissa radan varren taloissa. Mahdollisuudet ajanmukaiseen kotitalouteen, johon kuuluivat esimerkiksi keittiöpuutarha ja sadon säilöminen, ei ollut liioin mahdollista. Aikalaisarvioissa nämä tekijät estivät kunnollisen perheen ja hyvän työläiskodin perustamisen, joita Markkolan mukaan pidettiin olennaisena osana koko työväenkysymyksen ratkaisua. Radanrakentajaperheiden elinolot olivat 1900-luvun alun kriteerien mukaan aina ala-arvoiset eikä hieman korkeampi palkkataso voinut kompensoida näitä puutteita.<sup>195</sup>

## Metsätöihin ei menty

Työttömyyskausien aikana radanrakentajien täytyi hakeutua myös muihin töihin. Osa palasi kotiseudulleen mutta radan varressakin monet pystyivät elättämään itsensä talven yli. Metsätöitä tehtiin marraskuun lopusta helmi-maaliskuulle ja esimerkiksi talvella 1907 Gutzeit lupasi ottaa kaikki halukkaat Pohjois-Karjalan savotoilleen. Tukkitöitä oli runsaasti tarjolla myös Etelä-Pohjanmaalla.<sup>196</sup>

Radanrakentajat eivät kuitenkaan mielellään lähteneet savotoille talveksi, koska palkat tuntuivat heistä liian pieniltä. Valtio kannusti toistuvasti ratajätkeä metsätöihin mutta ilmeisen huonolla menestyksellä. Toisaalta metsäyhtiötkin suhtautuivat epäluuloisesti radanrakentajiin – keväällä 1911 Viekijoen uittoon ei työriitojen pelossa huolittu Nurmeksen rautatiellä työskennelleitä, koska he olivat tottuneet lyhyempiin työpäiviin.<sup>197</sup>

Kesällä 1910 Pankakoskella aloitettiin uudenaikaisen puuhiomon rakentaminen, mikä työllisti enimmillään yli tuhat ympäri maata tullutta työmiestä. Palkat olivat rakennustyömaalla pienet, useimmiten 2½ markkaa päivässä. Koska samaan aikaan rakennettiin Nurmeksen rautatietä, kerääntyi Lieksan seudulle runsaasti vierasta väkeä. Asunnot kävivät ahtaiksi, vuokrat ja elintarvikkeet kallistuivat. Pankakoskea pidettiin hyvin rauhattomana paikkakuntana.<sup>198</sup>

Radanrakentajat eivät silti vierastaneet Pankakosken rakennustöitä. Ratatyöt keskeytyivät lähes täysin talvella 1910-1911, mutta puuhiomoa tehtiin ”Amerikan vauhdilla”

.....

<sup>195</sup> KaSa 9.9.1911 ; Markkola 1994, s. 173-174, 226-231.

<sup>196</sup> Snellman 1996, s. 55 ; Toivo Hypén Jätkät 4. 1969 SKS ; KaSa 23.2.1907 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 30.12.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA.

<sup>197</sup> KaSa 23.2.1907 ; Ktar 9.3.1907 ; Kertomus Stvrl:n toiminnasta 1912, s. 20. TA ; VapS 6.2.1911 ; RaV 13.5.1911.

<sup>198</sup> TeknA 10/1912, s. 179 ; RaV 7.6.1910, 4.10.1910, 20.4.1911.

läpi talven. Kun radalle pääsi taas keväällä, miehet irtisanoutuivat tehdasrakennukselta joukolla. Vaikka Pankakosken oloja ja matalia palkkoja toistuvasti arvosteltiin Rajavahdissa, massatehtaan rakentaminen vaikuttaa kuitenkin sopineen ratajätkeille paremmin kuin tukkityöt.<sup>199</sup>

Puuhionon rakentamisessa radanrakentajien ammattitaidosta oli hyötyä, toisin kuin savotoilla. Urakkapalkalla ei kokematon voinut menestyä. Barbro Bursell kertoo ruotsalaisten radanrakentajien 1900-luvun mittaan siirtyneen rakentamaan muun muassa vesivoimaloita, jollainen Pankakoskellekin tehtiin. Suuret maantiehankkeet, satamat, voimalat, sillat ja lopulta lentokentät työllistivät Ruotsissa saman ammattikunnan, joka rakensi lähinnä runkoratoja 1900-luvun alussa. Suomessa maa- ja vesirakennustoiminta vilkastui ja laajeni 1920-luvulla, mutta vuosisadan alussa valtion rautatierakennukset vielä työllistivät leijonanosan alan työntekijöistä. Vuosina 1910-1911 Pielisjärvellä kuitenkin rakennettiin vierekkäin kahta suurta maarakennuskohdetta, joiden työntekijät eivät juuri eronneet toisistaan.<sup>200</sup>

Suupohjassa radanrakentajia siirtyi Kristiinankaupungin ja Kaskisten satamarakennuksille. Kaskisiin rakennettiin 140 ja 160 metrin pituiset laiturit, Kristiinankaupunkiin 390 metrin laiturit, molempia satamia ruopattiin ja rautatietä jatkettiin rantaan asti. Ratatöiden hiljentyessä monet radanrakentajat siirtyivät luontevasti satamarakennuksille ja töiden johtoon palkattiin ratarakennuksen insinöörejä.<sup>201</sup>

Radan varressa oli myös useita pienempiä työnantajia, jotka palkkasivat tarvittaessa radanrakentajia. Metsänomistajat etsivät ratapölkkyjen veistäjiä, halonhakkaajia ja –kuljettajia. Hevosmiehet pystyivät ajamaan rahtia kauppiaille ja Etelä-Pohjanmaalla oli turvetöitäkin tarjolla. Myös maanviljelijät tarvitsivat päiväläisiä, mutta peltotöihin suhtauduttiin yhtä varautuneesti kuin metsätöihin.<sup>202</sup>

Rautatien valmistuttua osa rakentajista asettui paikkakunnalle pysyvästi. Esimerkiksi Emil Jokinen sai paikan Pankakosken puuhionosta ja monet jäivät vastavalmistuneen rautatien palvelukseen. Tie- ja vesirakennusten ylihallitus tarvitsi väliaikaisen liikenteen ajaksi muun muassa ratavartijoita, asema- ja jarrumiehiä, mutta liikenteen siirtyessä rautatiehallituksen vastuulle piti töihin pyrkiä uudelleen. Usein radanrakentajat pääsivät rata- tai liikenneosastolle juuri väliaikaisen liikenteen aikana hankitun työkokemuksen avulla.<sup>203</sup>

.....

<sup>199</sup> TMT 97:124/3 (Kaisa Jokinen). TA ; TMT 116:156/ (Eemil Kerman). TA ; Kuulustelupöytäkirjat 5.5.1911. Pielisjärven piirin nimismies, rikos- ja ilmoitusasiain poliisikuulustelupöytäkirjat 1862-1913, Cca1. JoMa ; RaV 11.5.1911.

<sup>200</sup> Bursell 1984, s. 19-22 ; Rantamo 1997, s. 30-32.

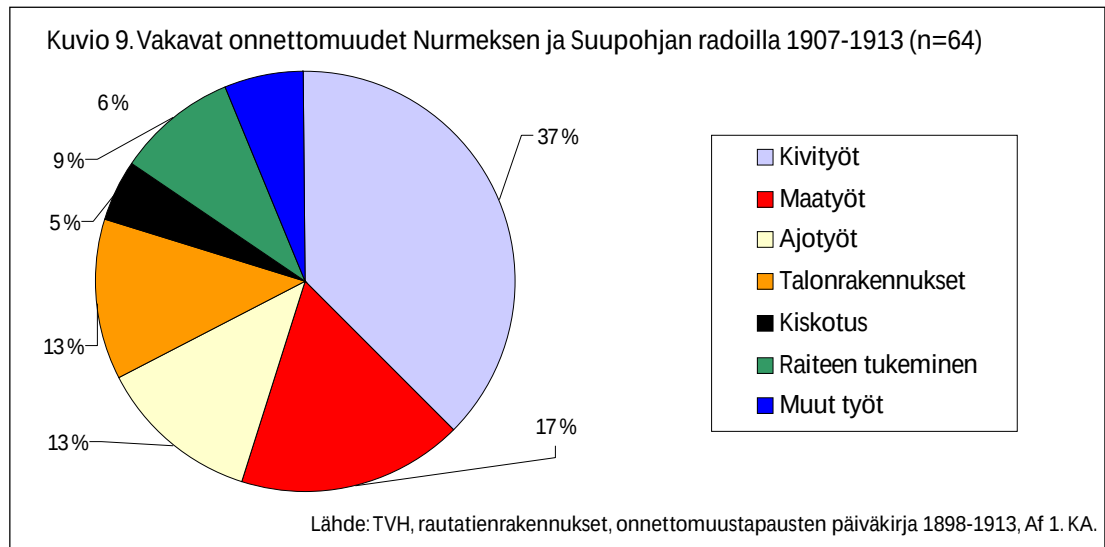
<sup>201</sup> TeknA 3/1912, s. 74 ; SpK 31.8.1912, 23.11.1912 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 18.9.1913. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1913 II, Cdq 10. KA.

<sup>202</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 20.3.1911. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1911, Cdo 8. KA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; Lapväärtin syyskäräjät 5.12.1912. Närpiön tuomiokunta, Lapväärtin käräjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1912, C2a 85. VMA ; Ilkka 8.6.1911.

<sup>203</sup> TMT 97:124/3 (Kaisa Jokinen). TA ; Talve 1964, s. 9 ; TMT 92:102/ (Otto Niinivaara). TA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Hugo Luoma). TYKL.

## Tapaturmat ja kulkutaudit

Suupohjan rautatierakennuksella kuoli tapaturmaisesti seitsemän rautatienrakentajaa ja Nurmeksens radalla kaksi. Työnantaja tilastoi kaikki onnettomuudet, joista aiheutui yli kuuden päivän työkyvyttömyys.<sup>204</sup> Työntekijälle tai leskelle maksettiin korvauksia 64 tapauksessa, jotka merkittiin yksityiskohtaisesti onnettomuustapausten päiväkirjaan. Päiväkirjan perusteella voi selvittää, mitkä työvaiheet olivat muita vaarallisempia.



Ehdottomasti eniten vakavia onnettomuuksia sattui kivityöissä. Poratessa kivensiruja lensi kivimiesten silmiin ja kivien siirtäminen oli myös vaarallista. Maatöiden pahimmissa onnettomuustapauksissa leikkaus sortui miesten päälle, minkä takia tähän ryhmään ei tullut kuin yksi onnettomuus tasaiselta Suupohjan radalta. Ajotyöissä tyypillinen onnettomuus oli yliajo ja talonrakennuksilla hirret putosivat joskus kirvesmiesten päälle. Suupohjan radalla kuoli useita ihmisiä jäätyään santajunan alle raiteen tukemistyössä.<sup>205</sup>

Kivimiesten työturvallisuuteen yritettiin vaikuttaa pakottamalla nämä käyttämään silmäsuojia. Työnantajan tarjoamat metalliverkosta tehdyt maksuttomat suojalasit kuitenkin rasittivat silmiä keräämällä kivipölyä, ne tekivät silmäkulmat kipeiksi ja häiritsivät tietysti näköä. Niitä ei voinut käyttää lumipyryssä eikä kirkkaan kevätauringon heijastuessa hangesta. Työmiehet jopa vaativat käyttöpakon poistamista, mutta toistuvien tapaturmien takia työnantaja ei siihen suostunut.<sup>206</sup>

.....

<sup>204</sup> SVT XIX 1907, s. 126 ; SVT XIX 1908, s. 119 ; SVT XIX 1909, s. 119, 123 ; SVT XIX 1910, s. 99-100, 105 ; SVT XIX 1911, s. 118, 123 ; SVT XIX 1912, s. 122 ; SVT XIX 1913, s. 106.

<sup>205</sup> Muut kategoriaan kuuluu neljä tapausta, joista kahdesta ei selvinnyt, missä työvaiheessa tapaturma sattui. Kolmannessa tapauksessa työntekijä putosi puhelinpylvästä, neljännessä tapaturma tuli proomua purettaessa (TVH, rautatienrakennukset, onnettomuustapausten päiväkirja 1898-1913, Af 1. KA).

<sup>206</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 12.12.1907, 10.2.1910, 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, 1910 I, Cdo 1, 6. KA.

Terveystenhoidosta ratarakennus sopi yleensä kunnanlääkärien kanssa, jotka korvasta vastaan hoitivat työntekijöitä kotonaan. Vuodepaikat vuokrattiin kunnallissairaaloista. Sairaanhoido ja lääkkeet olivat työntekijöille ilmaisia ja myös perheenjäsenet saivat käydä ilmaiseksi ratarakennuksen lääkäriillä. Lääkärintarkastus pidettiin kerran kuussa.<sup>207</sup>

Muistitiedossa korostuu hoidon muodollisuus ja lääkäreiden yliolkaisuus. Tarkastuksetkin järjestettiin sukupuolitautiin pelossa. Suomen tie- ja vesirakennustöyläisten liiton vuosikokouksessa 1909 valitettiin lääkäreiden antavan vaivasta riippumatta samaa ”rautatien pulveria”. Työnjohdon terveyttä arvostettiin tosin enemmän: esimerkiksi insinööri Arvid Bruunanoi ja sai kylpylälöman ”yleisen heikkoutensa” nojalla.<sup>208</sup>

Rautatienrakennus piti lääkäreitä kiireisinä. Pielisjärven piirilääkäri arvioi ihmisten lisääntyneen liikkumisen, ahtaiden asuntojen ja huonon hygienian lisänneen tartuntatautiin määrää. Piirilääkäri väitti ratajatkien levittävän myös sukupuolitauteja, pääasiassa syfilistä ja tippuria. Kulkutaudit pelottivat paikallisia, jotka olivat paljon tekemisissä rakentajien kanssa.<sup>209</sup>

Pahin epidemia iski Pielisjärvelle loppuvuodesta 1907. Kyseessä oli tulirokko, joka vaivasi niin radanrakentajia kuin heidän lapsiaan aina kevättalvelle 1909 asti. Kaikkiaan Pielisjärvellä tautiin kuoli 52 ihmistä, joista valtaosa oli alle 10-vuotiaita. Tulirokkoa pidettiin niin vaarallisena, että työnantaja rakensi kolme kulkutautisairaala Pielisjärvelle. Kun myös Tiukassa havaittiin tulirokkoa lapsissa keuhkokuumeella 1911, Suupohjan radan piiri-insinööri pyysi sähköllä ylläpidonlta luvan perustaa heti tilapäissairaala, jos tauti alkaisi leviää.<sup>210</sup>

Harvinainen mutta vaarallisempi vieras oli isorokko, jonka Karjalatar väitti tarttuneen keuhkokuumeella 1909 venäläisistä laukkuryssästä rautatienrakentajaan Enossa. Ratarakennus rokotti välittömästi kaikki työmiehet ja piirilääkäri sai sekä rokotuksen että eristämällä rajattua taudin sataan tapaukseen, joista vain neljä menehtyi.<sup>211</sup>

Pohjanmaalla liikkui myös tulirokkoa mutta alueen varsinainen kansantauti oli tuberkuloosi eli keuhkotauti. Kuolemantapauksista joka viides johtui tuberkuloosista ja myös monet radanrakentajat sairastuivat siihen. Heitä hoidettiin usein Kurikan keuhkotautiparantolassa ja työnantaja maksoi hoidon muutamalta viikolta.<sup>212</sup>

• • • • •

<sup>207</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 13.9.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 II, Cdo 7. KA ; SVT XIX 1910, s. 99-100, 105 ; Vaasa 1.2.1913 ; VapS 17.11.1909.

<sup>208</sup> TMT 14.41/11 (Tuomas Bryggari). TA ; TYKL / Kys. N:o 17 (Toivo Leskinen). TYKL ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 30-31. TA ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 29.6.1908. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 I, Cdo 2. KA.

<sup>209</sup> Pielisjärven piirilääkäri, vuosikertomuksia 1907-1911, Db 2. JoMa ; SpK 9.3.1911.

<sup>210</sup> Pielisjärven piirilääkäri, vuosikertomuksia 1908-1909, Db 2. JoMa ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 9.7.1908, 28.1.1909, 2.2.1911. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 I, 1909 I, 1911, Cdo 2,4,8. KA ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 13.3.1911. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1911 I, Cdo 5. KA.

<sup>211</sup> Ktar 27.5.1909 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 3.8.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA ; Pielisjärven piirilääkäri, vuosikertomuksia 1909, Db 2. JoMa.

<sup>212</sup> Kristiinan piirilääkäri, vuosikertomuksia 1909-1913, Db 1. VMA ; Vaasa 24.2.1912.

## Rautatien koulut ja sielunhoito

Valtio järjesti radanrakentajien lapsille mahdollisuuden maksuttomaan kouluopetukseen. Opetuksen järjestämiseen vaikuttivat ennen kaikkea paikallisten kansakoulujen riittävyys ja pitkin linjaa vaihteleva radanrakentajalasten määrä. Kunnilta voitiin vuokrata tilat rautatien omaa kansakoulua varten, sijoittaa oppilaita kunnallisiin kouluihin korvausta vastaan tai pitää kiertokoulua aamupäivisin valtion lukutuvissa. Ilmajoella kunta perusti kokonaan uuden koulun Koskenkorvalle ja tarjosi sieltä oppilaspaikkoja ratarakennukselle maksua vastaan. Ratalinjalla kouluja oli kolmen tasoisia: ylempiä ja alempia kansakouluja sekä esiopetusta antavia pienten lasten kouluja.<sup>213</sup>

Vanhemmat ilmeisesti arvostivat koulutusta sukupuoleen katsomatta, koska tyttöjä ja poikia istui koulunpenkillä yhtä paljon. Ikänsä puolesta tavallisen alemman rautatiekansakoulun oppilasaines oli sen sijaan varsin kirjavaa. Ensimmäiselle luokalle tultiin 8-12-vuoden iässä ja viimeisen eli neljännen luokan oppilaat olivat 12-17-vuotiaita. Ensimmäisellä luokalla oli ehdottomasti eniten oppilaita ja heitä opetettiin aamupäivisin, kolme ylintä luokkaa tulivat kouluun puolelta päivin. Joensuu-Nurmes –radan kansakoulun matrikkelin mukaan koulu jäi useimmilta lapsilta kesken. Osa siirtyi luonnollisesti perheen muuttaessa aina koulusta toiseen, mutta ensimmäisen luokan suuri koko kertoo myös siitä, että monelle riitti vain vuosi kansakoulua. Osa lapsistahan sai ansiotöitä ratarakennukselta.<sup>214</sup>

Radanrakentajien kouluikäiset lapset kärsivät pitkistä matkoista aivan kuten vanhempansa. Kouluun piti lähteä aamuvarhain, koska oppilaiden tehtävänä oli myös lakaista luokka ja kantaa puut sisälle ennen oppituntien alkua. Erillinen rautatien koulu edisti myös vastakkainasettelua paikkakunnan lasten ja tulokkaiden välillä. Toivo Leskisen mukaan opettajien oli vaikea hillitä muun muassa koulujen välisiä tappeluita, eivätkä he saaneet aina vanhempienkaan varauksetonta tukea kasvatustyölleen.<sup>215</sup>

Valtiovalta oli huolestunut koko radanrakentajaväestön siveellisestä ja hengellisestä tilasta. Nurmeksen radan piiri-insinööri suunnitteli erityisen rautatiesaarnaajan palkkaamista, joka olisi pitänyt raamatunselityksiä aikuisille, pyhäkoulua lapsille ja valvonut pienten lasten kouluja. Hän olisi esitelmöinyt myös siveellisyydestä ja raittiudesta. Rautatiesaarnaajaa ei kuitenkaan saatu, koska kukaan ei hakenut virkaa.<sup>216</sup>

• • • • •

<sup>213</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 3.10.1907, 23.9.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, 1909 II, Cdo 1.5. KA ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 5.9.1910, 1.5.1911. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 II - 1911 I, Cdq 4-5. KA.

<sup>214</sup> Joensuu-Nurmes radan kansakoulun matrikkeli 1905-1911. Rautatiekansakoulut, Ba 1. KA ; Joensuu-Nurmes rautatierakennuksen kansakoulun päiväkirjat 1908-1912. Rautatiekansakoulut, A3-A4. KA.

<sup>215</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä, Toivo Leskinen). TYKL ; RaV 4.3.1910.

<sup>216</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 21.8.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA.

Valtio joutui siis ostamaan kirkolliset palvelut ratalinjan seurakunnilta. Paikalliset papit kastoivat rautatieläisten lapset, hoitivat hautaukset, sairasmatkat ja kansliatyöt. Radanrakentajille järjestettiin kerran tai kahdesti kuussa oma jumalanpalvelus ja raamatunselitys pidettiin sunnuntaisin.<sup>217</sup>

Anthony Burton korostaa brittiläisten radanrakentajien aitoa halua päästä osaksi sivistynyttä yhteiskuntaa. Itsensä sivistämistä pidettiin tärkeänä ja työnantajan toivottiin osallistuvan kustannuksiin. Suomalaiset rakennusmestarit katsoivat velvollisuudekseen opettaa työmiehille laskentoa ja kirjoittamista iltaisin töiden jälkeen. Budjettiin oli varattu pieni määräraha työväen sivistystarkoituksiin ja näistä varoista voitiin esimerkiksi jakaa palkintoja hiihtokilpailuissa.<sup>218</sup>

Rautatieläisten iltakoulu toimi lyhyen aikaa Lieksassa talvella 1909. Oppilaita oli jopa 76 ja viikossa opetusta järjestettiin kaikkiaan kahdeksan tuntia, kolmena arki-iltana ja sunnuntaisin. Opettajat olivat sekä rakennusmestareita että paikallisten kansakoulujen opettajia, minkä takia oppiaineet painottuivat vahvasti matematiikkaan. Iltakoulussa opetettiin myös historiaa, rahtiutusta ja itsekasvatusta, sisälukua, maantiedettä sekä kirjanpitoa. Koulu toimi valtion lukutuvalla ilman mitään opetusvälineitä.<sup>219</sup>

*Lukutuvat* olivat ratarakennuksen tarjoamista sivistyspalveluista käytetyimpiä. Esimerkiksi Lieksan lukutupa oli avoinna aamuyhdeksästä iltayhdeksään ja sinne tilattiin kaikkiaan 17 eri lehteä. Kattava lehtivalikoima kiinnosti myös työnjohtoa: Teuvalla erään insinöörin väitettiin lukevan sanomalehdet ensin itse ja toimittavan vasta päiviä myöhässä lukutupa.<sup>220</sup>

• • • • •

<sup>217</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 21.8.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA.

<sup>218</sup> Burton 1994, s. 322 ; VapS 14.11.1910 ; Rakennustaito 3/1906, s. 46 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 4.2.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA.

<sup>219</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 22.2.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1909 I, Cdo 4. KA.

<sup>220</sup> RaV 11.3.1910 ; Vaps 3.2.1911.

## 5. Yhteisöllinen elämäntapa

### Yhteiselon vaikeus

Kun Ada Vänskän perhe muutti syystalvella 1909 Kurikkaan rautatietä rakentamaan, paikalliset vertasivat heitä mustalaisiin. Myös Antti Halosen mukaan osa paikkakunnan väestöstä kutsui radanrakentajia ”toisen luokan mustalaisiksi”, vaikka enemmistön suhtautuminen olisikin ollut ystävällisempää. Rautatieläisten tuloon suhtauduttiin yleensä pienellä epävarmuudella, koska heistä oli levinnyt hurjia huhuja, joiden voittaminen vei aikaa.<sup>221</sup>

Klassisessa tutkimuksessaan kylätappeluista Elina Haavio-Mannila selittää voimakkaan, myönteisen sisäryhmäsolidarisuuden johtaneen kyläyhteisön kielteisiin ennakkoluuloihin muiden pitäjien asukkaita kohtaan. Radanrakentajien muodostama ulkoryhmä poikkesi valtaväestöstä, koska useimmat tulivat kaukaisilta paikkakunnilta ja kuuluivat maaseutuyhteisölle vieraaseen ammattiryhmään. Sisä- ja ulkoryhmien väliset konfliktit kuitenkin syntyvät aina tavallisesta kanssakäymisestä. Millaisia olivat ne tilanteet, joissa radanrakentajien ja paikallisten suhteet joutuivat koetukselle?<sup>222</sup>

Kortteeritalojen asukkaat ja radanrakentajat olivat tietysti päivittäin tekemisissä toistensa kanssa. Yleisesti ottaen rautatieläisiä otettiin mielellään asumaan, koska he maksoivat vuokransa säännöllisesti. Useissa muistelmissa korostuu kyläläisten ystävällinen suhtautuminen: asunnon etsimisessä autettiin kaikin tavoin.<sup>223</sup>

Rakennustöiden alkuvaiheessa torjuva suhtautuminen oli kuitenkin huomattavan yleistä. Eemil Kerman muistaa jopa tapauksia, joissa paikalliset yhteisesti päättivät olla majoittamatta radanrakentajia. Tällöin rautatieläiset pitivät kokouksen ja valitsivat neuvottelijat ratkaisemaan tilanteen. Näin kävi myös syksyllä 1909, jolloin monet viipyivät Seinäjoella asunnottomina odottaen tavaroidensa tuloa Rovaniemen radalta. Alkuvaikeuksien jälkeen kortteerimiehiin kuitenkin totuttiin.<sup>224</sup>

Vuokralaisen ja talonväen välille saattoi kuitenkin syntyä ristiriitoja, joita puitiin aina käräjillä asti. Esimerkiksi rautatienrakentaja Eetu Lehikoinen joutui Pielisjärvellä oikeuteen vuokrarästiensä takia. Kyse ei kuitenkaan ollut pelkästä maksamattomuudesta vaan tapauksesta tulee mainiosti esiin vuokrasuhteiden monitahoisuus. Lehikoinen maksoi paitsi vuokraa, myös korvauksia lainaamistaan työkaluista ja ruokatavaroista. Toisaalta rästejä pienensivät hänen tekemänsä kyntötyöt ja pienet palvelukset. Vaimo oli hoitanut

.....

<sup>221</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä, Toivo Antila, Toivo Pöyhönen). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Antti Halonen). SRM.

<sup>222</sup> Haavio-Mannila 1958, s. 53-56, 61.

<sup>223</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Kaarlo Jokinen). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Otto Mustonen). SRM.

<sup>224</sup> TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA ; TMT 116:156 (Kerman). TA ; Vaps 25.10.1909.



kortteeritalon emäntää lapsivuoteessa ja Lehikoinen jopa vaati korvausta hevosensa lannasta, jonka talonväki syötti kanoilleen.<sup>225</sup>

Kortteerissa asuvien radanrakentajien ja talonväen väliset suhteet muodostuivat ahauden ja yhteisten tilojen takia kiinteiksi ja samalla läheisiksi mutta joskus myös sietämättömiksi. Vuokrasuhde voitiin purkaa paitsi maksamattomien vuokrien takia myös silloin, kun sopu ei enää rautatieläisten kanssa säilynyt. Esimerkiksi Lehikoisten tapauksessa läheiset suhteet olivat alkaneet jossain vaiheessa rakoilla ja päättyivät riiteltyyn käräjillä. Riitoja syntyi kortteerissa paitsi arkisista asioista myös poliittisista erimielisyyksistä: sekä muistitiedossa että työväenlehdissä kerrotaan tapauksista, joissa isäntäväki uhkasi häättää sosialismia kannattavat rautatieläiset talostaan.<sup>226</sup>

Ratatöiden alettua ei jäänyt epäselväksi, että työmaa vilkastuttaisi paikkakunnan talouselämää kaikin tavoin. Kruununvoutien ja nimismiesten vuosikertomukset kertovat sekä ruokatavaroiden että rehun kysynnän lisääntyneen, tavaravaihdon vilkastuneen ja radan tuoneen työansioita myös paikallisille. Teollisuus hyötyi varsinkin rautatien valmistamisesta, mutta jo rakennusaikana paikallinen tuotanto kasvoi selvästi. Kurikassa rautatie paransi myllyjen, sahojen sekä meijerien menekkiä ja pian ratatöiden alettua vuonna 1910 kuntaan perustettiin neljä leipurinliikettä sekä makkaratehdas.<sup>227</sup>

Taulukko 3. Kurikan teollisuustuotannon arvo

|      |            |      |            |
|------|------------|------|------------|
| 1904 | 156 379 mk | 1909 | 201 629 mk |
| 1905 | 155 543 mk | 1910 | 362 744 mk |
| 1906 | 193 568 mk | 1911 | 341 042 mk |
| 1907 | 206 774 mk | 1912 | 556 421 mk |
| 1908 | 196 938 mk | 1914 | 814 531 mk |

Lähde: Kurikan piirin nimismies, vuosikertomukset 1904-1914, Db 1. VMA.

Kehitys oli samansuuntainen sekä Suupohjan että Nurmeksien rautateiden varsilla. Teollisuustilaston mukaan teollisuustuotannon arvo kasvoi vuosien 1909 ja 1914 välissä Ilmajoen kihlakunnassa 229 prosenttia ja Pielisjärven kihlakunnassa 190 prosenttia. Rautatie toi mukanaan uusia yrityksiä ja paransi merkittävästi vanhojen kannattavuutta, koska tuotannon arvo kasvoi koko maassa samaan aikaan 51 prosenttia.<sup>228</sup>

• • • • •

<sup>225</sup> Pielisjärven syyskäräjät 16-17.9.1908. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisia pöytäkirjat, 1908, Cia 118. JoMa.

<sup>226</sup> SpK 19.1.1911 ; TMT 14:41/5. TA ; VapS 13.5.1910.

<sup>227</sup> Teuvan piirin nimismies, vuosikertomus 1910, Dc 1. VMA ; Pielisjärven piirin kruununvoutien vuosikertomukset 1908-1911. Kuopion lääninhallitus, kanslia, Pielisjärven kihlakunnan vuosikertomuksia, Hbb 5. JoMa ; Kurikan piirin nimismies, vuosikertomukset 1904-1914, Db 1. VMA.

<sup>228</sup> SVT XVIII 1909-1914, taulut, s. 8-11. Vertailu on aloitettu vuodesta 1909, jolloin teollisuustilaston laskentaperusteet muuttuivat (SVT XVIII 1909, s. III). Tilastouudistus aiheutti tuotannon arvoon keskimäärin 14,3 prosentin laskun. Taulukossa 2. kuvattu Kurikan teollisuustuotannon kehitys on ilmeisesti samasta syystä viitteellinen, tuotannon kasvu näyttäisi vieläkin jyrkemmältä.

Rikastumisen mahdollisuuksia ei jätetty käyttämättä. Joensuulainen A.Heinonen kehotti Karjalan Sanomissa rautatieläisiä keskittämään ostoksensa hedelmäkauppaansa ja Hagelberg mainosti samassa lehdessä asuntopaikkoja ja rakennustarpeita aivan Märjälahden kulverttityömaan lähistöllä. Niin suuret metsäyhtiöt kuin kuppari- ja hierojavaimotkin hyötyivät lisääntyneestä kysynnästä.<sup>229</sup> Radanrakennus lisäsi paikallisesti käteisen käyttöä maksuvälineenä ja kirjailija Martta Haatanen kuvailee suhtautumisen rahaan arkipäiväistyneen.

Ennen näitä vuosia raha oli ollut pyhä asia. Sitä ei lausuttu turhaan eikä tarpeettomasti näytelty, jos olisi ollut näyttääkin. Sen säilytyspaikkana oli isännänkamarin lukittu kaappi, josta se ei irronnut emännällekään kuin tarkasti harkittuun ja selvästi välttämättömäksi todistettuun tarpeeseen. Tähän kevääseen mennessä sekin käsitys oli kokonaan muuttunut. Raha oli jokapäiväinen asia ja sitä kertyi niin isäntien kuin emäntien käsiin lakkaamattomana virtana. Jokainen huonemetri, jonka voi vuokrata tai jossa mies yönsä nukkui, tuotti huomattavia summia kuukaudessa, ja kaikki, mikä suinkin liikenä myytäväksi, teki kauppansa tyrkyttelemättä.<sup>230</sup>

Radanrakentajat toisaalta tiedostivat merkityksensä kuluttajina ja kykynsä tärkeinä asiakaina vaikuttaa tuottajiin. Antropologi Daniel Miller pitää hyvänä tunnusmerkkinä kuluttajien ostoboikotteja, jotka kertovat kuluttajien kypsyvän tiedostavaksi ryhmäkseen vastarinnan kautta – aivan samoin kuin työläkköön tarvitaan asemansa tiedostava työntekijä. Nurmeksien radalla ostoboikotti organisoitiin ainakin yhtä kauppiasta ja tilallista vastaan. Kuluttajat alkoivat 1900-luvun alussa tiedostaa asemansa Suomessa, mistä osuuskauppa-  
liike on ilmeisin esimerkki. Radanrakentajat tukivatkin ensimmäisiä osuuskauppoja, vaikka eivät voineet niitä alituisen muuttamisen takia itse perustaa.<sup>231</sup>

Talollisten tulot karttuivat myös ratarakennuksen suorista tilauksista. Rakennushirsiä, ratapölkkyjä ja lautatavaraa ostettiin runsaasti paikallisilta metsänomistajilta. Juho Kuhnalla kävi jo todellinen onnenpotku: hänen mailleen Koskenkorvalla kaivettiin ratarakennuksen hiekkakuoppa ja käräjäomalla valtio määrättiin korvaamaan sorasta jopa 11 400 markkaa.<sup>232</sup>

Ratapölkkyjen veistäminen toi radan varren talollisille ansiotöitä koko talveksi. Pölkkyjen piti olla mäntyä, tasan 275 senttiä pitkiä ja veistetty 18 senttiä paksuiksi. Latvapästä halkaisijan piti olla vähintään 24 senttiä. Pölkyistä maksettiin Suupohjan ratalinjalla noin 2½ markkaa, mutta niitä otettiin hieman halvemmalla vastaan myös Vaasan radan asemilla. Isännät tekivät ratapölkkyjä mielellään, koska niitä sai mainiosti myös lyhyistä, vääristä tai oksaisista puista, jotka eivät olisi kelvanneet tukkiyhtiöille.<sup>233</sup>

• • • • •

<sup>229</sup> KaSa 8.1.1907, 28.12.1907; TYKL/ Kys. N:o 17 (Olga Hokkanen). TYKL.

<sup>230</sup> Haatanen 1936, s. 42-43.

<sup>231</sup> Miller 1995, s. 40-41; Rav 20.5.1908, 4.2.1910; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1908, s. 24. TA.

<sup>232</sup> Rakennustaito 18/1910, s. 217; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 4.9.1916. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1915-1922, Cdq 12. KA.

<sup>233</sup> Ilkka 29.9.1910, 24.1.1911; TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen). TYKL.

Puutavaraa hankittiin pyytämällä metsänomistajilta hankintatarjouksia, ostamalla suurilta puukauppiailta tai hakkauttamalla kruununmetsiä, koska paikalliset yrittivät sopia joskus hinnat keskenään. Kruununmetsiin jouduttiin Suupohjan radalla turvautumaan, koska yksityiset eivät pystyneet toimittamaan riittävästi ratapölkkyjä. Nurmeksen radalla talollisten metsistä ei taas saanut suuria rakennushirsiä ja metsäyhtiöiden hinnat olivat liian korkeita. Karjalan Sanomissa arvosteltiin rautatierakennuksen hakkaavan turhaan valtion metsiä, mutta näin varmistettiin puutavaran riittävyys. Insinööri Väinö Rankka suositteli muistelmissaan omia hakkuita, koska paikallisiin toimituksiin ei voinut koskaan täysin luottaa. Jos rautatien valmistuminen viivästy, hankinnoista vastaava piiri-insinööri menettäisi maineensa ja ratarakennus vastaavasti rahaa.<sup>234</sup>

Radan varren talollisille maksettiin luonnollisesti menetetystä maaomaisuudesta korvauksia, jotka määräytyivät hehtaareittain maanlaadun mukaan. Korvauksia pidettiin yleensä riittävinä, Ilkka arvioi ne suorastaan ylellisiksi. Lehdessä mainittiin maanluovutusrahojen tehneen isäntiä kertaheitolla rikkaiksi.<sup>235</sup>

Syd-Österbotten lehden maaseutukirjeenvaihtaja arvioi kauaskantoisesti, ettei korvauksista iloita loputtomiin, koska muun muassa rautatiealueen aitaaminen kuului maanomistajan velvollisuuksiin. Vapaa Sana puolestaan muistutti torpparien onnettomasta asemasta, koska lunastetusta maasta maksettiin korvaus omistajalle, ei maanvuokraajalle. Tyytymättömyys valmistuneeseen rataan sai Suupohjassa aikaan varsinaisen valituskuumeen: kaikissa seudun käräjäoikeuksissa käsiteltiin vuoden 1913 ja 1914 aikana kymmeniä valituksia maanlunastuksesta, joista lähes kaikki päättyivät valtion eduksi. Valitusten taustalla oli myös ilmeistä rahastamisen halua: monet valittajista eivät menettäneet maitaan, mutta vaativat korvauksia esimerkiksi pidentyneestä matkasta osuusmyllylle.<sup>236</sup>



*Koskenkorvan rautatiesiltaa jatkettiin Kurikkaan vievän maantien yli. Vanhan maantien kohdalle ei tehty erillistä alikulkua suurten kustannusten takia, vaan tie siirrettiin paikkakuntalaisten vastustuksesta huolimatta sillan pieleen. Maantien pidennystä kutsuttiin katkerasti osasto-insinööri Julius Sipin mukaan Sipin mutkaksi. Myöhemmin maantie oikaistiin ja vanha alikulku on jäänyt Kyrönjoen rannassa tarpeettomaksi. (TYKL/ Kys. N:o 17 (Antti Tapola). TYKL ; Rakennustaito 15/1913, s. 196.) Kuva: Valokuvia radan varresta 26.7.2001. TOK.*

• • • • •

<sup>234</sup> Rakennustaito 10/1909, s. 122 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 24.1.1910. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdq 3. KA ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 10.5.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; KaSa 3.10.1908 ; Rankka 1949, s. 48-49.

<sup>235</sup> KaSa 14.10.1911 ; Ilkka 14.3.1912, 20.7.1912.

<sup>236</sup> SydÖ 7.8.1912 ; VapS 14.8.1912 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 1913-1914. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1913 I-1914, Cdq 9-11. KA. Juhani Ahon romaani Maailman murjoma kertoo torpparista, joka menettää maansa ja lopulta henkensä rautatien alle (Aho 1921).

Kun väliaikainen liikenne alkoi tie- ja vesirakennusten ylihallituksen alaisena, asemille palkattiin tilapäistä henkilökuntaa. Suupohjan radalla paljastui lukuisia väärinkäytöksiä, joissa he keräsivät taskurahoja erilaisista välityspalkkioista. Nokkelimmat keksivät jopa vaatia kuukausittaisia palvelumaksuja, jotka maksamalla tavaratoimisto suostui esimerkiksi vastaamaan saapunutta rahtia koskeviin puhelintiedusteluihin.<sup>237</sup>

Työt etenivät Suupohjan radalla isäntien mielestä liian hitaasti. Esimerkiksi ylikulkuja ei viimeistely ennen raiteen tukemista, mikä aiheutti vaikeuksia radan yli kulkeville eläimille. Aitaamisvelvollisuus sekä ratalinjalla liikkumisen ja laiduntamisen kieltäminen herättivät jo suoranaista vastarintaa. Ratavartijoita uhkailtiin, kieltokylttejä töhrittiin ja uhmakkaimmat jopa kantoivat yöllä kivenlohkareita kiskoille. Ilkka päätteli kivien koosta, että teon takana täytyi olla aikuisia miehiä.<sup>238</sup>

Työhönotossa suositettiin järjestelmällisesti kiertäviä radanrakentajia, mikä tietysti harmitti paikkakuntalaisia. Teuvan Perälässä töiden alkaessa paikallisille työnhakijoille vaikutettiin, ettei ratatöitä ollut tarjolla, mutta muualta tulevia otettiin töihin sitä mukaa, kun he pääsivät perille. Piiri-insinööri August Strömberg kertoikin avoimesti Seinäjoen kuntakokouksen edustajille, että paikkakuntalaisia pidetään ainoastaan varaväkenä. Kun työntekijöitä syksyllä irtisanottiin, asetelma kiristyi jälleen, koska sekä vanhat ratajätkätköt että paikkakunnan omat miehet pitivät töihin jäämistä yksinoikeutenaan.<sup>239</sup> Pohjoiskarjalainen radanrakentaja kirjoitti Karjalan Sanomille kireästä työmaailmapiiristä.

Onni olikin minulla myötäinen koska sain tilaisuuden astua työ-aseineni heidän joukkoonsa. Vaikka tavallisesti he eivät veljellisestä rakkaudestaan sois pikkustakaan osaa tuosta valtion kannikasta paikkakuntalaisten nimellä kulkeville työtovereilleen, vaan sen sijaan luulottelevat he olevan itsellensä täydellisen vallan noiden yhteiskunnan varain ylitse koskapa ne usein siitä työpäällystöllekin muistuttelevat.<sup>240</sup>

Sanomalehdissä ratarakennuksen työhönottoa arvosteltiin kahdesta syystä: ensinnäkin haluttiin työllistää paikkakunnan työttömät, toiseksi kiertävien radanrakentajien ei katsottu pärjäävän paikallisille ammattimiehille. Esimerkiksi eteläpohjalaisia kirvesmiehiä pidettiin maankuuluina, vaikka heitä ei ratatyömaalle juuri huolitettu. Radan varressa asuvien suuttumusta tietysti lisäsi entisestään hintojen ja vuokrien nousu, joka koski kaikkia tilattomia työpaikasta riippumatta.<sup>241</sup>

Runsaasta lehtikirjoittelusta huolimatta paikkakuntalaisten työllistämiseen ei pysytty vaikuttamaan. Esimerkiksi Pielisensuun työväenyhdistys vetosi sekä ratarakennukseen että Kontiolahden kunnan viranomaisiin, jotta paikkakunnan työttömät pääsisivät

.....

<sup>237</sup> Ilkka 25.1.1913 ; SpK 14.11.1911, 19.11.1911 ; Vaasa 8.3.1913.

<sup>238</sup> Ilkka 10.8.1911, 19.10.1911, 21.10.1911 ; VapS 24.7.1912.

<sup>239</sup> VapS 27.12.1909 ; Vaasa 4.1.1910 ; KaSa 24.9.1907.

<sup>240</sup> KaSa 12.2.1910.

<sup>241</sup> Ilkka 9.11.1909, 11.12.1909 ; VapS 3.3.1911.

ensisijaisesti ratatöihin. Perälässä työttömät vaativat Teuvan kuntaa apuun ja jotkut suunnittelivat painostuskeinona jopa tuntuvia korotuksia radanrakentajien vuokriin, mikäli teuvalaisia ei huolitaisi töihin.<sup>242</sup>

## Reippaat rautatien pojat

Radanrakentajista huomattava osa oli nuoria naimattomia miehiä ja rakentajakohtaisen aineistoni mediaani-ikä on vain 32 vuotta. Ulko- ja sisäryhmien, paikkakuntalaisten ja radanrakentajien välinen vastakkainasettelu sai erilaisia muotoja eri ikäryhmissä. Muistitiedossa korostuu selvästi oman kylän ja rautatien poikien välinen kiista paremmuudesta. Maria Kallion mukaan katkeruus ja rajut yhteenotot johtuivat siitä, että radanrakentajat tahtoivat viedä kauneimmat tytöt.<sup>243</sup>

Vielä 1900-luvun alussa avioliittokenttä eli alue, jolta aviokumppani valittiin, rajoitui tavallisesti omaan kylään tai pitäjään. Seurustelu keskittyi työvuoden kiireettömiin aikoihin, talkoisiin sekä tanssi-iltoihin. Yhdistysten iltamat ja polkupyörän yleistyminen lisäsivät vuosisadan vaihteessa tapaamismahdollisuuksia huomattavasti. Myös radanrakentajien saapuminen muutti paikallista seurustelukulttuuria. Joku tarkkasilmäinen nurmeslainen havaitsikin moraalin muuttuneen ratarakennuksen myötä sallivammaksi: kauppalassa iltamia alettiin pitää lähes joka ilta, nuoret tapailivat toisiaan jopa keskipäivällä ja ajelivat yhdessä hevosella.<sup>244</sup>

Martta Haatanen kuvaa toistuvasti romaaneissaan, kuinka maailmaa nähneet radanrakentajat vastasivat talonpoikaistyttöjen miesihanteita. Haatanen teoksissa radanrakentajat kuvataan kokeneina, huolettoman tyylikkäänä ja miehekkäänä. Karski itsekehu korostui rautatieläisten rekilauluista, jotka vakuuttivat paikkakunnan tyttöjen suhtautuvan suopeasti ratajätkeihin.<sup>245</sup> Huolettoman kuvan itsestään pyrkivät antamaan myös ne kahdeksan ”reipasta rautatien poikaa, jotka haluaisi kirjevaihdon kautta tutustella markkinahellua itselleen”<sup>246</sup> ilmoituksessaan Karjalan Sanomissa.

Terry Colemanin mukaan Englannissa muodostui myytti radanrakentajien vahvasta seksuaalisuudesta. Coleman vahvistaa väitettään kertomalla naisista, jotka jättivät kotinsa ja lähtivät moraalittomien ratajätkeiden matkaan. Aineksia vastaaviin tarinoihin oli myös Suomessa. Esimerkiksi Vapaa Sana varoitteli ratatyömaita kiertävästä työmies O.Kaipioista, joka kihlasi tyttöjä ratojen varsilta, vaikka hänellä oli vaimo ja lapsikin kotipuolella. Täy-

• • • • •

<sup>242</sup> Pielisensuun työväenyhdistys, pöytäkirjat 21.10.1906, 16.12.1906. Kansan arkisto ; Perälän työväenyhdistys, työttömäin kokouksen pöytäkirja 17.12.1909. Kansan arkisto ; VapS 29.12.1909.

<sup>243</sup> Aineiston keski-ikä on 33 vuotta. Liitteet 7 ja 8 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Vilho Savolainen, Maria Kallio). TYKL.

<sup>244</sup> Talve 1990, s. 220-221 ; RaV 11.2.1910, 2.3.1910.

