

An aerial photograph of a railway yard with multiple tracks and a train. The image is in a blue-tinted, monochromatic style. The tracks curve through the scene, and a train is visible on the left side. In the background, there are trees and industrial structures under a hazy sky.

**RAUTATIELÄISTEN  
VAKUUTUSKASSA  
TURVA**

**EEMELI HAKOKÖNGÄS**

**Eemeli Hakoköngäs**

**RAUTATIELÄISTEN  
VAKUUTUSKASSA  
TURVA**

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva

Teksti ja taitto: Eemeli Hakoköngäs

ISBN 978-952-94-3853-2

Painopaikka: Tikkurilan Paino Oy, Vantaa

## **SISÄLLYS**

**Rautatieläisten Vakuutuskassa  
Turva 95 vuotta – 11**

**Työväen yhteisapu: Ammattilaatikoista  
avustuskassoihin – 14**

**Sosiaalinen turva rautateillä – 16**

**Rautatieläisten apukassat – 20**

**Vuoden 1897 asetus työntekijäin  
apukassoista – 24**

**Innostus ja notkahdus  
1910-luvulla – 26**

**Yritys rautatieläisten avustusrahaan  
perustamiseksi – 29**

**Avustuskassat ja erorahrenkaat  
1920-luvulta 1940-luvulle – 40**

**Junamiesyhdistyksen avustusrahaan  
toiminta vuoteen 1943 – 40**

**S.V.R. Junamiesyhdistyksen  
Avustusrahoja perustetaan – 40**

**Avustusrahoja laajenee  
koko rataverkolla – 45**

**Rautatieläisten Erorahaan toiminta  
vuoteen 1944 saakka – 50**

**V. R. Yleinen Eroraharengas  
perustetaan – 50**

**Eroraharengas kasvaa  
suurimmaksi – 57**

**Rautatiemiehet auttavat  
itse itseänsä – 62**

**Kavallus Erorahaan – 64**

**Vuoden 1942 avustuskassalaki – 67**

**Avustuskassojen Yhdistys – 70**

**Kassatoiminta keskittyy  
sodan jälkeen – 74**

**Junamiesyhdistyksen  
rahastosta V.R. Henkilökunnan  
Avustuskassa Turvaksi – 80**

**V.R. Henkilökunnan avustuskassa  
Turvan vaikeat vuodet – 87**

**Erorahastosta Rautatieläisten  
Avustuskassaksi – 94**

**Kassojen talous kehittyi – 101**

**Yhteistyö avustuskassojen  
välillä käynnistyy – 108**

**Avustukset verolle – 115**

**Vuoden 1993 vakuutuskassalaki – 119**

**Vakuutuskassat 1990-luvulta  
2010-luvulle – 124**

**VR Vakuutuskassa Turva – 131**

**Rautatieläisten Vakuutuskassa – 137**

**Rautatieläisten Vakuutuskassa  
ja VR Vakuutuskassa Turva  
yhdistävät voimansa – 146**

**Kassan hallitus ja kassankokous – 152**

**Toimiston monet tehtävät – 155**

**Vakuutuskassa 2020-luvulla – 158**

\*\*\*

**Tutkimusaineisto – 162**

**Matrikkeli – 168**

**VR Vakuutuskassa Turva (1925–  
2010), Rautatieläisten Vakuutuskassa  
Turva (2010–) – 169**

**Rautatieläisten  
Vakuutuskassa (1929–2010) – 175**

**Lähdeviitteet – 182**

Seuraavalla aukeamalla: Porvoon yksityiseltä rautatieltä VR:lle ostettu C4 höyryveturi n:o 62 Humppilan asemalla vuonna 1902. Veturin ohjaamon ikkunassa kuljettaja V. Lehtonen ja ovella lämmittäjä K.R. Kroos. Veturin edessä rivissä seisomassa konduktööri V. Snieruv, junamies J. Sandelin, pakkamestari K.O. Vasama ja kaksi Humppilan asemamiestä. Rautatiemuseo.



# Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva 95 vuotta

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva tarjoaa lisävakuutusturvaa VR-konsernin henkilökunnalle ja heidän perheilleen. Kassan jäsenyys kartuttaa indeksiperusteisia säästöjä, jotka maksetaan kertakorvauksena vakuutuksen päättyessä tai eläkkeelle jäädessä. Kassan jäsenet on vakuutettu myös työtapaturman ja kuoleman varalta.

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva on Suomessa viimeinen aktiivisesti toimiva ja uusia jäseniä hankkiva hautaus- ja eroavustuskassa. Enimmillään näitä yhteiskunnan ja työnantajan tarjoamaa sosiaaliturvaa täydentäviä avustuskassoja toimi Suomessa liki kolme sataa.

Vakuutuskassan historia alkaa vuodesta 1924, jolloin S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahaston syntysanat lausuttiin Viipurissa. Ensimmäiset ajatukset rautatieläisten ”oma-apukassan” perustamisesta oli kuitenkin esitetty jo pari vuosikymmentä aikaisemmin. Vuonna 1929 aloitti toimintansa V. R. Yleinen Eroraharengas. Junamiesyhdistyksen Avustusrahaston ja Eroraharengaan pohjalta kehittyneet vakuutuskassat VR Vakuutuskassa Turva ja Rautatieläisten Vakuutuskassa yhdistivät voimansa vuoden 2010 lopussa Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvaksi.

Vuonna 2020 kassa viettää 95-vuotisjuhlavuottaan. Juhlan kunniaksi on laadittu käsillä oleva tutkimukseen pohjautuva teos, jonka tarkoituksena on paitsi kuvata VR Vakuutuskassa Turvan ja Rautatieläisten Vakuutuskassan historia, myös antaa laajempi kuva rautateiden piirissä Suomessa eri aikoina toimineista kassoista. Historia perustuu kassojen säilyneisiin arkistoaineistoihin, puheenjohtajien, kassanhoitajien ja kassanjohtajien haastatteluihin.

Pasilassa Ratamestarinkadulla syksyllä 2020  
Eemeli Hakoköngäs



Historiaa taustoittavat haastattelut toteutettiin keväällä 2020. Yläkuvassa vasemmalta oikealle kirjoittaja, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan puheenjohtaja Arto Kukkonen, VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan puheenjohtaja Matti Höggvist, ja kassanjohtaja Mirja Sorsa. Alakuvassa vasemmalta oikealle Rautatieläisten Vakuutuskassan puheenjohtajat Esko Jokela ja Jorma Hellstén sekä historian kirjoittaja. Kuvat: Arto Kukkonen.

## Työväen yhteisapu: Ammatti- laatikoista avustuskassoihin

Vakuutuskassan juuret ovat vuosisatoja vanhassa ammattikuntapohjaisessa yhteisavun periaatteessa. Käsityöläiset järjestäytyivät Suomessakin keskiajalta alkaen ammattikuntiin, jotka pyrkivät vahtimaan käsityötuotteiden laatua, hallitsemaan kilpailua ja varmistamaan taitojen siirtymisen sukupolvelta toiselle. Järjestäytymiseen kuului myös vanhuuden tai sairausajan turvan takaaminen ammattikunnan jäsenille.

Ensimmäiset ammattikuntien ”apulaatit” Suomessa perustettiin Turussa kaluseppämestarien ja -sällien turvaksi keskiajalla. Kaupungeissa toimivat muurarit, suutarit, räätälit ja monet muut käsityöläiset perustivat omat apulaatikkonsa viimeistään 1600- ja 1700-lukujen aikana.