<sup>245</sup> Haatanen 1936, s. 16-29, 105-106 ; Haatanen 1938, s. 84-87, 92-94 ; Lähteenmäki 1965, s. 10-12.

<sup>246</sup> KaSa 24.8.1907.

tyy kuitenkin muistaa, että lähdeaineistossani miesten ja naisten välisiä suhteita kuvattiin vallitsevan sukupuolijärjestyksen mukaisesti ja toisenlaisista tarinoista vaiettiin.<sup>247</sup>

Seurustelu liikkuvan ratatyöläisen ja paikkakuntalaisen välillä ei aina päättynyt onnellisesti. Ada Vänskan mukaan syntyi runsaasti lehtolapsia, jotka ratajätäkät letkauttivat jättäneen jälkeensä ratavartijoiksi. Vapaa Sana kertoi torpan tyttären menettäneen rahansa ja höljäkkäläinen piika päätyi tekemään lapsenmurhan rautatien pojan lähdettyä.<sup>248</sup> Ero oli harvoin näin dramaattinen, mutta Martta Haatanen kuvaa sattuvasti sen arkipäiväisyyttä ratajätäkille.

Nuori rakentaja taluttelee tyttöään metsäpolulla. Hänen omassa mielessään kangastelee uusi rata uusine ihmeineen ja mahdollisuuksineen. Tämä tyttö on ollut hänelle hyvä ja kiltti nämä vuodet, mutta vain näihin vaiheisiin liittyvänä hänellä on merkitystä. Hän viheltelee, ajatuksissaan kuva uudesta polusta ja uudesta tytöstä. Äkkiä hän on huomaavinaan tytön silmissä kyyneliä. Hän on juuri äsken sanonut rautaroikan tulevan tänä kesänä, ja tyttö on sen käsittänyt lähestyvän eron enteeksi.

– Minä tulen sitten sinut hakemaan, kun siellä ensin päästään vähän alkuun, rakentaja sanoo ja katsoo kyynelkierteisiin silmiin iloisin katsein, jonka pohjalta voi lukea kokonaan muuta kuin tuon lupauksen.

Tietäähän tyttö, mitä tuo lupaus merkitsee. Hän ajattelee nopeasti kuumeisessa päässään, onko kukaan muukaan hakenut tälle radalle edellisen tyttöjä, ja huomaa, että ei ole. Mukanaan toivat jos toivat, mutta eivät enää perimässä käyneet.<sup>249</sup>

Radanrakentajien ja paikkakuntalaisten välisten avioliittojen tutkiminen tilastollisesti on äärimmäisen hankalaa, koska vihittyjen luetteloista ei pysty luotettavasti poimimaan rautatienrakentajia. Jo muistitietoaineiston perusteella paljastuu, että paikallisten ja radanrakentajien välillä solmittiin runsaasti avioliittoja. Nuoret naiset lähtivät avioituttuaan etupäässä radanrakentajien matkaan, mutta muutamia rakentajia jäi myös radan varteen vävyiksi. Suupohjan radalla puhuttiin jopa naimakuumeesta: Kurikassa vihittiin yhden pyhän seutuvilla 14 paria.<sup>250</sup> Myös paikallislehdistö huomasi radanrakentajien ja paikallisten välisten avioliittojen runsauden.

Paljon avioliittoja kuulostaa Nurmeksessa kehittyvän rautatieläisten ja pitäjän tyttärien kesken. Monet pariskunnat on jo säätyyn kuulutettu. Onpa joku pilkkakirves tehnyt sananparrenkin: Pohjanmaalta pappeja, Savosta hevosia ja Nurmeksesta emäntiä.<sup>251</sup>

Ett stort antal flickor i Finby har nämligen förlovat sig med finskatalande järnvägsarbetare för att med dem ingå äktenskap.<sup>252</sup>

Lieksalaisnaisten näkökulmasta radanrakentajat olivat hyviä aviopuolisoita. Esimerkiksi Kaisa-piika työskenteli ratatöiden aikaan kahvilassa Lieksan kirkolla ja rakastui radanrakentaja Emil Jokiseen. Avioitumista seurasi muutto omaan mökkiin ja elintason selvä

• • • • •

<sup>247</sup> Coleman 2000, s. 187 ; VapS 8.3.1911. Radanrakentajien tarinoissa mies on yleensä subjekti, joka toimii itsenäisesti ja menestyy naissuhteissaan. Esimerkiksi maalaistytöiden torjumista rautatien pojista ei kerrota mitään.

<sup>248</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; VapS 20.11.1911 ; Ktar 11.4.1911.

<sup>249</sup> Haatanen 1936, s. 161.

<sup>250</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen, Kaarlo Jokinen, Olli Partanen, Einari Sevola, Ada Vänskä). TYKL.

<sup>251</sup> Ktar 3.5.1910.

<sup>252</sup> SydÖ 1.8.1911.

kohentuminen. Hovilan tilan tytär Anna Ryynänen kihlautui puolestaan insinööri Kalle Korhosen kanssa, mikä merkitsi suurenkin lieksalaistalon tyttärelle sosiaalista nousua.<sup>253</sup>

Englantilaisia radanrakentajapariskuntia ei juuri koskaan vihitty, koska Terry Colemanin mukaan avioliitto ja varsin todennäköinen avioero vain vaikeuttivat liikkuvan radanrakentajan elämää. Suomessa avioituminen taas kannatti, koska perheelliset miehet saivat jäädä talvella töihin. Ainakin yksi työntekijä jopa irtisanottiin Seinäjoella, koska mestari ei hyväksynyt yhteiselämää ilman avioliittoa. Oskari Tokoi muistaa, että Kannuksessa 1880-luvulla paikkakuntalaiset jopa tarkistivat radanrakentajien papinkirjoista, että kaikki pariskunnat elivät kristillisessä avioliitossa.<sup>254</sup>

## Uudet tuulahdukset

Kansatieteilijä Ilmar Talve pitää radanrakentajia tyypillisenä välittäjäryhmänä. He aloittivat paikkakunnalle tullessaan muutoksen, jonka pysyvimmät vaikutukset vakiintuivat vasta rautatieliikenteen arkipäiväistyttyä. Monet radanrakentajien tavat ja tottumukset olivat paikallisyhteisön kannalta uusia ja häiritseviäkin tekijöitä, eikä Talven mukaan kanta-väestön elämänmeno yleensä välttynyt vaikutteilta ja muutoksilta. Kansankulttuuria muuttavat ärsykkeet, ideat tai esikuvat tulevat lähes aina yhteisön ulkopuolelta, joten liikkuvat ratajatkajat olivat mitä luonnollisimpia uutuuksien levittäjiä. Millaisia olivat ne Talven mainitsemat tavat ja tottumukset, joita radanrakentajat toivat Suupohjan ja Pohjois-Karjalan asukkaille?<sup>255</sup>

Sanomalehtien aikalaisarvioissa ratatöiden tuoma muutos havaittiin, mutta hyvin harvoin sitä pystyttiin tarkentamaan yksittäisiin kulttuuri-ilmiöihin. Kirjoittajat vertasivat muutosta uuteen tuulahdukseen, Helsingin Esplanadin vilinään tai vain ihmettelivät elämän ja touhun määrää pienessä kylässä. Vilkkkaus voitiin kytkeä esimerkiksi yhdistyselämän ja talouden elpymiseen tai negatiivisena ilmiönä moraalien löystymiseen.<sup>256</sup> Suupohjan Kaiun juhlanumero näki muutoksen Ilmar Talven tavoin kiittäessään radanrakentajia nimenomaan välittäjinä ja innoittajina.

Onhan mukananne saapunut tuulahdus muiden paikkakuntain riennoista ja saavutuksista ollut yllytyksenä vireämpään vaikkakin omaperäiseen edistysuurastukseen. Ja onhan ajan kuluessa moni Teistä kiintynyt oloihimme ja samalla syöpynt veljeksemme, osottaen yhteisymmärrystä toistemme tuntemisessa.<sup>257</sup>

.....

<sup>253</sup> TMT 97:124/3 (Kaisa Jokinen). TA ; KaSa 2.7.1907.

<sup>254</sup> Coleman 2000, s. 190-198 ; VapS 18.3.1910, 6.7.1910 ; Tokoi 1955, s. 123-124.

<sup>255</sup> Talve 1964, s. 19-20 ; Talve 1990, s. 412-413.

<sup>256</sup> KaSa 13.6.1907 ; RaV 2.3.1910 ; SpK 1.2.1910.

<sup>257</sup> SpK 31.7.1913.

Myös radanrakentajien muistitiedossa muutosta kuvataan varsin suurpiirteisesti mutta yksittäisistä kulttuurieroistakin on mainintoja. Erilainen pukeutuminen toistuu useiden kirjoittajien muistelmassa. Esimerkiksi Perälässä ainoastaan rautatien pojat menivät tansseihin kauluspaidoissa ja solmioissa. Paikkakunnan talolliset ensialkuun hymyilivät, mutta ajan myötä hekin omaksuivat uuden pukeutumistyylin. Radanrakentajien väitettiin huolehtivan vaatteistaan muita paremmin ja varsinkin paikkakunnan nuoret jäljittelivät ratajatkien eleitä ja puhetapaa.<sup>258</sup>

Hevosmiehenä työskennellyt Albin Janhonen painottaa erityisesti, kuinka raskaat ratatyöt vaikuttivat paikkakuntalaisten ajokaluhiin. Kärryt ja työreet opittiin rakentamaan lujemmiksi ja esimerkiksi ratarakennuksilla käytetty silavaljaat vakiintuivat myös maa-talojen töissä. Radanrakentajien merkitystä välittäjäryhmänä on lopulta vaikea arvioida luotettavasti, koska muistitiedossa vääjäämättä korostuvat rakentajien positiiviset mielikuvat itsestään. Jyrkkiäkin muutoksia paikkakunnan arjessa tapahtui, mutta ne eivät olleet muistitiedon antaman kuvan mukaisesti vain positiivisia uudistuksia, edistysaskeleita. Radanrakentajien esimerkki saattoi yhtä hyvin innostaa Bäckbyn poikajukurit räjäyttämään työmaalta varastetulla dynamiitilla kantoja ja kivenmurikoita kuin opettaa aika-ihmiset poimimaan sieniä.<sup>259</sup>

Valmistuva rautatie oli tietysti se suurin muutos, johon paikallisten täytyi ottaa kantaa. Seinäjoen asemalle rakennettava alikulkutunneli herätti huolta: Ilkka piti tätä ulkomailta tuotua uutuutta turhanaikaisena ja uskoi sen aiheuttavan hengenvaarallista tungosta ja häiriöitä. Uudet aistikkaat asemarakennukset hyväksyttiin varauksettomasti ja niiden rinnalla varsinkin Pohjois-Karjalan harmaat talonpoikaistalot alkoivat näyttää olevan maalin tarpeessa. Tätä ilmiötä Grant McCracken kutsuu Diderotin vaikutukseksi: ihminen pyrkii normaalisti säilyttämään materiaalsen maailmansa yhtenäisenä, mutta sen rikkova uusi esine, tässä tapauksessa siis värikkäät asemat, saavat vanhan yhtenäisyyden säröilemään. Tilanteen voi korjata ainoastaan maalaamalla muut rakennukset asemarakennusten tavoin!<sup>260</sup>

Ratatyömaan tuomien uutuuksien ohella rakentajien vapaa-ajan vietto paikoin erosi maaseudun arkitottumuksista. Sunnuntai oli viikon ainoa vapaapäivä ja sosiaalinen elämä keskittyi luonnollisesti siihen. Radanrakentajat seurustelivat etupäässä keskenään ja kyläilivät toistensa luona. Varsinkin vanhemmat radanrakentajat saattoivat vain levätä kortteerissa, yksinäiset miehet pelasivat korttia tai ryypiskelivät. Nuoret tapasivat sunnuntaisin toisiaan, kävivät tansseissa tai kokoontuivat asemille.<sup>261</sup>

• • • • •

<sup>258</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Hugo Luoma, Toivo Leskinen, Urho Jukarainen, Eemeli Kuikka). TYKL ; Haatanen 1936, s. 18-20.

<sup>259</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen, Armas Halonen). TYKL ; SydÖ 15.7.1911.

<sup>260</sup> Ilkka 15.12.1910, 28.3.1911 ; KaSa 21.10.1911 ; McCracken 1990, s. 118-129.

<sup>261</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Aino Komulainen, Mikko Lämsä). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Konsta Saario). SRM.



Vapaa-ajan harrastuksista suosituimmalta vaikuttaa ehdottomasti kalastaminen. Kalastus toi hyvän lisän ruokapöytään ja tarjosi samalla leppoista vaihtelua raskaalle työlle. Radanrakentajissa oli myös koiranomistajia ja metsämiehiä, mutta kaiketi pienempien saaliiden takia metsästys ei ollut niin suosittua kuin kalastus. Urheilun suosio kasvoi 1900-luvun alussa jatkuvasti ja nuoret rautatieläiset harrastivat lähinnä edullisia lajeja, kuten juoksua, hiihtoa ja varsin varhain myös jalkapalloa. Monet radanrakentajat osallistuivat myös järjestötoimintaan, pitivät esimerkiksi iltamia ja tansseja.<sup>262</sup>

Radanrakentajien juhlista suurimpia olivat häät ja rautaroikan juhlat. Luonnollisesti perhepiirissä vietettiin myös syntymä- ja nimipäiviä sekä vuotuisia juhlapäiviä. Lisäksi radanrakentajat järjestivät tansseja. Talvisin tanssittiin haitarin tahdissa suuremmissa tuvisissa, keväisin kelpasivat myös pihat, niityt ja maantiesillat. Muistitiedon mukaan radanrakentajien alkoholin käyttö oli juhlatilaisuuksissa runsasta.<sup>263</sup>

Mestariperheet viettivät vapaa-aikaa pitkälti samalla tavalla kuin ratatyöläisetkin. Väinö Koposen muistelmassa kuitenkin tulee esiin mestariperheiden aavistuksen korkeampi elintaso: Koposen kotona luettiin paljon, käytiin kaupungissa esimerkiksi katsomassa eläviä kuvia ja tehtiin huviretkiä hevosella tai höyrylaivalla. Rakennusmestarit asuivat tavallisia työmiehiä paremmin ja he myös seurustelivat paikkakunnan talollisten ja säätyläisten kanssa. Rakennusmestarien perukirjat tukevat käsitystä säädynmukaisista harrastuksista – esimerkiksi rakennusmestarin rouva Kaisa Sonnisen perukirjassa mainitaan mitava kahvivälineistö, kirjasto, luotipyssy ja kalliit sukset.<sup>264</sup>

Karl-Erik Michelsen kertoo rautatieinsinöörien harrastaneen ”hyväksyttäviä” asioita, kuten metsästystä, ampumista ja purjehdusta. Väinö Rankan kotona harrastettiin puolestaan kuorolaulua ja insinöörinrouva Eeva Rankka jopa johti Enon naiskuoroa. Insinöörin arki erottui selvästi myös mestariperheistä, koska taloustöistä vastasi palvelusväki ja rahaa oli huomattavasti enemmän käytettävissä myös harrastuksiin.<sup>265</sup>

## Toiselta puolen Suomea

Ratatyömailla työskenteli sekä paikkakuntalaisia että kauempaa tulleita. Ryhmien lukumääristä on vaikea saada selvyyttä muutamia viitteitä lukuun ottamatta. Nurmeksen radalla 30.8.1907 työskenteli piiri-insinöörin ilmoituksen mukaan 257 paikkakuntalaista ja 1133 muualta tullutta. Paikallista työvoimaa olisi siis ollut vain vajaa viidennes, mihin

• • • • •

<sup>262</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen, Toivo Leskinen). TYKL ; KaSa 1.8.1907 ; Rautatien rakennusmestarit (Seth Heino, Enok Kostiainen). SRM.

<sup>263</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Jääskeläinen, Aleksanteri Koskenvuori). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Otto Jukarainen). TYKL.

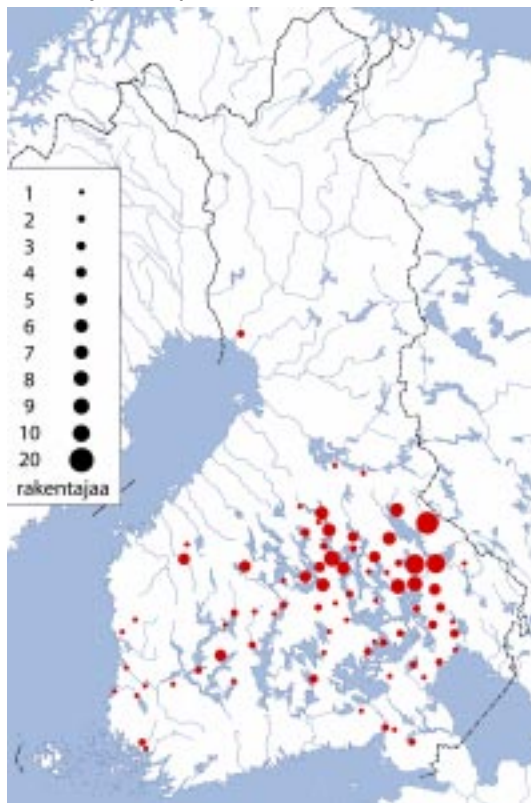
<sup>264</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Väinö Koponen, Elin Karjalainen). TYKL ; Kaisa Sonnisen perukirja 22.8.1910 (n:o 3). Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven käräjäkunta, perukirjat 1899-1910, Ecl 4. JoMa.

<sup>265</sup> Michelsen 1999, s. 153 ; Rankka 1949, s. 65-66 ; Björn 1994, s. 205.

varmasti vaikuttaa se, että töiden alkuvaiheessa kokeneita radanrakentajia suosittiin. Syksyllä 1912 Vapaa Sana kirjoitti Kristiinankaupungissa työskentelevän 200 rautatienrakentajaa, joista 150 oli kotoisin muualta Suomesta. Anthony Burtonin mukaan Lounais-Englannin tiheimmin asutuilla alueilla rautatienrakentajista noin 40 prosenttia oli syntynyt alle 16 kilometrin päässä ratalinjasta, mutta heidän osuutensa väheni Skotlannissa ja syrjäseuduilla selvästi.<sup>266</sup>

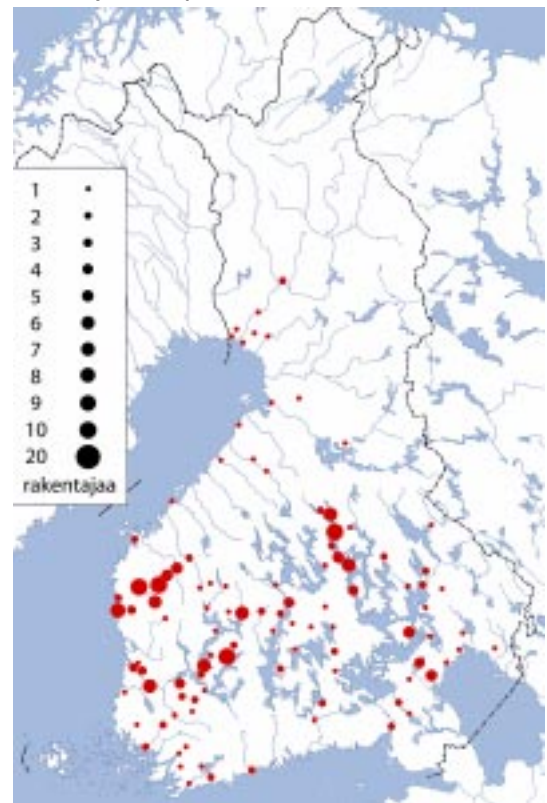
Tarkastelin kysymystä poimimalla lähdeaineistostani jokaisen tunnistettavan rautatienrakentajan, jonka kotipaikkakunta mainittiin. Nurmeksen radalta heitä kertyi 232 ja Suupohjan radalta 241. Tietokannassa ovat mukana kaikki rakentajat, heidän puolisonsa ja ratalinjalla työnhaussa kulkeneet työttömät. Merkitsin jokaisen rautatieläisen pisteenä Suomen kartalle siten, että pisteiden pinta-ala suurenee suorassa suhteessa, kun tietokannassa on paikkakunnalta useampia radanrakentajia.<sup>267</sup>

Kuvio 10. Nurmeksen radan rakentajien kotipaikkakunnat



Lähde: Liite 7.

Kuvio 11. Suupohjan radan rakentajien kotipaikkakunnat



Lähde: Liite 8.

Joensuu-Nurmes -rautatien rakentajat olivat pääasiassa itäsuomalaisia, kotoisin ennen kaikkea Joensuun ja Kuopion ympäristöistä. Jo Kuopion kaupungista ja pitäjästä tuli tieto-

.....

<sup>266</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 5.9.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; VapS 2.12.1912 ; Burton 1994, s. 277.

<sup>267</sup> Katso tarkemmin liitteet 7 ja 8. Tietokantaan ei ole laskettu insinöörejä, koska heidän täytyi opiskella Helsingissä tai ulkomailla. Kotipaikalla oli tuskin vaikutusta heidän valinnalleen työskennellä juuri tietyllä rautatierakennuksella. Lisäksi kaikkien insinöörien henkilötiedot ovat helposti saatavilla, mikä vääristäisi aineistoa.

kantaan 15 rakentajaa, kun Nurmeksesta vain seitsemän. Kaikkiaan 26 prosenttia oli kotoisin radan varresta: Nurmeksen, Pielisjärven, Enon ja Kontiolahden kunnista sekä Joensuun kaupungista. Länsi-Suomen muutamien paikkakunnat, kuten Lapua, Orivesi ja Karsvola, ovat yllidustetut, koska niistä tuli sattumalta mukaan kokonaisia perheitä. Keski- ja Pohjois-Pohjanmaalta ei ole kuin kaksi tapausta ja Etelä-Suomesta myös hyvin vähän. Etelä-Suomen heikko edustus johtuu, paitsi pitkästä välimatkasta, paremmasta työllisyys-tilanteesta. Maaseudun tilatonta väestöähän asui poikkeuksellisen paljon juuri Kuopion läänissä.<sup>268</sup>

Suupohjan radalle rakentajat tulivat selvästi laajemmalla alueelta. Ensinnäkin paikallisia rakentajia oli vain 20 prosenttia. Muualta tulleista useimmat olivat kotoisin joko Pohjois-Savosta tai Satakunnasta, mutta pohjoiskarjalaiset jäivät luonnollisesti Joensuun Nurmeksen ja Savonlinna-Pieksämäki -radoille. Monet radanrakentajat siirtyivät Suupohjaan vuonna 1909 valmistuneelta Rovaniemen radalta ja tietokantaan valikoitui kahdeksan pohjoispohjalaista. Anthony Burton väittää, että syrjäseuduilla paikallisten radanrakentajien osuus työvoimasta laski, mutta miksi Nurmeksen radalla työskenteli enemmän paikallisia kuin taajaan asutulla Etelä-Pohjanmaalla?<sup>269</sup>

Paikkakuntalaisia käytettiin hevosmiehinä ja ennen kaikkea pienipalkkaisissa maatoissa – ammattimiehet olivat pääsääntöisesti kiertäviä ratatyöläisiä. Maatöille suotuisinta aikaa oli kesä, jolloin valtio kilpaili työvoimasta maakunnan maanviljelijöiden kanssa. Pohjois-Karjalassa liikkuvaa työvoimaa oli enemmän kuin siirtolaisuuden tyhjentämällä Etelä-Pohjanmaalla, jossa vauraiden tilojen isännät pystyivät ratatöiden ajan tarjoamaan kilpailukykyisempää palkkaakin. Kilpailu työntekijöistä heijastui myös rautatierakennuksen palkkatasoon: jalkamiehille maksettiin Suupohjan radalla urakatöissä hieman enemmän kuin Nurmeksen radalla.<sup>270</sup>

Rautateiden rakentaminen oli pohjimmiltaan pienipalkkaista tilapäistyötä, joka houkutti ennen kaikkea Itä-Suomen tilatonta väestöä. Pohjoiskarjalaisille ratatyöt turvasivat kelvollisen toimeentulon kesäksi, kun talvi työskenneltiin metsäyhtiöiden tukkimetsillä. Pohjalaisille työmiehille ratarakennuksen maatyöt eivät tarjonneet yhtä ainutkertaista mahdollisuutta, vaan niiden rinnalla oli myös muita hyviä ansiomahdollisuuksia. Burtonin teoria ei päde Suomessa, koska paikallisen työvoiman osuus ratatöissä ei johdu suoraan väkiluvusta vaan ennen kaikkea työllisyys-tilanteesta. Paikallisten osuus kasvoi Nurmeksen radalla suuremmaksi kuin Suupohjassa, koska työvoiman kysyntä oli Pohjois-Karjalassa ollut kesäaikaan vähäisempää.<sup>271</sup>

• • • • •

<sup>268</sup> Liite 7. Katso tarkemmin koko maan radanrakentajien kotipaikat lääneittäin 1898-1913, Koivuniemi 1989, s. 29.

<sup>269</sup> Liite 8 ; Rakennustaito 22/1909, s. 265 ; Burton 1994, s. 277.

<sup>270</sup> SVT XIX 1907-1913.

<sup>271</sup> Koivuniemi 1989, s. 29.

## Jätkiä pelättiin

Usein paikkakunnilla, joille rautatieläisiä odotettiin, kiersi varhain ennen töiden alkua huhuja ratajätkien hurjuudesta ja muista negatiivisista puolista. Sanomalehdet heijastelivat vahvoja ennakkokäsityksiä, jotka kohdistuivat koko radanrakentajaväestöön. Kun työt alkoivat Nurmeksessa, Karjalatar julisti rautatietyömiesten paljastaneen rikollisen luonteensa, koska osuusmeijeriin oli murtauduttu ja juotu yöllä luvatta kermää. Ilkka toisti varasteemaa useita kertoja talvella 1909-1910. Esimerkiksi teuvalainen maaseutukirjeenvaihtaja kehotti lukijoita suorasanaisesti varomaan radanrakentajia, koska eräs rautatieläisukko oli yrittänyt varastaa heiniä.<sup>272</sup> Kielteisimminkin rautatieläisistä kirjoitti nimimerkki Talollinen marraskuussa 1909, jolloin töitä vasta aloitettiin.

Uskon kyllä että heidänkin [radanrakentajien] joukossaan on joku kunnon, rehellinen mies, mutta suurin osa on kaikenmoista roskakansaa, joista paikkakuntalaisille on ääretön vastus, ja vieläpä levittävät tautia y.m.

Toivoisimme me pohjalaiset maanomistajat, ettei herrat insinöörit ottaisi kaikkia tarjokkaita vastaan itselleen ja maakunnalle kiusaksi. Varsinkin kun paikkakunnalla on nykyään kyllin väestöä jotka kykenevät kaikenkaltaiseen työhön yhtä hyvin kun nuo kulkurijätkät. Täällä on kivityömiehiä jos kuinka, ei puhuttakaan puutyömiehistä. Ojankaivussa ei etelä-pohjalaiselle taas vedä kukaan vertoja.<sup>273</sup>

Talollinen kertoi radanrakentajien pettävän työnjohtajia palkkavaatimuksillaan ja lakkoilevan alituisesti. Tämän ”levottoman roskajoukon” kirjoittaja halusi korvata eteläpohjalaisella rehellisellä, vakavalla työkansalla. Muualta tulleet työmiehet pitäisi vielä erikseen tarkastaa tarttuvien tautien varalta. Talollisen suorapuheinen ennakkoluuloisuus synnytti kiivaita vastakirjoituksia sosialistisessa Vapaa Sana –lehdessä.<sup>274</sup>

Rakennustöiden alkuvaiheen kärkevät kirjoitukset ovat johtaneet harhaan myös paikallishistorioiden kirjoittajia. Esimerkiksi Aulis Alanen toistaa Seinäjoen historiassa varauksetta sanomalehtien uutisia ja kertoo Rovaniemeltä tulleiden radanrakentajien yrittäneen postiryöstöä lokakuussa 1909. Vapaa Sana tiedusteli tuoreeltaan asiaa Seinäjoen nimismieheltä, joka oli pidättänyt asemalla liikkuneen miesjoukon. Dramaattinen postiryöstö kutistui humalaisten rettelöinniksi, eivätkä pidätetyt Vapaan Sanan tietojen mukaan edes kuuluneet rautatieläisiin. Juttua ei koskaan viety käräjille, mutta Seinäjoen historiassa tapaus kuvaa radanrakentajien levottomuutta.<sup>275</sup>

Rautatienrakentajat olivat pääsääntöisesti suomenkielisiä, mikä aiheutti erityisen ongelman Etelä-Pohjanmaan rannikkopitäjissä. Kaskisissa rautatienrakennus aloitti kau-

• • • • •

<sup>272</sup> Ktar 21.9.1909 ; Ilkka 23.10.1909, 24.2.1910.

<sup>273</sup> Ilkka 9.11.1909.

<sup>274</sup> Ilkka 9.11.1909 ; VapS 17.11.1909, 22.11.1909.

<sup>275</sup> Alanen 1970, s. 411 ; Vaasa 7.10.1909, 9.10.1909 ; VapS 8.10.1909. Alanen viittaa postiryöstössä epähuomiossa Ilkka-lehteen, joka ei kirjoittanut Seinäjoen tapahtumista mitään – hänen täytyy tarkoittaa sanomalehti Vaasaa. Ilkka ei edes ilmestynyt Alasen mainitsemana päivänä.

pungin suomalaistumisen, kun suomenkielisten lukumäärä moninkertaistui muutamassa vuodessa. Ruotsinkielinen paikallislehdistö oli erittäin huolestunut muun muassa rautatienrakentajien ja ruotsinkielisten seka-avioliitoista. Kielimuuri syvensi ratajätkien toispaikkakuntalaisuutta ja loi pohjaa konflikteille.<sup>276</sup>

Radanrakentajien tulo täysin ruotsinkieliseen Närpiöön oli aluksi hankalaa, mutta arka suhtautuminen muuttui ajan myötä hyvinkin ystävälliseksi. Varsinkin nuoret ratajätät seurustelivat ruotsinkielisten kanssa ja oppivat muun muassa paikallisen tavan kyläillä karjamajoilla maistamassa viiliä ja juustoa. Kielimuuri aiheutti myös ongelmia. Esimerkiksi mäkitupalainen Anna Spelman joutui haastamaan vuokralaisensa käräjille, koska kortteerin vuokraa ei kielivaikeuksien takia onnistuttu yksiselitteisesti sopimaan.<sup>277</sup>

Kielikysymystä käsiteltiin jatkuvasti lehdistössä ja kieliriidat aiheuttivat jopa väkivallantevoja suomen- ja ruotsinkielisten välillä. Ristiriidat vaikuttivat erityisen vakavilta kaksikielisessä Myrkyntylässä, jossa asuvien radanrakentajien täytyi ottaa kantaa kielikysymykseen. Radanrakentajien ammattiosasto toimi ensin suomenkielisen nuorisoseuran talolla, mutta muutti myöhemmin ruotsalaisten taloon. Syksyllä 1910 radanrakentajat oli yritetty heittää ulos suomenkielisellä nuorisoseurantalolla pitämistään iltamista ja ruotsia auttavasti osaavia rautatieläisiä oli pilkattu hurreiksi ja kovakuoriaisiksi.<sup>278</sup>

Myrkyn ammattiosasto yritti pysytellä kielikiistojen ulkopuolella ja muun muassa painatti ruotsinkielisiä lentolehtisiäkin korostaakseen puolueettomuuttaan. Sosialistit välttivät kieliriitoja myös valtakunnan politiikassa, mutta rautatienrakentajien täytyi lisäksi säilyttää hyvät välit kaikkiin vuokranantajiin. Kielikysymys ei juuri haitannut radanrakentajien ja ruotsinkielisten suhteita Etelä-Pohjanmaalla, minkä muun muassa Närpiön kirkkoherra pani merkille kiittäessään rautaroikkaa kesällä 1912.<sup>279</sup>

Ennakkoluulojen karsiminen alkoi lehdistössä hitaasti ratatöiden alettua. Nurmeksen kylpylä piti tärkeänä mainostaa Karjalattaressa, että ratatyöläisistä ei ollut mitään vaaraa vieraille. Kuva ratatyöläisistä muuttui, koska rikolliseksi leimattiin esimerkiksi työmaiden liepeillä kuljeskelevat viinatrokarit eikä koko rakentajaväestöä. Jotkut kirjoittajat korostivat vielä, että juuri vahvojen ennakkoluulojen takia ratatyömiesten tekoja arvosteltiin huomattavasti muita ryhmiä hanakammin. Ratatöiden valmistuttua Karjalan Sanomat muistutti, kuinka arvostelijat aina unohtavat radanrakentajien surkeiden elinolosuhteiden vaikutuksen.<sup>280</sup>

• • • • •

<sup>276</sup> VapS 12.6.1911 ; Finell 1984b, s. 304 ; SydÖ 26.4.1910, 1.8.1911.

<sup>277</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Kaarlo Jokinen, Hugo Luoma). TYKL ; Forsén 1974, s. 312 ; Närpiön talvikäräjät 31.3.1911. Närpiön tuomiokunta, Närpiön kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1911 tk, C4a 82. VMA.

<sup>278</sup> VapS 28.6.1911, 3.10.1910 ; SydÖ 7.3.1911.

<sup>279</sup> VapS 13.3.1911, 31.1.1912, 10.6.1912.

<sup>280</sup> Ktar 4.6.1910, 23.6.1910 ; Vaasa 30.10.1909 ; KaSa 9.9.1911.

Jyrkästi radanrakentajia syyttänyt Ilkkakin alkoi perua puheitaan vuosi ratatöiden alkamisen jälkeen. Lehden maaseutukirjeenvaihtajat muistivat, kuinka ratajätkien tuloa aluksi turhaan pelättiin ja odotettiin epäjärjestystä. Kirjoittajien mukaan rautatieläisten käytös osoittautui ajan mittaan oikein siivoksi ja itse asiassa paikkakuntalaisilla olisi heiltä paljon opittavaa.<sup>281</sup> Tällaisen arvioin esitti myös nimimerkki Sasu Nurmeksesta.

Rautatietyöväestön käytös olisi malliksi paikkakuntalaisillemmekin; sillä monessa tapauksessa, jolloin pienempää häiriötä on tapahtunutkin, ovat oman paikkakunnan miehet olleet niiden aiheuttajat. Itse rautatieläisten hyvä käytös ansaitsee tunnustuksen, mitä tähän saakka olemme nähneet.<sup>282</sup>

Varsinkin rautaroikan juhlien kiitospuheissa keuhuttiin työntekijöiden hyvää ja siivoa käytöstä. Esimerkiksi Kristiinankaupungin pormestari toivoi koko maan työväestön seuraavan rautatienrakentajien esimerkkiä. Rautatieläisiä kuitenkin epäiltiin ja seurattiin tarkkaan, koska heidän käyttökseen täytyi toistuvasti kiinnittää huomiota paitsi juhlapuheissa myös paikkakunnan uutisissa. Lehdistö suhtautui radanrakentajiin etupäässä kielteisesti ja heidän kunnollisuuttaan tai ammattitaitoaan kiitettiin varsin harvoin. Anthony Burton korostaa, kuinka englantilainen lehdistö kirjoitti radanrakentajista sensaatiohakuksesti ja heitä pidettiin syyllisinä jokaiseen selvittämättömään rikokseen. Yksittäiset kirjoitukset radanrakentajien puolesta osoittavat selvästi, että monet suhtautuivat rautatieläisiin ennakkoluuloisesti ja jopa torjuvasti, eikä näitä ennakkoluuloja onnistuttu koskaan kokonaan voittamaan.<sup>283</sup>

Suuret ratatyömaat kuitenkin vetivät puoleensa myös rikollisuutta ja valtio piti tärkeänä lisätä alueen järjestysvaltaa. Tie- ja vesirakennusten ylihallitus palkkasi ylimääräisen järjestyksenvalvojan, joka vastasi poliisivalvonnasta ratalinjalla. Hänen piti ehkäistä rikollisuutta, ennen kaikkea salakapakointia, toimia syyttäjänä käräjäoikeuksissa, vastata muun muassa onnettomuustapausten tutkinnasta ja seurata kasööriä palkanmaksumatkoilla.<sup>284</sup>

Järjestysmiehen avuksi valtio hankki Nurmeksen radalle kaksi ja Suupohjan radalle kolme konstaapelia. Konstaapelit varustettiin ”vallitsevan villitysajan” takia ”brovninki revolverilla, gummisella batongilla ja ajanmukaisilla käsiraudoilla”. Lisäksi ratarakennus saattoi maksaa paikallisille poliiseille pienen palkankorotuksen lisääntyneiden velvollisuuksien takia.<sup>285</sup>

Kunnilla ja paikallisviranomaisilla ei ollut juuri taloudellisia mahdollisuuksia lisätä järjestysvaltaa ratatöiden takia, mutta esimerkiksi Pielisjärvellä valittiin kaksi uutta haaste-

• • • • •

<sup>281</sup> Ilkka 28.12.1910, 14.11.1911.

<sup>282</sup> KaSa 18.10.1910.

<sup>283</sup> SydÖ 25.7.1911, 15.5.1912 ; Vaasa 24.2.1912 ; Burton 1994, s. 302.

<sup>284</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.3.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA.

<sup>285</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 3.12.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 10.4.1907, 28.4.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, 1910 II, Cdo 1,6. KA.

miestä, koska käräjäoikeuteen tuli aiempaa enemmän rikosjuttuja. Seinäjoelle ratatöiden alkua odottavan miesjoukon takia hankittiin lyhyeksi aikaa kaksi ylimääräistä poliisia ja olutpanimo suljettiin kahdeksi viikoksi. Jatkossa Vaasan läänin kuvernööri kielsi oluen myynnin ratatyömaan tilinmaksupäivänä ja sitä seuraavana päivänä.<sup>286</sup>

## Neljän kuninkaan kirjat ja kalmariinin kirot

Paikalliset pelkäsivät ratajatkien tuovan mukanaan epäjärjestystä ja rikollisuutta, mutta väitteiden todenperäisyyttä on hankalaa arvioida vertailemalla mielipidekirjoituksia toisiinsa. Radanrakentajien tekemiä rikoksia ei voi tilastoida luotettavasti, koska rautatieläisten erottaminen muusta väestöstä on erittäin vaikeaa. Sen sijaan radanrakentajille tyypillisen rikollisuuden luonnetta voi hahmottaa kvalitatiivisesti paitsi oikeustapausten myös lehtitietojen avulla.

Viranomaisten vuosikertomuksissa radanrakentajien aiheuttamiin järjestyshäiriöihin viitattiin varsin harvoin. Pielisjärven nimismies mainitsi vuonna 1911, että rautatieläisistä ei ole ollut mainittavaa haittaa järjestykselle. Samana vuonna Teuvan nimismies puolestaan selitti rikollisuuden lisääntyneen, koska Suupohjan radan rakentaminen oli avannut tien kuljeksiville maankiertäjille. Kauhajoen nimismiespiirissä ratarakennus ei ainkaan lisännyt vankipassitusten määrää, jota voi pitää auttavana rikollisuuden ja samalla irtolaisuuden mittarina.<sup>287</sup>

Ulkomaisissa tutkimuksissa rautatienrakentajia pidetään suorastaan taipuvaisena rikollisuuteen. David Haward Bain kuvaa Pohjois-Amerikan poikki rakennettavan rautatien varsille yhdessä yössä syntyneitä kaupunkeja ”helveteiksi pyörillä”, joissa elämä keskittyi uhkapeliin, prostituutioon, viskiin ja väkivaltaan. Englantilaisia radanrakentajia tutkinut Anthony Burton lisää Bainin luetteloon vielä kapinoinnin ja sapatinrikkomisen.<sup>288</sup>

Kortinpeluu kuului Suomessa viattomiin mutta erittäin yleisiin rikoksiin, joista sanomalehdet toistuvasti kirjoittivat tuomitsevaan sävyyn. Neljän kuninkaan kirjoja katseltiin kesällä metsissä ja jokirannoilla, talvella korttiringit kokoontuivat ennen kaikkea saunoissa. Uhkapeli tuskin kiinnosti poliisia, mutta yhtä kaikki se oli laitonta ja siitä nostettiin Ilmajoella ratarakennusaikana yksi syytekin.<sup>289</sup>

Korttipeli maistui myös rautatienrakentajille. Korttia lyötiin työaikana ja tietysti kortteeritaloissa, joissa asui paljon työmiehiä. Lisäksi ratarakennuksilla kiersi kulkumiehiä,

• • • • •

<sup>286</sup> Pielisjärven talvikäräjät 23.2.1909. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven käräjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1909 tk, Cia 119. JoMa ; Ilkka 26.10.1909 ; Vaasa 21.5.1910.

<sup>287</sup> Pielisjärven nimismiehen vuosikertomus 1911. Kuopion lääninhallitus, kanslia, Pielisjärven kihlakunnan vuosikertomuksia, Hbb 5. JoMa ; Teuvan nimismiehen vuosikertomus 1911. Ilmajoen kihlakunnan kruununvouti, vuosikertomukset 1903-1917, Db 3. VMA ; Kauhajoenpiirin nimismies, vangittuja koskevia luetteloita 1904-1931, Bb1-Bb2. VMA.

<sup>288</sup> Bain 2000, s. 462-463, 560-563 ; Burton 1994, s. 267.

<sup>289</sup> RaV 20.11.1907, 16.6.1909 ; Ktar 29.4.1911 ; Ilmajoen syyskäräjät 1.9.1910. Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen käräjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1910 sk, C1a 77. VMA.

jotka pelasivat osittain työkseen. Muistitiedon mukaan jotkut työmiehet menettivät vaatteensakin uhkapelissä. Korttipeliä ei ratarakennuksilla pidetty vähäpätöisenä ongelmana, koska ammattiliitto yritti kitkeä sitä ja pyysi osastoilta tarkkoja tietoja tapauksista.<sup>290</sup>

Korttipelin ohella myös luvattomia *nurkkatansseja* moralisoitiin toistuvasti. Kyse ei ollut vain tanssimisesta, vaan tilaisuuksissa yhdistyivät useimmat paheet. Erityisesti palvelusväen vapaaviikolla järjestetyissä nurkkatansseissa käytettiin runsaasti alkoholia. Karjalatar kertoi sensaatiohakuisesti, kuinka marraskuussa 1907 suurimmissa Pielisjärvellä pidetyissä yötsyissä juotiin 140 litraa konjakkia. Juoppouden lisäksi niissä kiroiltiin, käyttäytyttiin säädyttömästi ja tapeltiin. Nurkkatansseja järjestivät etupäässä paikalliset, mutta rautatieläisten ammattiosastotkin paheksuivat niitä, koska tanssit houkuttelivat työläisiä pois osastotoiminnasta.<sup>291</sup>

Radanrakentajat juopottelivat sunnuntaisin nurkkatanssien lisäksi pienemmissä ryyppyporukoissa saunoissa, riihissä tai kortteerissa. Kaupungeissa pääsi myös ravintolaan. Työmaajuopottelu oli tavallista, vaikka työnantaja ei sitä hyväksynyt. Sakki hankki viinat yhdessä ja miehet joivat ne, kun mestarin silmä vältti.<sup>292</sup>

Teuvalla radanrakentajat omaksuivat eteläpohjalaisen hääperinteen, mikä huolestutti sekä viranomaisia että raittiusväkeä. Raha- eli viinahäissä tanssittiin *hoijakkaa*, johon osallistuneet antoivat nuorelle parille rahaa lahjaksi. Kun vieraille tarjottiin myös viinaa, viranomaiset tulkitsivat tämän laittomaksi viinan myynniksi. Vuosina 1910-1911 Teuvalla sakotettiin useita aviopareja ja ainakin viisi sulhasta työskenteli ratatyömaalla.<sup>293</sup>

Lähdeaineistossani mainitaan myös muita juhlia, joissa rautatieläiset käyttivät runsaasti alkoholia. Yhdistysten järjestämiin iltamiin monet tulivat säännöllisesti juopuneina ja talkoissa oli viinaa tarjolla. Kesällä 1912 Koskenkorvan hiekkakuopalla työt keskeytyivät erikoisesta syystä: Hannes Kolehmainen voitti Tukholman olympialaisissa 5 000 ja 10 000 metrin juoksut sekä maastojuoksun, mitä rautatieläiset juhlivat railakkaasti.<sup>294</sup>

Viinan kotipoltto kriminalisoitiin Suomessa vuonna 1866, mutta sitä harrastettiin 1900-luvun alussa yleisesti. Etelä-Pohjanmaalla salapolttimot sijaitsivat yleensä syrjäkylissä. Esimerkiksi halkojen ajajat toimittivat rintamailta jauhosäkit metsiin ja välittivät valmiin viinan takaisin tilaajille. Oikeuteen salapolttajia joutui Etelä-Pohjanmaalla huomattavasti enemmän kuin Pohjois-Karjalassa, mikä ei välttämättä tarkoita sitä, että viinaa olisi Karjalan korvissa keitetty vähemmän. Kontiolahdella edesvastuuseen saatu loismies

.....

<sup>290</sup> VapS 6.12.1911 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Vilho Savolainen, Helvi Kirkinen). TYKL ; Juna 20.6.1907.

<sup>291</sup> Ktar 14.11.1907 ; KaSa 7.11.1907 ; RaV 4.2.1910, 11.3.1910 ; VapS 11.3.1910.

<sup>292</sup> KaSa 27.9.1910 ; RaV 8.4.1908 ; VapS 13.2.1911 ; Teuvan syyskäräjät 9.11.1911. Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1911 sk, C5a 46. VMA.

<sup>293</sup> Ilkka 12.8.1911 ; Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1911, C5a 45-46. VMA.