Ammattikuntien varhaiset apukassat järjestäytyivät itsenäisesti, ja myös niiden hoito ja valvonta perustuivat jäsenten keskinäiselle luottamukselle ja kontrollille. Näin vapaamuotoinen toiminta oli mahdollista, sillä esiteollisissa yhteiskunnissa



Vakuutuskassatoiminnan juuret ovat 1600–1700-lukujen ammattikuntien apulaatikoissa. Kuvassa ”Turun suutariammattikunnan laatikko, johon kerättiin varoja avustustoimintaa varten. Tällaisten rahakirstujen säilyttäminen oli suuri luottamustehtävä ja se olikin usein annettu ammattikunnan vanhimmalle, oltermannille.” Kuva: Gustaf Welin, teoksesta Kiuasmaa ja Perälä 1968. Suomen historia, s.60.

saman ammatin parissa työskentelevät tunsivat toisensa. Osa apukassoista osoittautui hyvin pitkäikäisiksi ja 1800-luvulla ne siirsivät varansa perinnöksi varsinaisille apu- ja eläkekassoille.<sup>1</sup> Suomen Virallisen Tilaston mukaan vielä 1930-luvulla toiminnassa oli vuonna 1784 perustettu Porvoon käsityöläisten hautausapukassa.<sup>2</sup>

Ammattikuntien tarjoama sosiaalinen turva tunnettiin laajalti koko Euroopassa. Höyrykone-tekniikan mahdollistama teollisuus esimerkiksi

tekstiilitehtaiden muodossa loi yhteiskuntiin kokonaan uudenlaisia ammattiryhmiä ja samalla uudenlaisia sosiaalisia ongelmia.

Vaikka esimerkiksi Suomessa työnantajalla oli teollistumisen alkuaikoina velvollisuus huolehtia työntekijöistään, sisältyi työntekijän sosiaaliseen turvaan monia aukkoja. Britanniassa tehtaiden työntekijät perustivat keskinäiseksi turvakseen yhteisöjä ”Friendly societies” ja Saksassa tehtaankassoja ”Fabrikkassen”, joiden toiminnasta kantautui tietoja myös Suomeen.<sup>3</sup>

Suomen tehtaissa perustettiin 1870-luvulta alkaen työpaikka- ja -osastokohtaisia kassoja. Ensimmäiset teollisuuden apukassat Suomessa täyttivät työnantajan huoltovelvollisuuden, ja työntekijöille kassoissa annettiin vain vähän päätösvaltaa. Kassojen sääntely ja valvonta olivat pääasiassa työnantajan vastuulla, ja siksi niiden säännöt ja tarjoamat avustukset vaihtelivat työpaikkakohtaisesti. Apukassoja oli perustettu 1800-luvun loppuun mennessä hieman yli sata.<sup>4</sup>

Erilaisten avustusmuotojen mukaan kassat voitiin 1890-luvulla jakaa kolmeen ryhmään: eläkekassoihin, eläkkeen ohella muita avustuksia myöntäviin kassoihin sekä sairaus- ja hautauskassoihin, jotka eivät myöntäneet eläkettä.

## Sosiaalinen turva rautateillä

Vuonna 1862 avattu Helsingin Hämeenlinnan rata aloitti raideliikenteen Suomessa, mutta rautatielaitos säilyi vielä vuosia vaatimattomissa mittasuhteissa.



Apukassatoiminta omaksuttiin rautatieläisten parissa myöhemmin kuin teollisuuslaitoksissa, mutta kasvava rautatieverkosto tarjosi sittemmin hyvän mahdollisuuden kassatoiminnan laajentamiselle. Kuva Suomen ensimmäisestä yleisestä teollisuusnäyttelystä Kaivopuistossa vuonna 1876. Näyttelypaviljongissa toinen Suomessa valmistettu veturi. Kuva: Charles Riis. Helsingin kaupunginmuseo

Suhteellisen vähäinenkin liikennöinti työllisti kuitenkin useita eri alojen ammattilaisia veturinkuljettajista konepajan työntekijöihin ja erilaisiin rautatievirkamiehiin. Myös rautatielaitos oli teollistuvan yhteiskunnan tuotosta ja apukassatoiminta omaksuttiin rautatieläisten joukossa, joskin myöhemmin kuin varsinaisissa teollisuuslaitoksissa.

Rautateiden rakentaminen Suomessa pääsi vauhtiin 1870-luvulla, kun suurimmat kaupungit yhdistettiin rataverkkoon. Pohjanmaalle rata ulottui 1880-luvulla ja 1900-luvun alussa Rovaniemelle saakka. Uusia konepajoja perustettiin ja risteysasemista muodostui vilkkaita rautatieyhdyksuntia. Rautatieläisammateissa työskentelevien määrä moninkertaistui.