<sup>294</sup> VapS 7.10.1910 ; Teuvan syyskäräjät 8.4.1910. Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910 tk, C5a 45. VMA ; Rautatien rakennusmestarit (Eino Suomi). SRM.



totesikin oikeudessa, että kyllä hän aikoo vastaisuudessaakin *patakukkoa* keittää. Valvonta oli harvaanasutuilla alueilla huomattavasti heikompaa kuin Suupohjassa.<sup>295</sup>

Nikkolan nevan ilmajokelaisilla ojankaivajilla oli salapolttimo ratalinjan tuntumassa, mutta kiertävät ratajätäkät eivät tietävästi keittäneet itse viinojaan. Paikallisyhteisössä salapolttajat tunnettiin ja keittopuuihin ryhtyneet ratajätäkät olisi luultavasti annettu ilmi, toisin kuin paikkakunnan itselliset. Toki paikalliset tuottajat valmistivat ja myivät rautatieläisille pontikkaa mutta myös miedompaa vaarinkaljaa.<sup>296</sup>

Pohjois-Karjalassa laittoman viinan virta tuli itärajan takaa. Aunuksen Porajärvellä, vain 100 kilometrin päässä rajalta, sijaitsi Venäjän valtion viinakauppa, josta pääsi Pielisjärvelle neljää eri tietä – poliisin oli mahdotonta valvoa niitä kaikkia. Erityisesti rekikeleillä salakuljettaminen oli helppoa ja paitsi ratatyömaalla myös suurilla tukkityömailla riitti *Porajärven siialle* kysyntää. Salakauppiaissa oli sekä venäläisiä, suomalaisia että itäkarjalaisia yrittäjiä, lisäksi itäviinaa toivat myös tukkilaiset uiton mukana Venäjältä. Salakuljetus oli karata käsistä ja rajaa valvomaan saatiin Pielisjärvelle viisi ylimääräistä poliisia vuonna 1909.<sup>297</sup>

Laillista viinaa radanrakentajat hakivat kaupungeista. Joensuussa raittiusväki onnistui sulkemaan viinakaupan vuonna 1907, mutta kahden vuoden kuluttua se avattiin uudelleen. Paikallisesta kieltolaista huolimatta alkoholia pystyi tilaamaan rautateitse Viipurin ja Helsingin myymälöistä eikä salakaupan ansiosta juoppouskaan vähentynyt toivotulla tavalla.<sup>298</sup>

Koska viinan hankkiminen oli maaseudulla hankalaa, laitton vähittäiskauppa elätti useita pikkurikollisia. Monet viinakauppiat kulkivat toistuvasti lastinsa kanssa pitkin ratalinjaa. Konjakilla täytetyt kolmanneslitran limonadipullot saattoivat olla vain yksi osa kulkukauppiaiden tuotevalikoimassa: kontiolahtelaisista Mustosen veljeksistä toinen kauppitteli konjakkia, toinen villapaitoja. Pielisjärven käräjillä syytettiin vuosina 1909-1910 poikkeuksellisen monia paikkakuntalaisia laittomasta viinanmyynnistä.<sup>299</sup>

Vaikka radanrakentajat muodostivat laajan ostajakunnan, varsinaisiksi viinakauppiaksi he eivät ryhtyneet. Tästä huolimatta sanomalehdistö antoi yksipuolisen kuvan, kuinka juuri rautatieläiset levittävät juoppoutta maaseudulla.

• • • • •

<sup>295</sup> Ilkka 2.11.1909, 12.4.1913 ; Kontiolahden talvikäräjät 5.4.1909. Liperin tuomiokunta, Kontiolahden kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1909 tk, Cia 93. JoMa. Pohjalaisia salapolttajia katso esim. Kauhajoen syyskäräjät 20.11.1912. Ilmajoen tuomiokunta, Kauhajoen kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1912 sk, C4a 25. VMA.

<sup>296</sup> Rakennustaito 15/1913, s. 194 ; Ilmajoen syyskäräjät 13.9.1910. Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1910 sk, C1a 77. VMA ; Vaasa 19.4.1910.

<sup>297</sup> RaV 20.4.1911, 19.3.1909 ; KaSa 9.8.1910 ; Kiiskinen-Sallinen 1991, s. 293-294 ; Pielisjärven kruununvoudin kertomuksia vuosilta 1908-1911. Kuopion lääninhallitus, kanslia, Pielisjärven kihlakunnan vuosikertomuksia, Hbb 5. JoMa.

<sup>298</sup> KaSa 1.6.1907 ; RaV 28.6.1909 ; Ktar 13.8.1907.

<sup>299</sup> KaSa 13.8.1907 ; Kontiolahden syyskäräjät 26.11.1907. Liperin tuomiokunta, Kontiolahden kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1907 sk, Cia 90. JoMa ; Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1909-1910, Cia 119-122. JoMa.

Ensiksikin on näissä r.t. [rautatierakennuksen] touhuissa työntekijöinä paljon maailman heittiöitä – ikävä kyllä sanoa – nämä levittävät juoppouttakin ja muuta pahaa elämää sitä tuntuvaan. Vaikea on heitä pitää niin ankarasti kurissa, että ei turmio pääsisi leviämään. Ja etenkin juoppouden turmio on niin mukaansa tempaavaa, että se on kerrassaan ihmeteltävää. Nämä ulkoapäin tulevat ainekset ovat johtaneet monta paikkakuntaa rakenteella olevan r.t. yletyttämään juoppoutteen ja siveellisen elämän rappeutumiseen.<sup>300</sup>

Alkoholin runsas kulutus aiheutti tietysti sosiaalisia ongelmia, joista sanomalehdet kirjoittivat paheksuvaan sävyyn. Ryyppääminen johti huonoon elämään, alkoholistiperheiden kurjuuteen ja perheväkivaltaan. Ammattijärjestöt koettivat vastustaa juoppoutta ja viina-kauppiaita: esimerkiksi radanrakentajat perustivat Lieksassa 13-miehisen järjestyskunnan, joka uhkasi kaataa trokareitten viinat maahan.<sup>301</sup>

Työmaajuoppottelu aiheutti vakavimmat vaaratilanteet sorastusvaiheessa. Veturinkuljettajat ja konduktöörit saattoivat tulla töihin ympärillänsä ja työskennellä varomat-  
tomasti. Eräälle kuljettajalle määrättiin oikeudessa ankarat korvaukset, koska hänen ryyppiskellessään lämmittäjän kanssa höyrykattila pääsi vahingossa kuivumaan. Kalle Kinnunen muistaa Suupohjan radalta veturinkuljettajan, jonka sukunimikin vääntyi työmaajuoppottelun takia Kännikoskeksi.<sup>302</sup>

Hanna Snellman kuvaa väitöskirjassaan perusteellisen raadollisesti prostituutiota Lapin savotoilla ja Rovaniemellä. Ratatyömaillakin liikkui maksullisia naisia, joista osa kulki ratalinjaa pitkin viinakauppiaiden ja varkaiden seurassa. Eemil Kermanin mukaan sekä trokarit että yleiset naiset olivat ”aivan maanvaivana” heti, kun kasööri oli maksanut tilit. Aineiston niukkuuden takia en pysty selvittämään rautatierakennusten prostituution kuvaa.<sup>303</sup>

## Iltaamatappelut

Radanrakentajien arvostelu huipentui raakojen väkivallantekojen uutisointiin. Tutkimilani rautatierakennuksilla tehtiin yksi kuolemaan johtanut väkivaltarikos. Koska tappelut olivat etupäässä pieniä nujakoita, vain osa päättyi oikeuteen. Myös radanrakentajien vaikean tunnistamisen sekä alueellisesti ja ajallisesti tarkkaan rajatun otoksen takia väkivaltaa on erittäin vaikea tutkia tilastollisesti.

Käsittelen radanrakentajien väkivaltarikoksia jaottelemalla ne tapahtumapaikan mukaan. Tutkin, millaisissa tilanteissa radanrakentajat joutuivat tappeluihin ja keiden

.....

<sup>300</sup> KaSa 26.5.1910.

<sup>301</sup> RaV 8.4.1908, 11.11.1908, 29.10.1910 ; Ktar 11.3.1908.

<sup>302</sup> VapS 8.7.1912 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 20.3.1913, 25.10.1915. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1913 I, 1915-1922, Cdq 9.12. KA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL.

<sup>303</sup> Snellman 1996, s. 192-198 ; KaSa 11.8.1908 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Helvi Kirkinen, Hugo Suomi). TYKL ; TMT 116:156 (Kerman) TA. Lähteiden aukollisuudesta paljon kertoo turkulaisen A. S:n tapaus, joka passitettiin irtolaisena lääninvankilaan. Hänet löydettiin radan varresta tappelevan miesjoukon keskeltä. Karjalattaren vihjaileva sävy antaa ymmärtää S:n myyneen itseään, mutta mitään varmuutta tästä ei ole (Ktar 28.7.1910).

kanssa. Tarkoitukseni ei ole vertailla väkivaltarikoksia toisiinsa tai tutkia niiden yleisyyttä vaan kartoittaa kvalitatiivisesti erilaisia tilanteita, joissa radanrakentajat tappelivat. Yritän tätä kautta kuvata väkivallanteiden luonnetta ja pohtia niiden syitä.<sup>304</sup>

Sekä sanomalehdissä että käräjillä käsitellyille väkivaltarikoksille tavanomaista oli erilaisten lyömäaseiden, lähinnä puukon käyttö. Miehet kantoivat puukkoja tavallisesti myös julkisissa tilaisuuksissa – Vaasan läänin kuvernööri kielsi tämän keväällä 1913. Kylätappeluita tutkineen Elina Haavio-Mannilan mukaan puukon käyttö jopa levisi pohjalais-ten radanrakentajien mukana alueille, missä sitä ei aiemmin kylätappeluaseena tunnettu.<sup>305</sup>

Häät olivat varsin usein tappelujen näyttämöinä, mikä johtui ennen kaikkea kuokkavieraiden ja kutsuttujen välisistä riidoista. Tyypillinen häätappelu sattui syyskuussa 1910 Kauhajoen Mäkiharjan talossa. Häätalaisuudessa radanrakentajiin suhtauduttiin heidän omasta mielestään alusta asti hyvin torjuvasti ja eräs suutari tokaisikin, että ”ei täällä rautatieläisille päivää sanota.” Talollinen Leander Seppi pilkkasi vielä iisalmelaista radanrakentaja Armas Roivasta kahdenkymmenen pennin mieheksi. Illemmalla pahatapaisena tunnettu Roivanen löi Seppiä kämmenellä poskelle sanoen ”näissä häissä ei löydy sellaista miestä, joka hänet voittaa.” Seppi vastasi ”löytyypä saatana vie” ja tainnutti Roivasen reilun metrin mittaisella koivuhallolla, johon oli veistetty kahvakin valmiiksi. Oikeuskäsittelyn aikana todistettiin, kuinka radanrakentajien ja paikkakuntalaisten välit olivat epäselvät ja osapuolet uhittelivat sopivissa tilaisuuksissa toisilleen. Seppi muun muassa vetosi oikeudessa kiistoihin, jotka johtuivat rautatieläisten yrityksistä pitää pääsyä ratatöihin omana oikeutenaan.<sup>306</sup>

Roivanen loukkaantui iskusta pahoin, mutta jos häätappelusta selvittiin pelkillä ruhjeilla, sitä harvemmin käsiteltiin oikeudessa. Sanomalehtien kuvauksissa osapuolet koostuivat aina juopuneista miesjoukoista, jotka ottivat yhteen. Jos häätappelusta ei tullut tasaista, kuokkavieraat saattoivat tyhjentää tuvan kokonaan tai lyödä ikkunat hajalle. Häiriköinti oli molemminpuolista – radanrakentajat riehuivat humalassa paikkakuntalaisten häissä ja päinvastoin.<sup>307</sup>

Erilaiset kansalaisjärjestöt pitivät 1900-luvun alussa iltamia, joihin liittyi häihin verrattavaa väkivaltaa. Väkivaltaa tarkastellessa oleellista on erottaa toisistaan radanrakentajien itsensä ja paikallisten järjestämät illamat. Rautatieläiset aiheuttivat toistuvasti järjestyshäiriöitä nuorisoseurojen ja työväenyhdistysten iltamissa: miehet yrittivät tunkea juopuneina juhliin, häiritsivät ja tuuppivat tanssipareja tai haastoivat muuten riitaa. Jos

• • • • •

<sup>304</sup> Alasuutari 1999, s. 38-43.

<sup>305</sup> SpK 24.5.1913 ; Haavio-Mannila 1958, s. 119.

<sup>306</sup> Haavio-Mannila 1958, s. 86 ; Kauhajoen syyskäräjät 11.10.1910. Ilmajoen tuomiokunta, Kauhajoen kärjäkunta, varsinais-asiain pöytäkirjat 1910 sk, C4a 23. VMA ; Kauhajoen välikäräjät 23.12.1910, 13.1.1911. Ilmajoen tuomiokunta, Kauhajoen kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat, 1910-1911. C1c 20-21. VMA.

<sup>307</sup> Ktar 8.8.1907, 18.1.1908 ; VapS 14.11.1910 ; SpK 13.6.1911.

rautatieläisiä oli paikallisten järjestämissä iltamissa vain muutamia, paikkakunnan nuoret miehet saattoivat puolestaan uhkailla heitä näkyvästi.<sup>308</sup>

Jos radanrakentajat järjestivät itse iltamat, ero oli kuitenkin yhdessä suhteessa selvä. Ratajätkätk eivät lehtitietojen tai oikeustapausten perusteella kertaakaan ottaneet järjestäjien kanssa yhteen niissä iltamissa, jotka Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton ammattiosastot järjestivät Suupohjan ja Nurmeksens ratarakennuksilla. Sen sijaan paikkakunnan nuoret miehet tekivät niissä täsmälleen samanlaista kiusaa, mistä rautatieläisiä paikallisten iltamissa syytettiin. Rautatieläisten välinen iltamaväkivalta oli vähäistä kahdesta syystä: iltamissa muodostui vastakkainasettelu helpommin paikkakuntalaisia vastaan kuin ryhmien sisällä ja toisaalta järjestäjien oli helpompi kontrolloida työtovereidensa kuin paikkakunnan nuorison käyttäytymistä.<sup>309</sup>

Kun radanrakentajat juhlivat neutraalissa tilassa, sisäiset ristiriidat saattoivat purkautua myös väkivallaksi. Näin kävi esimerkiksi kaupunkien ravintoloissa, joissa maalaisyhteisön vastakkainasettelu ja kylätappeluperinne ei enää vaikuttanut. Kaupungeissa nuorilla radanrakentajamiehillä ei ollut vastassa selvää ulkoryhmää, jolla olisi ollut vahva paikallisidentiteetti. Ratajätkien yhteenkuuluvuus saattoi kuitenkin syntyä hyvin nopeasti yhteisen vihollisen ilmaantuessa: Kristiinankaupungin kesäravintolassa syntynyttä kahakkaa rauhoittamaan tullut poliisi sai kaikki tappelupukarit vastaansa.<sup>310</sup>

Kaupungeissa ja pitäjien suuremmissa kylissä juopottelevat rautatienrakentajat tapelivat sekä keskenään että muiden humalaisten kanssa. Nurmeksens radan rakentajat kävivät vapaapäivinänsä Joensuussa höyrylaivoilla, joiden ravintolat tarjoilivat matkustajille myös alkoholia. Paluumatkalla laivarannassa tapeltiin usein. Esimerkiksi jämsäläinen radanrakentaja Isak Ruhanen häiriköi Tapio-laivassa ja jatkoi metelöintiä Nurmeksens kaduilla. Kauppalan poliisi tunnusti oikeudessa, ettei uskaltanut viedä isokokoista Ruhasta edes putkaan.<sup>311</sup>

Radanrakentajien välisiä tappeleja nähtiin myös työmaalla ja yökortteereissa. Työmiesten väliset yhteenotot useimmiten sovittiin työporukan kesken ja pidettiin salassa, koska työnjohto ei epäröinyt erottaa tappelupukareita. Tappelun taustalla saattoi olla myös työmaajuopottelua tai poliittisia erimielisyyksiä. Pielisjärvellä ratajätkätk pieksivät joukolla myllärin, joka ajoi metsässään luvottomasti laiduntaneet hevoset takaisin ratalinjalle.<sup>312</sup>

.....

<sup>308</sup> RaV 2.7.1909, 30.8.1909 ; VapS 18.1.1911, 30.9.1912.

<sup>309</sup> Pielisjärven välikäräjät 28.1.1909. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1909, C1c 8. JoMa ; Ilmajoen talvikäräjät 23.1.1912. Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1912 tk, C1a 79. VMA ; VapS 17.8.1910, 3.10.1910. On myös mahdollista, että iltamajärjestäjät eivät halunneet kertoa julkisuuteen, jos rautatieläiset mellastivat omilla iltamissaan. Tämä ei kuitenkaan tunnu todennäköiseltä, koska työväenlehdet kirjoittivat sekä ammattiosastojen pitämien iltamien muista väkivaltaisuuksista että radanrakentajien välisistä tappeleista esimerkiksi työmaalla tai kortteerissa.

<sup>310</sup> Ktar 6.5.1909 ; Haavio-Mannila 1958, s. 62-66 ; SpK 6.8.1910.

<sup>311</sup> Ktar 6.5.1909 ; SpK 4.6.1912 ; Pielisjärven syyskäräjät 16-17.9.1908. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat, 1908 sk, C1a 118. JoMa ; Nurmeksens syyskäräjät 19.11.1910. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksens kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1910 sk, C11 a 126. JoMa.

<sup>312</sup> VapS 14.8.1912 ; Teuvan syyskäräjät 9.11.1911. Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1911 sk, C5a 45. VMA ; Pielisjärven välikäräjät 7.8.1907. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1907, C1c 8. JoMa.

Konflikteja syntyi myös tavallisissa työtilanteissa. Kuusissakymmenissä oleva Heikki Tolppanen työskenteli Nurmeksen radalla monttumiehenä ja irrotti soraa kaikkiaan kuudelle hevosmiehelle. Hänen työskentelytapansa eivät kelvanneet 20-vuotiaalle hevosmies Nevalaiselle, joka alkoi vaatia Tolppaselta lisää vauhtia. Kun Tolppanen kehotti Nevalaisen irrottamaan soran sitten itse, tämä alkoi uhkailla ylhäällä hiekkakuopan reunalla seisonutta ikämiestä. Kun Tolppanen vastasi, että ilma oli kuuma työnteolle eikä kiirehtinytkään, Nevalainen heitti häntä montun pohjalta kivellä. Kivi murskasi Tolppasen otsaluun ja hän kuoli sairaalassa. Nevalainen tuomittiin viideksi vuodeksi vankeuteen.<sup>313</sup>

Kortteerissa tappelut alkoivat lähes poikkeuksetta juopottelun jälkeen. Ryyppyremmin jutustelu ja kortinpeluu muuttuivat joskus käsirysyksi tai pahimmillaan puukotukseksi. Monet yhteenotot saivat alkunsa humalaisten yrittäessä väkisin toisten kotiin – radanrakentajat tunkeutuivat paikallisten asuntoihin ja toisinpäin.<sup>314</sup>

Paikkakuntalaisten ja radanrakentajien välisistä yhteenotoista osa sattui kylänraitilla miesten kohdatessa. Usein toinen osapuoli liikkui suurempana miesjoukkona, joka mukilo i yksinäisen vastaantulijan. Lehdistössä kutsuttiin Teuvan Perälässä heinäkuussa 1911 sattuneita yhteenottoja peräti rotuvihaksi. Molemmipuolisten puukotusten takia osastoin sinööri järjesti Perälän työväentalolla yleisen kokouksen, jossa riitoja käsiteltiin yhdessä ja rauhoitettiin tilannetta. Sanomalehdistä Vapaa Sana tuomitsi tapahtumat, mutta Suupohjan Kaiku valitsi puolensa ja oikeutti paikkakuntalaisten jakamat puukoniskut.<sup>315</sup>

Pitemmän aikaa on ollut riidanalaisena molempain puolueiden, kyläläisten ja rautatieläisten, voimakkaimpain miesten ruumiinvoimat ja painitaito. Jokaisessa yhtymätalaisuudessa ovat nämä koetelleet etevämyyttään, yleensä tuloksella että pienikokoinen kyläläinen on voittanut kookkaan vastustajansa. Viime lauantai-iltana oli taas noiden ”voimamiesten”, paikkakuntal. Vesteri Kiviluoman ja rautatiel. H.Suomelan, kamppailu, paini. Se suoritettiin kaikessa sovinnossa, kunnes Kiviluoma taas näytti pääsevän voitolle, jolloin S:n toverit alkoivat hänelle avuksi. K. kielsi syrjäisiä puuttumasta, koska voisi aiheuttaa pahempia seurauksia. Kiellosta huolimatta meni kuitenkin rautatiel. Juho Ruuskanen toverinsa avuksi seurauksena, että sukeutui yleinen tappelu, jossa Suomela ja Ruuskanen saivat vaikeita puukon haavoja.<sup>316</sup>

Leimaa-antavaa rautatieläisten väkivallalle oli jyrkkä vastakkainasettelu paikkakuntalaisten kanssa. Muistitiedossa korostuvat rajut tappelut, joita käytiin erityisesti viikonloppuisin iltamien jälkeen. Toivo Leskisen mukaan rautatieläiset useimmiten aloittivat riidat leuhkaluontoisuutensa takia.<sup>317</sup>

Elina Haavio-Mannila korostaa kylätappelujen rakentuneen sisäryhmäsolidaarisuuden ja ulkoryhmään kohdistuvien kielteisten ennakkoluulojen ja vihamielisyyden perus-

.....

<sup>313</sup> Pielisjärven välikäräjät 21.7.1908. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1908, Cic 8. JoMa.

<sup>314</sup> Nurmeksen välikäräjät 19.7.1911, 20.5.1911. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksen kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1911, Ciic 14. JoMa ; VapS 11.1.1911, 24.3.1911.

<sup>315</sup> Lapväärtin syyskäräjät 9.12.1911. Närpiön tuomiokunta, Lapväärtin kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1911 sk, C2a 84. VMA ; VapS 3.7.1911, 26.7.1911 ; SpK 25.7.1911, 27.7.1911.

<sup>316</sup> SpK 25.7.1911.

<sup>317</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Toivo Antila, Ada Vänskä, Väinö Liinamaa, Toivo Leskinen). TYKL.

asenteille. Paikallisten ja radanrakentajien väliset ristiriidat, kuten kiistat tytöistä, työpaikoista, asunnoista ja politiikasta, loivat pohjan yhteenotoille. Radanrakentajat muodostivat ammattiryhmän, jota paikkakunnan nuoret miehet vierastivat ja tappeluissa ryhmien välinen jännite kiristyi äärimmilleen. Tappelut toisaalta myös tiivistivät molempien osapuolien sisäistä yhtenäisyyttä.<sup>318</sup>

Rautatieläiset esiintyivät ryhmänä ja ottivat yhteen paikkakuntalaisten kanssa häissä, iltamissa ja kylän raitilla, jotka Haavio-Mannila mainitseekin tyypillisimpinä kylätappelupaikkoina. Rautatieläisten keskinäiset välienselvittelyt tehtiin sen sijaan niissä paikoissa, joihin paikkakuntalaiset eivät juuri tulleet: kortteerissa, kaupungissa ja tietysti työmaalla. Haavio-Mannilan mukaan kylätappeluinstituutio alkoi rappeutua tiiviiden kyläyhteisöjen menettäessä merkitystään taloudellisen ja henkisen murroksen myötä. Kylätappelut olivat häviämässä vuosisadan vaihteen tienoilla.<sup>319</sup> Ilmeisesti radanrakentajien ja paikallisten välitkin olivat paremmat kuin 1800-luvun ratatyömailla, koska Rakennustaito korosti vuonna 1913 tappeluinnon laantuneen.

Rautatierakennusten työväestö oli ennen pahimmassa maineessa olevaa väestöä maassamme; tappelut, juopottelu ja roistoelämä kuului heille päiväjärjestykseen. Paikkakuntalaisten ja varsinkin nuoremman miesväen kanssa olivat rautatienpojat useinkin aivan sotakannalla, pannen toimeen sellaisia näytöksiä, joista oli leikki kaukana. Nyt sen sijaan kuuluu heillä olevan yhteisiä iltamahommia, urheiluseuroja y.m. parempia harrastuksia. Kohoavan valistuksen ansioksi on etupäässä tämä muutos luettava.<sup>320</sup>

## Varkaat, väärentäjät ja muut väärintekijät

Radanrakentajat syylistyivät myös satunnaisiin omaisuusrikoksiin. Oikeustapausten perusteella tyypillisimpiä olivat pienet varkaudet: esimerkiksi muuruveteläiset Tossavaisen veljekset jättivät maksamatta jauhosäkin, jonka ottivat tilipäivänä kauppiaan makasiinista. Kun rahat olivat vähissä, hevosmiehet varastivat heiniä tai kauroja.<sup>321</sup>

Kun radanrakentajilta varastettiin, useimmiten asialla oli toinen ratajatkä. Teot eivät olleet suunniteltuja ja hyvä tilaisuus teki työtoverista varkaan. Tavallisesti rahat hävisivät humalaiselta tai työmaalla syrjemmälle unohtuneen takin taskusta. Varastaminen oli erittäin vakava rikos, josta esimerkiksi työtoverinsa kukkaron vienyt Jahvetti Tidenberg sai viisi vuotta vankeutta.<sup>322</sup>

• • • • •

<sup>318</sup> Haavio-Mannila 1958, s. 159, 66, 131-133.

<sup>319</sup> Haavio-Mannila 1958, s. 86-91, 149-155.

<sup>320</sup> Rakennustaito 2/1913, s. 25.

<sup>321</sup> Pielisjärven talvikäräjät 18.2.1909. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1909 tk, Cia 119. JoMa ; Nurmeksens syyskäräjät 25.9.1911. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksens kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1910 sk, CII a 128. JoMa ; Ilmajoen välikäräjät 26.11.1909. Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1908-1909, C1c 19. VMA.

<sup>322</sup> Kuulustelupöytäkirjat 20.12.1910. Joensuun kaupungin poliisilaitos, poliisikuulustelupöytäkirjat 1904-1910 Ccaa 1. JoMa ; Ilmajoen syyskäräjät 29.8.1910. Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen kärjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1910 sk, C1a 77. VMA.

Sanomalehdet kertoivat suurpiirteisesti myös radanrakentajien tekemistä törkeistä ryöstöyrityksistä, mutta näitä ei kuitenkaan käsitelty oikeudessa. Etupäässä radanrakentajat varastivat toisiltaan tai lähiseudun varastoista. Oikeudessa käsiteltiin ainoastaan yhtä tapausta, jossa paikallinen varasti ratajätäkältä: 14-vuotias Juho Koivusaari vei rautjärveläisen radanrakentajan polkupyörän. Tämä tuskin kertoo vain radanrakentajien köyhyydestä vaan pikemminkin ohuista kontakteista paikallisiin – sopivia tilaisuuksia varastamiseen ei ollut kuin työmaalla tai humalassa, jolloin kiinnijäämisen riski oli pieni.<sup>323</sup>

Varsin tavallinen radanrakentajien tekemä rikos oli luvaton metsästys. Luultavasti salametsästäjistä vain murto-osa jäi kiinni, mutta käräjillä sakotettiin rautatieläisiä niin linnustuksesta kuin hirven salakaadostakin.<sup>324</sup>

Kekseliäät pienet petokset saivat helposti huomioita sanomalehdissä. Eräs radanrakentaja pääsi talonpojan rattailla Suupohjasta Poriin, mutta katosi kun kyydistä olisi pitänyt maksaa. Enon käräjillä tuomittiin liperiläinen radanrakentaja vuodeksi väärentämisestä vankeuteen, koska hän oli pidentänyt muuttokirjansa voimassaoloaikaa. Nurmeksen ratalinjaa pitkin liikkui taas ovela teurastaja, joka osti eläimiä hyvään hintaan velaksi, myi lihat rautatieläisille ja jätti velkansa maksamatta.<sup>325</sup>

## Kuka oli Sutki Väisänen?

Ratatyömaiden liepeillä liikkui myös ammattimaisia rikollisia, joista kuuluisin oli Oskari Ristonpoika Väisänen. Hän oli syntynyt Pohjois-Savossa Lapinlahdella joulukuussa 1885 ja ennen tuloaan Nurmeksen ratarakennukselle syylästynyt muun muassa viinan myyntiin ja pahoinpitelyyn. Kenties hän lähti Lapinlahdelta jo vuonna 1902 valmistuneen Kuopio-Iisalmi –radan rakentajien matkaan ja kiersi ratatyömaita aina 1930-luvulle kuolemaansa saakka. Lähdeaineistossani tämä Sutki Väisänenä tunnettu rikollinen mainitaan peräti 28 eri yhteydessä, joista kahdeksan on muistitietoa.<sup>326</sup>

Sutki Väisänen vietti aikalaisten mukaan köyhää, huonoa ja pahatapaista elämää. Hän ei tehnyt työtä ja juopotteli säännöllisesti. Ratarakennuksen poliisi tiesi hänen kerjäävän tai kiristävän rahaa, ruokaa ja kahvia. Väisänen matkusti asemalta toiselle ostamalla junalipun kaikilla rahoillaan ja kerjäten seuraavalla asemalla rahat aina uuteen

.....

<sup>323</sup> KaSa 19.10.1907 ; Vaasa 7.10.1909 ; Närpiön syyskäräjät 22.10.1912. Närpiön tuomiokunta, Närpiön kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1912, C4a 84. VMA.

<sup>324</sup> Nurmeksen syyskäräjät 19.11.1910. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksen kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910 sk, CII a 126. JoMa ; Pielisjärven syyskäräjät 15.10.1910. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910 sk, CI a 122. JoMa ; Närpiön talvikäräjät 22.3.1911. Närpiön tuomiokunta, Närpiön kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1911, C4a 82. VMA.

<sup>325</sup> SydÖ 8.2.1910 ; Enon talvikäräjät 6.2.1908. Ilomantsin tuomiokunta, Enon kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1908 tk, Cia 45. JoMa ; Ktar 1.12.1910.

<sup>326</sup> Nurmeksen syyskäräjät 19.11.1910. Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksen kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910 sk, CII a 126. JoMa ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen). TYKL.

pilettiin. Sutki oli Nurmeksen ratatyömaalla jo pelätty mies, joka liikuskeili tunnettujen roistojen seurassa.<sup>327</sup>

Nurmeksen ja Suupohjan radoilla Sutki syylistyi ennen kaikkea viinan myyntiin. Hän kuljetti rikostovereineen Nurmeksen radalle viinaa Savonlinnasta ja Viipurista. Karjalan Sanomat kertoi hänen keksineen varastaa myös junassa matkustavien pulloja. Joensuuun markkinoilla Sutkin sakki yritti pettää ja ryöstää hevosia ja Kristiinan putkaan Väisänen pistettiin juopuneiden ratajätkien kanssa. Syytteitä hänelle luettiin ainakin kolmen kunnan käräjillä.<sup>328</sup>

Rahansa Sutki hankki paitsi viinaa myymällä myös pelaamalla korttia. Hän saattoi tilipäivinä voittaa jopa satoja markkoja. Jos rahat loppuivat, Sutki turvautui radanrakentajien apuun ja tarvittaessa kiristi puukolla uhaten lainaa.<sup>329</sup> Kivimies Juho Tila kertoi Sutkin kuoleman jälkeen, kuinka radanrakentajat auttoivat Sutkia.

Sutki oil pahakurinen mies, se ei tehä ikänään mittää työtä, mut ei juur varastannakaa, mut kaikissa vehkeilyissä se oil mies. Sille kun antoi rahhoo, niin se oil hyvä mies, mut jos se pyys rahhoo siltä, jolla se ties olovan, ja ei antanna, niin oil selekäsauna sille tijossa. Se ehti sen ja juohatti sopivaan paikkaan ja antoi selekään. Se kulki rautatierakennuksilla ja otti selevän, milloinka tili on ja tuil tilliin suamaan rahhoo, ja miehet tuns hengessään, että Sutkille on annettava rahhoo, ja antoivat mikä markan mikä kaks. Miehet sanoi antaissaan, että minä maksan velkain, ja siitä Sutki tykkäis, vaikka miehet ei ollu penninkään velassa.<sup>330</sup>

Sanomalehdissä kerrottiin toistuvasti Sutkin jakamista puukon iskuista. Tappeluita syntyi sekä korttiporukoissa että iltamissa, koska Sutki haastoi helposti riitaa. Radanrakentaja Björnin häissä Kauhajoella Sutki töni piiritanssissa paikallista torpparinpoika Jaakko Mäntylää, joka kävikin Väisäsen päälle. Väisänen oli vielä kysynyt, halusiko Mäntylä tappelulla. Mäntylä löi häntä hengenvaarallisesti puukolla vatsaan ja sanoi ”Oo vaikka Sutki – kyllä täällä Kainastolla opetetaan!”<sup>331</sup>

Sutki Väisäsen käytös ja ominaisuudet sopivat erinomaisesti siihen kuvaan, jonka Elina Haavio-Mannila esittää kylätappeluryhmien johtajista. Sutki oli sanavalmis ja riski mies, joka tyhjensi halutessaan yksin tanssituvan. Tappeluryhmän johtajan tärkeimpänä tehtävänä oli aloittaa tappelu ja koota tovereita avukseen. Oskari Väisänen pystyi elämään radanrakentajien kustannuksella, koska hän poikkeuksellisen voimakkaana ja ovelana miehenä piti radanrakentajien puolta. Lisäksi hän hankki viinaa syrjäiselle ratalinjalle.<sup>332</sup>

• • • • •

<sup>327</sup> Rautatien rakennusmestarit (Pauli Eloranta). SRM ; Kuulustelupöytäkirjat 1910 (päiväämätön). Pielisjärven piirin nimismies, rikos- ja ilmoitusasiain poliisikuulustelupöytäkirjat 1862-1913, Cca 1. JoMa ; RaV 11.11.1908.

<sup>328</sup> KaSa 3.11.1908, 5.3.1910 ; RaV 29.9.1910 ; Kristiinan pidätyspäiväkirja 20.8.1911. Kristiinankaupungin poliisilaitos, vankilan pidätyspäiväkirja 1910-1911, Ad 1. VMA ; Nurmeksen talvi- ja syyskäräjät 21.4.1911, 26.9.1911. Pielisjärven tuomio-kunta, Nurmeksen kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1911, CII a 127-128. JoMa ; Kontiolahden välikäräjät 20.5.1910. Liperin tuomiokunta, Kontiolahden kärjäkunta, välikäräjien pöytäkirjat 1905-1910, CI c 4. JoMa ; Pielisjärven syyskäräjät 15.10.1910. Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1910 sk, CI a 122. JoMa.

<sup>329</sup> Kuulustelupöytäkirjat 1910 (päiväämätön). Pielisjärven piirin nimismies, rikos- ja ilmoitusasiain poliisikuulustelupöytäkirjat 1862-1913, Cca 1. JoMa ; KaSa 1.3.1910.

<sup>330</sup> Karttula, Juho Oksman 1071, 1937. KT 23. SKS.

<sup>331</sup> Ktar 5.2.1910 ; KaSa 16.8.1910 ; RaV 11.11.1908 ; SpK 13.6.1911 ; Kuulustelupöytäkirjat 12.6.1911. Kauhajoen piirin nimismies, poliisikuulustelu- ja tutkintopöytäkirjat 1903-1918, Cc 1. VMA.

<sup>332</sup> Haavio-Mannila 1958, s. 80-82, 113, 141 ; Rautatien rakennusmestarit (Pauli Eloranta). SRM ; SpK 13.6.1911 ; Karttula, Juho Oksman 1071, 1937. KT 23. SKS.



Muistitiedon mukaan Väisänen sai kutsumanimen elämäntapansa takia. Sutki viittasi Ada Vänskän mukaan kortinpeluuseen ja Toivo Leskisen mielestä hurjaan juopotteluun ja riitelyyn. Arkikielessä sutki tarkoittaa nykyään juonikasta, ovelaa tai liukasta miestä, mutta merkitys ei ollut 1900-luvun alussa vielä vakiintunut. Liikanimien antaminen oli muistitiedon mukaan ratarakennuksilla varsin tavallista ja Terry Coleman kytkee tämän radanrakentajien asemaan yhteiskunnan laitamilla. Ryhtyessään kiertäväksi ratajatkäksi mies jätti entisen elämänsä taakseen, rakensi uuden identiteetin ja vaihtoi siksi nimeään.<sup>333</sup>

Sutki viittasi kuitenkin nälkävuosien suurrikolliseen Kaappo eli Gabriel Sutkiin. Gabriel Sutki oli saanut pitkän vankeustuomion vuonna 1868 ovelasta ryöstö- ja petos-sarjasta. Hänen pitkä rikoshistoriansa, esivallan halveksunta ja useat karkaamiset tunnettiin laajalti ja Antti Häkkisen mukaan ne loivat hänen nimestään käsitteen. Kaappo Sutki jäi kansanperinteeseen elämään suomalaisena tavarantasaajana, joka ryösti rikkailta ja jakoi köyhille. Luultavasti Oskari Väisänen alkoi tarkoituksella käyttää Sutki-nimeä sen myönteisten konnotaatioiden tähden. Sutki Väisänen ei ehkä saavuttanut Kaappo Sutkin mainetta, mutta Suomalaisen kirjallisuuden seuran arkistossa heistä kerrotaan yhteisellä hakusanalla.<sup>334</sup>

Sutki Väisäsen värikäs elämä päättyi muistitiedon mukaan joskus 1930-luvulla. Erään kertomuksen mukaan hän olisi hirttänyt itsensä. Ainakin hän oli tuolloin fyysisesti hyvin huonossa kunnossa, mikä johtui ylettömästä alkoholin käytöstä ja väkivallasta.<sup>335</sup> Toisen tarinan mukaan Sutki kuoli sairaalassa. Hän oli pyytänyt sairausvuoteella pappia, joka ei pitänyt kiirettä tietäen, millainen mies Sutki oli. Kun pappi lopulta saapui, Sutki karskina jatkänä huusi: ”Sieltäkö sinä perkeleen liperikaula vasta tulet!”<sup>336</sup> Lukuisat Sutkia käsittelevät tarinat ja muistot kertovat osaltaan siitä, että hänellä todella oli merkitystä radanrakentajayhteisölle.

• • • • •

<sup>333</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä, Toivo Leskinen, Hugo Luoma). TYKL ; Suomen kielen perussanakirja, 3. osa, 1996, s. 175 ; Coleman 2000, s. 151-152.

<sup>334</sup> Häkkinen 1991, s. 180-184, 187, 191-192 ; Paikallistarinat: Rikos ja rangaistus: Suurrosvoja ja tappeluja: Sutki. SKS. Häkkinen ei nälkävuosien suurrikollisia käsittelevässä artikkelissaan pohdi, mikä osa SKS:n Sutki-aineistosta käsittelee Oskari Väisästä. Ainakin yksi tarinoista kertoo varmuudella Väisäsestä (Karttula, Juho Oksman 1071, 1937. KT 23. SKS.).

<sup>335</sup> Rautatien rakennusmestarit (Otto Mustonen). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen, Toivo Leskinen). TYKL.

<sup>336</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Toivo Leskinen). TYKL.

## 6. Poliittinen radanrakentaja

### Yhdistykset ja iltamat

Suurlakko syksyllä 1905 ja sitä seurannut eduskuntaudistus muodostivat kansalaisliikkeiden ja demokratian käännekohdan Suomessa. Suurlakon myötä varsinkin työväenliikkeen kannatus kasvoi rajusti. Suomen sosialidemokraattinen puolue hyväksyi sosialistisen ohjelman vuonna 1903 ja ainakin teoriassa puolue oli vallankumouksellinen. Tätä leimaa kuitenkin laimensi puolueen vahva agraarisuus. SDP oli pitkään maan ainoa joukkopuolue, joka yhdisti hyvin erilaisia intressiryhmiä, esimerkiksi teollisuustyöväestöä, torppareita ja maattomia. Ammattiyhdistysliike kehittyi Suomessa työväenpuoluetta hitaammin.<sup>337</sup>

Risto Alapuron ja Henrik Steniuksen mukaan vuoden 1905-1907 muutos ei ollut käytännössä erityisen dramaattinen: suomalainen työväenliike oli vahvasti myös kulttuuri-liike, joka jatkoi kansanvalistajien traditioita. Liikkeen keskuksia olivat työväentalot, joiden lukumäärä kaksikymmenkertaistui vuosien 1905-1916 aikana. Puolue kokosi työväenyhdistysten verkoston poliittisesti, ideologisesti ja organisaationa yhteen, mutta työväentaloilla toimittiin kuten muissakin joukkojärjestöissä.<sup>338</sup>

Joukkojärjestöistä suosituimpia olivat työväenyhdistykset, nuorisoseurat, maamies-seurat ja suurlakon jälkeen tosin vähenevässä määrin raittiusyhdistykset. Esimerkiksi Teuvalla toimi vuonna 1911 nuorisoseuran ja työväenyhdistyksen lisäksi myös torvisoittokunta, laulukööri, voimisteluseura ja vastaperustettu marttayhdistys. Etelä-Pohjanmaan ja Pohjois-Karjalan maaseudun yhdistyselämä ei pääpiirteissään poikennut toisistaan. Aktiivisimpia järjestöjä olivat työväenyhdistysten ohella hyviä ja sivistäviä harrastuksia edistävät nuorisoseurat, joiden jäsenistö koostui etupäässä maata omistavasta väestöstä.<sup>339</sup>

Yhdistysten järjestämien iltamien ohjelma oli usein monipuolinen. Sekä työväenyhdistysten että nuorisoseurojen suurissa kesäjuhlissa esitettiin laajin kirjo ohjelmanumeroita: puheita, esitelmää, torvisoittoa, kuorolaulua, näytelmiä, urheilua, ilveilyä ja lopuksi aina tanssia. Vaikka ohjelmat olivat lähes identtisiä, iltamiin meneminen oli samalla myös poliittinen teko.<sup>340</sup>

Vesa Kurkelan mukaan työväeniltamissa kohtasi kaksi mentaliteettia ja käsitystä iltamaohjelman merkityksestä. Työväenjohtajien valistusdiskurssissa korostui iltaman kansanvalistuksellinen tehtävä työväestön sivistämisessä ja itsekasvatuksen välineenä. Iltama-

• • • • •

<sup>337</sup> Alapuro-Stenius 1987, s. 40-43.

<sup>338</sup> Alapuro-Stenius 1987, s. 42-43.

<sup>339</sup> Stenius 1987, s. 50-51 ; Ilkka 17.1.1911 ; Kiiskinen-Sallinen 1991, s. 297-311 ; Smeds 1987, s. 154-156.

<sup>340</sup> KaSa 20.6.1907, 27.7.1907 ; Vaasa 23.4.1910.

yleisön karnevaalidiskurssilla Kurkela taas tarkoittaa rahvaan ruumiillista ja humoristista kiinnostusta, joka ilmeni ennen kaikkea tanssihaluna. Rajavahdin kirjoitukset tukevat hyvin Kurkelan käsitystä iltamien jakamattomista merkityksistä: lehden maaseutukirjeenvaihtajat moittivat iltamayleisön tulevan paikalle vain tanssimaan. Toisaalta he uskoivat tanssin haihtuvan valistuksen myötä olemattomiin, kun jäsenistölle vain selviäisi järjestäytymisen merkitys. Tanssia arvosteltiin kenties vielä voimakkaammin nuorisoseuroissa – muun muassa Kaskisten piispantarkastuksessa vuonna 1910 moitittiin paikallisen nuorisoseuran harrastavan vain tanssia ja teatteria.<sup>341</sup>

Järjestöt rahoittivat toimintaansa paitsi jäsenmaksuin ja iltamatuloin myös järjestämällä suuria arpajaisia, joihin houkuteltiin hyvillä palkinnoilla yleisöä laajalta alueelta. Lisäksi yhdistysten toimintaan kuului muun muassa kirjastojen ylläpitäminen ja urheilutoiminta.<sup>342</sup>

## Puoluepoliittinen arki

Pohjois-Karjalassa radanrakennus alkoi yhtä aikaa poliittisten murrosten kanssa. Suurlakko oli rikkonut perinteisiä käsityksiä, ja antoi uskoa sekä rohkeisiin muutoksiin että jyrkkiin menettelytapoihin poliittisen kentän kaikilla laidoilla. Suurlakon onnistuminen toi voimakkaan luottamuksen joukkovoiman mahdollisuuksiin erityisesti työväenliikkeessä. Tämä näkyi ensimmäisten eduskuntavaalien alla vaalikiihkona, jota kaikki Karjalankin sanomalehdet lietsoivat. Kiivasta vaalikirjoittelua jatkettiin vielä vuosina 1908 ja 1909, mutta vuonna 1910 ainakin Karjalan Sanomat vaikutti jo väsähtäneen ainaiseen vaalitaisteluun. Myös äänestysvilkkaus pysyi korkeana kolmet ensimmäiset vaalit. Pohjois-Karjalan ehdottomasti suurin puolue oli sosiaalidemokraatit – kannatus vaihteli radanvarskunnissa 40 ja 70 prosentin välillä.<sup>343</sup>

Kun Suupohjan radan rakennustyöt alkoivat syksyllä 1909, poliittinen järjestelmä oli jo hieman vakiintuneempi. Suomenkielisellä Etelä-Pohjanmaalla eniten ääniä keräsivät vanhasuomalaiset ja sosialistit saivat muutamissa kunnissa reilun kolmanneksen äänistä. Maalaisliiton kannatus vahvistui tasaisesti. Rannikolla Ruotsalaista kansanpuoluetta kannatti vähintään 80 prosenttia äänestäjistä. Sosialistien heikko kannatus Pohjanmaalla johdettiin Hannu Soikkasen mukaan osittain itsenäisten maanomistajien suhteellisen suuresta määrästä, torppareiden hyvästä taloudellisesta asemasta ja herätysliikkeiden vaikutuksesta.<sup>344</sup>

• • • • •

<sup>341</sup> Kurkela 2000, s. 13-20 ; RaV 20.11.1907, 25.10.1907 ; Kaskisten piispantarkastus 1910. Turun tuomiokapitulin arkisto, Kaskinen 1909-1923, E vi 271.TMA.

<sup>342</sup> Rav 18.8.1909 ; SDP:n puolueilasto 1907-1911 ; VapS 13.6.1910.

<sup>343</sup> Soikkanen 1961, s. 313-314 ; Ahonen 1985, s. 543-545 ; Vaalikirjoittelusta esim. KaSa maaliskuu 1907, kesäkuu 1908, huhtikuu 1909, tammikuu 1910 ; SVT XXIX 1907-1909, s. 38 ; SVT XXIX 1910-1911, s. 61.

<sup>344</sup> SVT XXIX 1910-1913, s. 62-63 ; Soikkanen 1961, s. 387.

Valtakunnan politiikassa ajanjaksoa 1907-1913 leimasivat sekavat valtiolliset suhteet ja Venäjän sortotoimenpiteet. Vaalit järjestettiin eduskunnan toistuvien hajotusten takia joka vuosi, vuotta 1912 lukuun ottamatta. Poliittista keskustelua hallitsivat venäläistämispolitiikka, kansalaisvapauksien puolustaminen ja keskustelu Suomen autonomiasta. Yhteiskunnallisia uudistuksia viriteltiin eduskunnassa, mutta konkreettisia tuloksia ei jatkuvien vaalien ja kankean lainsäädäntöjärjestelmän takia saatu juuri aikaan.<sup>345</sup>

Paikallistason puolue toiminnassa sosialistiset ja porvarilliset puolueet erosivat selvästi toisistaan: työväenyhdistyksillä oli myös ei-poliittista toimintaa, mutta porvarilliset puoluejärjestöt olivat pelkkiä vaaliorganisaatioita. Osittain tästä syystä sosiaalidemokratien vaalikoneisto toimi jo ensimmäisissä eduskuntavaaleissa tehokkaammin. Vaaliagitaatio perustui kaikilla puolueilla paitsi sanomalehtiin ja puhetilaisuuksiin, myös henkilökohtaisiin keskusteluihin. Myös mielenosoituksia järjestettiin taajaan sekä reaktioina ajankohtaisiin tapahtumiin että erilaisten tavoitteiden ajamiseksi.<sup>346</sup>

Työväenyhdistykset tekivät harvoin yhteistyötä paikkakunnan muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Pikemminkin niiden välillä vallitsi jatkuva kilpailu kannattajista, joka näkyi muun muassa päällekkäisten tapahtumien järjestämisenä. Esimerkiksi Kontiolahden Jakokoskella työväenyhdistys järjesti ilmaiset iltamat samaan aikaan, kun paikallisen raittiusyhdistyksen piti viettää kesäjuhliaan. Perälän nuorisoseuralaiset tulivat puolestaan rautatieläisten iltamiin hakemaan yleisöä seurantalons tansseihin. Maksuttomia *kiusatansseja* järjestivät myös paikkakunnan isännät, kun työväentalolla oli aatteellista ohjelmaa. Teuvalla työväenyhdistys ja nuorisoseura tekivät lopulta sopimuksen alkuvuodesta 1913, ettei toinen yhdistys järjestäisi vapaailtamaa, jos toisella talolla on maksuillamat.<sup>347</sup>

Puoluepolitiikka näkyi myös arjen kanssakäymisessä, eikä mielipiteitä pidetty yksityisasiana. Palvelusväkeä voitiin kieltää osallistumasta työväenyhdistyksen toimintaan tai vapun viettoon. Eräs nokkela karjalaisemäntä protestoi sosialismia vastaan ripustamalla punaisen hameen seipäaseen lehmien laitumelle. Väkivaltaisempiakin keinoja käytettiin: Kustaa Adolfin päivänä 6.11.1909 räjähti pommi Seinäjoen työväentalolla. Paineaalto rikko ikkunan ja hirsistä lensi säpäleitä, mutta perheiltaman yleisö selvisi säikähdyksellä.<sup>348</sup>

Pohjois-Karjalan työväenliikkeelle oman leimansa antoivat vielä pitkät etäisyydet ja metsätyöt, jotka pitivät miesväen poissa kotikylistä sekä talvella että kesällä. Yhdistysten toiminta olikin hyvin kausiluontoista, eivätkä esimerkiksi tukkityöläiset järjestyneet ammatillisesti. Tästä huolimatta sosiaalidemokraatit kokosivat Pohjois-Karjalassa huomattavan suuren äänisaaliin.<sup>349</sup>

• • • • •

<sup>345</sup> Toisen sortokauden työväenliikkeestä katso Suomen työväenliikkeen historia 1976, s. 62-70 tai Laine 1946.

<sup>346</sup> Soikkanen 1961, s. 357-363 ; Ryyppö 1984, s. 284-289 ; Kiiskinen-Sallinen 1991, s. 308-315 ; TMT 14:41/3 (Otto Kortelainen). TA ; Mielenosoituksista esim. RaV 17.7.1907, 24.2.1908, 21.10.1908 ja VaPS 28.10.1910, 15.9.1911.

<sup>347</sup> KaSa 5.11.1907, 29.8.1908 ; VaPS 4.1.1911, 7.7.1911, 22.1.1913.

<sup>348</sup> RaV 6.10.1910, 13.5.1911, 6.5.1908 ; VaPS 8.11.1909.

<sup>349</sup> RaV 30.3.1911, 14.1.1910.

Suupohjan radan varressa työväenliikkeen heikointa kannatusaluetta oli ruotsinkielinen rannikko. Esimerkiksi vuoden 1911 eduskuntavaaleissa alueen ruotsinkielisissä kunnissa<sup>350</sup> SDP sai yhteensä 260 ääntä, joista vain 65 annettiin puolueen ruotsinkieliselle ehdokaslistalle. Vaasassa ilmestynyt puoluelehti Österbottens Folkblad valitti toistuvasti ruotsinkielisten työläisten olematonta kiinnostusta sosialismiin. Maakuntaa kiertänyt agitaattorikin joutui joko perumaan puhetilaisuudet tai pitämään ne suomenkielisille kuuli-joille.<sup>351</sup> Österbottens Folkblad julkaisi jopa ivarunoja suomenruotsalaisista työmiehistä.

När de finska kamrater gå  
Till strid för bröd och för rätt,  
Då står jag och ser fånigt uppå,  
Ty så gör rådman, länsman å' frun.<sup>352</sup>

## Ammattijärjestöt ratarakennuksella

Rautatierakennuksilla toimi kahden ammattiliiton haaraosastoja. Työväestö järjestyi Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton alaisiin ammattiosastoihin ja rakennusmestarit kuuluivat Suomen rakennusmestariinliittoon. Monessa suhteessa nämä kaksi liittoa edustivat täysin päinvastaisia intressejä.

Suomen rakennusmestariinliitto oli perustettu suurlakkovuonna 1905 ja Savonlinnan-Elisenvaaran –ratarakennukselle haaraosasto syntyi jo seuraavana vuonna. Rataosaston valmistuttua tavaksi tuli lakkauttaa osasto ja jokaiselle rautatierakennukselle perustettiin uusi. Haaraosastot toimivat aktiivisesti sekä Nurmeksen että Suupohjan ratatyömailla ja niiden jäsenmäärä vaihteli töiden laajuuden mukaan 20-50 mestarin välillä.<sup>353</sup>

Ratarakennuksilla työskentelevät mestarit ajoivat liittonsa kautta palkkavaatimukseen ja yrittivät estää teollisuuskoulun käymättömien pääsyn työnjohtajiksi. Nurmeksen radalla hanke epäonnistui, mutta Kemin-Rovaniemen haaraosasto varmisti hyvissä ajoin ennen Suupohjan ratatöiden alkamista, ettei uudelle työmaalle otettu kuin koulutettuja rakennusmestareita. Liitto esitti epävarmojen työolojen takia toistuvasti myös mestareiden vakinaistamista, mutta asia eteni vasta 1930-luvun lopulla. Myös lyhyet irtisanomisajat huolestuttivat työnjohtajia.<sup>354</sup>

Rakennusmestariinliiton Joensuun-Nurmeksen osasto aloitti toimintansa 10.2.1907 ja piti perustamisvuonna viisi yleiskokousta, joissa keskusteltiin vuoden aikana 24 kysymyksestä. Osastoa johti kuusimiehinen johtokunta, joka myös toimitti piiri-insinöörille yhteiset anomukset. Suupohjan haaraosaston kokouksissa pidettiin myös esitelmiä, osasto

.....

<sup>350</sup> Kaskinen, Kristiinankaupunki, Lapväärtti, Kristiinankaupungin maaseurakunta ja Närpiö.

<sup>351</sup> ÖbFb 13.1.1911, 18.8.1911, 19.4.1912.

<sup>352</sup> ÖbFb 1.11.1912.

<sup>353</sup> Lahti 1965, s. 38-39 ; Rakennustaito 5/1912, s. 67.

<sup>354</sup> Lahti 1965, s. 85-86 ; Rakennustaito 2/1907, s. 26 ; Rakennustaito 24/1908, s. 288-289 ; Rakennustaito 7/1909, s. 92.

teki opintoretken kulkemalla ratalinjan päästä päähän ja julkaisi lehteä. ”Radanrakentaja”-niminen lehti oli käsinkirjoitettu ja se piti sisällään yhteenvedot työselityksistä ja kuu-kaushinnoista. Haaraosastot järjestivät myös ohjelmallisia iltamia, joihin osallistuivat mestarit perheineen, insinöörit, ja suurimpia juhlia mainostettiin sanomalehdissäkin. Rakennusmestari liitto jakoi stipendejä opintomatkoihin ulkomaille ja monet rata-rakennusmestari tkin saivat niitä.<sup>355</sup>

Rakennusmestari liitto hoiti vuoteen 1920 asti varsinkin yksityisillä työmailla työnantajajärjestön tehtäviä. Liiton sääntöjen mukaan haaraosastojen tehtävänä oli sovittella työriitoja ja huolehtia paikallisista palkkausasioista. Kuitenkin työajan lyhentäminen, urakkatyön poistaminen tai työn rajaaminen tiettyyn järjestöön kuuluville työntekijöille olivat sääntöjen mukaan periaatteellisia kysymyksiä, joista piti päättää liiton yleiskokouksessa. Ratarakennuksilla osaston tuli myös turvata mestareiden oikeudet insinöörien kanssa sattuvissa erimielisyyksissä. Rakennusmestari liiton haaraosastot valvoivat ratarakennuksilla maltillisesti jäsentensä etuja ja etupäässä auttoivat mestareita työtehtäviensä hoidossa: osastojen yleiskokouksissa mestarit sopivat töiden järjestämisestä ja yhtenäisistä palkkalinjoista.<sup>356</sup>

Työntekijät järjestysivät samoihin aikoihin. Rautatienrakentajat olivat perustaneet työväenyhdistyksiä jo vuosisadan alussa, mutta varsinainen ammattiliitto syntyi Punkaharjulla 4.11.1906. Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liittoon kuului perustamisvaiheessa runsaat 2000 jäsentä, mutta määrä vaihteli vuoteen 1916 asti tuhannen ja 1700:n välillä.<sup>357</sup>

Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton jäsenet olivat etupäässä rautatienrakentajia ja liiton kotipaikka vaihtui suurten ratarakennusten mukana. Liiton toimisto sijaitsi Joensuussa 28.8.1907 – 31.12.1909. Tämän jälkeen toimisto oli Seinäjoella toista vuotta, kunnes töiden vähentyessä siirtyi taas Savonlinnaan joulukuussa 1911. Radanrakentajia kuului aluksi myös Rautatieläisten liiton Rata- ja rakennustyöläisten ammattiosastoon mutta liitot sopivat keskenään, että ratojen rakentajat liittyvät eri järjestöön kuin muut rautatieläiset.<sup>358</sup>

Liiton paikallisosastoja oli sekä Suupohjan että Nurmeksen radalla toistakymmentä ja ne vaihtuivat työn kausiluonteisuuden takia jatkuvasti. Tapana oli, että uudelle työmaalle perustettiin uusi osasto, jolle liitto antoi numeron ja toimintavälineitä. Kun työt loppuivat ja osasto lakkautettiin, rahat ja tavarat lähetettiin liiton toimistoon, joka välitti ne taas

.....

<sup>355</sup> Rakennustaito 4/1908, s. 53 ; Rakennustaito 17/1910, s. 210 ; KaSa 27.3.1909, 21.3.1911 ; Lahti 1965, s. 115-116.

<sup>356</sup> Lahti 1965, s. 89-91 ; Rakennustaito 13/1908, s. 160-163 ; Rakennustaito 10/1910, s. 130-131.

<sup>357</sup> Helin 1998, s. 54.

<sup>358</sup> Helin 1998, s. 54 ; Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 11. TA ; Stvrtl:n vuosikertomus 1911, s. 4. TA ; Riihinen-Hentilä-Roos 1975, s. 54, 120 ; Juna 20.6.1907.

eteenpäin uusille osastoille. Liitto antoi tarvittaessa lainaa paikallisyhdistyksille ja vahvan taloudellisen tilanteensa takia myös muille ammattiliitoille.<sup>359</sup>

Paikallisosastot eivät kuitenkaan keskittyneet ainoastaan ammattiyhdistystoimintaan, vaan ajatuksena oli, että ne ajoivat sekä ammatillisia että valtiollisia asioita. Tätä pidettiin luonnollisena, koska työnantajana ratatyömaille oli valtio ja työntekijöiden asemaa pystyi parantamaan lainsäädännön avulla. Urakkapalkkauksen takia ammattiryhmät myös vastustivat toistensa palkkavaatimuksia, joten eri työntekijäryhmiä yhdistävällä liitolla ei ollut kovinkaan hyviä mahdollisuuksia vaatia palkankorotuksia. Liiton jakaminen ammattiryhmiin kuitenkin torjuttiin vuoden 1912 edustajakokouksessa.<sup>360</sup>

Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton toimintaa johti liittotoimikunta, joka valittiin liiton kotipaikkakunnalta. Juoksevat asiat hoiti palkattu sihteeri ja ratatyömaille valittiin luottamusmiehiä, joiden tehtävänä oli antaa opastusta osastoille, välittää tiedot työselkkauksista liitolle sekä sovittaa pienempiä riitoja. Osastojen yhteisiä edustajakokouksia pidettiin vuoden tai kahden välein ja tärkeimmistä juoksevista asioista osastot äänestivät kirjeitse. Jäsenten sairaskassa aloitti toimintansa vuonna 1908.<sup>361</sup>

Maaliskuussa 1908 liittotoimikunta julkaisi laajalevikkisen Toveri-pamfletin, jossa ilmoitettiin ammattiliiton tärkeimmät tavoitteet. Liitto tavoitteli kirjallisia työsopimuksia, joissa urakkatyö olisi poistettu kokonaan. Palkanmaksun perusyksiköksi haluttiin tunti, koska ”päivä” johti helposti mielivaltaisuuteen. Liitto ajoi myös alinta tuntipalkkaa, kiinteää prosenttikorotusta ylitöistä ja työpäivän lyhentämistä, aluksi kymmenestä yhdeksään tuntiin.<sup>362</sup>

Osastojen yhteisissä *linjakokouksissa* hiottiin yksityiskohtaisempia vaatimuksia, joita toimitettiin piiri-insinöörille tai tarvittaessa ylihallitukseen asti. Esimerkiksi maaliskuussa 1910 kokoontunut Suupohjan radan linjakokous vaati sekatöihin 35 pennin tuntipalkkaa ja ammattitöistä 45 penniä, mikä jalkamiesten keskimääräisiin palkkoihin verrattuna olisi tarkoittanut käytännössä noin 30 prosentin palkankorotusta. Urakatöissä tämän tuntipalkan saaminen olisi pitänyt taata. Kokous vaati myös töiden pikaista laajentamista, työntekijöiden boikotoinnin tutkimista, silmäsuojusten käytön poistamista, helpompaa lääkäriin pääsyä sekä lukutupia ja posteljoonia jokaisen mestarin alueelle. Yhdeksäntuntinen työpäivä päätettiin ottaa sopivassa tilanteessa käyttöön.<sup>363</sup>

Osastot kiinnittivät kokouskutsut ratalinjan lennätinpylväisiin. Eemil Kermanin muistin mukaan kokoukset olivat väkirikkaita ja vilkkaita. Ne alkoivat ja loppuivat työväenlaululla, jonka usein junttalukkari aloitti tai toimi esilaulajana muiden toistaessa

.....

<sup>359</sup> TMT 14:41/11 (Bryggari).TA ; VapS 11.5.1910, 7.10.1910 ;

<sup>360</sup> Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 62-64.TA ; Rav 12.2.1909 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1912, s. 17-22. TA.

<sup>361</sup> Helin 1998, s. 54 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 5, 39. TA ; VapS 15.9.1911.

<sup>362</sup> Toveri 1908.

<sup>363</sup> RaV 13.5.1910 ; VapS 1.4.1910 ; SVT XIX 1910, s. 107.

kertosäkeet. Kokouksissa keskusteltiin ja tehtiin päätöksiä työsuhde- ja järjestysasioissa sekä suunniteltiin lopulta yhteisiä muuttoja. Osastojen huvitoimikunnat järjestivät iltamia, tekivät käsinkirjoitettua lehteä ja samalla totuttivat myös nuoria järjestötoimintaan. Osastojen johtokunnissa istui lähes yksinomaan miehiä, mutta huvitoimikuntiin valittiin myös radanrakentajien perheenjäseniä.<sup>364</sup>

Jo ensimmäisen toimintavuotensa aikana Nurmeksen radan osastot ehtivät hankkia yhteenlaskettuna yli 7 000 markan tulot, joista jäi voittoakin toista tuhatta. Liikevaihdossa tähän summaan ei Pohjois-Karjalassa yltänyt edes Joensuun työväenyhdistys. Mutalan osasto oli vuonna 1907 neljänneksi suurin työväenjärjestö radan varressa, ohitse menivät vain Joensuun, Pielisjärven ja mittaustavasta<sup>365</sup> riippuen joko Enon tai Nurmeksen yhdistykset. Vuonna 1909 Lieksan osasto oli vuorostaan kolmanneksi suurin. Suupohjan radan osastot keräsivät vuonna 1911 yhteensä 13 000 markan tulot. Osastojen jäsenmäärät vaihtelivat suunnilleen 20-90 välillä ja kokouksia oli kymmeniä vuodessa, ahkerimmilla miltei joka viikko.<sup>366</sup>

Monet järjestäytymättömät pitivät osastojen jäsenmaksuja turhan korkeina. Esimerkiksi Mutalassa kuukausimaksu vaihteli 60 ja 75 pennin välillä. Suupohjan radalla osastotoiminta oli jo opittu niin hyvin, että yhdistykset alkoivat pitää kokouksia ja iltamia ilman alkuvaikeuksia. Esimerkiksi Ilmajoen osasto perustettiin 11. marraskuuta 1909 ja vuoden loppuun mennessä se ehti pitää 10 kokousta ja 4 iltamat. Osastot perustivat arpajaisia varten myös käsityöseuroja ja keräsivät muun muassa ammattijärjestön tilastoa.<sup>367</sup>

## Työväentalot täyttyvät

Työväen muistitiedossa radanrakentajien kerrotaan elvyttäneen paikallisen työväenliikkeen toimintaa. Tuomas Bryggari väittää rautatienrakentajien levittäneen sosialismia jopa enemmän kuin mikään muu ammattikunta. Muistitiedon mukaan ainakin Pielisjärvelle työväenlaute oli tullut jo vuosisadan alussa, mutta radanrakentajat antoivat liikkeelle varsinaisen sysäyksen. Heissä oli runsaasti innokkaita puhujia, jotka kertoivat aatteesta paikallisille, kehottivat äänestämään ja järjestivät hauskoja iltamia. Muistitieto antaa rautatieläisten aktiivisuudesta työväenliikkeessä hyvin positiivisen kuvan, jonka paikkansapitävyyttä arvioin sanomalehtien ja yhdistysten pöytäkirjojen avulla.<sup>368</sup>

• • • • •

<sup>364</sup> Vaps 9.12.1910 ; TMT 116:156 (Kerman). TA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL ; RaV 14.1.1911.

<sup>365</sup> Mittaan tässä yhdistyksen suuruutta sekä jäsenmäärän että tulojen perusteella.

<sup>366</sup> Toveri 1908 ; Stvrtl, tietoja liiton osastoista vuodelta 1909, 1911, kansio 2. TA ; SDP:n puoluetilasto 1907-1911. Osastot laiminlöivät toistuvasti ilmoitukset taloudellisesta tilanteestaan liittotoimikunnalle, minkä takia mainitsemani summat ovat luultavasti liian pieniä.

<sup>367</sup> RaV 11.1.1909 ; Vaps 17.1.1910, 7.2.1910.

<sup>368</sup> TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA ; TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA ; TMT 14:41/8 (Otto Muikku). TA ; TMT 14:41/4. TA ; TMT 14:41/5. TA.



Radanrakentajat perustivat myös lukuisia työväenyhdistyksiä. Tällaisia olivat Nurmeksen radalla ainakin Jakokosken, Enon Haapalahden ja Märjälälahden työväenyhdistykset sekä Suupohjan radan varressa Kainaston työväenyhdistys Kauhajoella. Raja työväenyhdistyksen ja ammattiosaston välillä oli joskus hyvin huterä. Esimerkiksi Enon Haapalahden työväenyhdistys oli myös Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton paikallisosasto mutta jatkoi toimintaansa ratatöiden päätyttyä. Jos työväenyhdistystä ei ollut lainkaan, paikalliset saivat liittyä myös ammattiosastoon, vaikka he eivät radalla työskennelleetkään.<sup>369</sup>

Tavallisempaa kuitenkin oli, että paikkakunnalla oli jo ainakin yksi työväenyhdistys, johon radanrakentajien ammattiosasto sitten alaosastona liittyi. Osasto maksoi yhdistyksen kautta jäsentensä puolueverot ja agitaatiomaksun. Radanrakentajat osallistuivat paitsi oman osastonsa myös yhdistyksen toimintaan innokkaasti, mistä heitä etupäässä kiiteltiin. Osasto saattoi jäädä kustannussyistä myös yhdistyksen ulkopuolelle, mikä ei esimerkiksi Perälässä silti tarkoittanut käytännön yhteistyön laimeutta.<sup>370</sup>

Teuvan työväenyhdistys hyväksyi rautatieläiset ammattiosaston kautta yhdistyksen jäseniksi ainoastaan sillä ehdolla, etteivät he ota osaa yhdistyksen sisäisiin asioihin. Yhdistys perusteli, ettei rautatieläisillä ollut oikeutta ruveta isännäksi toisten laittamalla työväentalolla ainoastaan siksi, että osastossa oli enemmän jäseniä. Tätä päätöstä käsiteltiin Vapaassa Sanassa aina puolueen piirisihteerin ja lehden toimituksen voimin, jotka moittivat teuvalaisia ahdasmielisyydestä. Vaikka radanrakentajat maksoivat samat maksut kuin paikalliset jäsenet, Teuvan työväenyhdistys ei olisi halunnut antaa heille täysjäsenyyttä. Lopulta yhdistys päätti, ettei rautatieläisillä ole päätösvaltaa talon hallintaan ja rahan käyttöön.<sup>371</sup>

Tällaiset reaktiot olivat varsin tavallisia ratatöiden alkuvaiheessa. Pielisensuun työväenyhdistyskään ei ottanut tulokkaita lämmöllä vastaan: he toivoivat jo syksyllä 1906, että vain paikkakuntalaisia pääsisi töihin ja kun näin ei käynyt, yhdistys koetti kaikin tavoin tehdä rautatieläisten elämän hankalaksi. Työväenyhdistys yritti estää radanrakentajien kokoukset ja iltamat vetoamalla muun muassa puoluehallintoon, ammattiliittoon ja jopa Kontiolahden nimismieheen.<sup>372</sup>

Ennakkoluuloista päästiin hiljalleen eroon, ja vuonna 1909 Pielisensuun työväenyhdistys kannatti eduskuntaehdokkaaksikin Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton sihteerinä Severi Kurkista. Jos teuvalaisten ja pielisensuulaisten kielteisyys sijoittui ratara-

• • • • •

<sup>369</sup> Jakokosken ty, keräyslista. TA ; Enon Haapalahden ty, kertomus toiminnasta 1907-1927. TA ; RaV 10.11.1910 ; Ruismäki 1987, s. 705 ; VapS 29.1.1912.

<sup>370</sup> Enon ty, pöytäkirjat 23.3.1907, 7.7.1907. TA ; RaV 5.8.1911 ; VapS 6.7.1910 ; Perälän työväenyhdistys, S. tie- ja vesirak. liiton Perälän osaston kanssa yhteisten kokousten pöytäkirjat 3.7.1910, Kansan arkisto.

<sup>371</sup> Teuvan kirkonkylän työväenyhdistys, pöytäkirjat 10.7.1910, 14.8.1910. Kansan arkisto ; VapS 22.7.1910, 27.7.1910. Taustalla oli ilmeisesti myös henkilökohtaisia kiistoja mm. tavaroiden lainaamisesta ilman lupaa (VapS 26.3.1910).

<sup>372</sup> Pielisensuun ty, pöytäkirjat 21.10.1906-1.12.1907. Kansan arkisto.

kennuksen alkuvaiheisiin, liittyi pettymyksiä myös rakentajien muuttaessa pois. Yhdistysasiat ja luottamustehtävät jäivät silloin hoitamatta.<sup>373</sup>

Ammattiosastot järjestivät iltamia paitsi omissa nimissään myös yhdessä työväenyhdistysten kanssa. Joillain paikkakunnilla yhteistyö oli hyvin lämmintä ja vilkasta. Esimerkiksi Lieksassa ammattiosasto ja yhdistys viettivät yhteisiä kuusijuhlia uutena vuotena ja Höljäkässä arpajaisia ja juoksukilpailuja. Teuvan työväenyhdistyskin tottui ratarakennukseen ja alkoi elää sen tahdissa: kesällä 1911 huvitoimikunta päätti esittää näytelmän ”Maattomat”, kun rautaroikka tuli Teuvalle. Ainoastaan osuuskauppatoiminta ei vetänyt radanrakentajia puoleensa, mistä heitä arvosteltiin myös työväenliikkeen sisällä.<sup>374</sup>

Yhteistyötä tarvittiin myös mielenosoitusten ja vaalityön takia. Radanrakentajat ottivat osaa joukkokokouksiin ja lähettivät agitaattoreita myös radanvarsipitäjien syrjäkulmille.<sup>375</sup> Vuoden 1910 eduskuntavaalien alla Vapaa Sana patisti juuri radanrakentajia osallistumaan puolueen ponnisteluihin.

Sorrettu ”roskakansa”! Sinun aikasi on tullut. Velttous pois! Ensi pyhän seutu on vielä tarmokkaan toiminnan aikaa. Rautatietyöläiset. Etelä-Pohjanmaalla on vielä satoja torpan ukkoja ja akkoja, piikoja ja renkejä, jotka uinuvat välinpitämättömyydessä tai antavat vaaleissa äänensä omille ja teidän sortajillenne. Näille on teidän tehtävä selväksi keitä heidän on äänestettävä, nämä on teidän tuotava vaaliurnille, sillä näistä riippuu sosialidemokratian vaalivoitto.<sup>376</sup>

Vapunpäivän marsseilla rautatienrakentajien joukkovoima tuli selvästi esiin. Joensuussa vanhasuomalainen Karjalatar kuvasi suurenmoiseksi vuoden 1907 vappumielenosoitusta, jonka suurimman osaston muodostivat rautatieläiset. Marssi päättyi Mutalaan, jossa rautatienrakentajat järjestivät suuret iltamat. Myös maaseudulla marssittiin yhdessä. Suupohjassa vappu 1910 hämmästytti yleisöä pitkin ratalinjaa, ainakin Kauhajoella rautatieläiset järjestivät paikkakunnan ensimmäisen vappukulkueen. Teuvalla, Kurikassa, Kasikissa ja Kristiinankaupungissa Vapaa Sana kertoi mielenosoitusten olleen suurempia kuin kertaakaan aikaisemmin.<sup>377</sup>

Kun rautatienrakentajat piristivät yhdistysten toimintaa, he toivat samalla jäsenmaksuja ja runsaasti iltama- sekä vuokratuloja. Esimerkiksi rautatieläisten kanssa tiivistä yhteistyötä tehneen Enon työväenyhdistyksen omaisuus oli vuoden 1906 lopussa vain 244 markkaa mutta neljän vuoden kuluttua jo 7748 markkaa. Suunta oli sama kaikkialla Nurmeksen radan varressa, niin Pielisjärven, Pielisensuun kuin Joensuunkin suurissa yhdistyksissä. Suupohjan radan varressa työväenyhdistysten tulot kasvoivat myös rajusti, esimerkiksi vuonna 1909 Kurikan ty:n tulot olivat 3070 markkaa ja Perälän ty:n 180 markkaa.

• • • • •

<sup>373</sup> Pielisensuun ty, pöytäkirjat 28.11.1909. Kansan arkisto ; Enon Haapalahden ty, kertomus toiminnasta 1907-1927. TA ; Enon ty, pöytäkirjat 3.7.1910. TA ; Ruismäki 1987, s. 706-707.

<sup>374</sup> RaV 10.1.1910, 10.9.1910 ; Teuvan ty, huvitoimikunnan pöytäkirjat 27.6.1911. TA ; VapS 19.12.1910 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1908, s. 24. TA.

<sup>375</sup> RaV 10.1.1910 ; Wpen 6.5.1911 ; VapS 28.10.1910, 15.12.1909.

<sup>376</sup> VapS 28.1.1910.

<sup>377</sup> Ktar 4.5.1907 ; RaV 6.5.1907, 22.4.1908, 9.5.1911 ; Ruismäki 1987, s. 705 ; VapS 2.5. - 13.5.1910.

Seuraavana vuonna Kurikan työväenyhdistys keräsi 14 067 markan tulot ja Perälän ty. ansaitsi 7928 markkaa.<sup>378</sup>

Jatkuva toiminta vaati kokoustiloja. Työväenyhdistyksiä harmitti, että he eivät saaneet kokoontua kansakouluilla toisin kuin nuorisoseurat eivätkä isännät vuokranneet talojaan mielellään iltamia varten. Kristiinankaupungin Kansallisseura peri rautatieläisten ammattiosastolta korkeampaa vuokraa aatteellisista syistä.<sup>379</sup>

Oman talon hankkiminen oli siten työväenliikkeen joukkovoiman osoitus. Työväentaloja rakennettiin vuosisadan alussa ahkerasti, muun muassa Joensuuhun vuonna 1908. Puoluetilaston mukaan Nurmeksen radan varressa oli ratarakennuksen alkaessa vain yksi työväentalo Pielisjärvellä, mutta vuonna 1912 taloja oli jo kaksikymmentä. Työväentalojen lukumäärä kasvoi radanrakennusaikana myös Suupohjassa.<sup>380</sup>

Koska rautatieläisissä oli paljon kirvesmiehiä, he osallistuivat paikkakunnan talotalkoihin ahkerasti. Tuomas Bryggari piti tärkeänä, että radan valmistuttua työväenyhdistykselle jäi talo, jossa paikalliset jatkoivat toimintaa heikentyneinkin voimin. Rautatieläisten rakentama työväentalo Jakokoskella joutui kuitenkin ammattiliitolle, koska sekä ammattiosasto että työväenyhdistys lopettivat toimintansa ratatöiden loputtua.<sup>381</sup>

Nurmeksen radan varressa radanrakentajien muistetaan osallistuneen ahkerasti Joensuun ja Lieksan suurten työväentalojen rakentamiseen. Höljäkän työväenyhdistys tuskin olisi ryhtynyt yksin rakennuspuuhiin ja Enon yhdistys rohkaistui ensin vuokraamaan ammattiosaston kanssa tilat puoliksi ja lopulta ostamaan ja kunnostamaan kokonaan oman talon. Kauhajoella Harjankylän työväenyhdistys ”Säkene” vuokrasi ensin tilat yhdessä rautatieläisten kanssa vanhasta meijeristä ja häädön jälkeen jatkettiin rautatieläisten laudoista rakentamassa kesätalossa. Radanrakentajien perustama Kainaston työväenyhdistys rakensi oman talon.<sup>382</sup> Myös Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton Perälän osasto n:o 16 innostui paikallisen työväenyhdistyksen suunnitelmista ja talo valmistuikin muutamassa kuukaudessa.<sup>383</sup>

Tämä asia näytti olevan kaikkien kokouksessa olijain sydämen asiana, että tasa-arvon tyyssija olisi saatava Perälän kylään, sillä toiminta käy hyvin tukalaksi toisten nurkissa. Lausuttiin toivomuksia, että yhdistys rupeaisi pikaisesti toimenpiteisiin oman talon rakennuspuuhassa, me koitamme antaa apuamme voimiemme mukaan.<sup>384</sup>

• • • • •

<sup>378</sup> Enon ty. kassakirja 1906-1923. TA ; SDP:n puoluetilasto 1907-1910. Puoluetilastoon kerättiin tietoja yhdistysten kassavirroista vain vuoteen 1910 saakka.

<sup>379</sup> RaV 4.2.1907, 4.2.1910 ; VapS 4.4.1913.

<sup>380</sup> SDP:n puoluetilasto 1907-1912.

<sup>381</sup> TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA ; Jakokosken ty. keräyslista. TA ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1910, s. 52. TA.

<sup>382</sup> TMT 116:156 (Eemil Kerman). TA ; RaV 5.8.1911 ; Enon ty. pöytäkirjat 3.2.1907, 14.4.1907. TA ; Ruismäki 1987, s. 706-707.

<sup>383</sup> Perälän työväenyhdistys, S. tie- ja vesirak. liiton Perälän osaston kanssa yhteisten kokousten pöytäkirjat 16.1.1910.

Kansan arkisto ; Perälän työväenyhdistys, pöytäkirjat 16.1.1910, 6.3.1910, 3.7.1910. Kansan arkisto.

<sup>384</sup> VapS 21.1.1910.

Radanrakentajat auttoivat paikallisia talohankkeita paitsi talkoolaisina myös tukemalla talojen lainarahastoja. Tie- ja vesirakennustyöläisten liitto myönsi lainoja ammattiosastojen ja työväenyhdistysten yhteisille talohankkeille ja tätä rahoitusta sai muun muassa Joensuun työväenyhdistys. Radanrakentajien taloudellinen tuki Lieksan työväentalon laajenuksessa vaikutti ratkaisevalta.<sup>385</sup>

## Radanrakentajat työväenliikkeessä

Radanrakentajien tarmokkuus työväenliikkeessä poikkesi hieman paikallisesta toiminnasta. Eri puolilla maata työväenyhdistyksissä toimineet radanrakentajat ja heidän perheenjäsenensä esittivät hyvätasoista ja paikallisten mielestä ehkä omaleimaistakin ohjelmaa. Rautatieläisten kiertolaisuus näkyi myös iltamakulttuurin monipuolisuutena. Ulkopaikkakuntalaisuus aiheutti kuitenkin erityisiä ongelmia vaalien alla. Kiertävät radanrakentajat äänestivät kotipaikkakuntansa ehdokkaita ja vaaliotteiden tilaaminen vaati oman vaivansa – useat ammattiosastot tilasivatkin otteita keskitetysti valtakirjoilla.<sup>386</sup>

Radanrakentajien työväenliikkeelle omaleimaisinta olivat ennen kaikkea yhteisöllisyys ja valistustoiminta. Yhdistystoiminta ei rajoittunut vain oman mestarin alueelle vaan osastot pitivät yhteyttä ratalinjan päästä päähän. Rautatieläiset pystyivät muuttaessaan vaihtamaan mutkattomasti ammattiosastoa ja eri puolella Suomeakin sijaitsevien työmaiden sosiaalinen välimatka oli hyvin lyhyt.

Yhteisöllisyys huipentui linjakokouksissa ja huvimatkoilla: esimerkiksi Mutalan rautatieläiset lähtivät soittokunnan kanssa Lieksan osaston arpajaisiin myöhään lauantai-iltana heinäkuussa 1908. Tovereita poimittiin yöllä höyrylaivan kyytiin muun muassa Jakokosken, Kaltimon ja Uimaharjun suurilta työmailta. Osastot tekivät ohjelman myös työnantajan järjestämän huvijuna-ajelun yhteyteen. Poliittinen radanrakentajayhteisö käsitti myös perheenjäsenet ja lapset järjestivät ”leikkisosialisteina” omia ohjelmallisia iltamiaan.<sup>387</sup>

Kari Teräs on tutkinut väitöskirjassaan ”Arjessa ja liikkeessä” työelämän suhteita arkipäivän tasolla. Teräs mainitsee keskinäisen avunannon yhtenä työntekijäkollektiivien tärkeimpänä piirteenä. Rahaa kerättiin lähinnä sairas- ja kuolemantapauksissa sekä yksityishenkilöiden että ammattiosastojen toimesta. Radanrakentajien keskinäinen avunanto vastasi Teräksen kuvausta kansanomaisista auttamisyhteisöistä, mutta yhteisö kattoi surkeimmissa tapauksissa koko rautatierakennuksen. Osastot levittivät keräyslistoja pitkin

• • • • •

<sup>385</sup> Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1910, s. 22. TA ; Joensuun ty. pöytäkirjat 21.1.1909, 3.2.1909. TA ; RaV 28.2.1911, 23.5.1911.

<sup>386</sup> RaV 23.8.1907, 4.3.1907 ; VapS 15.12.1909, 4.11.1910.

<sup>387</sup> RaV 10.7.1908, 12.8.1911, 1.4.1908, 28.6.1909.

ratalinjaa ja kertoivat tästä työväenlehdissä, koska monet tunsivat avun tarvitsijan aiemmilta työmailta. Kansanomaisia apuyhteisöjä oli ratarakennuksillakin tietysti ollut vuosia ennen työväenliikettä, mutta vain ammattiosastoilla oli mahdollisuus kerätä rahaa koko linjan pituudelta. Ammattiliitto antoi myös lainaa rahapulasta kärsiville jäsenilleen.<sup>388</sup>

Aatteellista valistustyötä tehtiin kaikissa työväenjärjestöissä, mutta rautatienrakentajat painottivat elämäntapoihin vaikuttamista ja valistusta paikallisia työväenyhdistyksiä vahvemmin. Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liitto piti yllä lainakirjastoja ja järjesti runsaasti puhetilaisuuksia. Liiton luennoitsija Jussi Sarlin kiersi keväällä 1910 kaikki osastot läpi. Hän esiintyi kahden ja puolen kuukauden aikana 23 paikkakunnalla, luennoi yhteensä 150 tuntia ja keräsi kaikkiaan noin 3000 kuulijaa. Osastot varasivat tilat ja mainostivat luentoja olevan kaikille avoimia. Esimerkiksi Seinäjoella Sarlin luennoi amatillisesta työväenliikkeestä ja materialistisesta historiankirjoituksesta. Puhujamatkoja tekivät paitsi palkatut luennoitsijat myös liiton sihteerit.<sup>389</sup>

Ammattiosastot ostivat ja levittivät työväenliikkeen kirjallisuutta. Aatetta jalostettiin myös periaatteellisin keskusteluin. Kaskisten osasto perusti paikallisen työväenyhdistyksen kanssa puhujaseuran, jonka piti kehittää seuran jäseniä puhujina ja edistää sosialistista maailmankatsomusta. Valistustoiminnalla haluttiin kasvattaa ratarakennusten rajuisista työmiehistä itsetietoisia sosialisteja, minkä merkitystä käsittelen tarkemmin luvussa ”Jätkä ja työväenliike”.<sup>390</sup>

Osaltaan tähän painotukseen vaikutti myös julkinen arvostelu, jonka yhteydessä hyvin usein vaadittiin radanrakentajien sivistämistä. Porvarilehdistö yhdisti vahvan työväenaahteen ja väkivaltaisen käytöksen toisiinsa ja toivoi radanrakentajien parantuvan molemmista vitsauksista.<sup>391</sup> Karjalan Sanomat kertoi kesällä 1907 radanrakentajien erittäin vilkkaasta yhdistystoiminnasta mutta moitti sen sisältöä.

Nämä rautatietyöväestön aatteelliset harrastukset ovat kuitenkin kovin yksipuolisia. Jos pistäydyt heidän iltamiinsa, niin siellä tuskin huomaat sanottavasti sellaista, joka kehittäisi ja jalostaisi henkeäsi, joka kasvattaisi nuorisoa hyvyteen. Puheet ovat tavallisesti mitä räikeimpiä kiihotuspuheita, joissa ilkeimmin sanoin parjataan toisia ihmisiä ja heidän tekojaan ja yllytetään vihaan niitä kansalaisia kohtaan, jotka eivät kaikissa asioissa jaksa ajatella heidän kanssaan samalla tavoin. Samoin on muukin ohjelma enimmäkseen tympäisevää. Enemmän valistusta, enemmän tietoisuutta tarvittaisiin rautatietyöväestön keskuudessa, valistusta sellaista, joka johtaisi ja ylentäisi ihmismieltä hyveen ja oikeuden tielle!<sup>392</sup>

• • • • •

<sup>388</sup> Teräs 2001, s. 72-75 ; VapS 11.3.1910, 10.2.1911 ; Stvrtl, kansio 7, sekalaisia kuitteja. TA.

<sup>389</sup> Helin 1998, s. 54 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1910, s. 13. TA ; RaV 23.5.1910 ; VapS 30.3.1910, 18.3.1910 ; 6.12.1911.

<sup>390</sup> VapS 11.3.1910 ; Kaskisten sos.dem nuorisosaasto, puhujaseuran pöytäkirja 1910-1911. TA.

<sup>391</sup> Ktar 18.1.1908 ; Ilkka 24.2.1910.

<sup>392</sup> KaSa 13.6.1907.

Valistusta vaadittiin rautatienrakentajille sekä työväenliikkeen ulkopuolelta että sen sisältä, mutta valistuksen sisältö ei ollut vaatimuksissa tietenkään sama. Liikkeen sisällä sivistymättömyys nähtiin konkreettisesti joukkotoiminnan haparointina: kokoukset olivat vaikeaselkoisia, niissä jankutettiin ja ne venyivät. Turhautuneimmat alkoivat pitää pilapuheita ja ehdotella hulluuksia.<sup>393</sup>

Kevättalvella 1908 Karjalatar väitti radanrakentajien yrittävän ajaa paikkakunnan työväen etuja omiensa ohella, vaikka ne olivat ristiriitaisia. Albin Koponen, jonka kansanedustajan ura kesti yli 30 vuotta, puolusti eduskunnassa aktiivisesti rautatienrakentajien asemaa. Hän joutuikin Rajavahdissa vastaamaan kritiikkiin ja selittämään kantaansa, miksi kiertävien radanrakentajien piti päästä ratatöihin ennen paikkakuntalaisia. Koposen näkemys vaati poliittista rohkeutta – hänen äänestäjänsä olivat juuri niitä, joille hän ei tahtonut antaa hyväpalkkaista rautatientyötä! Pohjois-Karjalan työväenliikkeessä radanrakentajia pidettiin innokkaina esitaistelijoina, joiden asioita alueen kansanedustajakin alkoi ajaa, vaikka kannattajiaan vastaan.<sup>394</sup>

Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton johtohenkilöt pitivät usein puheita työväenliikkeen tilaisuuksissa, mikä myös kertoo heidän vahvasta asemastaan liikkeen sisällä. Esimerkiksi Kurikan osaston puheenjohtaja Rudolf Lahti esiintyi vappupuhujana Kurikassa vuonna 1910 ja kolme vuotta myöhemmin Kristiinankaupungissa. Kesällä 1911 hän sai eniten ääniä koko vaalipiirin puoluekokousedustajan vaalissa, lähes yhtä hyvin pärjasi liiton sihteerin Santtu Wuorio ja vasta kolmanneksi tuli paikkakuntalainen.<sup>395</sup> Väliaikaisen liikenteen alkaessa Santeri Alkion päätoimittama Ilkka-lehti summasi ratatöiden seurauksia ja ehkä yllättäen kiitteli rakentajien myönteistä vaikutusta työväenliikkeen johdossa.

Työväen käytös muutenkin on ainakin päällystön mielestä ollut erittäin siivoa. Paikkakuntalaisetkin ovat yleensä pitäneet rautatienrakennustyöväestä, vaikkakin ”jätjän” maine alussa hiukan pelotti. Monin paikoin on ”järjestynyt” ratatyöväestä osoittanut tunnustettavan hyvää esimerkkiä paikkakunnan ”punaisille”, joilla ei useinkaan ollut ”järjestymisestä” muuta aavistusta kuin muutamia ulkoa opittuja fraaseja.<sup>396</sup>

Vuoden 1910 eduskuntavaaleissa SDP sai toisen paikan Vaasan läänin eteläisestä vaalipiiristä. Suupohjan Kaiku analysoi tuoreeltaan tuloksen johtuneen rautatienrakentajista, jotka toimivat sosialistien agitaattoreina. Radan varressa SDP:n kannatus hieman vahvistui mutta samalla äänestysvilkkaus laski. Lehti järkeilikin, että agitaattorit onnistuivat pelottelemaan epävarmat äänestäjät pois vaaliurnilta. Vapaa Sana oli kehottanut vaalien alla

• • • • •

<sup>393</sup> Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 26-27. TA ; RaV 15.3.1909 ; VapS 9.10.1911.

<sup>394</sup> Ktar 22.2.1908 ; Kiiskinen-Sallinen 1991, s. 317 ; Rav 27.5.1908, 22.7.1911.

<sup>395</sup> VapS 2.5.1910, 5.5.1913, 28.7.1911.