Aikaisemmin pienessä työyhteisössä tietyssä tehtävässä työskentelevät tunsivat toisensa ja sosiaalinen apu perustui keskinäiselle tuttavuudelle. Rautatieläiskunnan kasvaessa ja rataverkon laajentuessa lähityöyhteisön rinnalle alkoi kehittyä laajempi ammatti-identiteetti: vaikka kaikki konduktööreinä tai veturinkuljettajina työskennelleet eivät tunteneet toisiaan, yhdisti heitä sama tehtävä ja ammattiylpeys. Työnväenliike ja sen tuoma ajatus ammatillisesta järjestäytymisestä laajensi yhteisavun velvoitteen lähityöyhteisöstä koko rataverkon laajuiseksi.

Rautatielaitokselle ominaista oli armeijamainen hierarkkisuus. Henkilökunta jakautui virkamiehiin, palvelusväkeen ja työmiehiin. Tämä jako asetti eri työntekijäryhmät sosiaaliturvan suhteen vuosikymmeniksi eriarvoiseen asemaan. Virkamiehet ja osa palvelusväestä oli oikeutettu valtion maksamaan eläk-

keeseen. Enemmistö palveluskunnasta oli kuitenkin palkkiopalkkaisia, eli määräaikaisessa työsuhteessa, ja he tulivat eläkkeiden piiriin vasta vuodesta 1881 alkaen, jolloin perustettiin rautateiden pensionilaitos eli eläkekassa.

Jo muutamaa vuotta aikaisemmin sekä virkamiehet että palvelusväki oikeutettiin kuukauden mittaiseen palkalliseen sairauslomaan. Työntekijät esimerkiksi konepajoilla jäivät kuitenkin edelleen sosiaalisen turvan ulkopuolelle. Myös ne virkamiehet ja palvelusväki, jotka erosivat tai erotettiin rautateiden palveluksesta työkykyisinä tai ennen eläkeikää menettivät oikeutensa eläkkeeseen.<sup>5</sup>

Rautatieläisen oman taloudellisen turvan lisäksi sosiaalista turvaa tarvitsi usein perhe. Rautatielaitoksen alkuaikoina vakinaisten virka- ja palvelusmiesten lesket ja huollettavat saivat avustusta sotaväen leski- ja orpokassasta. Rautatielaitoksen eläkekassan perustamisen myötä omaisten turva laajennettiin koskemaan myös palkkiohenkilökuntaa.

Yhteiskunnan tarjoama taloudellinen turva oli 1800-luvulla hyvin rajallista eikä vaivashoidon kohteeksi haluttu joutua. Sukuyhteisön tarjoaman avun lisäksi ainoa vaihtoehto oli seurakunnan tai kunnan vaivaskassa, ja avun vastineeksi autettava joutui luopumaan itsemääräämisoikeudestaan ja omaisuudestaan.

Ammattiylpeyteen sisältyi myös kollektiivinen identiteetti, jonka katsottiin velvoittavan huolehtimaan työtoverista ja hänen perheestään. Työväen keskinäinen apu perustui mutualismille: tasavertai-

suudelle, yhteisvastuulle ja solidaarisuudelle. Keskinäisen avun järjestäytyminen kassaksi vaikutti työväenliikkeen alkumuotona.<sup>6</sup>

## Rautatieläisten apukassat

Rautatieläisten apukassoista 1870–1880-luvulta ei ole säilynyt tietoa. Ensimmäiset järjestäytyneet sairaus- ja hautausapukassat perustettiin laitoksen tarjoaman sosiaaliturvan ulkopuolelle jääneiden työmiesten keskuudessa. Vuonna 1888 aloitti toimintansa rataverkon eri puolille perustettujen konepajojen työnteki-

jöitä yhdistävä Valtionrautatien tehtaiden työmiesten sairaus- ja hautausapurahasto, jota seurasivat Helsingin konepajan (1890) ja Viipurin konepajan sairaus- ja hautausapukassat (1892).<sup>7</sup> Ensiksi mainittu ylitti jo ennen suurlakkoa 1300 jäsenen määrän.