<sup>396</sup> Ilkka 14.11.1911.

radanrakentajia ottamaan osaa vaalityöhön mutta heillä tuskin oli tulokseen vaikutusta, koska tasaisesti koko vaalipiirissä SDP vankisti asemiaan ja äänestysprosentti laski.<sup>397</sup>

Radanrakentajilla oli sekä Pohjois-Karjalassa että Etelä-Pohjanmaalla erityisen vahva asema SDP:n puolueorganisaatiossa ja työväenliikkeen mielipidevaikuttajina. Muutamissa radanvarsikunnissa he käytännössä johtivat koko työväenliikettä, mutta osastojen asema vaihteli laidasta laitaan. Esimerkiksi Närpiössä ei paikallista työväenyhdistystä ollut lainkaan. Eduskuntavaaleissa heidän mahdollisuutensa olivat vieraspaikkakuntalaisina vähäiset. Parhaiten menestyi liiton entinen sihteeri Severi Kurkinen vuoden 1910 vaaleissa – hän kokosi Kuopion läänin itäisestä vaalipiiristä 3763 ääntä ja karsiutui niukasti.<sup>398</sup>

## Ratajätjän sosialismi

Työväentalojen rakentaminen, iltamatulot tai ammattiosastojen joukkovoima eivät kuitenkaan kerro vielä työväenliikkeen kannatuksen laajuudesta. Lapsesta saakka rata-rakennuksia kiertänyt Armas Halonen korostaa, että kaikki radanrakentajat olivat työväenlaatuisten kannattajia, vaikka politikoinnilla ei hänen mukaansa ollut kovin suurta merkitystä. Poliittinen aktiivisuus toki näkyi esimerkiksi helmikuussa 1909, jolloin 300-400 radanrakentajaa kokoontui lumituiskusta huolimatta Pielisjärvelle osoittamaan mieltään kieltolain puolesta.<sup>399</sup>

Joukkotoimintaa järjestettiin myös erilaisten, hyvinkin epämuodollisten mutta tilanteeseen sopivien organisoitumistapojen avulla. Kun rautaroikka lähti Joensuusta toukuussa 1909, jäi noin 250 ratajätkeä ilman työtä. He pitivät kokouksen Joensuun työväentalolla ja vaativat korvausta työnantajan rikkomista lupauksista. Työttömien lähetystä seurasi piiri-insinöörin konttorille toista sataa miestä. Piiri-insinööri lupasikin töitä vielä 100 työläiselle ja puoli vuotta radalla olleille vapaalippuja. Tämä ei riittänyt: työttömät sähköittivät vaatimuksensa myös kuvernöörille ja senaatin kulkulaitostoimikunnalle. Lisäksi he järjestivät mielenosoituksen ja jakoivat ruoka-apua pahiten nälkiintyneille tovereille.<sup>400</sup>

Ammattiyhdistysaktiivit valittivat silti radanrakentajien alhaista järjestäytymisastetta. Esimerkiksi vuoden 1910 lopussa ammattiliittoon kuului 965 jäsentä, kun ala työllisti Suomessa 4500-5000 työntekijää. Järjestäytymisaste kuitenkin vaihteli 20 prosentin molemmin puolin työtehtävistä riippuen. Ääriesimerkkinä voi pitää Tiukan 32 betonin-

• • • • •

<sup>397</sup> SpK 12.2.1910, VapS 28.1.1910, SVT XXIX 1909, s. 39-40; SVT XXIX 1910, s. 62-63. Vuoden 1910 eduskuntavaaleissa SDP:n kannatus Suupohjan radan kunnissa oli 16,4 % ja se vahvistui 0,6 prosenttiyksikköä. Absoluuttisesti sosialistienkin kannatus laski, mutta vain 140 ääntä. Koko vaalipiirissä SDP:n kannatus oli 14,6 % ja kasvoi keskimäärin 0,9 prosenttiyksikköä. Äänestysaktiivisuus romahti piirissä 65,6 prosentista 60,7 prosenttiin.

<sup>398</sup> VapS 5.7.1911; RaV 25.2.1910.

<sup>399</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen). TYKL; RaV 1.3.1909; Ktar 23.2.1909.

<sup>400</sup> RaV 14.5.1909 - 19.5.1909; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 11. TA.

laskijaa, joista vain kolme ei kuulunut osastoon. Toisaalta keväällä 1912 Ilmajoella irtisanotuista 60 vaunujen lossaajasta järjestyneitä oli vain muutama. Ratatyömailla ammattitaitoiset työntekijät kuuluivat liittoon muita tunnollisemmin, koska heidän työpaikkansa oli tilapäistyövoimaa varmempi ja myös palkka parempi.<sup>401</sup>



*Kaskisten veturitalli. Tallia rakentavat muurarit lopettivat palkkauskiistan takia työt heinäkuussa 1912. Kaskisten asemalle ilmestyi lapväärttiläinen muurari Thomander, joka saikin töitä lakonalaiselta työmaalta. Thomander kehui vielä, ettei ole sosialisti tai yhdistysten ja liittojen jäsen, mutta tästä ei mestari Alanen yllättäen pitänyt. Alanen sanoi, ettei hän pidä töissä sellaisia miehiä, jotka eivät valvo omaa etuaan. Vapaan Sanan mukaan Thomander irtisanottiin, koska Alasella kaikki miehet olivat järjestyneitä. Mestari ei tehnyt ratkaisuaan välttämättä ideologisista syistä, vaan halusi välttää riitoja, joita lakon päätyttyä rehvakkaan Thomanderin ja muiden muurarien välille syntyisi. Muurarit muodostivat arvostetun ja hyvin palkatun työryhmän, joka myös järjestyi ammatillisesti (VapS 8.7.1912). Kuva: Valokuvia radan varresta 26.7.2001.*

Alhaisen järjestäytymisasteen ohella ongelmana pidettiin myös jäsenten passiivisuutta. Esimerkiksi Lieksan osastoon kuului kaksisataa ratatyöläistä mutta Rajavahti kertoi puolen olevan näennäisjäseniä, jotka käyvät vain kuukausikokouksissa maksamassa jäsenmaksunsa. Asioita seurasi kunnolla arviolta 50-70 miestä, mutta näistäkin monet lähtivät kokouksista kesken pois. Osastoilla oli myös usein vaikeuksia valita tarvittavat toimihenkilöt, koska kaikki eivät työnjohdon pelossa uskaltaneet kuulua johtokuntaan.<sup>402</sup>

Työväenlehdet selittivät osastoihin kuulumattomuuden johtuvan ennen kaikkea ymmärtämättömyydestä. Monet uskoivat, ettei järjestäytymisestä ole mitään hyötyä, ja sosialistien mielestä he vastustivat siten myös omaa etuaan. Osastoon kuuluminen oli myös ikäkysymys: nuoret jättivät maksut maksamatta ja osastot olivat etupäässä vanhempien radanrakentajien hallussa. Myös naisten aktiivisuus kyseenalaistettiin: Rajavahti jopa väitti vaimojen kieltävän miesten liittymisen järjestöihin ja pyrkivän näin työnjohtajien suosioon.<sup>403</sup> Järjestäytymättömien toistuvat selitykset korkeista jäsenmaksuista suututtivat osastojen aktiivijäseniä.

• • • • •

<sup>401</sup> VapS 7.12.1910, 7.6.1911, 26.4.1912.

<sup>402</sup> RaV 4.6.1909; VapS 22.5.1911.

<sup>403</sup> Toveri 1908; VapS 18.5.1910; RaV 13.9.1909.



Suomen tie- ja vesirak. työl. liiton osastoon kuuluu liian vähän rautatieläisiä. Syyksi sanovat varattomuuden. Samat henkilöt ovat silloin rahasta rikkaat kun tulee viinan, kalmarin hajuveden osto, että kehtaa viedä risaiset housunsa ”puolueettoman” nuorisoseuran pukutanssiin, jotta edes hajusta – vaikka ei näöstä – päättäen kuuluisi parempiosaisten joukkoon.<sup>404</sup>

Kari Teräs jakaa liikkeen aktiivit ylläpitäjiin ja suhdannejäseniin. Ylläpitäjät takasivat organisaation pysyvyyden – ratatyömailla juuri he perustivat uudet osastot, hoitivat ammatti-liiton ja puolueen asioita. Teräksen mukaan valistushenkilöille ylläpitäjille kurinalainen järjestötoiminta, muodollinen kokouskäyttäytyminen ja järjestöjen rituaalit olivat tärkeitä. Suhdannejäsenetkään eivät suinkaan olleet passiivisia vaan heille riitti löyhä ja väliaikainen suhde ammattiyhdistykseen. Enemmistö jäsenistä kuului ammattiyhdistykseen satunnaisesti, yleensä vajaan vuoden pituisia jaksoja. Tilapäisjäsenet muodostivatkin siirtymäalueen järjestyneiden ja järjestymättömien välillä, jäsenkierto oli nopeaa ja suhdannejäsenet ottivat osaa ennen kaikkea kollektiivisiin palkkaliikkeisiin.<sup>405</sup>

Työväenlehdissä esitetyssä kritiikissä kuuluu voimakkaimmin juuri ylläpitäjien ääni, joille jäsenmaksujen maksaminen oli itsestään selvää. Väliaikaiset jäsenyydet nähtiin järjestäytymättömyyteen verrattavana ongelmana ja ammattiyhdistysliikkeen johtajat kutsuivatkin vilkasta jäsenkiertoa *kestikievari-ilmiöksi* – yhdistyksistä haettiin vain hetken suoja ja ovi kävi molempiin suuntiin. Teräs kuitenkin korostaa, ettei järjestäytymättömyys ollut välttämättä kannanotto työväenliikettä vastaan. Työntekijä saattoi samastua hyvinkin vahvasti työväenliikkeeseen vaikka ei kuulunut puolueeseen tai liittoon. Henkilökohtainen sitoutuminen merkitsi esimerkiksi työväentalolla käymistä ja sosiaalidemokraattien äänestämistä.<sup>406</sup>

Ammattiyhdistykset yrittivät saada järjestäytymättömiä riveihinsä myös suljettujen työmarkkinoiden, eli *closed shop* –järjestelmän avulla. Suljetun liikkeen ajatus eli vahvasti myös ratarakennuksilla, mutta se sai työn liikkuvuuden takia eri luonteen kuin kaupungeissa. Tavoitteena ei ollut sulkea ratatöiden ulkopuolelle ensisijaisesti järjestäytymättömiä vaan ennen kaikkea talollisia. Pakkojärjestäytyminen oli 1900-luvun alussa yleistä ennen kaikkea maalarilla mutta ratarakennuksilla *closed shop* –järjestelmä jäi haaveeksi.<sup>407</sup>

Kari Teräs kuvaa ammattiyhdistysliikettä kehäkuviona, jossa kolme sisintä kehää muodostivat paikallisen työväenyhteisön. Liikkeeseen sitoutumisen tavat, muodot ja kesto vaihtelivat kehissä, mutta liikkuminen niiden välillä oli ristiriidoista huolimatta joustavaa. Vahva kunnian eetos yhdisti näitä kolmea kehää ja ulkopuolelle jäivät työväen yhteisöllisten normien rikkojat. Teräksen mukaan yhteisöllinen raja ulkopuolisiin oli jyrkkä ja ehdoton.<sup>408</sup>

.....

<sup>404</sup> VapS 28.2.1910.

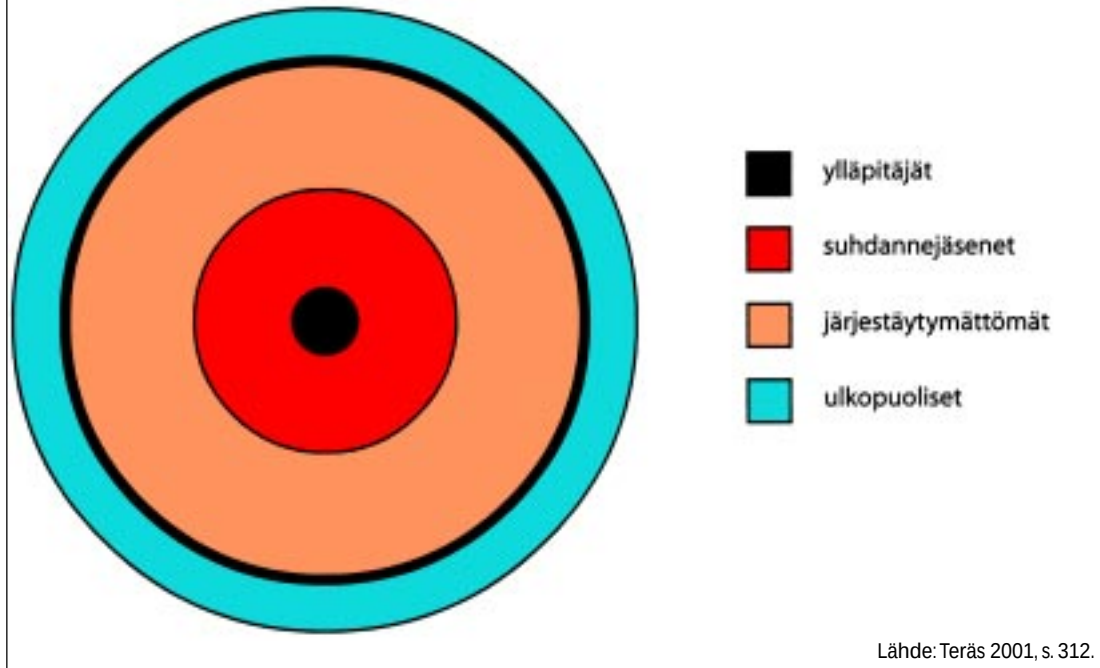
<sup>405</sup> Teräs 2001, s. 191-197.

<sup>406</sup> Teräs 2001, s. 196-200.

<sup>407</sup> Teräs 2001, s. 202-203 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1912, s. 26. TA.

<sup>408</sup> Teräs 2001, s. 312-313.

Kuvio 12. Ammattiyhdistysliikkeen suhdeverkosto ja toiseuden määrittäminen



Teräksen kehäkuvio kuvaa hyvin myös rautatierakentajien työväenyhteisöä. Järjestäytymättömiä oli runsaasti ja he saattoivat esimerkiksi työttömyyskausina ajaa etujaan, vaikka eivät myöhemmin osastoon liittyneetkään. He eivät kuitenkaan hyväksyneet yhdistysaktiivien kutsuvan heitä ”järjestäytymättömiksi” saati ”pimeiksi veikoiksi”, koska katsoivat kuuluvansa samaan yhteisöön.<sup>409</sup>

Ketkä olivat sitten ulkopuolisia? Teräs jakaa yhteisöstä sulkemisen perusteet kahtia työväenjärjestöjen sisäisiin epäselvyyksiin ja sosiaalisiin rikkomuksiin. Lakkorikkuruus, varkaudet, työväenliikkeen julkinen vastustaminen tai työtoverien luottamuksen petttäminen olivat tekoja, jotka tuomittiin niin muodollisissa työväenjärjestöissä kuin työpaikkojen epämuodollisissa sosiaalisissa verkostoissa. Ulkopuolisuus näkyi erikoisella tavalla Pielisjärvellä, kun työmiehet eivät antaneet ottaa itsestään valokuvaa. Kuvaaja oli ollut Joensuussa kirjapainolakon rikkurina.<sup>410</sup> Radanrakentaja Otto Niinivaarakin korostaa muistelmissaan, ettei järjestöjen jäsenyys tai kaikissa tapauksissa edes puoluekanta ollut toveruuden edellytys.

Sosialismi, jonka viitoittamalla tielle oli lähdetty, edellytti yhteenkuuluvuutta, toveruutta ja veljeyttä. Tämän ajatuksen omaavien kesken se tuli näkyviin käytännössä. Muita työläisiä kohtaan, vallankin jos nämä olivat ajatuksiltaan ”porvarillisia” tai muuten yhteistoimintaa vastaan hangoittelevia, ei suhtaannuttu toverillisesti. Jäsenyyttä ei vaadittu omiin järjestöihin. Myönteellinen suhtautuminen niihin (ei jäsenien taholta) tunnustettiin. Lojaali porvarikin sai arvontaa.<sup>411</sup>

• • • • •

<sup>409</sup> VapS 8.2.1911.

<sup>410</sup> Teräs 2001, s. 314 ; RaV 14.2.1911.

<sup>411</sup> TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA.

Lakkorikkurien nimet julkaistiin usein työväenlehdissä ja samaa käytäntöä sovellettiin myös muihin ulkopuolisiin. Teräksen mukaan varsinainen rikkurihelvetti alkoi vasta tämän jälkeen laajamittaisena työpaikkakiusaamisena. Yhteisöön palaaminen edellytti nöyrää anteeksipyyntöä ja julkista katumusta. Sovinto-oikeutta käytiin ratarakennuksilla osastojen kokouksissa, mikä kuvastaa juuri järjestöjen voimaa koko työväenyhteisössä. Vastavasti osastot myös erottivat toveruudesta.<sup>412</sup>

Työväenjärjestöjen aktiivit korostivat jatkuvasti yhtenäisyyden merkitystä liikkeelle. Asiat piti ratkaista yhteistuumin, hajaannusta pyrittiin välttämään ja erimielisyydet piti kitkeä. Oleellisinta oli radanrakentajien aktiivinen järjestäytyminen. Nimimerkki Savikoura listasikin Vapaassa Sanassa työväenluokan voimistumisen seuraavan lukumäärästä, luokkatietoisuudesta, tiedosta, järjestöistä ja kurista. Teräksen kehämalliin sovellettuna työväenliikkeen johtajat tavoittelivat sisimpien kehien laajentamista ja vahvistamista. Raja ulkopuolisiin pysyi jyrkkänä lujittamalla luokkatietoisuutta.<sup>413</sup>

Teräs ei tutkimuksessaan juuri tarkastele ideologisia eroja työväenliikkeen sisällä. Sen sijaan Jari Ehrnroothin mukaan Suomessa oikeaoppisena pidettyä *kautskylaisuutta* kannatti erityisesti teollisuustyöväestö mutta kiertävät kausityöläiset, joita radanrakentajat käsittäkseni juuri edustavat, kallistuivat radikaalivallankumouksellisuuteen. Ohut aineistoni ei tue Ehrnroothin teoriaa miltään osin. Pääsy ratarakennukselle ei merkinnyt katkeroittavaa sosiaalista laskua eikä radikaali maan pakkoluovutus luvannut mitään, mitä ratajtkät halusivat – heidän arvomaailmassaan Kautskyn lupaama pientalonpoikaisuuden katoaminen oli toivottavaa.<sup>414</sup>

Radikaaleiksi radanrakentajia toki syyttivät monet liikkeen ulkopuoliset. Poliisikin tarkkaili toisen sortokauden aikana työväenjärjestöistä erityisesti Tie- ja vesirakennustyöläisten liittoa sekä Rautatieläisten liittoa. Käsitykset, joilla radanrakentajat sosialismia ja järjestäytymisen merkitystä perustelivat, eivät silti eronneet työväenliikkeen johtavan teoreetikon Karl Kautskyn esittämistä juuri lainkaan. Puolueen virallisesta linjasta poikettiin lähinnä puhtaan tietämättömyyden takia, jota kiertävät agitaattorit koettivat korjata. Esimerkiksi Lieksan osaston puheenjohtaja ei osannut lukea eikä kirjoittaa, joten hän tuskin tunsikin venäläisiä vallankumousteorioitakaan.<sup>415</sup> Ratarakennusten työväenliikkeen ylläpitäjät kannattivat tutkimallani ajanjaksolla lähinnä kautskylaista sosialidemokratiaa.

• • • • •

<sup>412</sup> Teräs 2001, s. 319-334 ; RaV 9.6.1909 ; VapS 13.6.1910.

<sup>413</sup> RaV 22.4.1908, 1.7.1911 ; Käsinkirjoitettu Toveri-lehti 27.9.1911, Teuvan sos.dem. nuorisosaasto. TA ; Toveri 1908 ; VapS 24.11.1911.

<sup>414</sup> Ehrnrooth 1992, s. 135-148, 356-362, 468. Tietysti Ehrnroothin teoriassa radanrakentajien voisi väittää kuuluvan teollisuustyöntekijöiden kanssa samaan, kautskylaiseen, ryhmään mutta tällöin yliarvioitaisiin rautatientekijöiden sosiaalisia oloja ja väheksyttäisiin radanrakennuksen kausiluonteisuutta.

<sup>415</sup> Laine 1946, s. 235 ; Kautsky 1899, s. 211-217 ; VapS 29.1.1912 ; RaV 28.2.1911.

Rautatieläisillä oli toissa lauantaina Närpiön Finbyn nuorisoseuran talolla iltamansa. Täällä puhui E. Riihimäki, terottaen mieliin sitä, kuinka rauhallista tietä mentäissä voidaan paraiten saavuttaa yhteiskunnallisia muutoksia, kuinka veriset vallankumoukset ovat vain pettymykseen kansoja johtaneet. Sosialidemokratian rauhallinen toiminta on – joskin se viepi aikaa – pikemmin tuova vapautuksen. Väkivalta ja voima on vastakohta sosialidemokratialle, joka sen on ajan ollen voittava.<sup>416</sup>

Sosialismin radikaalisuus yhdistettiin usein uskonnonvastaisuuteen, mutta Hannu Soikkasen mukaan työväenlehtien kirkonvastainen kirjoittelu sai vain vähän vastakaikua. Kirkon kanta työväenliikkeeseen oli hyvin torjuva ja esimerkiksi Närpiön piispantarkastuksessa vuonna 1910 sosialismia kuvattiin synkäksi voimaksi, joka voi levitä seurakuntaan suomenkielisten mukana. Radanrakentajien uskonnonvastaiset puheet herättivät pahennusta ainakin Kauhajoella ja Enossa.<sup>417</sup>

Muistitiedon mukaan radanrakentajissa oli useita uskonnollisia perheitä. Keuhkotautiin menehtyneen Perälän osaston rahastonhoitajan hautajaisia kirkko ja työväenliike viettivät sulassa sovussa. Kirkollisten toimitusten jälkeen laskettiin seppeleitä ja osaston puheenjohtaja kuvasi vainajaa innokkaaksi eturivin mieheksi, joka oli kuulunut liittoon viisi ja työväenjärjestöihin kymmenen vuotta.<sup>418</sup>

Radanrakentajille järjestetyissä raamatunselityksissä ja jumalanpalveluksissa kävi paljon ihmisiä, eikä uskontokysymys herättänyt suuria intohimoja useimmissa työväenliikkeen kannattajissa – poikkeuksiakin varmasti oli. Muistitiedossa sosialismi nähtiin maalliseen maailmaan kuuluvaksi asiaksi, jolla ei ollut tekemistä uskonasioiden kanssa. Vastaavasti papistosta vain osa suhtautui torjuvasti työväenliikkeeseen. Esimerkiksi Ilmajoella pappi kieltäytyi vihkimästä ratajatkää työväentalolla, mutta Kauhajoen kappalainen Eliel Meno taas kirjoitti hyvin lämpimästi radanrakentajien köyhyydestä.<sup>419</sup>

## Korpilakkoja

Spontaanit työläisaktiot olivat 1900-luvun alkupuolella vaihtoehto ”viralliselle” ammattiyhdistysliikkeelle. Aktiot saivat usein alkunsa, kun työntekijät pitivät yleisen kokouksen ja valitsivat lähetystön esittämään kollektiivisen pyynnön tai vaatimuksia työnantajalle. Tyytymättömyys saattoi myös kanavoitua tehtaan työnjohtajan uloskantamiseen tai joukkoirtisanoutumiseen. Monet työläisaktiot toteutettiin hyvinkin kurinalaisesti, mutta menettelytapojen kirjo oli laajempi kuin ammattiyhdistysliikkeen periaatteet sallivat. Työväenliike kutsui järjestäytymättömiä työnsesauksia *korpilakoiksi*, joita järjestöt varsin

.....

<sup>416</sup> VapS 2.10.1911.

<sup>417</sup> Soikkanen 1961, s. 157-158 ; Närpiön piispantarkastus 1910. Turun tuomiokapitulin arkisto, Närpiö 1909-1923, E vi 336. TMA ; Ruismäki 1987, s. 705 ; Ktar 18.1.1908.

<sup>418</sup> TYKL / Kys. N:o 17 (Kauko Vitikainen). TYKL ; Rautatien rakennusmestarit (Veli Kostamo). SRM ; VapS 4.11.1910.

<sup>419</sup> RaV 7.12.1908 ; TMT 14:41/5 ; VapS 2.11.1910 ; Vaasa 24.2.1912.

pragmaattisesti välillä vastustivat, välillä tukivat ja ohjailivat tai useimmiten vain sietivät.<sup>420</sup>

Järjestäytymättömien puuhia. Teuvalla teki viime maanantaina rautatien topparoikka jonkinlaisen hataran vaatimuksen palkkojen ylennyksestä. Päivällisajalla se ajatus syttyi, eivätkä miehet ruvenneet töihin, he nyt vaativat. Tunnin kuluttua sikäläinen työnvalvoja ilmoittaa, että insinööri on sanonut, ettei nosteta palkkoja: joka ei tyydy, tuokoon lapionsa pois – ne taasen, jotka tahtovat huomenaamalla alkaa työn entisillä ehdoilla, ilmoittakaa nyt... Yks' kaks', kymmenen ja vihdoin koko saki noin 40 miestä päättää tulla huomenaamalla takaisin työhön entisin ehdoin. Ja niin raukesi koko homma, johon sisältyi vielä jotain muutakin. Saivat vain puolen päivän rokulin, miehet, sekä antoivat kuvan järjestäytymättömistä vähän ajatelluista puuhista.<sup>421</sup>

Järjestäytymättömistä työläisaktioista ei ole aina jäänyt mitään mainintaa lähteisiin. Kokosin yhteen kaikki Nurmeksen ja Suupohjan ratojen työtaistelukuvaukset, joita kertyi kaikkiaan 19 lakosta. Näistä vain kolme sattui Nurmeksen radalla, vaikka esimerkiksi Rakennustaito valitti alituisista työrettelöistä vuonna 1907. Luultavasti ratatyömaan syrjäisen sijainnin takia Pohjois-Karjalan vaatimaton sanomalehdistö ei kirjoittanut pienemmistä työnseisauksista. Kiistat saivat alkunsa 13 tapauksessa jonkun työryhmän palkan korotusvaatimuksesta ja vain yksi lakoista oli alusta asti järjestynyt. Työnseisaukset kestivät yleensä vain muutamia päiviä.<sup>422</sup>

Urakkatyö ja palkanmaksun epämääräisyys lisäsivät erimielisyyksiä työmaalla ja siten aiheuttivat myös spontaaneja työtaisteluja. Esimerkiksi Perälän aseman kirvesmiehet olivat tehneet kirjallisen työsopimuksen, mutta mestari vaati lisäksi, että kattovasat piti yhdeltä kantilta höylätä. Työkunnan etumies meni kysymään insinööriltä sopimuksen rikkomisesta ja tämä vastasi, että miehet tekevät kuten mestari määrää. Kaikki 12 kirvesmiestä lopettivat työt ja veivät asian ammattiosaston kuultavaksi, joka hyväksyi miesten menettelyn, valitsi lakkolaisista toimikunnan ja otti yhteyttä Seinäjoelle sekä piiri-insinööriin että liittotoimikuntaan. Lakko päättyi viiden päivän jälkeen sovintoon, jota kuvattiin työläisten osittaiseksi voitoksi.<sup>423</sup>

Perälän kirvesmiesten tapauksessa tyypillistä oli se, että lakkoon ryhtyi pieni joukko ammattitaitoisia miehiä. Vaikka maatyöt työllistivät ehdottomasti eniten työntekijöitä, he lakkoilivat vain kahdesti, kuten päiväpalkalla työskentelevä topparoikkakin. Työnseisaukset koskivat usein vain yhtä sakkia, jota työnantajan oli syystä tai toisesta vaikea vaihtaa. Ammattitaidottomat työntekijät eivät ryhtyneet lakkoon, koska heidät pystyttiin korvaamaan hyvin helposti muilla työnhaluisilla ja harvat kuuluivat ammattiosastoihin.<sup>424</sup>

• • • • •

<sup>420</sup> Teräs 2001, s. 259-261, 265-267.

<sup>421</sup> VapS 28.8.1912.

<sup>422</sup> Liite 5 ; Rakennustaito 10/1909, s. 127 ; Rakennustaito 18/1910, s. 218.

<sup>423</sup> VapS 10.-14.7.1911 ; Tietoja työriidoista, Stvrtl, kansio 2. TA.

<sup>424</sup> Liite 5.

Taulukko 4. Työnseisaukset Nurmeksen ja Suupohjan radoilla työvaiheittain

|             |   |               |   |
|-------------|---|---------------|---|
| Hevostöissä | 6 | Kirvesmiehet  | 1 |
| Rautaroikka | 3 | Kivimiehet    | 1 |
| Maatyöt     | 2 | Muurarit      | 1 |
| Topparoikka | 2 | Siltatyömaa   | 1 |
| Junttasakki | 1 | Tunnelityömaa | 1 |

Lähde: Liite 5.

Perälän aseman kirvesmiesten työnseisauksen osasto otti kernaasti ajaakseen, koska kaikki lakkolaiset kuuluivat ammattiliittoon. Liiton ohjeiden mukaan lakko olisi kuitenkin pitänyt hyväksyä osaston kahdessa kokouksessa ja ottaa myös järjestäytymättömien mielipiteet huomioon. Kari Teräs korostaa, että heikon järjestön ei välttämättä kannattanut edes sekaantua lakkoihin, koska työnantaja ei aina tunnustanut sitä neuvottelukumppaniksi. Järjestökäsittely mutkisti ja hidasti asioita. Esimerkiksi pölkynkantajien lakko Pielisjärvellä ehti kuivua kokoon ennen ammattiliiton väliintuloa.<sup>425</sup>

Lakkoaineistoni perusteella eniten työnseisauksia järjestivät eteläpohjalaiset hevosmiehet. Syd-Österbotten kertoi helmikuussa 1912 heidän vaatineen Tiukassa korotusta pieniin palkkoihinsa, mihin työnjohto ei suostunut. Kiertävät hevosmiehet olivat valmiita jatkamaan töitä entisillä ehdoilla, mutta ajotoissa olleet isäntämiehet uhkasivat häättää nämä rikkurit välittömästi kodeistaan. Ajotyöt pysähtyivätkin laajalla alueella ja lakko päättyi hevosmiesten voittoon. Kiertävien ajomiesten kynnys lakkoilla oli ollut paikkakuntalaisia korkeampi, koska isännät pystyivät tekemään lakon ajan talon omia töitä.<sup>426</sup>

Työtaistelujen saavutuksia on vaikea arvioida ja suhteuttaa toisiinsa. Valtaosa järjestäytymättömistä lakoista oli lyhyitä leimahduksia, joista sanomalehdet kirjoittivat korkeintaan kerran. Ammattiyhdistysten ohjaamista työtaisteluista on säilynyt huomattavasti yksityiskohtaisempia tietoja. Tarkastelemieni 19 lakon lopputuloksesta ei ole yhdeksässä tapauksessa mitään tietoa. Työtaisteluista kuusi päättyi ainakin osittaiseen työntekijöiden voittoon ja neljä selvään häviöön.<sup>427</sup>

Pisin työtaistelu käytiin Jakokosken vaunumäessä 17.6. - 3.8.1908. Lakkoon ryhtyi kaikkiaan 96 miestä, joista suurin osa oli järjestäytymättömiä. Tämä oli ensimmäinen lakko, jonka Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liitto järjesti, ja siihen valmistauduttiin huolella. Liiton sihteeri Severi Kurkinen oli esitelmöinyt Jakokoskella jo maaliskuussa ammatillisen järjestäytymisen mahdollisuuksista ja luentoa seuraavana päivänä osasto keskusteli palkkavaatimuksista.<sup>428</sup>

• • • • •

<sup>425</sup> Tietoja työriidoista, Stvrtl, kansio 2. TA ; Toveri 1908 ; Teräs 2001, s. 259 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 10. TA.

<sup>426</sup> VapS 12.2.1912 ; SydÖ 10.2.1912.

<sup>427</sup> Teräs 2001, s. 263 ; Liite 5.

<sup>428</sup> Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1908, s. 10-15. TA ; Rav 6.7.1908, 27.3.1908.

Työnantajat epäilivät syystäkin lakkoa ulkopuolisten järjestämäksi, koska Kurkinen osallistui sopimusneuvotteluihin ja liitto maksoi tuhansia markkoja lakkoapua. Jakokosken lakkolaiset vaativat liiton linjan mukaisesti urakkatyöhön minimipalkkaa, mikä olisi voinut romuttaa urakkajärjestelmän koko linjalla. Ensimmäisen lakon paikaksi leikkaus sopi mainiosti, sillä maa oli siellä savista ja täynnä vesisuonia, jolloin vaunujen lastaajat joutuivat seisomaan kuravedessä. Olosuhteet olivat siis mahdollisimman kurjat, mutta Jakokoskella toimi aktiivinen ammattiosasto ja lakkolaiset saivat tukea paikkakunnan muilta rautatieläisiltä. Varsinaisesti lakko sai alkunsa urakkamaksujen pudotessa roudan sulamisen takia ja työnjohtajien uhattua erottamisella, ellei vaunuja täytetä nopeammin.<sup>429</sup>

Lakon kestäessä työnjohto yritti siirtää työntekijöitä lakonalaiseen leikkaukseen muista työkohteista, mutta rikkureita ei ilmaantunut riittävästi. Näitä koetettiin hankkia muun muassa lehti-ilmoituksilla, kirkossa kuuluttamalla ja poliiseja kutsuttiin turvaamaan rikkureiden työskentelyä. Työnjohdon väitettiin vastatoimena irtisanoneen työläisiä muissa työkohteissa – itse asiassa piiri-insinööri Plathan olisi halunnut murtaa lakon määrämällä työsulun koko ratalinjalle, mutta tie- ja vesirakennusten ylihallitus ei antanut tähän lupaa. Kun työt oltiin aloittamassa uudelleen, sorajunan veturinkuljettajat salaisen sopimuksen mukaisesti aloittivat tukitoimet ja kieltäytyivät ajamasta junaa lakonalaisella työmaalla. Tässä vaiheessa sovintoon lopulta päästiin ja lakko päättyi työläisten voittoon. Urakkamaksut nostettiin 63:sta pennistä 70 penniin vaunua kohden ja muutamiin pienempiin urakkamaksun aiheuttamiin ongelmiin saatiin korjaus. Sen sijaan räjähdysherkin vaatimus minimipalkasta ei toteutunut.<sup>430</sup>

Jakokosken lakko oli Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liitolle ennen kaikkea symbolinen voitto, jota muisteltiin sekä liiton viisi- että kymmenvuotiskertomuksissa ja vuoden 1911 Työväenkalenterissa. Lakon aikana työnantajan oli hyvin vaikea suostua neuvottelemaan ammattiyhdistysliikkeen kanssa ja tunnustaa liitto sopimuskumppaniksi. Työnjohtajat toivoivat, että lakkolaiset palaisivat ensin töihin ja sitten pyytäisivät palkan korotusta. Pennikorotuksiin nöyrempi menettelytapa ei välttämättä olisi vaikuttanut, mutta kyse oli koko liikkeen uskottavuudesta.<sup>431</sup>

Kari Teräs korostaa työtaistelujen muodostaneen ammattiyhdistysliikkeelle suuren riskin: onnistuessaan lakko todisti järjestäytymisen merkityksen ja kasvatti jäsenmäärää. Jos menestystä taas ei tullut, järjestäytymistä oli vaikea perustella ja jäsenmäärä laskiessa ei tuloksia tullut jatkossakaan. Häviö työtaistelussa saattoi Teräksen mukaan estää järjestön

.....

<sup>429</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 20.7.1908, 29.4.1909. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 I, 1909 I, Cdo 2.4. KA ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1908, s. 10-15, 18. TA.

<sup>430</sup> Työväenkalenteri 1911, s. 105-106 ; Rav 31.7.1908, 3.8.1908, 5.8.1908 ; Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 20.7.1908. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 I, Cdo 2. KA.

<sup>431</sup> Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 14. TA ; Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 13. TA ; Työväenkalenteri 1911, s. 105-106.

kasvun vuosikausiksi eteenpäin. Jakokosken lakko onnistui osoittaessaan, että pienipalkkaiset vaunumäen lastaajatkin voivat parantaa työolojaan joukkovoiman turvin.<sup>432</sup>

## Mustat kirjat

Työnantajat rauhoittivat ratarakennuksia erottamalla häiriöitä aiheuttavat työntekijät ja varoittivat näistä henkilöistä myös muita työnjohtajia. ”Mustiin kirjoihin” joutui muun muassa työmaajuoppoja mutta myös ammattiyhdistysaktiiveja. Työväenjärjestöihin kuuluvien radanrakentajien boikotoimisesta keskusteltiin eduskunnassa asti. Tie- ja vesirakennusten ylihallitus vakuutti julkisesti, ettei sosialisteja syrjitty työhönotossa, mutta esimerkiksi Rakennustaidossa kerrottiin agitaattorien irtisanomisista avoimesti.<sup>433</sup> Rakennusmestariunion säännöissä määrättiin pitämään valtakunnallista kirjaa lakkolaisista ja myös piiri-insinööri Plathan perusteli Otto Turusen irtisanomista poliittisilla syillä.

### 10 §.

Jos taasen sovittelulautakunta päättää, etteivät työntekijäin vaatimukset ole oikeutettuja, eikä sen neuvotteluillaan ole onnistunut saamaan sovintoa, on union [Suomen Rakennusmestari-liitto] johtokunnan velvollisuus merkitä erityiseen listaan riidassa olevien työntekijöiden nimet sekä tarkemmat tiedot heistä, jonka jälkeen tämä lista toimitetaan kaikille union jäsenille, ja kielletään heitä työhönsä ottamasta listalla olevia henkilöitä. Kielto pysyy voimassa siksi, kunnes se nimenomaan peruutetaan.<sup>434</sup>

Hänet [Otto A. Turunen] suljettiin viime vuonna pois rautatierakennuksen töistä työrettelöiden aikaansaamisesta Märjälähdellä työmaalla. Sama henkilö oli viime vuonna puuhassa 9 tuntisen työpäivän käytäntöön panemisessa pakkokeinoilla, sekä tahtoi panna työmiehet työnjohtajien kanssa määräämään työasioissa, eikä itse alistunut työnjohtajia tottelemaan.<sup>435</sup>

Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten union sihteeri Santtu Wuorio piti boikotointia valitsevana käytäntönä, koska yksittäisiä tapauksia ei työnantaja halunnut koskaan kiistääkään. Liitto vaati mustan kirjan poistamista tai ainakin sen julkistamista – täyttä varmuutta mustan kirjan olemassaolosta kun ei saatu. Epäilyttävissä tapauksissa piti haaraosastojen ottaa yhteyttä liittotoimikuntaan ja vaatia ylihallitusta tutkimaan tapahtunutta. Liitto tuki mustiin kirjoihin joutuneita antamalla ennen kaikkea matka-avustuksia.<sup>436</sup>

Työväensanomalehdissä kerrottiin toistuvasti tapauksia, joissa yksi tai useampia radanrakentajia erotettiin mielipiteidensä takia. Nimeltä mainittiin kaikkiaan 15 rakentajaa, joista kokosin erillisen luettelon. Usein lehdet kirjoittivat epämääräisesti työnjohtajien vainosta ja ylipäätään lyhyiden työsuhteiden takia on vaikea päätellä irtisanomisten todellista syytä. Tarkemmat kuvaukset jakautuvat kahtia. Osa joutui mustiin kirjoihin

• • • • •

<sup>432</sup> Teräs 2001, s. 242-244.

<sup>433</sup> RaV 17.5.1909; Vaasa 1.2.1913; Rakennustaito 18/1910, s. 218.

<sup>434</sup> Rakennustaito 13/1908, s. 161.

<sup>435</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.

<sup>436</sup> VapS 3.2.1911, 1.4.1910; RaV 19.5.1909; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1910, s. 87. TA.



osallistuttuaan lähetystöön ja esitettyään työnjohdon mielestä sopimattomia vaatimuksia. Toisen ryhmän muodostivat Otto Turusen kaltaiset lakkokiihottajat.<sup>437</sup> Boikotointi saattoi kohdistua samaan aikaan useisiin työntekijöihin tai jopa kokonaisiin sakkeihin.

Kun Teuvan Perälässä työväen järjestöt päättivät viettää tavanmukaista vappujuhlaa, ilmoitti rautatieläisten Perälän osasto N:o 6 siitä osastoinsinööri Hellevuolle pöytäkirjan otteella. Vappu meni niin kuin pitikin, vaan seuraavana päivänä tulikin insinööri työmaalle erittäin hermostuneessa tilassa ja tiedusti missä oli oltu edellisenä päivänä. Työmiehet selittivät olleensa vappujuhlissa. Insinööri raivostui ja sanoi heti ulos piiraidan panijoista kaksi miestä ja lupasi toimittaa niin, että eivät saa töitä mistään. Sitten meni ajajain tykö Syväluoman kulvertille ja kun sai tietää, että oli oltu vappujuhlissa, niin pudotti heti 20 penniä kuutiomaksua; arveli kai olevan liian korkeat maksut, koska kannattaa olla rokulissa. Samasta työkunnasta erotti heti ilman irtisanomisaikaa yhden työläisen, vaikka ei ollut mitään muuta syytä sanoa kuin että oli poissa 1 p:nä toukokuuta.<sup>438</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen retoriikassa boikotointina voitiin pitää myös liian pieniä urakkamaksuja, joilla koetettiin saada järjestäytyneet työntekijät irtisanoutumaan. Työnjohtajat saattoivat vain uhata mustilla kirjoilla työntekijöitä, jotka esimerkiksi kieltäytyivät ylitöistä – tämä oli myös riittävä peruste irtisanomiseen. Työnjohtajien yhteydenpito toimi myös ratatyömaiden välillä. Esimerkiksi Lieksassa töihin ei huolitettu Rovaniemen radalla lakkoilleita työmiehiä.<sup>439</sup>

Muutamat työnjohtajat joutuivat toistuvasti työväenlehtien hampaisiin boikotoinnin takia. Vapaa Sana vihasi eniten rakennusmestari Mats Eklundia, jota syytettiin Kristiinankaupungissa paitsi sosialistien vainoamisesta myös juoppojen ystäviensä suosimisesta. Väitteissä oli varmasti perääkin, koska piiri-insinööri leikkasi Eklundin kuukausipalkkaa, hänet alennettiin neljännesmieheksi ja lopulta erotettiin kokonaan juopottelun takia. ”Matti-mestari” muun muassa irtisanoi epäselvyyksiinsä liittyneen tutkinnan jälkeen alaisensa, jotka olivat ilmiantaneet hänet osastoinsinöörille. Vapaan Sana kertoi irtisanottujen joutuneen mustiin kirjoihin.<sup>440</sup>

Työntekijöiden boikotointi riippui täysin työnjohdosta ja jotkut mestarit ottivat tietoisesti myös ”mustia miehiä” töihin. Samoin maltilliset insinöörit estivät tarpeetonta boikotointia, johon muutamat mestarit turvautuivat ilmeisen helpolla. Mustaa kirjaa epäilemättä käytettiin molemmilla ratarakennuksilla ja siihen merkittiin työntekijöitä myös poliittisin perustein. Boikotointi ja mustan kirjan noudattaminen ei kuitenkaan ollut järjestelmällistä ja aukotonta, mikä osaltaan selittää järjestelmän salaperäisyyttä.<sup>441</sup>

Kun töitä kysyin ja näytin todistukseni, niin minulle aivan tuntematon mestari sanoi, että insinööri on kieltänyt sinua töihin ottamasta, vaan kun sinulla on noin moitteeton todistus, niin tule nyt koittamaan, pankoon insinööri pois jos lystää.<sup>442</sup>

• • • • •

<sup>437</sup> Liite 6.

<sup>438</sup> VapS 5.5.1911.

<sup>439</sup> VapS 3.2.1911, 7.8.1911; KaSa 16.3.1909.

<sup>440</sup> VapS 13.2.1911, 17.2.1911, 22.2.1911, 17.5.1911, 10.7.1911, 18.10.1911, 14.8.1912; SpK 16.2.1911.

<sup>441</sup> RaV 30.5.1911; VapS 9.6.1911.

<sup>442</sup> Aaro Lahti kertoi joutumisestaan mustiin kirjoihin liiton 10-vuotiskertomuksessa. Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 25. TA.

## 7. Ratajätjän kasvot

### Mentaliteetin rakentuminen

Ranskalainen Annales-koulukunta kiinnostui jo 1920-luvulla tavallisten ihmisten ajattelutavoista. Annalistit pyrkivät kirjoittamaan aatteettomien aatehistoriaa ja rekonstruoidaan jokamiehen maailmankaikkeuden olemuksen, mentaliteetin. Mentaliteetissa yhdistyvät yksilöllinen ja kollektiivinen, pitkän keston ja arkipäivän aika, tiedostamaton ja analyttinen, rakenteet ja yhteensattumat, marginaalinen ja yleinen. Huomio ei kiinnittynyt enää kansan erityiseen henkeen tai sieluun vaan annalistit sovelsivat antropologian, sosiologian ja psykologian näkemyksiä arkipäivän ajatteluun.<sup>443</sup>

Mentaliteettia on verrattu henkiseen karttaan tai työkalupakkiin, jonka avulla ihminen ymmärtää todellisuuttaan. Se ei kuitenkaan vain rajoita ihmistä vaan mahdollistaa toiminnan ja ymmärtämisen tarjoamalla yksilölle tämän tarvitseman liikkumatilan yhteiskunnassa. Mentaliteetilla tarkoitetaan varsin syvällistä rakennetta, jota tutkittaessa etsitään ihmisten tapaa olla olemassa: ajattelutapoja, elämänasenteita, ihmisten välisten suhteiden ehtoja sekä käyttäytymistä ja ajattelua sääteleviä rakenteita.<sup>444</sup>

Mentaliteettia ei kuitenkaan pidä nähdä annettuna ja jäykkänä kokonaisuutena, joka vain rakentuu vaivattomasti yhteiskunnallisten prosessien tuloksena. Mentaliteettiin kuuluvat normit, symbolit ja arvot muokkaavat myös yhteiskunnallisia ja taloudellisia suhteita, jotka saavat merkityksensä näiden kulttuurisidonnaisten käsitteistöjen kautta. Hans Medick korostaa merkitysten syntyvän yksilöiden, ryhmien, luokkien tai kulttuurien välisten vastakkainasettelujen tuloksena. Kamppailu merkityksistä heijastaa siis yhteiskunnallisia suhteita, jotka rakentuvat saman kamppailun tuloksena.<sup>445</sup>

Vaikka kollektiivisen mentaliteetin voi nähdä vaikuttavan arvojen tai symbolien taustalla, sitä ei kannata epämääräisyytensä takia tutkia kokonaisuutena. Anu Korhosen mukaan mentaliteetti on huomattavasti hyödyllisempi käsite, jos sitä heuristisesti käytetään käsitteellisenä oletuksena tai näkökulmana. Tällöin mentaliteetti toimii tutkimuksen edetessä sekä tutkimuskohteena että apuvälineenä. Mentaliteetti koostuu viime kädessä tutkijan esittämistä tulkinnoista, jotka perustuvat lähteiden sisältöön.<sup>446</sup>

Mentaliteetin käsitettä on kritisoitu etupäässä neljästä syystä. Ensinnäkin annalistit tarkoittivat alunperin mentaliteetilla niitä ajattelun muotoja, jotka yhdistivät kollektiivi-

• • • • •

<sup>443</sup> Schöttler 1995, s. 74-75 ; Korhonen 2001, s. 40-44. Katso myös Peltonen 1992a, s. 47-62.

<sup>444</sup> Korhonen 2001, s. 42-48 ; Peltonen 1992a, s. 15-16.

<sup>445</sup> Medick 1995, s. 53-54, 61-62.

<sup>446</sup> Korhonen 2001, s. 48-51.

sesti kaikkia aikalaisia. Tästä syystä mentaliteettien on syytetty väheksyvän sosiaalisten erojen merkitystä. Samasta syystä myös sukupuolen kategoriat jäivät pitkään tutkimuksen ulkopuolelle. Kolmanneksi mentaliteetin tutkimuksessa on korostettu tiedostamattomia tekijöitä, jolloin tutkijat helposti unohtavat rationaalisen ajattelun ja kriitikkojen mielestä aliarvioivat ihmisten mahdollisuuksia vaikuttaa omaan elämäänsä. Neljänneksi mentaliteettien hitaan muutoksen on väitetty kääntyneen tapahtumattomuuden historiaksi.<sup>447</sup>

Yhteiskuntatieteisiin mentaliteetin käsite ei koskaan oikein juurtunutkaan, vaan samantapaisia kysymyksiä jäsennetään usein identiteetin avulla. Se on käsitteenä huomattavasti suppeampi, koska identiteetit muuttuvat, vaihtuvat ja määrittävät toisiaan. Sitä pidetään myös selvemmin tietoisena käsitteenä, jota rakennetaan esimerkiksi identiteetipolitiikan avulla. Identiteettiä käytetään enimmäkseen sosiaalisten, etnisten tai sukupuoleen sidottujen ryhmien ja kansallisuuksien tutkimuksessa.<sup>448</sup>

Identiteetit muodostuvat kahdella eri tavalla. Toisaalta vallitsevat olosuhteet ja jaetut kokemukset muokkaavat identiteettiämme ilman, että voimme tähän juurikaan vaikuttaa. Toisaalta identiteettimme sisäinen ydin ei ole autonominen vaan muodostuu suhteessa merkityksellisiin toisiin. Subjektilla on sisäinen minänsä, mutta se rakennetaan suhteessa siihen, mitä se ei ole. Stuart Hallin mukaan identiteetit ovat erottautumisen ja pois-sulkemisen tuotteita, joilla on aina oma marginaalinsa. Esimerkiksi kaupunkilaisen identiteetti perustuu yhtäältä kaupunkilaiseen elämäntapaan, toisaalta tietoiseen erottautumiseen maalaisuudesta.<sup>449</sup>

Radanrakentajien kokemusmaailmaa voisi hyvin jäsentää joko mentaliteetin tai identiteetin käsitteen avulla. Yhdistän näistä kahdesta väljemmin määriteltyn mentaliteettiin toiseuden periaatteita, joiden avulla identiteetit rakentuvat. En etsi radanrakentajien omaa tai erityistä mentaliteettia vaan viitteitä 1900-luvun alun jakautuneista ja ristiriitaisista mentaliteeteista. Säilytän mentaliteetin heuristisena taustaoletuksena yrittämättä kuvata sitä kokonaisuudessaan.

Radanrakentajat eivät 1900-luvun alussa muodostaneet niin yhtenäistä ryhmää, että he olisivat voineet jakaa saman mentaliteetin. Esimerkiksi hiekanajoon tulleen isäntämiehen, mustiin kirjoihin joutuneen agitaattorin tai vaikkapa Sutki Väisäsen ajattelutavat ja elämänasenteet olivat hyvin erilaisia. Heitä yhdisti vain ratarakennus ja suhtautuminen sen mukanaan tuomiin ilmiöihin. Samassa kulttuurissa elävinä he tunnistivat toistensa mentaliteetteja, vaikka eivät niitä jakaneetkaan.<sup>450</sup> Radanrakentajien erilaisia kokemuksia ja asenteita voi kartoittaa käsiteketjujen avulla, jotka havainnollistavat mentaliteettien moniulotteisuutta.

• • • • •

<sup>447</sup> Schlöttler 1995, s. 75-81 ; Korhonen 2001, s. 43-46, 54.

<sup>448</sup> Hall 1999, s. 21-23, 28, 245-246. Stuart Hallin kokoomateos Identiteetti on erinomainen katsaus identiteetin tutkimukseen.

<sup>449</sup> Grossberg 1996, s. 89-90 ; Hall 1999, s. 21-22, 249-251.

<sup>450</sup> Peltonen 1992a, s. 61.

vieraspaikkakuntalainen – paikkakuntalainen – maanomistaja  
 perheellinen mies – poikamies  
 järjestäytyneet – järjestäytymättömät – ulkopuoliset  
 työnjohtaja – ammattityömies – sekatyömies

Työmiesten ajatteluun ja elämänasenteisiin vaikuttivat muun muassa ikä, työuran pituus, ratarakennuksilla ja poliittiset mielipiteet. Tässä pääluvussa keskityn useimpia radanrakentajia yhdistäneen sanan ”jätkä” käyttöön. Ketkä olivat ratajätkiä ja millainen oli heidän suhteensa talollisiin, herroihin, toisen sortin jätkiin ja työväenliikkeeseen? Millä tavalla ”jätkämyisyys” auttoi radanrakentajia jäsentämään maailmaansa ja hallitsemaan sitä?

## Ratajätkien jaetut kokemukset

Keskeiset kokemukset olivat samansuuntaisia kaikilla ratatyömailla 1900-luvun alussa. Kausityöttömyys, muuttaminen, puutteelliset asuinolot, monilla myös yhdistystoiminta, ehkä juopottelu ja kylätappelutkin jäsensivät työn ohessa kiertävien rautatienrakentajien arkea. Erkki Tolvanen muistaa, kuinka radanrakentajat jaettiin kokemusten syvyyden mukaan kolmeen ryhmään: synnynnäisiin, tartunnaisiin ja satunnaisiin. Synnynnäiset olivat toisen tai jopa kolmannen polven rautatieläisiä, jotka pääsivät vaativimpiin töihin. Lähisukulaisen avustuksella tie ratatöihin, esimerkiksi porapojaksi, avautui helpommin ja perheen myötäeläminen sosiaalisti pojan ammattiin jo pienestä pitäen.<sup>451</sup>

Työkokemus jaksotettiin sekä Englannissa että Suomessa valmistuneiden rautateiden mukaan. Insinööri Smedberg saattoi ravintolassa Vaasan marssin kuulleessaan tilata samppanjaa pöytäseurueelleen juodakseen Vaasan radan maljan. Vanhat ratajätkätkin muistelivat nostalgisesti menneitä työmaita ja aikaisempia saavutuksia, joihin nuorten ei uskottu pystyvän. Vilho Savolaisen mielestä vanhojen ylpeys tehtyyn työhön siirtyi samalla eteenpäin, kuulijoiden puheisiin.<sup>452</sup> Radanrakentajien elämäntarinat kiinnittyivät tiukasti muistoihin valmistuneista rautateistä, koska vuosikymmeniä kiertäneillä työmiehillä ei ollut enää kotipaikkakuntaa.

On paljon sellaisiakin, jotka eivät voi sanoa mitään maan paikkaa kotiseudukseen. He kun ovat syntyneet, kasvaneet ja toimineet kaiken ikänsä rautatierakennuksilla, niin ovat he vain ”rautatieläisiä”.<sup>453</sup>

• • • • •

<sup>451</sup> Rautatien rakennusmestarit (Erkki Tolvanen). SRM ; Snellman 1996, s. 129-130.

<sup>452</sup> Coleman 2000, s. 232 ; Rankka 1949, s. 87 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Vilho Savolainen). TYKL.

<sup>453</sup> Rakennustaito 7/1907, s. 85.

Toisen polven radanrakentajia sanottiin kiskojen väliin syntyneiksi ja kuollessaan radanrakentaja joutui sinne, missä ”ei rakenneta rautateitä, eikä kaiveta aalopin monttuja, eikä lauleta hop hiiho hop.”<sup>454</sup> Viranomaislähteissä ja varsinkin muistitiedossa mainitaan useita työmiehiä, joille radanrakentaminen jäi veriin. Esimerkiksi Oskar Koskinen oli rakentanut yli 30 vuotta rautateitä, kunnes 50-vuotiaana täysin sokeutui kivitöissä.<sup>455</sup>

Kansatieteilijä Hanna Snellmanin mukaan Kemijoen tukkilaisten yhteisin kokemus ja yhdessä koetun ajan voimakkain symboli oli uiton alkamisen odotus. Odottamista ja sen aiheuttamaa katkeruutta, josta Snellman kirjoittaa, liittyi samalla tavalla myös rautateiden rakentamiseen 1900-luvun alussa. Työntekijöitä siirtyi joukoittain uuden linjan varteen ja töiden viivästyminen tarkoitti puutetta, kurjuutta ja katkeruutta.<sup>456</sup>

Joensuu-Nurmes –ratalinjan varteen kerääntyi satoja työttömiä syksyllä 1906 ja Kuopion läänin kuvernööri kutsuttiin tutkimaan hätää. Senaatti myönsikin avustuslainoja, joita sai kaikkiaan 341 henkilöä, yhteensä 11 239 markkaa. Lainaa sai vain viikoksi kerrallaan, ja se piti maksaa kesällä takaisin, suuriperheiset saivat takaisinmaksuun lykkäystä aina marraskuuhun saakka.<sup>457</sup>

Seuraavan kerran Nurmeksen radalla odotettiin tammikuussa 1908, jolloin töiden piti alkaa Vuonilahden ja Lieksan välillä. Linjalla oli 500 työtöntä ratajätkeä. Toukokuussa 1909 Joensuuhun kerääntyi satoja radanrakentajia odottamaan kiskotuksen alkamista, eikä rautaroikan töitä riittänyt kaikille. Vetoomuksista huolimatta työttömät eivät tällä kertaa saaneet avustuksia eivätkä päässeet töihinkään. Joukko hajaantui alkukesästä.<sup>458</sup>

Suupohjan radalla pahin osui ratarakennuksen alkuun. Työt eivät alkaneet riittävän nopeasti ja säästöt hupenivat odottaessa. Linjan varressa vartosi jälleen satoja miehiä – esimerkiksi Teuvalle oli asettunut marraskuussa 80 radanrakentajaperhettä, mutta työnjohto puuttui paikkakunnalta kokonaan.<sup>459</sup>

Työnjohdon ja porvarilehtien suhtautuminen ratatöiden odottamiseen oli viileän välinpitämätöntä. Esimerkiksi Karjalan Sanomat vakuutti avustuslainoja annetun miehille, joiden pankkitileillä oli tuhansia markkoja. Suupohjan ratatöiden alkaessa Vaasan läänin kuvernööri suostutteli tie- ja vesirakennusten ylihallitusta lievittämään hätää maksamalla palkkoja etukäteen, mutta yli-insinööri O.F. Nyberg torjui ehdotuksen. Odottamassa oli yli-insinöörin mukaan myös sellaisia miehiä, jotka eivät aiemmin olleet rautatierakennuksilla ja avustuksia käytettäisiin varmasti väärin. Todellinen syy oli kuitenkin periaatteellinen: köyhäinapu vain kannusti elämään yhteiskunnan kustannuksella.<sup>460</sup>

.....

<sup>454</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen).TYKL.

<sup>455</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 9.11.1908. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1908 II, Cdo 3. KA.

<sup>456</sup> Snellman 1996, s. 211 ; Rakennustaito 7/1907, s. 85-86 ; Rankka 1949, s. 57.

<sup>457</sup> KaSa 10.12.1906, 3.1.1907, 24.8.1907 ; Ktar 13.7.1907.

<sup>458</sup> KaSa 21.1.1908, 11.5.1909 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1909, s. 11-13. TA.

<sup>459</sup> VapS 17.-24.11.1909.

<sup>460</sup> KaSa 13.6.1907 ; Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 25.11.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA.

Dessutom måste en penninghjälp i moraliskt afseende anses vara mera till skada än gagn, emedan arbetaren därigenom lär sig att lefva sorglöst för dagen i förlitan på hjälp af det allmänna, i stället för att sjelf genom sparsamhet och något förutseende ställa sin ekonomi på en säkrade bas.<sup>461</sup>

Odottamisen kokemukseen yhdistyi Hanna Snellmanin mukaan nälkä ja työnjohtajien ylimielisyys. Samat elementit liittyivät myös työväenlehtien tunnepitoisiin kirjoituksiin niiden kuvatessa työttömien ratajätkien hätää. Keväällä 1909 Joensuuhun kerääntyneet miehet panttasivat tavaroitaan ja menettivät säästönsä kestikievariin, koska vuokrahuoneet olivat täynnä. Nälkää nähtiin myös Suupohjan ratatyömaalla.<sup>462</sup> Minna Canthin näytelmässä ”Kovan onnen lapsia” työn ja nälän yhteys on radanrakentajille kouriintuntuva, mutta insinööriä se ei kosketa.

**Topra-Heikki.** »Onko totta, että työt lakkautetaan?» minä kysyin. »Vasta kahden viikon päästä», vastasi insinyöri. »Milläs me sitten elämme?» minä taas kysyin. »Keväällä ne taas alkavat», hän soperteli. »Ja hirteenkö menemme siksi aikaa? Tekö meihin hengen puhallatte, sitten kun meitä taas tarvitsette?»<sup>463</sup>

Jyrki Pöysän väitöskirja Jätjän synty keskittyy metsätyömiehiin, mutta jätkä-nimitystä käytettiin yleisesti myös rautatienrakentajista. Paikallisyhteisön silmissä ”jätkä” tarkoitti Pöysän mukaan vierasta, tuntematonta työmiestä. Jätkä oli pilkkanimi, herran vastakoh-  
ta.<sup>464</sup> Ilkka-lehden kolumnisti Tervatamppi kuvasikin 9.9.1911 jätjän ulkomuotoa ja elämäntapaa halveksien.

Muuta eivät osaa puhua kuin raakuuksia, eivät muuta laulaa kuin rivoja rekilauluja, eivätkä muuta tehdä kuin korttia pelata, viinaa myydä, hanuria vinguttaa, varastaa ja kerjätä. Jo ulkomuoto on puolivillia raakalaista. Katse on arka ja vilkuileva, puhetapa raaka ja röyhkeä, otsatukka silmillä, raidallinen ”jätkänsilkki” kaulassa ja laajareunainen hattu päässä.<sup>465</sup>

Harvoissa sanomalehtikirjoituksissa jätkämäisyyttä analysoitiin Tervatampin perusteellis-  
uudella – yleensä jätkiksi kutsuttiin pahatapaisia ja rikollisia miehiä. Rautatienjätkeistä pu-  
huttiin halveksuvaan sävyyn ja sanaa pidettiin yleisesti loukkaavana. Jätkä voitiin rinnastaa  
kulkureihin tai roskakansaan.<sup>466</sup>

Maailman hahmottamisessa kieli on aina keskeinen tekijä ja metsätyömiehet alkoi-  
vatkin kutsua itseään jätkiksi. Pilkkanimen ottaminen itseviitteiseen käyttöön perustui  
Pöysän mukaan puhdistautumisen logiikkaan, jossa sosiaalisen todellisuuden symboleja  
pyritään aktiivisesti hallitsemaan. Tuloksena oli ideaalisen jätjän luokka, johon kuulumi-

• • • • •

<sup>461</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 25.11.1909. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1909, Cdq 2. KA.

<sup>462</sup> Snellman 1996, s. 212-213 ; RaV 19.5.1909 ; VapS 22.11.1909. Monet tarinat radanrakentaja Lapatossusta kertovat nälästä. Eräässä tarinassa mestari ei palkannut Lapatossua, mutta mestarin hetkeksi poistuttua hän rupesti kuitenkin töihin. Mestarin palattua Lapatossu vakuutti suuremman herran ottaneen hänet töihin. Mestari kysyi asiaa insinööriltä ja tämä puolestaan Lapatossulta, mikä muka oli se häntä suurempi herra. Lapatossu vakuutti, että se oli nälkä. Kaikkein suurin herra pakotti hänet töihin (TYKL/ Kys. N:o 17 (Armas Halonen). TYKL).

<sup>463</sup> Canth 1920, s. 309.

<sup>464</sup> Pöysä 1997, s. 295-296 ; Pekka Jormanainen Jätäkät 27. 1969 SKS.

<sup>465</sup> Ilkka 9.9.1911.

<sup>466</sup> KaSa 9.9.1911 ; Vaasa 24.2.1912 ; VapS 28.1.1910.

nen ei ollut toisten määrittämää vaan itse ansaittua. Ideaalinen jätkä toimikin yleisesti hyväksyttyjen hyveiden mukaan, oli kunnollinen, rehellinen, reilu, luotettava, työssään ahkera ja taitava sekä riitoja välttävä. Englannissa rautatienrakentajan nimitys oli *navvy*, jonka sävy vaihtui samalla tavalla tuomitsevast toverilliseksi.<sup>467</sup>

Jätkä oli hyvin suosittu nimimerkki, jota nimenomaan rautatienrakentajat käyttivät kirjoittaessaan työväenlehtiin.<sup>468</sup> Kun kirjoittajat kutsuivat työtovereitaan jatkiksi, käytettiin poikkeuksetta lainausmerkkejä. Tämä varovaisuus kertoo erinomaisesti sanan pilkkallista sävystä, jota pyrittiin muuttamaan.<sup>469</sup> Jätjän rinnalla esiintyi muitakin värikkäitä nimimerkkejä, esimerkiksi kulkuri, mölöpoika tai känsäkoura.<sup>470</sup>

## Ideaalisen jätjän kategoria

Terry Coleman kuvaa rautatienrakentajien maineen muodostuneen legendaksi, joka perustui ihannoituun kuvaan raskaasta työstä ja epäsäännöllisestä elämästä. Tämän legendan mukaan radanrakentajat olivat ylpeitä, itsenäisiä, rohkeita ja vapaita. Englantilainen ratajätkä oli uhkarohkeudessaankin rauhallinen, ei kumartanut ylempisäätymiä eikä pyytänyt apua. Hän eli eristynyttä elämää, liikkui paikasta toiseen jalan ja oli vapaa verrattuna vaikkapa tehdastyöläisiin.<sup>471</sup> Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton viisivuotiskertomuksessa radanrakentajia yhdisti myös maailman miehen maine.

Ensin etsivät he kilvan kattoa päänsä päälle samoin kuin etelästä tulevat muuttolinnutkin. Ensi näkemältä tekevät he voimakkaan ja reippaan vaikutuksen. Heidän katseensa ja koko ryhtinsä ilmaisee elämän voimaa... Ovathan he paljon kokeneita ja nähneitä paikalliseen väestöön verraten. Heillä on paljon kertomista suuren maailman tapahtumista, joista noilla salon asukkailla oli vain hämääriä tietoja. Sempä tähden heidän kertomuksiaan kuunneltiin suurella tarkkaavaisuudella.<sup>472</sup>

Jyrki Pöysän tutkimassa kertomusperinteessä jätjän positiivisia arvoja olivat rationaalisuus, maailmaa kiertäneen elämäkokemus ja nöyrytymättömyys. Karl Erik Michelsen kuvaa 1800-luvun ratainsinöörien julkisuuskuvaa monessa suhteessa samalla tavalla. Rautatienrakennusten insinöörit olivat fyysisesti vahvoja, teknisesti luovia ja pärjäsivät omin avuin. Heitä pidettiin täsmällisinä, harkintakykyisinä, rohkeina ja oikeudenmukaisina. Insinöörien positiivinen imago ei juuri poikkea Colemanin ja Pöysän kuvauksista, vaikka yhteiskunnallinen konteksti on tarinoissa aivan toinen. Yhteistä ihannekuville oli fyysinen voima, rohkeus, itsenäisyys, reippaus ja ammattitaito. Myös rautatiehen liittynyt

.....

<sup>467</sup> Pöysä 1997, s. 28-29, 140-141 ; Coleman 2000, s. 26-27.

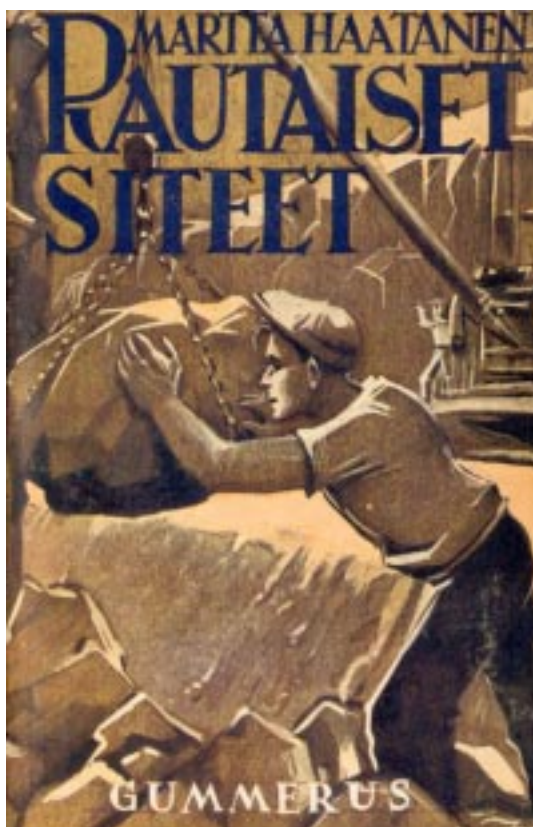
<sup>468</sup> RaV 3.4.1908, 7.8.1908, 15.2.1909, 26.1.1910 ; VapS 12.9.1910, 12.10.1910 ; Työväenkalenteri 1911, s. 106.

<sup>469</sup> RaV 18.5.1908, 11.12.1908 ; VapS 28.6.1911. Englannissa *navvy* kirjoitettiin lainausmerkeillä 1870-luvulle saakka (Coleman 2000, s. 27).

<sup>470</sup> RaV 4.12.1908, 12.2.1909 ; VapS 30.10.1912.

<sup>471</sup> Coleman 2000, s. 232-234.

<sup>472</sup> Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 54. TA.



edistysajatus näkyi siinä kuvassa, jonka suomalaiset radanrakentajat insinööristä ratajätkään halusivat itsestään antaa.<sup>473</sup>

*Martta Haatanen radanrakentajaromaani Rautaiset siteet ilmestyi vuonna 1936. Kirjan päähenkilö, kivityömiestä Pentti, vastaa pääpiirteissään romantisoitua kuvaa radanrakentajista. Pentti oli ahkera ja vahva työmiestä mutta samalla kunnollinen, rehellinen ja komea. Kuva: Haatanen 1936.*

Ideaalinenkaan jätkä ei silti vastannut kaikkien ihanteita. Jyrki Pöysä toteaa, että sankarilliset teot voivat toisesta näkökulmasta edustaa kelvottomuutta. Kertomusperinteen jätkistä tuli sankareita kolmella eri tavalla. *Veijari-jätkä* toimi eräänlaisena tavarantasaajana, jonka tekojen oikeutus perus-

telttiin yhteiskunnan epätasa-arvolla ja parempiosaisten ylpeydellä. *Viettelijä-jätkä* oli tukkilaisromantiikan eroottinen kulkuri tai rivojen laulujen fallinen sankari. *Raataja-jätkä* luonnehti kunnollisuutta ja perheen elättäminen.<sup>474</sup>

Radanrakentajien kertomusperinteessä Lapatossu, oikealta nimeltään Kustaa Gustaffson, oli veijarihahmoista kiistatta suurin ja tunnettu loputtomasta laiskuudestaan. Lapatossun juttuja julkaistiin vihkosina 1900-luvun alkupuolella, ja hänestä tehtiin jopa kolme elokuvaa, ensimmäinen vuonna 1937. Sutki Väisänenkin oli veijari, jonka tekoja radanrakentajatkään eivät aina hyväksyneet. Rajavahti esitti väärinkohdeltuna veijarihahmona myös 14-vuotiaan Väinö Pohjanvirran, joka erotettiin koulusta. Poika oli pitänyt vain raamatunlukua humpuukina, tavaillut kirosanaa oppikirjasta, ajanut vapaakyytiä reen jalaksilla ja soittanut marseljeesia koulun pihalla. Ilkka ei suhtautunut yhtä lämpimästi niihin ratajätkiin, jotka huijasivat teuvalaisia emäntiä santavaunuun istumaan – miehet lupasivat junan lähtevän kohta huviajelulle, vaikka veturia ei ollut lähimaillakaan.<sup>475</sup>

Rautatienjätkien seksuaalisuus tuotiin voimakkaimmin esiin junttalaulujen sanoissa, joita muistitiedon mukaan varsinkin paikallinen papisto paheksui. Junttalukkari toimi esilaulajana ja rytmikkäät laulut olivat usein tarkoituksellisen loukkaavia ja törkeitä. Sanat saattoivat esimerkiksi työnjohtajiin, ohikulkijoihin tai paikalliseen väestöön. Kun miehet

• • • • •

<sup>473</sup> Pöysä 1997, s. 288 ; Michelsen 1999, s. 153.

<sup>474</sup> Pöysä 1997, s. 288-291.

<sup>475</sup> Rinne 2001, s. 272-274 ; RaV 4.3.1910 ; VapS 14.11.1911. Vuonna 1998 Raimo Joensuu kokosi 1900-luvun alussa ilmestyneistä vihkoista omakustanteen Lapatossun juttuja maalta ja mereltä.



väsyivät, junttalukkari aloitti rivoimmat laulunsa, joissa kehuttiin avoimesti itseä tai omaa ryhmää. Junttalaulut kuvasivat rohkeita ja itsenäisiä rautatieläisiä, jotka olivat tyttöjen suosiossa. Usein hävyttömät sanat itsessään riittivät korostamaan junttasakin seksuaalisuutta.<sup>476</sup>

Eiköhän pojat aljeta kuin on lupa pieni saatu.  
Herroilla ja jätkillä on yhtäläinen laatu –  
illan tullen ne likkain kanssa päälletysten kaatuu.<sup>477</sup>

Jurvalan Manta sanoi tulkaa pojat saunaan  
huijampa rehumia rillumia  
siellä pannan lämmin rengas kylmän kullin kaulaan  
huijampa rehumia rillumalei.<sup>478</sup>

Mamme se etsi tytärtänsä  
ja saunanparvesta löysi.  
Sellanen luikkari jalakoi välssä  
kun siankarvaköysi.<sup>479</sup>

Rautatienrakentajien kolmas sankarityyppi, *raataja-jätkä*, edusti päinvastaisia arvoja kuin kaksi edellistä ryhmää. Tällä jätkä-konseptiolla vastustettiin radanrakentajiin liittyviä negatiivisia mielikuvia, ihannoitiin ruumiillista työtä sekä korostettiin työmiesten työkykyä ja kunnollisuutta.<sup>480</sup> Sosialistit hyödynsivät teemaa propagandassaan jatkuvasti ja jalostivat sitä yhteiskuntakriittiseksi päätökseksi. Esimerkiksi Nurmeksen radan vihkiäisistä kertoessaan Rajavahti rinnasti ”mäskimahojen ja fläskinaamojen” yltiöpäiset juhlat raatajiin, jotka olivat jo siirtyneet muualle ”taistelevaan vilun, nälän ja herrojen mielivallan kanssa ja raivaamaan tietä sivistykselle.”<sup>481</sup> Otto Tiupan sepittämässä juhlarunossa jätkät kuvataan luonnonvoimat voittaviksi sankareiksi.

Taipui kosket, vaipui vuoret  
ja ve’et valui uomissaan;  
kunpa töihin lähti nuoret  
ne työläisjoukot voimiltaan!  
Kallioita ilmaan lensi  
ja erämaita kulki tie,  
lapioin ja kuokin ensi  
nyt työläisvoima, totta vie!<sup>482</sup>

• • • • •

<sup>476</sup> TMT 116:156 (Eemil Kerman). TA ; Rautatien rakennusmestarit (Leonard Ahola). SRM ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL ; Lähteenmäki 1965, s. 11-12.

<sup>477</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Olli Partanen). TYKL.

<sup>478</sup> Leppävirta. Ahti Sonninen 142. 1947. SKS.

<sup>479</sup> TMT 6:9/2 (Manninen). TA.

<sup>480</sup> Pöytä 1997, s. 291.

<sup>481</sup> RaV 17.10.1911.

<sup>482</sup> Stvrtl:n 5-vuotiskertomus, s. 4. TA.

## Jätkä ja talonjussi

Ratajätkien käsitys itsestään rakentui erityisesti suhteessa siihen, mitä he eivät olleet tai halunneet olla. Kertomusperinteestä Jyrki Pöysä löytää useita temaattista alueita, mutta oma lähdeaineistoni kertoo ennen kaikkea ratajätjän suhteesta talollisiin, työnjohtajiin sekä kelvottomiin jätkiin. Käsitteellinen ero meikäläisten ja heikäläisten välillä oli Pöysän mukaan keskeisintä jätjän positiivisen kuvan rakentamisessa. Toiseus edusti eräänlaista symbolista likaa, jonka poissulkemisella kunnollisesta jätkästä tehtiin samastumisen kohde.<sup>483</sup>

Jätjän synty liittyi Pöysän mukaan yhteiskunnalliseen modernisaatioon: metsätyöt, mutta yhtä lailla myös rautatien työt, levittivät maaseudulle vapaan palkkatyön mallin, mikä mahdollisti irtautumisen talollisten tarjoamista satunnaisista ansioista. Matti Pelttonen korostaakin säätyrajan kulkeneen talollisten ja muun maalaisväestön välissä. Papisto valitti, että isäntäväki ja palkolliset olivat vieraantuneet toisistaan. Tämä aiheutti raakuutta, epäsiiveillisyyttä, laiskuutta ja tuhlaavaisuutta.<sup>484</sup>

Vuosipalvelus tuntui vastenmieliseltä ja orjalliselta. Muistitiedossa valitetaan rengin pitkää työpäivää, heikkoa ruokaa ja pientä palkkaa, josta osa saatettiin maksaa luonnon tuotteilla. Palkolliset saivat päälleenkin isäntäväen vanhoja vaatteita.<sup>485</sup>

Maatalouden kausityöt, esimerkiksi heinän- ja elonkorjuu, oli helppo sovittaa savon tan vuosikalenteriin, mutta myös rautatietä rakennettiin kesällä. Miehet menivät miehluummin rautatietöihin, koska maataloissa tehtiin pienemmällä palkalla pidempää päivää. Tilanne huolestutti talollisia ja esimerkiksi Karjalan Sanomissa kirjoitettiin ylistäviä kirjoituksia uskollisista rengeistä, jotka halusivat työskennellä vuosikausia palkollisina.<sup>486</sup>

Palvelusväen ja palkkatyöläisten työsuhteet olivat luonteeltaan hyvin erilaisia. Antoine Prostin mukaan isäntäväen ja palvelusväen välinen suhde muistutti enemmän sukulaisuussuhdetta kuin työnantajan ja työntekijän suhdetta. Suhde oli toki hierarkkinen, niin ovat monet sukulaisuussuhteetkin, mutta siihen kuului palkkasuhteen ohessa molemminpuolinen kunnioitus ja välittäminen. Palvelusväki jakoi työnantajan yksityiselämän ja palkkakiistat saivat helposti henkilökohtaisia merkityksiä. Talollisten ja maataloustyöntekijöiden välit eivät kiristyneetkään ainoastaan palkkatason nousun takia vaan riippuvuussuhteen katkaisemisesta. Tähän riippuvuuteen liittyi esimerkiksi sukulaisuus- ja vuokrasuhteita, palkanmaksu luonnontuotteina, karjan laiduntaminen ja polttopuiden hankkiminen talollisten maalla.<sup>487</sup>

.....

<sup>483</sup> Hall 1999, s. 251-252 ; Pöysä 1997, s. 297-303.

<sup>484</sup> Pöysä 1997, s. 75-77 ; Pelttonen 1992a, s. 133 ; Valtimon piispantarkastus 1910. Viipurin hiippakunnan tuomiokapituli, piispantarkastusten pöytäkirjat, 1910-1916, Cc 3. MMA ; Kertomus Nurmeksen srk:n tilasta vuosilta 1912-1917. Viipurin hiippakunnan tuomiokapituli, seurakunnista saapuneet toimintakertomukset, 1898-1933, Ef 1. MMA.

<sup>485</sup> TMT 97:124/35 (Pekka Saastamoinen). TA ; TMT 97:124/26 (Juho Meriläinen). TA.

<sup>486</sup> Tokoi 1955, s. 125-126 ; Vaasa 12.9.1911 ; KaSa 27.9.1910, 5.11.1907.

<sup>487</sup> Prost 1991, s. 32-37 ; Pelttonen 1992b, s. 268-269.

Talolliset tulkitsivat vuosipalveluksen halveksimisen ennen muuta laiskuudeksi. He kokivat, että työläiset haluavat ansaita päivän työllä viikon elannon ja maata talven uunin pankolla. Koska tilapäistyövoimaa tarvittiin maataloudessa vain kesäisin, talvityöttömyyttä ja kurjuutta piti isäntien mielestä ensisijaisesti torjua pestautumalla rengiksi tai piiaksi, pienestä palkasta huolimatta. Palvelusväkeä tarvittiin ja jatkien työttömyys näyttikin talollisten silmissä johtuvan yksinkertaisesti kohtuuttomista palkkavaatimuksista. Köyhyys oli siis itse aiheutettua.<sup>488</sup>

Palkollisten ja isäntäväen kiristyneet suhteet johtuivat kuitenkin laajemmasta modernisaatiokehityksestä. Matti Peltonen pitää ratkaisevana talollisväestön taloudellisen aseman vaikeutumista 1800-luvun lopulla. Kansainvälinen maatalouskriisi ja ulkomaisen viljan tuonnin paisuminen ajoi tilalliset ahtaalle. Maanviljelijät kompensoivat tulojen menetystä kehittämällä maitotaloutta ja myymällä puuta mutta myös alustalaisten, erityisesti

torppareiden asema heikentyi. Peltosen tutkimilla kirjanpitotiloilla perheeseen kuulumaton työvoima teki 1910-luvulla vielä yli puolet työtunneista, mutta vieraan työvoiman osuus alkoi hitaasti laskea. Palkkatyön teettäminen tuli liian kalliiksi, pikemminkin tilan ulkopuoliset ansiotyöt houkuttelivat talollisia.<sup>489</sup>

Varsinkaan pienviljelijöillä ei ollut mahdollisuutta maksaa kilpailukyistä palkkaa ja heidän täytyi turvautua etupäässä omiin voimiinsa ja maatalouskoneisiin. Herkules-niittokoneen mainonnassa korostettiin oivallisella tavalla koneen työvoimaa säästävää vaikutusta: kallion päällä seisova isäntä tarkkailee vainioitaan toimettomana mutta päättäväisenä. Niittoväkeä kuvassa ei näy, vaikka heinän haravointiin ja haasialle nostamiseen sitä tarvittiin vielä paljon. Kuvan sanomana pidän sitä, että niittokone teki isännästä riippumattoman ja hankintahinnan säästi heinäväen palkoissa.<sup>490</sup>



Kuva: KaSa 5.5.1908.

Radanrakentajan ja talollisen Toiseus määräytyi molemminpuolisen poissulkemisen kautta. Molemmat suhtautuivat toisiinsa varautuneesti mutta ratatöiden vähentyessä suhteet kiristyivät helposti. Jos kiertävät jatkät joutuivat työttömiksi, he eivät ainakaan silloin hy-

.....

<sup>488</sup> Vaasa 2.11.1909 ; Ktar 10.5.1910 ; KaSa 22.7.1909.

<sup>489</sup> Peltonen 1992b, s. 285, 320-321.

<sup>490</sup> Vaasa 12.9.1911 ; KaSa 5.5.1908.

väksyneet talollisten pitämistä ratarakennuksella. Isäntien väitettiin muutoinkin polkevan ratatyömaan palkkoja, koska heidän ei tarvinnut maksaa vuokraa eikä ostaa kalliita elintarvikkeita. Kritiikki kumpusi ennen muuta siitä, että talolliset eivät tehneet ratatöitä eläkkeeseen vaan samalla jättivät kotitilan hoitamatta.<sup>491</sup>

Jatkään verrattava pilkkanimi oli *talonjussi*. Sitä voitiin käyttää laajemminkin, esimerkiksi huonosta työnjohtajasta.<sup>492</sup> Talonjussien halveksunta tulee erinomaisesti esiin Leppälahden marssista, jota laulettiin vuonna 1917 Jyväskylän-Pieksämäen –rautatierakennuksella.

”Työläisjoukot tulvillansa on nyt linjalla,  
kun sadoittain on joka aamu työhön tarjolla.

Mutta talonjussit töihin pyrkii itku silmässä,  
heillä on piimäleilit, talkkunat ja kuorma heiniä.

Yksin tervaleilitkin on heillä matkassa,  
kun he juosta lönköttävät herrain perässä.

Oi kuule herra mestari ja insinöörikin,  
en paljon palkkaa vaatisi jos töihin pääsisin.

Tätä ei katsella vapaalla mielellä,  
kun mestarit ne työhön ottaa talonjussia.<sup>493</sup>

Leppälahden marssissa pilkan kohteeksi otetaan talonjussien omavaraisuus, vaatimattomuus ja työnjohtajien nöyristely. Monessa suhteessa ratajätkeä syytettiin samojen ominaisuuksien puuttumisesta. Esimerkiksi Karjalan Sanomat paheksui radanrakentajien käyttäytyvän sopimattomasti työnjohtajiaan kohtaan. Ajurin ottaminen tai matkustajakodissa yöpyminenkään ei sopinut kunnollisen ja säästäväisen työmiehen kuvaan. Jyrki Pöysä nimittää jätkäperinteeseen kuuluvia lyhytkestoisia mutta näyttäviä rahankäyttötapoja, kuten taksilla ajelua ja hienossa ravintolassa juomista, demonstratiiviseksi kulutukseksi.<sup>494</sup>

Metsätyömiesten ruoanlaittoa moitittiin Hanna Snellmanin mukaan ajoittain tuhlaavaiseksi, koska he käyttivät runsaasti teollisesti valmistettuja ruoka-aineita. Albin Janhonen muistaa, että radanrakentajiakin pilkattiin herkkujen syöjiksi ja epäiltiin, tekevätkö he oikeaa työtä ollenkaan. Keskeistä kritiikissä oli pyrkimys neuvoa oikeita kulutustottumuksia ja sosiologi Colin Campbell esittääkin ”kunnon ruoan” ja ”roskaruoan” moralisoivan erottamisen olevan jokseenkin universaali ilmiö. Ratajätkeillä nähtiin olevan liikaa rahaa, joka hävisi demonstratiiviseen kulutukseen, ennen kaikkea alkoholiin, tuoden pelkkää kurjuutta.<sup>495</sup>

• • • • •

<sup>491</sup> RaV 3.4.1908, 1.7.1911 ; VapS 4.7.1910. Paikkakuntalaiset erotettiin pääsääntöisesti ennen kiertäviä radanrakentajia, mutta talvisaikaan tarvittiin ajotöihin hevosia – tästä syystä paikkakuntalaisia jäi välillä töihin, kun kiertävät ratajätkeä irtisanottiin.

<sup>492</sup> RaV 27.3.1908.

<sup>493</sup> TMT 6:9/4 (Parantainen).TA.

<sup>494</sup> KaSa 13.6.1907 ; Pöysä 1997, s. 305.

<sup>495</sup> Snellman 1996, s. 152-153 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Albin Janhonen). TYKL ; Campbell 1995, s. 107.

Jätkästä teki epäilyttävän myös liikkuminen kaukana kotoa. Arkkipiispa Gustaf Johansson tuomitsi Närpiön piispantarkastuksessa Amerikkaan tai muille työansioille lähdön yhteiskunnalle ja uskonelämälle vaarallisena ilmiönä. Koko väestön uskottiin pystyvän halutessaan elämään maaseudulla ja sanomalehdet varoittivat töiden perässä matkustamisesta. Kotiseudun hylkäämisen pelättiin aiheuttavan rikollisuutta.<sup>496</sup>

Tuhannet ihmiset liikkuvat työansioilla ympäri maata ja rikolliset pystyivät helposti esiintymään muina kuin itsenään. Antti Häkkisen mukaan 1800-luvun lopulla syntyikin kokonaan uusi rikollistyyppi, joka saattoi elää varkauksilla ja petoksilla. Alain Corbin kirjoittaa *Histoire de la Privée*n neljännessä osassa, kuinka väärää henkilöllisyyttä käyttävä muukalainen herätti aikalaisissa aivan erityistä kauhua. Kirjallisuudessa teemaa käyttivät hyväkseen muun muassa Alexandre Dumas Monte Criston kreivissä ja Victor Hugo Kurjissa.<sup>497</sup>

Väistämättä radanrakentajat elivät kotia ja perhettä ihannoivan yhteiskunnan marginaalissa. Paikallaan pysyvän maanviljelijän kannalta työn perässä liikkuvat miehet olivat epäilyttäviä ja potentiaalisia varkaita, joita yhteiskunnan piti valvoa. Jätkät eivät olleet riippuvaisia maatalouden tilapäisansioista, mutta talollisten arvot hallitsivat keskustelua sekä Pohjois-Karjalassa että Etelä-Pohjanmaalla. Enimmäkseen radanrakentajiin suhtauduttiin maanomistusta ihannoivan ajattelutavan mukaan.<sup>498</sup>

## Jätkä ja herra

Rautatierakennusten työnjohtajilla ja työläisillä oli erilaisia käsityksiä käskyvallasta, mikä heijastui suoraan työmaan sisäisiin suhteisiin. Työnjohtajat olivat omaksuneet paternalistisen suhtautumistavan alaisiinsa, joihin he halusivat käyttää lempeää mutta kaikkivoivan isällistä valtaa. He esimerkiksi torjuivat ulkopuoliset tarkastajat, koska eivät hyväksyneet muiden puuttuvan työhönsä. Patriarkaalisella hallitsemistavalla oli vankka perinne teollisuudessa. Vaikka ratarakennuksen päällystö sai palkkansa valtiolta, he suhtautuivat alaisiinsa monessa suhteessa kuten tehtaan itsevaltainen patruunakin.<sup>499</sup> Työyhteisö oli insinöörien mielestä kuitenkin alkanut säröillä vanhoista hyvistä ajoista.

Työväki ja työnjohtajat kuuluivat aivan kuin samaan perheeseen, ja samaa mestaria seurasi sama kantasakki radalta radalle. Välit olivat varsinkin ennen v:n 1905 yleislakkoa mitä parhaimmat. Insinööri oli näillä eristetyillä kaukaisilla työmailla kuin isä ja oraakkeli koko joukolleen. Insinöörikonttorissa asiat puhuttiin, vatsalääkkeet annettiin ja perheriidatkin soviteltiin ym. Insinöörin oli maisteltava, kummanko miehen vaimo paremman kaljan pani, ja sen mukaan määrättävä, kuka siinä ja siinä paikassa sai kokkina olla.<sup>500</sup>

• • • • •

<sup>496</sup> Närpiön piispantarkastus 1910. Turun tuomiokapitulin arkisto, Närpiö 1909-1923, E vi 336. TMA ; Wpen 13.7.1910 ; Ilkka 30.10.1909.

<sup>497</sup> Häkkinen 1991, s. 193 ; Corbin 1990, s. 469-471.

<sup>498</sup> Perrot – Martin-Fugier 1990, s. 258-259.

<sup>499</sup> Prost 1991, s. 37-39 ; Vaasa 1.2.1913 ; Haapala 1986, s. 62 ; Rakennustaito 1910, s. 131.

<sup>500</sup> Rankka 1949, s. 53.

Virallisesti valtion linjana oli kuitenkin, että vakituisia rautatientyömiehiä ei edes ollut; oli vain työläisiä, jotka päällystö otti töihin tarpeen mukaan ja erotti tarvittaessa. Käytäntö ei vastannutkaan kuvaa perheestä ja alaisistaan välittävästä patruunasta. Työväen muistitiedossa työyhteisöä kuvataankin toisella tavalla kuin insinööri Väinö Rankan muistelmissa. Suhtautuminen työläisiin saattoi olla hyvin käskevää ja ylimielistä mutta myös reilua. Työnjohtajien välillä oli varmasti paljon eroja. Martta Haatanen romaanissa radanrakentajat pitivät hyvänä työnjohtajana sellaista, joka ei arvostanut pelkkää kirjatietoa vaan otti huomioon työntekijöiden ammattitaidon. Hyvää kutsuttiin mieheksi ja surkeaa koiraksi.<sup>501</sup>

Erilaisten lähetystöjen ja vaatimusten esittämistä ei hyväksytty, koska päällystön mentaliteetissa insinöörin tuli esittää isää koko työläisjoukolle. Aktiivista ammattiyhdistystoimintaa pidettiin rettelöintinä. Rankka glorifioikin insinööriä, joka osasi tehdä lähetystöt naurunalaisiksi. Esimerkiksi Jakokosken lakkolaisten piti osastoinsinööriltä pyytää palkankorotusta eikä vaatia sitä. Emil Sinimäki puolestaan pyysi lisääpua soran irrottamiseen ja hänet irtisanottiin ”sopimattoman käytöksen” takia. Perustelu merkittiin myös Sinimäen työpassiin ja tästä hän valitti oikeuteen.<sup>502</sup>

Päällystön vallankäyttö oli usein kunniakysymys. Työnjohtajat pitivät kiinni oikeudestaan määrätä työmaalla ja neuvottelivat alaistensa kanssa vain omilla ehdoillaan. Joskus insinöörit joutuivat sovitteluun mestarin ja työntekijöiden välisiä pienempiä työriitoja, joissa ei yleensä kiistelty palkoista. Tällaisessa tilanteessa mestarin oli lähes mahdollonta taipua, koska hänen kunniansa suvereenina työnjohtajana kärsisi. Insinööri ei riidan ulkopuolisena ollutkaan kunnian sitoma, ja hän pystyi paternalistisesti tukemaan myös työntekijöitä.<sup>503</sup>

Karl-Erik Michelsen korostaa kuitenkin insinöörien vallan olleen pitkälti teknologiaan sidottua ja 1900-luvun alussa he epäpoliittisuudesta huolimatta vain leimautuivat omistavan luokan palvelijoiksi. Insinöörit yrittivät Michelsenin mukaan pysyä erossa ideologisista kriiseistä. Työväen muistitiedon ja lehdistön antama kuva on aivan toinen. Ratarakennusten säätyläistäustaiset insinöörit edustivat ensisijaisesti työnantajaa ja johtivat töitä paternalistisen mentaliteettinsa turvin.<sup>504</sup>

Ratajätäkät eivät hyväksyneet rautatien herrojen ajattelutapoja. Kun keväällä 1907 tie- ja vesirakennusten ylihallitus otti käyttöön uudet järjestyssäännöt, niissä vaadittiin työmiesten osoittavan kuuliaisuutta päällysmiehiään kohtaan. Työväki uskoi pykälän oikeuttavan työnjohtajien mielivallan ja myöhemmin käskettiin vain noudattaa tarkas-

• • • • •

<sup>501</sup> Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 7.10.1907. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1906-1907, Cdo 1. KA ; TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Elsa Jaatinen, Hugo Luoma, Kaarlo Jokinen). TYKL ; Haatanen 1936, s. 90-91.

<sup>502</sup> Rankka 1949, s. 87 ; Rakennustaito 10/1909, s. 127 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1908, s. 10-15. TA ; Kaskisten raastuvanoikeus 20.7.1910. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisiaiain pöytäkirjat, 1910, Cb 74. VMA.

<sup>503</sup> VapS 9.6.1911, 5.3.1913.

<sup>504</sup> Michelsen 1999, s. 129-130, 205.

ti työpäällystön määräyksiä. Ammattiliiton vuosikertomuksessa valiteltiin vuonna 1912, että usein irtisanomisen syyksi mainittiin ”uppiniskaisuus”. Millaisella tottelemattomuudella ratajätät vastustivat herrojen mentaliteettia ja vallankäyttöä?<sup>505</sup>

Työntekijät halusivat osallistua järjestyssääntöjen määrittelemiseen, mutta käytännössä päällystö sääti työkurin normit. Työriitaisuuksia syntyi muun muassa karkeiden kurinpitotapojen takia ja työnjohtajien puututtua liikaa työntekoon. Työntekijät reagoivat tällaisiin tilanteisiin esimerkiksi hidastamalla työtahtia, irtisanoutumalla, esittämällä vaatimuksia tai jopa väkivallalla. Radanrakentajat suunnittelivat myös aktiivista tottelemattomuutta lähtemällä joukolla tuntia aikaisemmin töistä kotiin.<sup>506</sup>

Taistelua työajasta käytiin myös työpäivän sisällä. Tilaisuuden tullen työntekijät ottivat omaa sosiaalista aikaa ja lähtivät esimerkiksi topparoikasta auttamaan talon tyttöjä heinätoissa. Matalan tason vastarinta oli vielä hallitsevampaa ennen työväenliikettä. Tuomas Bryggarin mukaan 1900-luvun alussa työoloja parannettiin lähinnä soittamalla suuta tai lyömällä mestaria. Väinö Leskinen muistaa junttasakin lakon, joka ratkaistiin kivittämällä rikkurit työmaalta karkuun.<sup>507</sup> Työnjohtajia uhkailtiin ja jopa pahoinpideltiin myös tutkimillani rautateillä.

Tarkkaatekevä pomo kuulostaa olevan Jakokosken aseman tienoilla rautatien toisella puolella, koska pistää ne minuutit ylös Matti lootan kanteen, mitkä työmies hukkaa luonnollisilla asioilla käydessään. Toivottavasti pomo parantaa tapansa muutoin saattaa tapahtua, että hänestä tulee pikilanganvetäjä aivan lähimmässä tulevaisuudessa, näin ainakin ennustelee Toppaaja.<sup>508</sup>

Vakavammin peloteltiin insinööri Hellevuota perheineen ja Kaskisten vastaavaa mestaria. Nimettömässä kirjeessä heitä uhattiin kuolemalla, ellei työmiesten palkat välittömästi nouse. Yli 60-vuotias mestari Anders Hög joutui puolestaan Tiensuussa pakenemaan raivostunutta työmiestä, joka huusi kostavansa Högin pahat teot. Seinäjoen ratapihalla mestari luki erotettavien nimet ja miehet alkoivat välittömästi heittää häntä lumipalloilla. Vain yksi tapaus päättyi oikeuteen. Seinäjoella mestari Sarkki ja työmies Simola alkoivat riidellä palkoista ja Simola löi mestaria ja uhkasi vielä nyrkinkokoisella kivellä.<sup>509</sup>

Väkivallan avulla työmiehet eivät voineet kuitenkaan pidemmän päälle muuttaa työoloja. Työntekijöiden loukattu itsetunto palautui luontevammin herravihaisen huumorin avulla, jolla oli sääty-yhteiskunnassa pitkät perinteet. Esimerkiksi Koskenkorvan siltatyömaan niittariporukka alkoi huutaa hurraata, kun insinööri putosi rakennus-

• • • • •

<sup>505</sup> Juna 22.5.1907 ; Kaskisten raastuvanoikeus 20.7.1910. Kaskisten raastuvanoikeus, varsinaisiasiain pöytäkirjat, 1910, Cb 74. VMA ; Stvrtl:n vuosikertomus 1912, s. 19. TA.

<sup>506</sup> Teräs 2001, s. 88-89, 112-113 ; Stvrtl:n edustajakokouksen pöytäkirja 1912, s. 142-143. TA.

<sup>507</sup> Teräs 2001, s. 89-91 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kaarlo Jokinen ; Väinö Leskinen). TYKL ; TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA.

<sup>508</sup> RaV 15.7.1910.

<sup>509</sup> VapS 21.2.1911 ; SydÖ 24.2.1912 ; KaSa 27.3.1909 ; Vaasa 19.12.1911 ; Ilmajoen talvikäräjät 7.2.1911. Ilmajoen tuomio-  
kunta, Ilmajoen käräjäkunta, varsinaisiasiain pöytäkirjat 1911 tk, C1a 78. VMA.

telineiltä Kyrönjokeen. Myös susista eli epäonnistuneista työvaiheista muistutettiin työväenlehdissä ivallisesti.<sup>510</sup> Lapatossun jutuista monet perustuivat herravihaan.

Eräänä päivänä oli insinööri tarkastusmatkalla ja huomattuaan suuren kiven radalla, tiuskaisi hän:  
 - Tuo kivi teidän pitää viedä helvettiin.  
 - Eiköhän liene parasta, että se hinataan taivaaseen, niin se ei vast' edes ole herra insinöörin tiellä, vastasi Lapatossu.<sup>511</sup>

Ammattitaidoton työnjohtaja joutui helposti pilkan kohteeksi. Kurikassa ratajätäkät ohittivat työasioissa epävarman rakennusmestari Kristian Ketosen ja kysyivät neuvoa suoraan insinööriltä. Ketonen tunsu alaistensa halveksunnan ja vastasi siihen solvauksin ja jopa uhkailemalla miehiä revolverillaan. Kun Ketosen ammattitaidottomuus varmistui, häntä ruvettiin yleisesti pitämään narrina – lopulta piiri-insinööri erotti koko työyhteisön luottamuksen menettäneen Ketosen.<sup>512</sup>

Yhtä huonosti kävi Mats Eklundille Kristiinankaupungissa. Yksinkertaisimmillaan häntä pilkattiin rumilla nimillä mutta mielikuvituksellisimmat solvaukset sepitettiin junntalauluiksi, joihin mestari ei kehdannut puuttua. Huumorin avulla jätkät haastoivat herrojen sääty-yhteiskunnasta periytyvän mentaliteetin ja silloin tällöin onnistuivat naurun avulla kyseenalaistamaan heidän auktoriteettiasemansa.<sup>513</sup>

Isähän se on Eklundin Matti pietarsaarelainen,  
 hei vaan laulamaan se pietarsaarelainen.  
 Kyllähän Eklundin Matti työmiehelle hyvin palkan maksaa,  
 Kun vaan työmiehen vaimo Matti-mestaria rakastella jaksaa.  
 Hei vaan laulamaan rakastella jaksaa.<sup>514</sup>

## Toisen sortin jätkät

Jätkä-sanan itseviitteisen käytön tarkoituksena oli poistaa käsitteen negatiiviset merkitykset. Jyrki Pöysän mukaan jätkän kategoria puhdistettiin symbolisesti ja sen ulkopuolelle siirrettiin huonojen jätkien ja ei-jätkien ominaisuuksia. Pilkkanimi oli perustunut osin todellisuuteen ja häpeästä haluttiin eroon. Oman koetun toiseuden työstäminen tuottikin uuden toiseuden kategorian, kelvottomien jätkien joukon. Tähän joukkoon sosialistit lasivat myös työyhteisön kunniakoodistojen rikkojat, kuten lakkorikkurit.<sup>515</sup>

Tavallisin syytös oli mestareiden mielistely. Erityisesti työnjohtajien kanssa juomista pidettiin pahana ja työväenlehdissä kerrottiin toistuvasti tarjotuista ryypyistä. Viinaan-

.....

<sup>510</sup> Viikuna 2000, s. 37 ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Kalle Kinnunen). TYKL ; RaV 7.12.1908, 13.5.1911.

<sup>511</sup> Lapatossun juttuja maalta ja mereltä 1998, s. 23.

<sup>512</sup> Seinäjoki-Kristiinankaup.-Kaskinen -radan esittelylistat 1.8.1911. TVH, Sei-Kri-Kas raut.rak., esittelylistat 1911 II, Cdq 6. KA ; Kurikan talvikäräjät 4.4.1911. Kurikan tuomiokunta, Ilmajoen käräjäkunta, varsinaisasiain pöytäkirjat 1911 tk, C5a 10. VMA.

<sup>513</sup> Kristiinankaupungin raastuvanoikeus 11.9.1911. Kristiinankaupungin raastuvanoikeus, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1911, Cd 191. VMA ; TYKL/ Kys. N:o 17 (Ada Vänskä). TYKL.

<sup>514</sup> TYKL/ Kys. N:o 17 (Olli Partanen). TYKL.

<sup>515</sup> Pöysä 1997, s. 140-141 ; Teräs 2001, s. 312-314.



menevien mestareiden väitettiin katsovan työmaajuopottelua läpi sormien, järjestävän parempia töitä tai jopa merkitsevän ylimääräisiä työtunteja ryyppykavereilleen.<sup>516</sup>

Toinen kelvottoman jätkän ominaisuus oli tovereiden luottamuksen pettäminen. Vapaa Sana tuomitsi jyrkästi kumarrusmatkat, joilla mestari koetettiin väkeä vähennettävässä vakuuttaa omista ansioista ja samalla mustamaalattiin muita. Töihin livahtaneen ”mustan miehen” paljastaminen tai työnjohtajien usuttaminen erottamaan joku työtovereista olivat raskaita rikkomuksia. Tällaisiin tekoihin syyllistyneitä pilkattiin avoimesti mestarin kätyreiksi.<sup>517</sup>

Metsätöissä toisen sortin jätkiä kutsuttiin sälleiksi tai hamppareiksi. He laiskotelivat savotalla, hankkivat rahaa kepulikonstein, varastivat, huijasivat korteilla ja tekivät kaikenlaisia kepposia. Paikkakuntalaiset pelkäsivät kuljeskelevia savottalaisia, mutta heidän toivottiin erottavan kelvottomat sällit ja rehelliset jätkät toisistaan. Jyrki Pöysä pitääkin kiinnostavana, että metsätyömiesten kertomusperinteessä paikallisten kustannuksella elämistä ja kujeilua voitiin sekä ihannoida että vastustaa. Lapatossu ja varsinkin Sutki Väisänen edustivat pikemminkin kelvottomuutta, vaikka heidän tekonsa joskus hyväksyttiin.<sup>518</sup>

Velkojen maksamatta jättäminen oli tavallista ja joidenkin väitettiin käyttävän vääriä nimiä ja pakenevan aina ratatöiden päättyessä. Useimmiten huijaukset olivat varsin pieniä ja velkaa jäi vuokranantajalle, kauppiaille tai työtovereille: Frans Långman jätti jälkeensä 22 markan ruokavelat ja otti kahdeksan markan pieksut mukaansa. Aapi Härmäläinen poistui ratarakennukselta työväenyhdistyksen arpajaiskassa mukanaan ja velaksi ostettu 80 markan kesäpuku päällä. Kalle Nyman lähti Kristiinankaupungista ovelasti: hän pisti vuokratien panttina olleen puvun päälleen ja vessareissulla hyppäsikin lähtevään laivaan.<sup>519</sup> Sanomalehdissä julkaistiin toistuvasti varoituksia muille radanrakentajille.

Varokaa veijareita! Äsken poistuivat paikkakunnalta Kurikan asemarakennuksella työskennelleet maalarit Kalle Kadenius ja Aleksanteri Wuori, jättäen jälkeensä koko joukon selvittämättömiä asioita m.m. eräälle leipurille, jolla olivat ruokamiehenä, ”unohtivat” maksamatta muutamien viikkojen ruokarahat, sekä eräälle köyhälle vaimolle, jonka luona olivat asuntoa, samoin jättivät maksamatta kortteerivuokran. Pienempiä summia vielä kuuluu jääneen yhdelle ja toiselle, joita ei luonnollisesti tule milloinkaan saamaan takaisin.<sup>520</sup>

Otto Niinivaara muistaa radanrakentajien pitäneen kunnia-asiana, että varsinkin ruokavelat sai maksettua eikä jäänyt kortteeripaikkaan ”mahastaan kiinni”. Jos joku ei selvinnyt veloistaan tai lähti maksamatta, miessakki keräsi rahat yhdessä ja maksoi velan. Työväenliike paheksui jyrkästi velkojen jättämistä ja yhdistyksetkin saattoivat koota summan, esi-

• • • • •

<sup>516</sup> RaV 12.2.1909 ; Stvrtl:n vuosikertomus 1908, s. 30. TA ; TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA ; VapS 13.2.1911.

<sup>517</sup> VapS 9.2.1910, 14.2.1910, 18.3.1910 ; Kristiinankaupungin raastuvanoikeus 11.9.1911. Kristiinankaupungin raastuvanoikeus, varsinaisasiain pöytäkirjat, 1911, Cd 191. VMA.

<sup>518</sup> Pöysä 1997, s. 142-146.

<sup>519</sup> KaSa 28.4.1908 ; VapS 5.2.1913, 15.4.1910, 27.6.1910, 12.7.1911.

<sup>520</sup> VapS 24.7.1911.

merkiksi huijatulle mökkiläiselle. Velkojen hoitaminen oli tärkeää, koska se vaikutti ratkaisevasti siihen, miten radanrakentajiin suhtauduttiin – mestaritkaan eivät palkanneet miehiä, joiden tiedettiin jääneen velkaa toisille paikkakunnille. Toisaalta sosialistit näkivät velkaantumisen johtuvan kapitalistisesta yhteiskunnasta ja pitivät tietysti törkeimpänä sellaista huijaria, joka olisi halutessaan pystynyt maksamaan.<sup>521</sup>

## Jätkä ja työväenliike

Työväenliikkeessä jätkä-sanaa ryhdyttiin käyttämään itseviitteisesti 1900-luvun alussa. Jyrki Pöysä toteaa väitöskirjassaan lyhyesti, että ennen kansalaissotaa jätkä tarkoitti myös poliittisia vaateita esittävää työmiestä. Sanojen jätkä ja työmies vaihdettavuudesta kertoo sekin, että jätkä oli radanrakentajien suosima nimimerkki. Työväenliike osallistui kategorian symboliseen puhdistamiseen aktiivisesti.<sup>522</sup>

Jätkiä ja sosialismia joko arvosteltiin tai puolustettiin samoissa yhteyksissä. Ilkassa kerrottiin kuljeskelevien miesten olevan ”socialismi-aatteen”, ”pontikka-aatteen” ja ”tukkiuitto-aatteen” uhreja. Juoppoudella ja kulkujätkien huonolla maineella haluttiin mustamaalata sosialisteja ja jokaisen näistä ”aatteista” väitettiin johtavan yksilöllisessä suhteessa laiskuuteen. Toisaalta työväenlehdet yhtä lailla puolustivat liikkuvia työmiehiä: esimerkiksi talollisten ja jätkien väliset yhteenotot voitiin tulkita porvarien luokkavihan ilmentymiksi.<sup>523</sup>

Työväenliikkeen toiminta ratarakennuksilla nojasi ratajätkien mentaliteettiin. Rautatienrakentajien työväenyhteisö perustui sekä yhteisön antamaan suojaan että ulkopuolelta tulevaan uhkaan. Esimerkiksi avunanto sairastumisten, tapaturmien ja työttömyyden kohdatessa, yhteisasuminen sekä muuttojen järjestäminen olivat pohjana ammattiyhdistysten kollektiiviselle toiminnalle. Yhteisön ulkopuolisena uhkana pidettiin erityisesti työnjohtajia ja talollisia mutta myös yhteisön normeja rikkovia työmiehiä. Työväenliikkeen ylläpitäjät olivat usein työskennelleet ratatöissä pitkään ja Kari Teräksen kuvausta joustavista työväenliikkeeseen sitoutumisen tavoista voisi tulkita myös laajemmin kiinnittymisenä ratarakennusten työyhteisöön. Toisen polven ”kiskoja väliin syntyneet” radanrakentajat muodostivat työmaalta toiselle siirtyvän ydinjoukon. Tartunnaisten ja varsinkin satunnaisten eli paikallisen työväestön siteet jäivät ohuemmiksi, vaikka hekin kuuluivat samaan yhteisöön. Raja ulkopuolisiin, esimerkiksi talollisiin oli myös olemassa jo ennen työväenliikettä.<sup>524</sup>

• • • • •

<sup>521</sup> TMT 92:102 (Otto Niinivaara). TA ; VapS 15.9.1911, 28.8.1911, 5.2.1913 ; RaV 11.8.1909.

<sup>522</sup> Pöysä 1997, s. 89-90.

<sup>523</sup> Ilkka 13.6.1911 ; VapS 12.9.1910.

<sup>524</sup> Teräs 2001, s. 312-313 ; Rautatien rakennusmestarit (Erkki Tolvanen). SRM.

Tuomas Bryggari muistaa ratarakentajien vielä vuonna 1903 harrastaneen etupäässä ryyppäämistä, korttipeliä ja pieniä tappeluita, mutta työväenliike siisti vapaa-ajan harrastuksia. Etupäässä kokeneimmat radanrakentajat alkoivat ammattiosastojen kautta määritellä ja valvoa työyhteisönsä rajoja. Radanrakentajien työväenliikkeelle omaleimaista olivat ennen kaikkea yhteisöllisyys ja valistustoiminta, jonka tavoitteena oli ratajätkien kasvattaminen itsetietoisiksi sosialisteiksi. Jätjän itsemäärittelyä tuki sosiaalidemokraattinen propaganda, jossa voimakkaasti värittäen kunnan työläisiä vastaan sijoitettiin esimerkiksi maaseudun suurtilalliset, ahne teollisuusporho tai rappeutunut ryysyköyhälistö. Jätjän kategorian puhdistamisessa sosialismi esitti kuvan kunnollisesta työmiehestä, johon rautatienrakentajien oli helppo samastua.<sup>525</sup> Sosialistit väittivät itsekasvatuksen ja luokkatietoisuuden johtaneen villin jätjän kesyttämiseen ja sivistymiseen.

Ajatelkaahan niitä entisiä vapaahetken viettoja: korttipelit, ilotytöt, väkijuomat, tappelut ja mitä ilkeimmin suunsoitto. Sanalla sanoen, kaikkien kunnollisten ihmisten kauhuna olivat rautatierakentajat ennen ja kuinka toisin olisi voinut ollakaan. Eipähän heidän kasvatuksestaan ollut kukaan huolta pitänyt, enempi yksilöt kuin yhteiskuntakaan. Ja minkälaisilla tiedonaarteilla sen aikainen työläisvanhempi voi poikansa varustaa maailmalle lähtiessä. Tällainen villi, raaka, jokseenkin luonnon varassa kasvanut voima, eri tahoilta maata yksin paikkoihin ryhmityneenä, voiko sellaiseen minkäänlaista yhdyssidettä – henkistä holhousta – järjestää johtoa tuohon hillittömältä näyttävään elämään? Työväelle itselleen se näyttää olleen mahdollinen.<sup>526</sup>

Niin paljon kuin meitä rautatienrakentajia ennen kammottiin ja inhottiinkin, niin niin paljo voimme me nyt ja syyllä tehdä samaa paikkakuntalaisista. Kuinka usein emmekö olekin saaneet paikkakuntalais-heittiöitä poistaa juhlatilaisuuksistamme häiriön ja ilkeyden teosta, sekä kaikessa muussakin huomaamme, että osat ovat vaihtuneet. Kaikki tämä on selitettävissä ainoastaan siten, että paikkakuntalainen talonpoikais- ja pikkuporvarillinen väestö on pysynyt tässä suhteessa paikoillaan ellei nyt olisi kehittynyt taaksepäin ja me olemme menneet eteenpäin. Tämän olemme me saaneet muutamissa vuosissa itsekasvatuksella ja yhteistoiminnalla järjestyneissä riveissä aikaan.<sup>527</sup>

Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton 10-vuotiskertomuksessa tapahtunutta muutosta korostettiin kuvaamalla entisajan ratarakennusten turmiollisuutta mahdollisimman synkein sävyin. Tätä taustaa vasten asetettiin työväen järjestötoiminta, joka puhdisti rakentajat menneisyyden painolastista ja jätjän huonosta maineesta. Stuart Hall väittääkin, että ihmiset eivät näe itseään juurikaan suhteessa siihen, keitä he todella ovat tai mistä tulevat. Oleellisempaa oli, mitä ratajätkeistä saattaisi vielä tulla, kuinka heidät oli aiemmin esitetty ja kuinka he jatkossa esittäisivät itsensä. Radanrakentajien mentaliteetti ei siis rakentunut vain menneisyyden, ammattikuntaylpeyden tai valmistuneiden rautateiden varaan. Jätkeä tehtiin poliittisesti latautunutta kategoriaa, joka syntyi pitkälti fantasian tasolla ja auttoi radanrakentajia näkemään itsensä myönteisessä valossa osana modernia edistyskertomusta.<sup>528</sup>

• • • • •

<sup>525</sup> TMT 14:41/11 (Tuomas Bryggari). TA ; Soikkanen 1961, s. 360-361. Radanrakentajien työväenliikettä on kuvattu tarkemmin luvussa 6.

<sup>526</sup> Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 13. TA.

<sup>527</sup> Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 8. TA.

<sup>528</sup> Hall 1999, s. 250-251.

## 8. Loppupäätelmät

Rataverkon rakentaminen oli tärkeä osa suomalaisen yhteiskunnan teollistumista. Rautatietä pidettiin modernisaation symbolina ja rautatierakennuksen työntekijät muodostivat välittäjäryhmän, jonka mukana monet tavat ja uutuudet levisivät maaseudulle. Samat työmiehet osallistuivat myös muiden suurten maarakennushankkeiden rakentamiseen, tällaisia olivat muun muassa Pankakosken puuhiomo ja Kristiinankaupungin satamarakennus.

Vaikka 1900-luvun alussa käytettiin vielä vähän työkoneita, ratatyöt edustivat aikansa korkeaa teknologiaa, esimerkiksi Suomen ensimmäinen kaivinkone hankittiin Suupohjan ratatyömaalle vuonna 1912. Etupäässä rautatien rakentaminen tapahtui käsivoimin ja tavoitteena oli mahdollisimman suoran ja tasaisen ratalinjan vetäminen maastoon. Työn huipentuma oli kiskotus, josta vastasi parhaista työmiehistä koottu rautaroikka.

Ratarakennuksen ydinjoukon muodostivat kiertävät työmiehet, jotka kulkivat työmaalta toiselle. Paikkakuntalaisia oli Joensuu-Nurmes –rautatiella noin 26 prosenttia työvoimasta ja Seinäjoen, Kaskisten ja Kristiinankaupungin –välisellä rautatiella noin 20 prosenttia. Ratojen välinen ero johtui alueiden työmarkkinoista: Suupohjassa siirtolaisuus vähensi paikallisen työvoiman tarjontaa, metsätöistä elävässä Pohjois-Karjalassa oli kesällä runsaasti työmiehiä tarjolla. Tutkimusaineistoni mukaan radanrakentajien keski-ikä oli 33 vuotta ja mediaani-ikä 32 vuotta.

Radanrakentajien perheet kulkivat miesten mukana. Vaimot yrittivät hankkia sekalaisia lisäansioita, pyrkivät omavaraisuuteen hoitamalla kasvimaata tai kotieläimiä ja lapsia työskenteli myös ratatöissä. Radanrakentajat asuivat pääsääntöisesti vuokralla väliseinillä jaetuissa tuvilla, saunoissa tai riihissä, muutamat rakensivat oman mökin. Asunnot olivat ratalinjan varressa sekä ahtaita että kalliita ja toistuvien muuttojen takia sisustus oli niukempi kuin muilla työläisperheillä. Radanrakentajien asuminen ei edes voinut vastata aikalaisihanteita hyvästä työläiskodista.

Kesällä työt alkoivat aamulla kuudelta ja loppuivat iltakuudelta, ruokatunteja oli kaksi. Vapaa-aikana radanrakentajat harrastivat muun muassa kalastusta, kyläilivät toistensa luona tai vain lepäsivät, pelasivat korttia ja joskus ryypiskelivät kortteerissa. Matti Mattila väittääkin pro gradu -tutkielmassaan, että radanrakentajien sosiaalinen elämä rajoittui omaan ammattiryhmään. Tämä ei kuitenkaan pitänyt 1900-luvun alussa täysin paikkaansa. Ensinnäkin vuokrasuhteet olivat varsin monipuolisia: rautatieläiset osallistuivat talon askareisiin ja varsinkin poikamiehet söivät talonväen kanssa. Toiseksi nuoret viettivät aikaa yhdessä ja avioliitot paikallisten ja radanrakentajien välillä kertovat vilkkaista kontakteista. Kolmanneksi rautatieläiset ja paikalliset työväenyhdistykset tekivät paljon yhteistyötä: jär-

jestivät esimerkiksi iltamia ja vappumarsseja, tekivät vaalityötä ja rakensivat työväentaloja.<sup>529</sup>

Radanrakentajien työsuhteet olivat katkonaisia ja palkka vaihteli niin työtehtävän, työpaikan kuin vuodenajankin mukaan. Työntekijöitä irtisanottiin lähinnä syksyisin ja vähiten väkeä tarvittiin marras-, joului- ja huhtikuussa. Ensimmäisenä saivat lähteä paikalliset työntekijät, sitten kiertävät poikamiehet ja viimeisenä perheelliset. Ratatöiden alkua tai laajentamista kokoontui ajoittain odottamaan satojakin miehiä: odottamisesta ja siihen liittyvästä puutteesta muodostuikin yksi radanrakentajien jaetuimmista kokemuksista. Tapaturmia sattui ratatöissä varsin usein ja tyypillisiä olivat kivitöissä syntyneet silmävahingot.

Ratatöissä maksettiin kuitenkin parempaa palkkaa kuin maataloudessa tai metsätöissä. Tätä etua heikensivät elintarvikkeiden kallistuminen kovan kysynnän takia ja asuntojen korkeat vuokrat. Naimattomat työmiehet tulivat paremmin toimeen, mutta heidän työsuhteensa olivat lyhyitä ja monet kulkivat talvisin pitkin ratalinjaa etsimässä sopivaa työtä. Työntekijöistä vauraimpia olivat yksityisyrittäjiä muistuttavat hevosmiehet, jotka omistivat sekä hevosensa että työkalunsa itse ja saattoivat palkata ajomiehenkin. Työnjohdosta sai parasta palkkaa, mutta erityisesti nuoremmilla mestareilla oli vaikeuksia tulla toimeen.

Pohjois-Karjalan ja Suupohjan kunnat erosivat taloudellisesti selvästi toisistaan, mutta tällä ei ollut sanottavaa vaikutusta rautatieläisten ja paikallisten välisiin suhteisiin. Rautatierakennukseen suhtauduttiin pääpiirteissään myönteisesti, koska se tarjosi runsaasti mahdollisuuksia lisäansioihin. Talolliset myivät ratapölkkyjä, rakennushirsiä ja elintarvikkeita, tekivät hevostöitä ja saivat vuokratuloja. Pahimmat kiistat liittyivät työnjohdon periaatteeseen suosia kiertäviä työmiehiä ja maanlunastukseen, vaikka monet katsoivatkin hyötynensä anteliaista korvauksista. Ruotsinkielisellä rannikkoseudulla ei kielikysymykään juuri haitannut rautatieläisten ja paikallisten välejä.

Varsinkin töiden alkuvaiheessa rakentajiin kuitenkin suhtauduttiin hyvin torjuvasti, mikä johtui maanomistusta ihannoivasta ajattelutavasta sekä pahoista ennakkokäsityksistä, joita liitettiin kaikkiin kuljeskeleviin työmiehiin. Ristiriitojen taustalla vaikuttivat isäntien torjuva suhtautuminen vapaaseen palkkatyöhön ja työmiesten halveksunta maataloustyötä ja rengin orjallisena pidettyä asemaa kohtaan. Vaikka arviot paranivat ajan myötä, radanrakentajia tarkkailtiin, koska väistämättä he elivät kotia ja perhettä ihannoivan yhteiskunnan marginaalissa.

Radanrakentajien ja paikallisyhteisön vastakkainasettelussa oli kysymys laajemmista ristiriidoista paikallaan pysyvän ja liikkuvan yhteisön välillä. Yhteiskunnan muuttuminen

• • • • •

<sup>529</sup> Mattila 1981, s. 75.

näkyi maaseudulla monin tavoin: traditionaalinen maanviljelys oli ajautunut lähinnä halvan tuontiviljan takia kriisiin, teollistuminen ja siirtolaisuus lisäsivät muuttoliikettä, valtiollisten uudistusten ja kansalaisjärjestöjen myötä politiikka arkipäiväistyi syrjäseuduilla. Rautatie ja sen rakentaminen olivat osa modernisaatioprosessia, jonka lieveilmiöihin suhtauduttiin hyvinkin kriittisesti. Radanrakentajat voikin rinnastaa muihin maaseudulla liikkuviin työmiehiin, jotka välillisesti saivat elantonsa teollisuudesta. Tällaisia uusia ja outoja ammattiryhmiä olivat esimerkiksi tukkilaiset, kanavanrakentajat, teollisuuden kausityöntekijät ja rahdinajajat.

Syytökset radanrakentajien rikollisista taipumuksista eivät olleet täysin tuulesta temmattuja. Työmiehet pelasivat uhkapeliä, järjestivät nurkkatansseja, joivat viinaa, tappelevat ja jotkut varastivat toisiltaan tai murtautuivat lähiseudun varastoihin. Väkivaltaiset yhteenotot paikkakunnan nuorten miesten ja rautatien poikien välillä olivat tavallisia ja tapahtuivat etupäässä häissä, yhdistysten iltamissa tai kylän raitilla, jotka olivat perinteisiä kylätappelupaikkoja. Tappeluita ja rikollisuutta oli vaikea hillitä, koska paikkakuntalaisten yhteisöllinen kontrolli ei ulottunut muualta tulleisiin ratajätkeihin. Keskenään ratajätkeät tappelevat lähinnä kortteerissa, työmaalla tai kaupunkimatkoilla, joissa ei syntynyt vastakkainasettelua paikallisten kanssa.

Ratalinjan varressa liikkui useita pikkurikollisia, joista tunnetuin oli luvattomalla viinan myynnillä ja kiristyksellä itsensä elättänyt Sutki Väisänen. Radanrakentajat eivät itse ryhtyneet varsinaisiksi viinan keittäjiksi tai kauppiaksiksi. Useissa lähteissä mainitaan ratatyömaiden siistittyneen 1800-luvun jälkeen, mutta väitteitä on vaikea arvioida lähdeaineistoni perusteella. Mahdolliset muutokset rikollisuuden määrässä ja laadussa edellyttäisivät tutkimusajanjakson pidentämistä.

Iso osa radanrakentajien arvostelusta liittyi heidän aktiiviseen toimintaansa työväenliikkeessä. Ratalinjan varteen perustettiin useita työväenyhdistyksiä ja vanhojen toiminta vilkastui. Radanrakentajat järjestysivät Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton ammattiosastoihin, joita perustettiin keskeisten työkohteiden tuntumaan. Osastojen toiminta oli taloudellisesti suurisuuntaista. Radanrakentajien työväenliikkeessä korostui ennen muuta ahkera kulttuuri- ja valistustoiminta sekä ammatillinen yhteisöllisyys, joka näkyi esimerkiksi linjakokouksissa, huvimatkoilla ja työtoverien avustamisena. Ratajätkeät saivat vahvan aseman SDP:n puolueorganisaatiossa ja mielipidevaikuttajina, mutta eduskuntavaaleissa he eivät menestyneet.

Joukkotoiminta ei kuitenkaan ollut kokonaan sidottua järjestöihin, joihin kuului noin viidennes radanrakentajista. Kari Teräksen hahmottelema jako erilaisista joustavista sitoutumisen tavoista pätee myös rautatieläisiin. Työväenliikkeen ylläpitäjät kannattivat etupäässä kautskylaista sosialidemokratiaa, mutta useimmat radanrakentajat pysyttelivät ammattiosastojen ulkopuolella tai kuuluivat niihin vain satunnaisesti. Vain raja työväen-

yhteisön ulkopuolisiin pidettiin jyrkkänä. Esimerkiksi työnjohtajien mielistelyä, ruoka-velkojen laiminlyömistä tai lakkorikkuruutta ei hyväksytty.

Liikkeen kannattajien kesken korostettiin yhtenäisyyttä, mikä oli monella tapaa rinnakkaista työ kuntien sisäiselle solidaarisuudelle. Työtä tehtiin sakeissa, joiden koko vaihteli mutta miehille maksettiin samaa palkkaa. Varsinkin ammattitöissä työ kunnista muodostui tiiviitä kokonaisuuksia, jotka kilpailivat keskenään ja tarvittaessa menivät myös lakkoon omasta aloitteestaan. Ainoastaan Jakokosken lakko kesällä 1908 oli ammattiliiton järjestämä ja koski useita työntekijäryhmiä. Ammattitaidottomat työntekijät lakkoilivat harvoin, koska heidät pystyttiin korvaamaan muilla työnhaluisilla ja vain muutamat kuuluivat ammattiosastoihin.

Itsetietoinen ja tasa-arvoon vetoava työmies ei kuitenkaan sopinut työnjohdon paternalistiseen käsitykseen käskyvallasta. Ratarakennuksilla ei solmittu työ sopimuksia, vaan mestarit ilmoittivat urakkatyölle yksikköhinnat. Hintojen määrittelemisen ei ollut täysin johdonmukaista ja työntekijät yrittivät taktikoida urakoita itselleen edullisiksi, mutta työnjohto pysyi tiukasti insinöörien ja mestarien käsissä. Ratajätkätkä vastustivat herrojen paternalistista mentaliteettia sekä työväenliikkeen perinteisin vaikuttamiskeinoin että erilaisella matalan tason vastarinnalla kuten työtahtia hidastamalla, pilkkalauluilla tai joskus jopa väkivallan avulla. Päällystö käytti puolestaan mustia kirjoja hankalien työntekijöiden boikotoimiseen.

Radanrakentajat vaalivat itsestään kuvaa maailmaa nähneinä, osaavina ja itsenäisinä työmiehinä. Lapiotyö maaleikkauksessakin vaatii taitoa, josta tuli tiiviissä työ kunnassa myös tiedostettua ammattiylpeyttä. Radanrakentajiin kohdistunut paheksunta ja pilkka haluttiin kääntää positiivisiksi mielikuviksi ja yleistä pilkkanimeä ”jätkä” alettiin 1900-luvun alussa käyttää miesten puheissa itseviitteisesti. Jätkän uskottiin sosialismin avulla parantuneen raaoista tavoistaan uutteraksi työmieheksi, joka kohosi arvoltaan talollisten ja herrojen rinnalle tai vähän ohikin.



Kuva: ”Tyypikäs kuva Pönttövuoren raatajista”. 1910-luvulta. TA.

## Arkistolähteet

### Kansallisarkisto (KA), Helsinki

- Tie- ja vesirakennusten ylihallitus (TVH), rautatienrakennukset
  - Esittelylistat, Joensuu-Nurmes rautatierakennus (Cdo 1-8)
  - Esittelylistat, Seinäjoen-Kristiinankaupungin ja Kaskisten rautatierakennus (Cdq 1-12)
  - Onnettomuusasiain päiväkirja 1898-1913 (Af 1)
- Rautatiekansakoulut
  - Joensuun-Nurmeksen radan kansakoulun matrikkeli (Ba 1)
  - Joensuun-Nurmeksen radan kansakoulun päiväkirja 1908-1912 (A3-A4)

### Joensuun maakunta-arkisto (JoMa), Joensuu

- Ilomantsin tuomiokunta, Enon kärjäkunta
  - Varsinaisasiain pöytäkirjat 1908-1909 (Cia 45-47)
- Joensuun kaupungin poliisilaitos
  - Poliisikuulustelupöytäkirjat 1904-1910 (Ccaa 1)
- Joensuun raastuvanoikeus
  - Varsinaisasiain pöytäkirjat 1907-1909 (Ca 70-75)
- Kuopion lääninhallituksen kanslia
  - Pielisjärven kihlakunnan vuosikertomuksia 1908-1911 (Hbb 5)
- Liperin tuomiokunta, Kontiolahden kärjäkunta
  - Varsinaisasiain pöytäkirjat 1907-1909 (Cia 89-93)
  - Välikäräjien pöytäkirjat 1905-1910 (Cic 4)
  - Perukirjat 1905-1910 (Ec I 2)
- Pielisjärven piirilääkärin arkisto
  - Vuosikertomuksia 1907-1911 (Db 2)
- Pielisjärven piirin nimismies
  - Kuulustelupöytäkirjat 1862-1913 (Cca 1)
- Pielisjärven tuomiokunta, Nurmeksen kärjäkunta
  - Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1911 (Ciia 125-128)
  - Välikäräjien pöytäkirjat 1909-1912 (Ciic 14)
- Pielisjärven tuomiokunta, Pielisjärven kärjäkunta
  - Varsinaisasiain pöytäkirjat 1908-1910 (Cia 117-122)
  - Välikäräjien pöytäkirjat 1904-1909 (Cic 8)
  - Perukirjat 1899-1910 (Ec I 4)

### Kansan arkisto, Helsinki

- Perälän työväenyhdistys
  - Pöytäkirja
  - Työttömäin kokousten pöytäkirjat
  - S. tie- ja vesirak. liiton Perälän osaston kanssa yhteisten kokousten pöytäkirjat
- Pielisensuun työväenyhdistys, pöytäkirjat
- Teuvan kirkonkylän työväenyhdistys, pöytäkirjat

### Mikkelin maakunta-arkisto (MMa), Mikkelä

- Viipurin hiippakunnan tuomiokapituli
  - Seurakunnista saapuneet toimintakertomukset (Ef 1)
  - Piispantarkastusten pöytäkirjat 1910-1916 (Cc 3)

### Nurmeksen kaupunginmuseum (NKM), Nurmes

- Valokuvia

### Suomalaisen kirjallisuuden seura (SKS)

- “Jätkät” –keruukilpailu (1969)
  - Niteet 4, 27, 32
- Kansanlaulukortisto 36. Työhön ja ammattiin liittyvät laulut.
- Paikallistarinat 23. Rikos ja rangaistus. Suurrosvoja - tappeluja. Sutki.
  - Karttula, Juho Oksman 1071, 1937.



Suomen rautatiemuseo, arkisto (SRM), Hyvinkää  
Rautatien rakennusmestarit, luetteloimaton muistitietoaineisto (1978-1979)

Tekijän omat kokoelmat (TOK)  
Valokuvia radan varresta 14.8.1999, 27.-28.7.2001  
Nurmeksen museonjohtaja Niko Saatsi, henkilökohtainen sähköposti 14.3.2002

Turun maakunta-arkisto (TMa), Turku  
Turun hiippakunnan tuomiokapituli  
Kaskinen 1909-1923 (E vi 271)  
Närpiö 1909-1923 (E vi 336)

Turun yliopisto, kansatiede, TYKL-arkisto, Turku  
Kysely n:o 17, rautatieläisten muistelmat (1962)

Työväenarkisto (TA), Helsinki

Enon Haapalahden työväenyhdistys, kertomus 1907-1927  
Enon työväenyhdistys, pöytäkirjat, kassakirja 1906-1923  
Jakokosken työväenyhdistys, keräyslista  
Joensuun työväenyhdistys, pöytäkirjat  
Kaskisten sos.dem. nuoriso-osasto, puhujaseuran pöytäkirja 1910-1911  
Teuvan sos.dem. nuoriso-osasto, Toveri-lehti 27.9.1911  
Teuvan työväenyhdistys, huvitoimikunnan pöytäkirjat ja jäsenluettelot  
Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liitto  
Edustajakokousten pöytäkirjat 1908-1912  
5-vuotiskertomus  
10-vuotiskertomus  
Kertomus Stvrtl:n toiminnasta 1911, 1912  
sekalaisia kuitteja (kansio 7)  
tietoja liiton osastoista (kansio 2)  
tietoja työriidoista (kansio 2)  
kirjeitä Suomen ammattijärjestölle (kansio 2)  
Työväen muistitietotoimikunta (TMT)  
Niteet 6, 14, 92, 97, 116  
Valokuvia

Vaasan maakunta-arkisto (VMA), Vaasa

Ilmajoen kihlakunnan kruununvouti  
Vuosikertomukset 1903-1917 (Db 3)  
Ilmajoen piirin nimismies  
Majatalopäiväkirjoja 1908-1910 (Ha 3)  
Ilmajoen tuomiokunta  
Välikäräjien pöytäkirjat 1908-1912 (Cic 19-22)  
Ilmajoen tuomiokunta, Ilmajoen kärjäkunta  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1912 (C1a 77-80)  
Ilmajoen tuomiokunta, Kauhajoen kärjäkunta  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1913 (C4a 23-26)  
Ilmajoen tuomiokunta, Kurikan kärjäkunta  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1911 (C5a 9-10)  
Kaskisten maistraatti ja raastuvanoikeus  
Raastuvanoikeuden pöytäkirjat 1910-12 (Cb 74-76)  
Kaskisten poliisilaitos  
Otteita putkapäiväkirjasta 1911-1920 (Ac 1)  
Kauhajoen piirin nimismies  
Poliisikuulustelu- ja tutkintopöytäkirjat 1903-1918 (Cc 1)  
Vangittuja koskevia luetteloita 1904-1931 (Bb1-Bb2)  
Vuosikertomuksia 1891-1930 (Db1)  
Kristiinankaupungin maistraatti ja raastuvanoikeus  
Raastuvanoikeuden pöytäkirjat 1911-1912 (Cd 191-192)  
Kristiinankaupungin poliisilaitos  
Vankilan pidätyspäiväkirja 1910-1911 (Ad 1)  
Kristiinan piirilääkärin arkisto  
Vuosikertomukset 1886-1941 (Db a 1)

- Kurikan piirin nimismies  
Vuosikertomuksia 1899-1930 (Db 1)
- Närpiön tuomiokunta, Lapväärtin kärjäkunta  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1911-1912 (C2a 84-85)  
Välikäräjien pöytäkirjat 1908-1913 (C2c 3)
- Närpiön tuomiokunta, Närpiön kärjäkunta  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1912 (C4a 81-84)
- Närpiön tuomiokunta, Teuvan kärjäkunta  
Perukirjat 1911-1915 (E5c 7)  
Varsinaisasiain pöytäkirjat 1910-1912 (C5a 45-47)
- Teuvan piirin nimismies  
Vuosikertomuksia 1844-1930 (Dc 1)
- Vaasan läänihallituksen kanslia  
Ilmajoen kihlakunnan kruununvoudin vuosikertomuksia 1903-1917 (Db 3)
- Vaasan maistraatti ja raastuvanoikeus  
RO:n II osaston pöytäkirjat 1912 I (Cbb 109)

## Painetut lähteet

- Aho, Juhani, "Maailman murjoma." *Kootut teokset II:2 ja III nidos*. WSOY. Porvoo 1921 (1. painos 1894), s. 289-339.
- Canth, Minna, "Kovan onnen lapsia." *Kootut teokset III. Näytelmiä*. Otava. Helsinki 1920 (1. painos 1888), s. 293-394.
- Haatanen, Martta, *Rautaiset siteet. Romaani rautatienrakentajista*. Gummerus. Jyväskylä 1936.
- Haatanen, Martta, *Karun miehen rippi*. Gummerus. Jyväskylä 1938.
- Kautsky, Karl, *Erfurtin ohjelma. Periaatteellinen puoli*. G.E. Jansson & Kumpp. kirjapaino. Tampere 1899.
- Lapatossun juttuja maalta ja mereltä*. Koonnut Raimo Joensuu. Studio Good Sense 1998. Seinäjoki.
- Lönnroth, Arvo J., Konnanpuro kulvert. *Tekniska föreningens i Finland förhandlingar* 2/1911, s. 25-27.
- Lönnroth, Arvo J., Pengerrystöiden kustannukset. *Teknillinen aikakauslehti [TeknA]* 1/1913, s. 22-30.
- Nybergh, Hugo, Eräiden kulverttien rakentamisesta rautateillämme. *Teknillinen aikakauslehti [TeknA]* 8/1911a, s. 145-150.
- Nybergh, Hugo, Utförandet af järnvägsbron öfver Lieksa älf invid Lieksa kyrkoby. *Tekniska föreningens i Finland förhandlingar* 11/1911b, s. 277-287.
- Rankka, Väinö, Työkertomus Uimaharjun rautatiesillasta. *Tekniska föreningens i Finland förhandlingar* 7/1911, s. 159-167.
- Rankka, Väinö, Kallioleikkauksista rautatierakennuksilla. *Teknillinen aikakauslehti [TeknA]* 6-7/1913, s. 137-141.
- Rankka, Väinö, *Kisko kävelee. Insinöörin muistelmia rakentajavuosilta*. WSOY. Helsinki 1949.
- SVT III 1910: Maatalous 9-10. Maataloustiedustelu Suomessa vuonna 1910. Helsinki 1916-1918.

SVT XVIII 1909-1914: Suomen virallinen tilasto XVIII. Teollisuustilasto 26-31. Vuodelta 1909-1914. Helsinki 1911-1916.

SVT XIX 1907-1913: Suomen virallinen tilasto XIX. Tie- ja vesirakennukset 23-29. Vuodelta 1907-1913. Helsinki 1910-1915.

SVT XXIX 1907-1913: Suomen virallinen tilasto XXIX. Vaalitulasto. 1. - 6. eduskuntavaalit 1907-1913. Helsinki 1909-1914.

SDP:n puoluetilasto 1906-1912: Suomen sosialidemokraattisen puolueen puoluetilasto. Helsinki 1907-1913.

Toffer, Felix, Jakokoski stationsskärning; några statistiska uppgifter. *Tekniska föreningens i Finland förhandlingar* 2/1911, s. 27-29.

Tokoi, Oskari, *Lapsuuteni muistoja II*. Keski-Pohjanmaan Maakuntaliitto. Kokkola 1955.

Työtilasto XIII: Tutkimus ammattityöläisten toimeentuloehdoista Suomessa 1908-1909. Toim. Vera Hjelt. Helsinki 1912.

*Työväenkalenteri 1911*. Helsinki 1910.

## Lehdistö

Fyren 6.6.1900.  
Helsingin Sanomat 6.11.2000.  
Ilkka 1909-1913.  
Juna 1907-1911.  
Karjalatar (Ktar) 1907-1911.  
Karjalan Sanomat (KaSa) 1906-1911.  
Rajavahti (RaV) 1907-1911.  
Rakennustaito 1906-1913.  
Suupohjan kaiku (SpK) 1911-1913.  
Syd-Österbotten (SydÖ) 1909-1913.  
Teknillinen aikakauslehti (TeknA) 1912.  
Toveri 1908.  
Vaasa 1907-1913.  
Vapaa Sana (VapS) 1909-1913.  
Wasa Posten (Wpen) 1909-1911.  
Österbottens folkblad (ÖbFb) 1911-1912.

## Tutkimuskirjallisuus

Ahonen, Kalevi, "Joensuun kaupunki 1848-1920." *Joensuun kaupungin historia I*. Joensuun kaupunki. Joensuu 1985.

Alanen, Aulis J., *Ilmajoki vuoden 1809 jälkeen. Tiennäyttäjänä maakunnalle maamiesseura-aikana*. Ilmajoen kunta. Ilmajoki 1953.

Alanen, Aulis J., *Seinäjoen historia I*. Seinäjoen kaupunki. Seinäjoki 1970.

Alapuro, Risto – Stenius, Henrik, "Kansanliikkeet loivat kansakunnan." *Kansa liikkeessä*. Kirjayhtymä. Helsinki 1987, s. 7-52.

Alasuutari, Pertti, *Laadullinen tutkimus*. Vastapaino. Tampere 1999 (1. painos 1993)

- Antila, Kimmo, "1809-1945." *Tienraivausta Pohjois-Karjalassa. Tiemuseon julkaisuja 14.* Tielaitos, Savo-Karjalan tiepiiri. Joensuu 1996.
- Anttila, Veikko, *Talonpojasta tuottajaksi. Suomen maatalouden uudenaikaistuminen 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella.* Kirjayhtymä. Helsinki 1974.
- Bain, David Haward, *Empire Express. Building the First Transcontinental Railroad.* Penguin Books. New York 2000.
- Björn, Ismo, *Enon historia 1860-1967.* Enon kunta ja srk. Eno 1994.
- Bursell, Barbro, *Anläggarna. En studie av yrkesvillkor och yrkeskultur i väg- och vattenbyggnadsbranschen. Nordiska museets handlingar 102.* Nordiska museet. Stockholm 1984.
- Burton, Anthony, *The Railway Builders.* Ulverscroft Large Prints. Leicester 1994 (1. painos 1992).
- Campbell, Colin, "The Sociology of Consumption." *Acknowledging Consumption.* Routledge. London 1995, s. 96-126.
- Coleman, Terry, *The Railway Navvies. A History of the Men Who made the Railways.* Pimlico. London 2000 (1. painos 1965).
- Corbin, Alain, "Backstage." *A history of private life. 4. From the fires of revolution to the great war.* Harvard College. Cambridge, Massachusetts 1990, s. 451-668.
- Ehrnrooth, Jari, *Sanan vallassa, vihan voimalla. Sosialistiset vallankumousopit ja niiden vaikutus Suomen työväenliikkeessä 1905-1914. Historiallisia tutkimuksia 167.* SHS. Helsinki 1992.
- Elomaa, Hanna, "Mikrohistoria johtolankojen jäljillä." *Kulttuurihistoria – Johdatus tutkimukseen. Tietolipas 175.* SKS. Helsinki 2001, s. 59-74.
- Finell, Helge, "Kaskisten kaupungin elinkeinoelämä." *Kaskisten kaupungin historia.* Kaskisten kaupunki. Kaskinen 1984a, s. 112-173.
- Finell, Helge, "Kaskisten kaupungin liikenneyhteydet." *Kaskisten kaupungin historia.* Kaskisten kaupunki. Kaskinen 1984b, s. 292-312.
- Af Forselles-Riska, Cecilia, *Brobyggaren. Carl Enckells liv och verksamhet fram till slutet av 1917. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland nr 628.* SLS. Helsingfors 2001.
- Forsén, Edvin, "Lantbruket under de senaste 100 åren." *Närpes igår och idag.* Närpes kommuns förlag. Närpes 1974, s. 303-354.
- Grossberg, Lawrence, "Identity and Cultural Studies – Is That All There Is?" *Questions of Cultural Identity.* Sage. London 1996, s. 87-107.
- Haapala, Pertti, *Tehtaan valossa. Teollistuminen ja työväestön muodostuminen Tampereella 1820-1920. Historiallisia tutkimuksia 133.* SHS. Helsinki 1986.
- Haavio-Mannila, *Kylätappelut. Sosiologinen tutkimus Suomen kylätappeluinstituutiosta.* Helsingin yliopisto 1958.
- Hall, Stuart, *Identiteetti.* Vastapaino. Tampere 1999.
- Helin, Jyrki, *Rakentajien liitto. Rakennusalan työläisten järjestötoiminta Suomessa 1880-luvulta vuoteen 1995.* Rakennusliitto ry. Helsinki 1998.

Häkkinen, Antti, "»Varkauksia alkoi ilmetä syksyisin» – Suuret rosvot: Hallin Janne, Aleksanteri ja Kaappo Sutki." *Kun halla nälän tuskan toi. Miten suomalaiset kokivat 1860-luvun nälkävuodet.* WSOY. Helsinki 1991.

Hämynen, Tapio, *Liikkeellä leivän tähden. Raja-Karjalan väestö ja sen toimeentulo 1880-1940. Historiallisia tutkimuksia 190.* SHS. Helsinki 1993.

Kaschuba, Wolfgang, "Popular Culture and Workers' Culture as Symbolic Orders: Comments on the Debate about History of Culture and Everyday Life." *The History of Everyday Life.* Princeton University Press. Princeton 1995, s. 169-197.

Kiiskinen, Kyösti – Ahonen, Seppo, *Rautahevon kyydissä. Junamatka Matin ja Liisan päivistä Pendolinoon.* Gummerus. Jyväskylä 1996.

Kiiskinen, Osmo – Sallinen, Harri, *Pielisjärven historia 1865-1920. Pielisjärven historia IV. Lieksan kaupunki.* Lieksa 1991.

Koivuniemi, Timo, *Rautateiden rakentajien taloudelliset ja sosiaaliset olot Suomessa 1857-1913.* Talous- ja sosiaalishistorian pro gradu. Helsingin yliopisto 1989.

Korhonen, Anu, "Mentaliteetti ja kulttuurihistoria." *Kulttuurihistoria – Johdatus tutkimukseen. Tietolipas 175.* SKS. Helsinki 2001, s. 40-58.

Kurkela, Vesa, "Työväenilmat, valistus ja karnevaali." *Naurava työläinen, naurettava työläinen. Näkökulmia työväen huumoriin. Väki voimakas 13.* Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura 2000. Helsingissä 2000.

Lahti, Matti J., *Suomen Rakennusmestariyhdyntöjen historia. 60-vuotisjulkaisu.* Suomen Rakennusmestariyhdyntö. Helsinki 1965.

Laine, Y.K., *Suomen poliittisen työväenliikkeen historia II. Kahlittu demokratia.* Tammi. Helsinki 1946.

Lepistö, Vuokko, *Joko Teillä on primuskeitin? Kotitalousteknologian saatavuus ja tarjonta Helsingissä 1800-luvun puolivälistä 1910-luvun lopulle. Historiallisia tutkimuksia 181.* SHS. Helsinki 1994.

Lähteenmäki, Marketta, *Rautatie- ja kanavarakennustyöt kansanlaulun kertomina.* Kansanrunouden seminaariesitelmä. Helsingin yliopisto 1965.

Lüdtke, Alf, "What Is the History of Everyday Life and Who are Its Practitioners?" *The History of Everyday Life.* Princeton University Press. Princeton 1995, s. 3-40.

Markkola, Pirjo, *Työläiskodin synty. Tamperelaiset työläisperheet ja yhteiskunnallinen kysymys 1870-luvulta 1910-luvulle. Historiallisia tutkimuksia 187.* SHS. Helsinki 1994.

Mattila, Matti "Radanrakentajasta rakennusmestariksi. Tutkimus rautatienrakennusmestarien työ- ja elämänolojen kehityksestä 1900-1940." *Turun yliopiston kansatieteen laitoksen toimituksia 5.* Turun yliopisto. Turku 1981.

McCracken, Grant, *Culture and consumption. New Approaches to the Symbolic Character of Consumer Goods and Activities.* Indiana University. Indianapolis 1988.

Medick, Hans, "Missionaries in the Rowboat? Ethnological Ways of Knowing as a Challenge to Social History." *The History of Everyday Life.* Princeton University Press. Princeton 1995, s. 41-71.

Mettänen, Osmo, "Maa- ja vesirakennusalan koulutus." *Väellä, voimalla, taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia.* Suomen Maarakentajien Keskusliitto r.y. Helsinki 1997, s. 347-382.

Michelsen, Karl-Erik, *Viides sääty. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa*. Tekniikan akateemisten liitto. Helsinki 1999.

Miller, Daniel, "Consumption as the Vanguard of History." *Acknowledging Consumption*. Routledge. London 1995, s. 1-57.

Myllyntaus, Timo, *Electrifying Finland. The Transfer of a New Technology into a Late Industrialising Economy. ETLA Series A15*. MacMillan. Basingstoke 1991.

*The Oxford Companion to British Railway History from 1603 to the 1990s*. Oxford University Press. Oxford 2000 (1. painos 1997).

Peltonen, Matti, *Matala katse. Kirjoituksia mentaliteettien historiasta*. Hanki & Jää. Tampere 1992a.

Peltonen, Matti, *Mikrohistoriasta*. Gaudeamus. Helsinki 1999.

Peltonen, Matti, *Talolliset ja torpparit. Vuosisadan vaihteen maatalouskysymys Suomessa. Historiallisia tutkimuksia 164*. SHS. Helsinki 1992b.

Penttinen, Heikki, *Paukkaja, kylä Pielisjoen rannalla*. Paukkajan kylätoimikunta. Eno 1996.

Perrot, Michelle – Martin-Fugier, Anne, "The Actors." *A history of private life. 4. From the fires of revolution to the great war*. Harvard College. Cambridge, Massachusetts 1990, s. 95-338.

Polvinen, Tuomo, *Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg. Studia Historica 4*. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki 1962.

Prost, Antoine, "Public and private Spheres in France." *A history of private life. 5. Riddles of identity in modern times*. Harvard College. Cambridge, Massachusetts 1991, s. 1-144.

Puikkonen, Eino "Katsaus radanrakennustöiden historiaan." *Väellä, voimalla, taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia*. Suomen Maarakentajien Keskusliitto r.y. Helsinki 1997, s. 203-216.

Pöysä, Jyrki, *Jätkän synty. Tutkimus sosiaalisen kategorian muotoutumisesta suomalaisessa kulttuurissa ja itäsuomalaisessa metsätyöperinteessä. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 669*. SKS. Helsinki 1997.

Rantamo, Esa, "Muinaislinnoista moottoriteihin." *Väellä, voimalla, taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia*. Suomen Maarakentajien Keskusliitto r.y. Helsinki 1997, s. 11-154.

Riihinen, Olavi – Hentilä, Kalevi – Roos, Jeja-Pekka, *Rautatieläisten liiton historia. Osa I. Vaikeat vuosikymmenet. Kehitys vuoteen 1930*. Weilin+Göös. Helsinki 1975.

Rinne, Matti. *Aseman kello löi kolme kertaa. Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*. Otava. Helsinki 2001.

Ruismäki, Liisa, *Kauhajoen historia. Esihistoriasta vuoteen 1918*. Kauhajoen kunta ja seurakunta. Kauhajoki 1987.

Ryyppö, Liisa, *Kontiolahden historia 1870-1970*. Kontiolahden kunta. Kontiolahti 1984.

Saloheimo, Veikko, *Nurmeksen historia*. Nurmeksen srk, kauppa ja mlk. Nurmes 1953.

Schivelbusch, Wolfgang, *Junamatkan historia*. Vastapaino. Tampere 1996.

Schöttler, Peter, "Mentalities, Ideologies, Discourses: On the 'Third Level' as a Theme in Social-Historical Research." *The History of Everyday Life*. Princeton University Press. Princeton 1995, s. 72-115.

Smeds, Kerstin, "Nuorisoseurat 'kunnon kansalaisen' kasvattajina." *Kansa liikkeessä*. Kirjayhtymä. Helsinki 1987, s. 154-156.

Snellman, Hanna, *Tukkilaisen tulo ja lähtö. Kansatieteellinen tutkimus Kemijoen metsä- ja uittotyöstä. Scripta Historica 25*. Pohjoinen. Oulu 1996.

Soikkanen, Hannu, *Sosialismin tulo Suomeen. Ensimmäisiin yksikamarisen eduskunnan vaaleihin asti*. WSOY. Porvoo 1961.

Stenius, Henrik, "Suurimmat joukkojärjestöt." *Kansa liikkeessä*. Kirjayhtymä. Helsinki 1987, s. 50-52.

Strandberg, Einar, "Handel, industri och samfärdsel." *Närpes igår och idag*. Närpes kommuns förlag. Närpes 1974, s. 355-400.

*Suomen kielen perussanakirja. Kolmas osa. S-Ö. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 55*. Edita 1996. Helsinki.

*Suomen työväenliikkeen historia*. Työväen sivistysliitto. Helsinki 1976.

*Suomen valtionrautatiet 1862-1912. I osa*. Rautatiehallitus. Helsinki 1912.

*Suomen valtionrautatiet 1862-1912. II osa*. Rautatiehallitus. Helsinki 1916.

Talve, Ilmar, *Arbeit und Lebensverhältnisse der finnischen Bahnbauarbeiter und Eisenbahner im Lichte der aufgezeichneten Erinnerungen. Scripta Ethnologica 18*. Turun yliopiston kansatieteen laitos. Turku 1964.

Talve, Ilmar (toim.), *Radoilta ja ratojen varsilta. Rautatieläisten elämää entisaikaan heidän itsensä kuvaamana. Kansanelämän kuvauksia 1*. SKS. Helsinki 1963.

Talve, Ilmar, *Suomen kansankulttuuri. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 514*. SKS. Helsinki 1990.

Teräs, Kari, *Arjessa ja liikkeessä. Verkostonäkökulma modernisoituviin työelämän suhteisiin 1880-1920. Bibliotheca Historica 66*. SKS. Helsinki 2001.

*Valtionrautatiet 1912-1937. Osa II*. Valtionrautatiet. Helsinki 1937.

Vihola, Teppo, *Leipäviljasta lypsykarjaan. Maatalouden tuotantosuunnan muutos Suomessa 1870-luvulta ensimmäisen maailmansodan vuosiin. Historiallisia tutkimuksia 159*. SHS. Helsinki 1991.

Vilkuna, Kustaa H.J., "Herranperkeleet ja nakumannit. Säätyläistön ja rahvaan välinen ristiriita suomalaisessa kansanomaisessa huumorissa 1550-1850." *Naurava työläinen, naurettava työläinen. Näkökulmia työväen huumoriin. Väki voimakas 13*. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura 2000. Helsingissä 2000.

Vuolio, Raimo – Mettänen, Osmo, "Kiviruudun käytöstä nykyaikaiseen louhintatekniikkaan." *Väellä, voimalla, taidolla. Suomen maa- ja vesirakentamisen historia. Suomen Maarakentajien Keskusliitto r.y.* Helsinki 1997, s. 155-202.

*VR rakennusmestarien matkassa. Toppahakusta plasseriin*. VR rakennusmestarit ry. Helsinki 1999.

# Liitteet

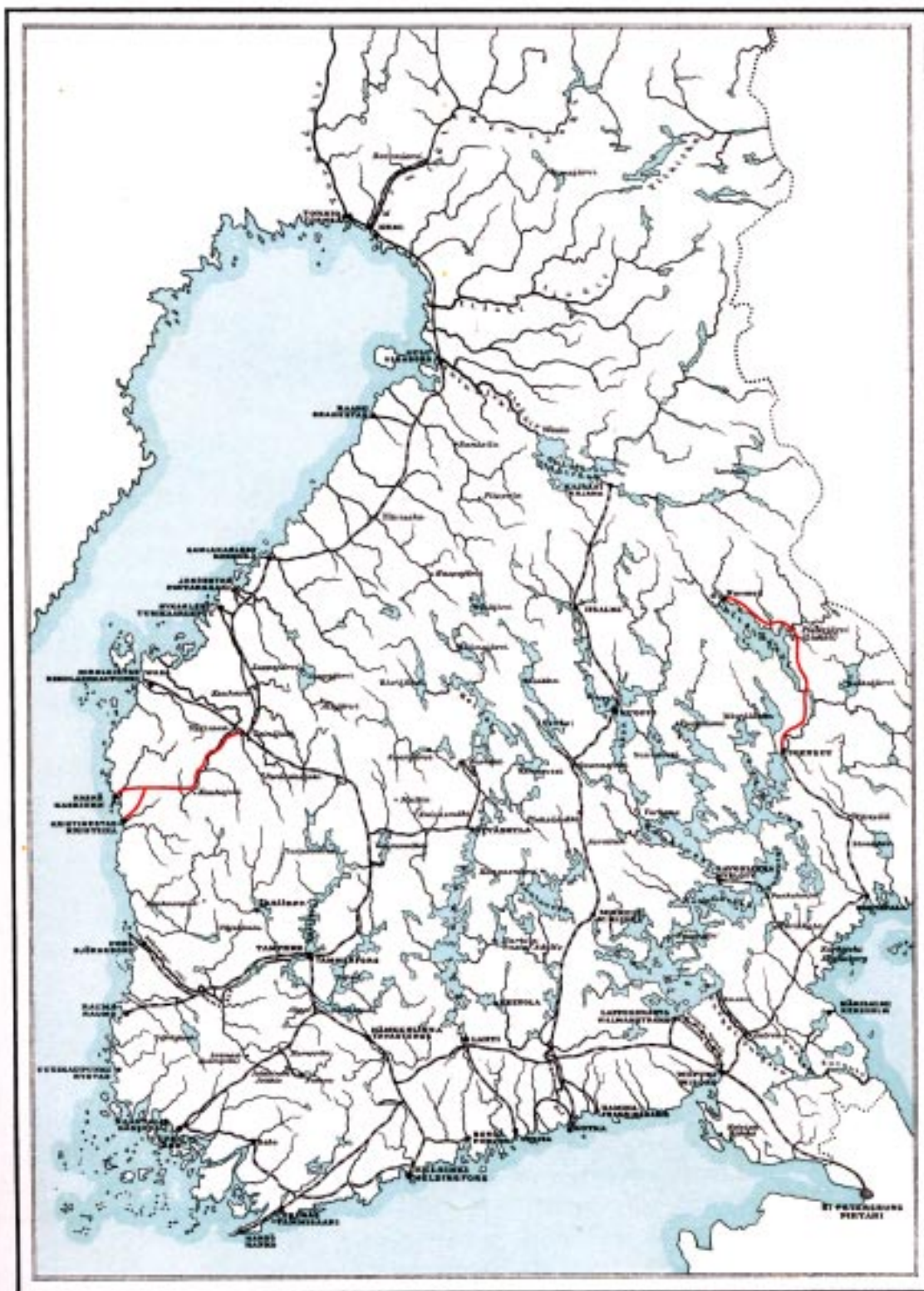
- Liite 1. Sanastoa
- Liite 2. Nurmeksen ja Suupohjan rautatiet
- Liite 3. Nurmeksen rautatien kartta
- Liite 4. Suupohjan rautatien kartta
- Liite 5. Työnseisaukset
- Liite 6. Nurmeksen ja Suupohjan ratarakennuksilla boikotoituja työntekijöitä
- Liite 7. Nurmeksen rautatien rakentajat -tutkimusaineisto
- Liite 8. Suupohjan rautatien rakentajat -tutkimusaineisto



|                    |                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liite 1            | Sanastoa                                                                                                                                                                                                                                  |
| Aaloppi            | Sillan tukimuuri.                                                                                                                                                                                                                         |
| Closed shop        | Closed shop –järjestelmässä oikeus töihin perustuu ammattiyhdistyksen jäsenyyteen.                                                                                                                                                        |
| Etunauluri         | Naulasi kiskon pölkkyyn.                                                                                                                                                                                                                  |
| Hoijakka           | Häätanssi, jonka tarkoitus oli kerätä morsiusparille rahaa.                                                                                                                                                                               |
| Hullu-Jussi        | Kaivinkoneen kutsumanimi.                                                                                                                                                                                                                 |
| Huvijuna           | Ratatöiden valmistuessa ratarakennus järjesti työntekijöille huviajelun uudella radalla.                                                                                                                                                  |
| Junttalukkari      | Junttasakin johtaja, joka rytmitti työtä laulullaan. Katso narujuntta ja junttasakki.                                                                                                                                                     |
| Junttasakki        | Junttauksesta vastannut työkunta, johon kuului 20-30 miestä. Katso narujuntta ja junttalukkari.                                                                                                                                           |
| Jälkinauluri       | Naulasi rautaroikan junan perässä kiskot kunnolla kiinni.                                                                                                                                                                                 |
| Jätkä              | Kiertävien työmiesten pilkkanimi, jota nämä alkoivat 1900-luvun alussa käyttää myös itsestään.                                                                                                                                            |
| Kalmariini         | Negatiivinen kiertoilmaus alkoholille.                                                                                                                                                                                                    |
| Kasööri            | Hoiti ratarakennuksen rahavaroja ja maksoi työntekijöiden palkat.                                                                                                                                                                         |
| Kautskylaisuus     | SDP:n käsitys oikeaoppisesta sosiaalidemokratiasta 1900-luvun alussa perustui saksalaisen Karl Kautskyn (1854-1938) ajatuksiin. Kautskyn mukaan vallankumousta ei voinut jouduttaa vaan se seurasi vääjäämättä kapitalismin kehityksestä. |
| Keisariprofiili    | Yksityiskohtainen ja lopullinen ratasuunnitelma, jonka keisari hyväksyi.                                                                                                                                                                  |
| Kestikievari-ilmiö | Työväenliikkeen johtoporras nimitti kestikievari-ilmiöksi jäsenistön vilkasta vaihtumista 1900-luvun alussa.                                                                                                                              |
| Kiinnipitäjä       | Kivitöiden porariparissa kiinnipitäjä pyöritti poraa. Katso päällelyöjä.                                                                                                                                                                  |
| Kiusatanssit       | Kansalaisjärjestön ilmainen tanssilaisuus, joka järjestettiin samaan aikaan, kun kilpailevalla yhdistyksellä oli maksulliset illamat.                                                                                                     |
| Kokonaisurakka     | Palkkausperuste, jossa työkunta tai aliurakoitsija vastasi sekä työstä että rakennusaineista kiinteää korvausta vastaan.                                                                                                                  |
| Korpilakko         | Järjestäytymättömien työntekijöiden työnseisaus. Sotien jälkeen korpilakolla tarkoitettiin ammattiliiton johdon ja työsopimusten vastaista lakkoa.                                                                                        |
| Lankkaus           | Asuinhuone jaettiin eli lankattiin lautaseinillä useampiin osiin, lankkauksiin.                                                                                                                                                           |
| Linjakokous        | Saman ratalinjan ammattiosastojen yhteinen kokous.                                                                                                                                                                                        |
| Lukutupa           | Ratarakennuksen hankkima tila, jossa työntekijät saivat lukea lehtiä.                                                                                                                                                                     |
| Lyyssi             | Työvaatteena käytetty polviin asti ulottuva flanellipaita.                                                                                                                                                                                |
| Mentaliteetti      | Syvällinen rakenne, jossa yhdistyvät ihmisen ajattelutavat, sosiaalisten suhteiden ehdot, elämänsenteet sekä käyttäytymistä ja ajattelua säätelevät rakenteet.                                                                            |
| Musta kirja        | Työnantajan laatima lista työntekijöistä, joita ei saanut palkata.                                                                                                                                                                        |
| Narujuntta         | Käsivetoinen köysijuntta, jolla upotettiin paaluja vielä 1930-luvulla. Katso junttasakki ja –lukkari.                                                                                                                                     |

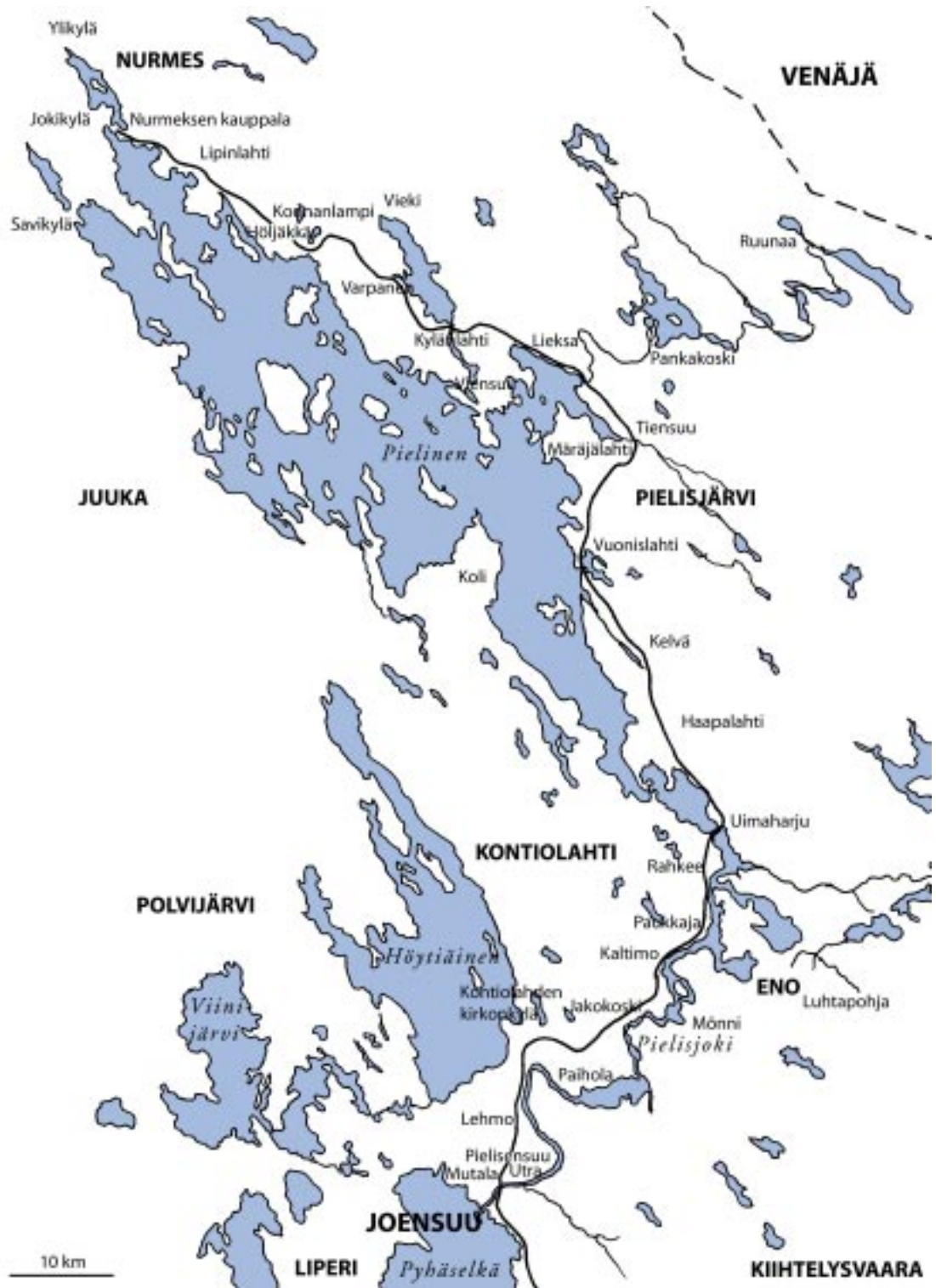
|                     |                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liite 1             | Sanastoa                                                                                                                                                                                                                            |
| Neljännismies       | Mestarin apulainen, joka saattoi hoitaa omaa työkohdetta.                                                                                                                                                                           |
| Nokkamies           | Työkuntaa johtava työmies. Myös etumies, pomo tai nalkkipomo.                                                                                                                                                                       |
| Nurkkatanssit       | Tanssit, joihin ei ollut viranomaisten lupaa.                                                                                                                                                                                       |
| Paaki               | Topparoikan käyttämä pitkä puinen tanko, jolla raidetta nostettiin.                                                                                                                                                                 |
| Paarlastisora       | Alussora, jota levitettiin valmiille ratapenkalle kiskotusta edeltävänä talvena.                                                                                                                                                    |
| Patakukko           | Pontikan kutsumanimi Pohjois-Karjalassa.                                                                                                                                                                                            |
| Penikkainsinööri    | Insinöörioppilas, joka opiskeli Polyteknillisessä oppilaitoksessa (v. 1908 Teknillinen korkeakoulu) ja työskenteli kesän ratarakennuksella.                                                                                         |
| Pikkutavaran jakaja | Rautaroikan apulainen, joka kuljetti nauvoja, sidekiskoja ja ruuveja.                                                                                                                                                               |
| Porajärven siika    | Venäjän Porajärveltä Suomeen salakuljetetun spriin kustumanimi.                                                                                                                                                                     |
| Porapoika           | Porapojat kantoivat kivimiesten porat pajalta työmaalle ja takaisin.                                                                                                                                                                |
| Päällepanija        | Maaleikkauksilla kärryjen täyttäjä.                                                                                                                                                                                                 |
| Päällelyöjä         | Kivitoiden porariparissa päällelyöjä löi poramoukarilla kiviporaa. Katso kiinnipitäjä.                                                                                                                                              |
| Pölkynkantaja       | Jakoi kiskotusvaiheessa ratapölkkyjä pitkin ratapengertä.                                                                                                                                                                           |
| Raudanvetäjät       | Kantoivat kiskoja ratapölkkyille.                                                                                                                                                                                                   |
| Rautaroikka         | Arvostettu työkunta, joka kiskotti radan. Rautaroikan tuloa juhliittiin suuremmilla paikkakunnilla.                                                                                                                                 |
| Rekkaus             | Työvaihe, jossa työraide siirrettiin maaleikkauksen laidalta toiselle.                                                                                                                                                              |
| Roikka              | Työkunnan nimi raiteen tukemisessa ja kiskotuksessa.                                                                                                                                                                                |
| Rojutimperi         | Yleismies, joka etupäässä korjasi työkaluja.                                                                                                                                                                                        |
| Ruuvari             | Kiinnitti kiskotusvaiheessa kiskot sidekiskoilla toisiinsa.                                                                                                                                                                         |
| Sakki               | Yleinen nimi työkunnalle eli –ryhmälle.                                                                                                                                                                                             |
| Santaroikka         | Radan sorastusvaihe. Soravaunuissa kuljetettiin hiekkaa topparoikille.                                                                                                                                                              |
| Summaurakka         | Palkkausperuste, jossa työkunnalle maksettiin tehdystä työstä ennaltamäärättyjen yksikköhintojen mukaan urakan edetessä.                                                                                                            |
| Talonjussi          | Maanviljelijöistä yleisesti käytetty pilkkanimi.                                                                                                                                                                                    |
| Tilimarkkinat       | Palkanmaksun yhteydessä järjestetyt markkinat.                                                                                                                                                                                      |
| Topparoikka         | Työkunta, joka tuki ja suoristi raiteen.                                                                                                                                                                                            |
| Työpassi            | Ratarakennuksen työntekijöille antama todistus, johon merkittiin aiempi työkokemus rautateillä, ammattitaito ja käytös.                                                                                                             |
| Ukkomestari         | Vastaava rakennusmestari.                                                                                                                                                                                                           |
| Vippari             | Rautaroikan työmies, joka painoi kiskoa kun nauluri naulasi sen pölkkyyn kiinni.                                                                                                                                                    |
| Välittäjäryhmä      | Ihmisryhmä, jonka mukana kulttuuri-ilmiöt siirtyvät paikasta toiseen.                                                                                                                                                               |
| Yksikköhinta        | Summaurakassa käytetty hinnoitteluperiaate. Yksikköhinnat voitiin määritellä yksittäisistä työvaiheista, esimerkiksi uunin muuraamisesta. Maatöissä laskettiin usein kuutiometrejä ja vaikkapa hirsien piilutuksessa juoksumetrejä. |

Liite 2. Nurmeksen ja Suupohjan rautatiet



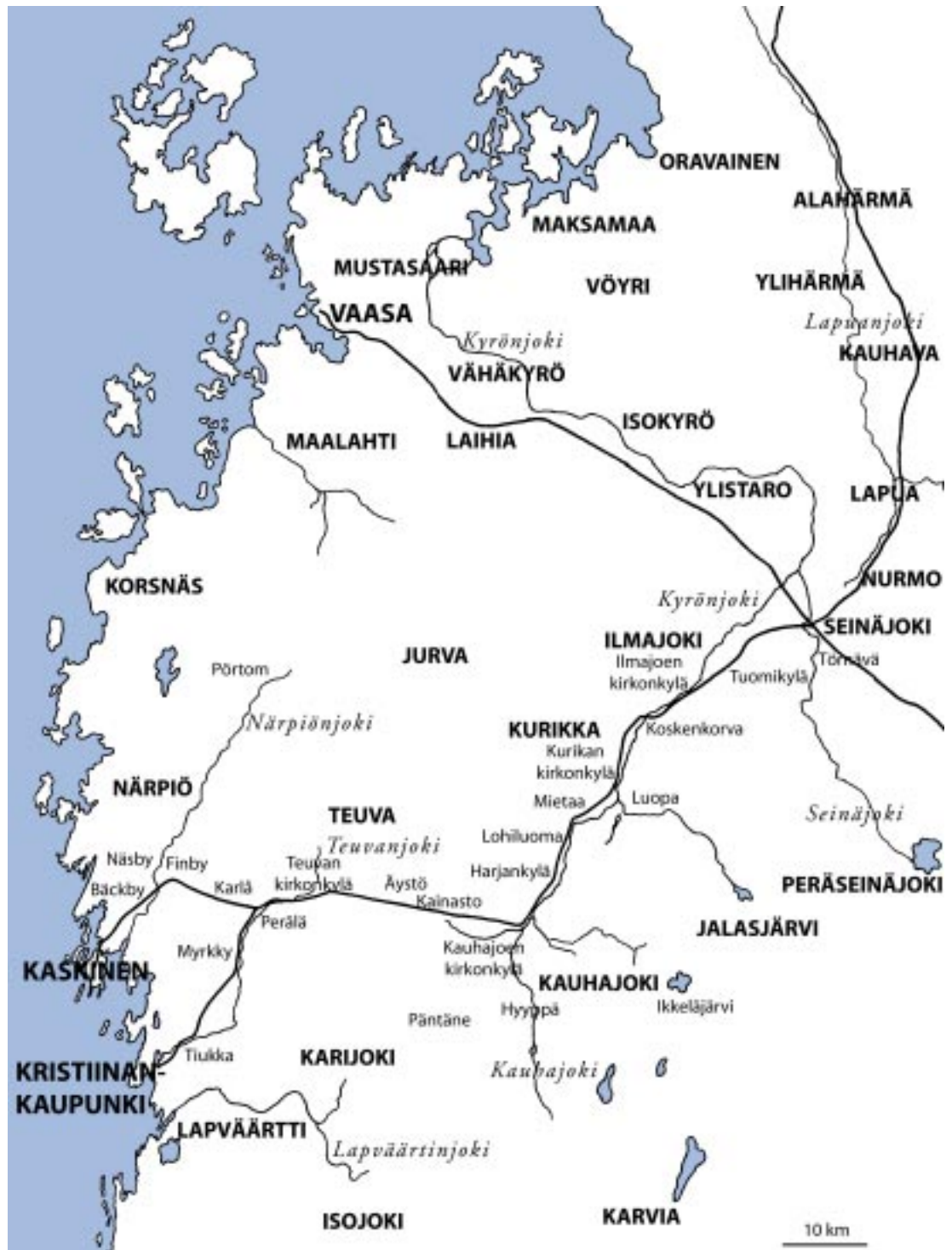
Lähde: Suomen valtionrautatiet 1862-1912 I, kartta XVIII (s. 180).

Liite 3. Nurmeksens rautatien kartta





Liite 4. Suupohjan rautatien kartta



I  
Liite 5. Työnseisaukset.

| Työvaihe                   | Paikkakunta | Kesto          | Lakon syy               | Lakossa kaikkiaan | Järjestyneitä lakossa | Työhön jääneet | Työtaistelun tulos                       | Lähde                                                            |
|----------------------------|-------------|----------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|----------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Jakokosken maaleikkaus     | Kontiolahti | 17.6.-3.8.1908 | palkkaus                | 96                | ei tietoa             | 45 rikkuria    | palkat nousi 7p / vaunu                  | Stvrtl:n edustajakokouksen ptk 1908, s. 10-15. TA.               |
| Siltatehtaan työmaa        | Joensuu     | ei tietoa      | tukilakko               | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | ei tietoa                                | Kirje Suomen ammattijärjestölle 17.1.1909. Stvrtl, kansio 2. TA. |
| Rautaroikan pöllinkantajat | Pielisjärvi | 26.-28.8.1909  | palkkaus-peruste muutui | 40                | 10                    | 10 rikkuria    | uusi palkkausperuste jäi voimaan         | Tietoja työriidoista, Stvrtl, kansio 2. TA.                      |
| Hevosmiehet                | Kauhajoki   | 8.1.1910 -     | palkkaus                | 12                | 0                     | 0              | ei tietoa                                | VapS 12.1.1910.                                                  |
| Hevosmiehet                | Seinäjoki   | ei tietoa      | palkkaus                | 40                | ei tietoa             | ei tietoa      | ei tietoa                                | ÖbFb 9.12.1910.                                                  |
| Hevosmiehet                | Kaskinen    | ei tietoa      | palkkaus                | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | ei tietoa                                | SydÖ 12.2.1910                                                   |
| Junntaus                   | Kauhajoki   | ei tietoa      | ei tietoa               | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | sakki korvattiin polttomootorilla        | Rakennustaito 23-24/1910, s. 290.                                |
| Asematunnelin tekijät      | Seinäjoki   | 1½ viikkoa     | palkkaus ja kohtelu     | 35                | 10                    | ei tietoa      | palkat nousi 20 p / päivä                | VapS 10.4.1911 ; SydÖ 29.4.1911.                                 |
| Rautaroikka                | Seinäjoki   | tunteja        | palkkaus                | 150               | ei tietoa             | ei tietoa      | palkat nousi 2 p / pölkky ja 20 p /kisko | SydÖ 13.5.1911.                                                  |
| Kirvesmiehet               | Teuva       | 1.7.-6.7.1911  | urakan sisältö          | 12                | 12                    | 0              | vanha sopimus vahvistettiin              | Tietoja työriidoista, Stvrtl, kansio 2. TA.                      |

Liite 5. Työnseisaukset.

| Työvaihe                   | Paikkakunta | Kesto         | Lakon syy    | Lakossa kaikkiaan | Järjestyneitä lakossa | Työhön jääneet | Työtaistelun tulos          | Lähde                                    |
|----------------------------|-------------|---------------|--------------|-------------------|-----------------------|----------------|-----------------------------|------------------------------------------|
| Maaleikkaus                | Teuva       | ei tietoa     | palkkaus     | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | palkat nousi 40 p / vaunu   | Juna 24.8.1911.                          |
| Hevosmiehet                | Tiukka      | ei tietoa     | palkkaus     | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | palkat nousi 20 p / m³      | SydÖ 10.2.1912.                          |
| Hevosmiehet                | Teuva       | ei tietoa     | palkkaus     | ei tietoa         | ei yhtään             | ei tietoa      | ei tietoa                   | VapS 12.2.1912.                          |
| Rautaroikka                | Närpiö      | ei tietoa     | ei tietoa    | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | ei tietoa                   | VapS 10.6.1912.                          |
| Vesijohtokanaalin kivityöt | Kaskinen    | ei tietoa     | palkan lasku | 6                 | ei tietoa             | 0              | ei tietoa                   | VapS 17.6.1912.                          |
| Veturitallin muuraus       | Kaskinen    | ei tietoa     | palkkaus     | ei tietoa         | kaikki                | 0              | ei tietoa                   | VapS 8.7.1912.                           |
| Topparoikka                | Teuvalla    | ½ päivää      | palkkaus     | 40                | 0                     | kaikki         | entinen sopimus jäi voimaan | VapS 28.8.1912.                          |
| Hevosmiehet                | Kaskinen    | ei tietoa     | palkkaus     | ei tietoa         | ei tietoa             | ei tietoa      | ei tietoa                   | VapS 12.2.1913.                          |
| Topparoikka                | Teuva       | 14.-20.5.1913 | palkkaus     | 200               | ei tietoa             | ei tietoa      | entinen sopimus jäi voimaan | VapS 19.-21.5.1913 ;<br>Vaasa 20.5.1913. |

Liite 6. Nurmeksen ja Suupohjan ratarakennuksilla boikotoituja työntekijöitä.

| Nimi                | Boikotoinnin syy (ja lähde)                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Astikainen, Pekka   | Pekka Astikainen oli Suomen tie- ja vesirakennustyöläisten liiton Lieksan osaston puheenjohtaja. Astikainen joutui mustiin kirjoihin osallistuttuaan osaston lähetystöön. Hänet erotettiin järjestötehtäviensä takia myös Kevätniemen sahalla. (RaV 23.7.1909.)              |
| Astikainen, Kusti   | Kusti Astikainen erotettiin ratatöistä, koska hänen veljensä Pekka oli Lieksan osaston puheenjohtaja. (RaV 23.7.1909.)                                                                                                                                                       |
| Eloranta, E.        | Seppä Eloranta erotettiin Teuvalla palkkakiistojen jälkeen. (Kertomus Stvrtl:n toiminnasta 1911, s. 7. TA.)                                                                                                                                                                  |
| Fors, Juho          | Fors erotettiin laiskuuden ja agitoinnin takia. (VapS 18.6.1913.)                                                                                                                                                                                                            |
| Hovilainen, E.      | Erotettiin insinöörin poliittisen vainon takia Kaskisissa. (VapS 29.1.1912 ; Stvrtl:n vuosikertomus 1912, s. 4. TA.)                                                                                                                                                         |
| Kekäläinen, O.H.    | Kekäläinen sai boikotoinnin takia avustusta liitolta. (Stvrtl:n vuosikertomus 1911, s. 9. TA.)                                                                                                                                                                               |
| Kiviranta, J.       | Liiton piiriluottamusmies Kiviranta työskenteli ratarakennuksen seppänä Jakokoskella. Varsinainen syy Kivirannan erottamiseen oli neljän 25 pennin arvoisen laudan varastaminen työmaalta. (RaV 8.4.1908 ; Stvrtl, kirje Suomen ammattijärjestölle 10.1.1909, kansio 2. TA.) |
| Kumpulainen, August | Mestari M. Eklund väitti insinöörille Kumpulaisen pilkanneen häntä ja Kumpulainen ei saanut tästä syystä työtä. (Kristiinankaupungin raastuvanoikeus 8.5.1911 ja 22.5.1911. Kristiinankaupungin raastuvanoikeus, varsinaisia pöytäkirjoja, 1911, Cd 191. VMA.)               |
| Lahti, Aaro         | Aaro Lahti toimitti Joensuun osaston valituskirjelmän työnjohdolle ja erotettiin välittömästi. Lahtea ei tästä syystä otettu Kaltimossakaan töihin. (Stvrtl:n 10-vuotiskertomus, s. 13. TA.)                                                                                 |
| Näppinen, A.        | Näppinen sai boikotoinnin takia avustusta liitolta. Hänet oli erotettu Kaskisissa. (Stvrtl:n vuosikertomus 1912, s. 8. TA.)                                                                                                                                                  |
| Pensas, Otto        | Otto Pensas osallistui Lieksan osaston lähetystöön ja joutui mustiin kirjoihin. (RaV 23.7.1909.)                                                                                                                                                                             |
| Pensas, Uuno        | Pensas pääsi aamulla töihin mutta erotettiin iltapäivällä, kun mestari varmistui hänen menneisyydestään. (VapS 14.2.1910.)                                                                                                                                                   |
| Suksi, Mikko        | Suksi erotettiin, koska hän mestarin mukaan oli sosialisti ja kiihotti sannaajajia lakkoon. (VapS 17.1.1910.)                                                                                                                                                                |
| Turunen, Otto       | Tie- ja vesirakennusten yllähallituksen mukaan Turunen aiheutti Märjälähdellä työrettelöitä. (Joensuu-Nurmes -radan esittelylistat 14.6.1910. TVH, Jns-Nur raut.rak., esittelylistat 1910 I, Cdo 6. KA.)                                                                     |
| Töykkälä, K.O.      | Töykkälä sai boikotoinnin takia avustusta liitolta. (Stvrtl:n vuosikertomus, s. 9. TA.)                                                                                                                                                                                      |