Konepajojen kassat maksoivat jäsentensä sairaala- ja hoitokuluja sekä kuolemantapauksessa omaisille maksettavan korvauksen. Konepajojen työntekijät työskentelivät päiväpalkalla, joten avustus saattoi muodostua heille hyvinkin elintärkeäksi. Tästä syystä myös valtio myönsi tukea näille kassoille.<sup>8</sup>

Muiden ammattiryhmien piirissä ensimmäiset kassat perustettiin maksamaan hautausapua, erorahaa sekä myöntämään sekalaisia sosiaalisia avustuksia. Hautausavustuksen tarkoituksena oli lähinnä korvata jäsenen hautaamisesta aiheutuvat kustannukset omaisille. Eroavustus tarkoitti kertakaikkista avustusta, joka maksettiin jäsenelle hänen erotessaan kassasta määrätyn iän täytettyään tai tultuaan työkyvyttömäksi.

Eläkkeelle jäädessä eroavustuksen tarkoitus oli turvata toimeentulo ennen eläkepäättöstä, jonka saaminen rautateiden eläkelaitoksessa saattoi viedä kuukausia viimeisen palkanmaksun jälkeen. Kassat



Viereisellä sivulla: Työväen oma-apukassojen perustaminen eteni yhdessä ammatillisen järjestäytymisen kanssa. Rautateillä pienten kassojen yhteen liittämistä Rautatieläisten hautausapurenkaaksi yritettiin jo vuonna 1907. Kuvassa Riihimäen veturitallien miehistöä vuonna 1902. Rautatiemuseo.

tarjoutuivat ”heti täyttämään rahanpuutteesi täksi ajaksi”, kuten V.R. Henkilökunnan Avustuskassa mainosti.<sup>9</sup> Useissa kassoissa tapaturmasta johtuva työkyvyttömyys oikeutti täyteen eroavustukseen riippumatta jäsenvuosien määrästä.

Rautatievirkamiesyhdistys, jota pidetään myös vanhimpana rautatieläisjärjestönä, perusti vuonna 1896 palkkiovirkamiehille ja palvelusmiehille tarkoitetun hautausapukassan. Rahasto perustettiin senaattori ja salaneuvos Oskar Norménin muistoksi ja rouva Normén lahjoitti sen pohjakassan. Norménin rahastoon kuului ensimmäisen kymmenen toimintavuoden aikana 758 rautatieläistä. Rahasto oli toiminnassa vielä 1960-luvulla, jolloin siihen kuului liki 3700 jäsentä.<sup>10</sup> Vuonna 1902 järjestö perusti rajatun Suomen Rautateiden Virkamiesten Hautausapukassan.<sup>11</sup>

Vuonna 1889 perustetun Rautatien Henkilökunnan Yhdistyksen osastot perustivat omia paikallisia avustuskassojaan, jotka vuonna 1898 yhdistettiin valtakunnalliseksi hautausapukassaksi. Suurimpien paikallisosastojen kassat jäivät kuitenkin edelleen toimintaan. Vuonna 1905 Henkilökunnan Yhdistyksen kassojen piiriin kuului yhteensä noin 800 rautatieläistä.<sup>12</sup>

Hautausapukassojen suosiota selittänee se, että niiden hoitoon ei tarvittu yhtä suurta jäsenkuntaa, pääomaa ja taloudellista taitoa kuin eroavustusta myöntävien kassojen. Järjestäytyvän työväestön pii-



Ensimmäiset järjestäytyneet sairaus- ja hautausapukassat rautateillä perustettiin laitoksen tarjoaman sosiaaliturvan ulkopuolelle jääneiden työmiesten keskuudessa konepajoilla. Kuvassa Pasilan konepajakoulun oppilaita ja opetushenkilökuntaa 1900-luvun alkupuolella. Rautatiemuseo.

rissä hautausavustusta maksavia kassoja kritisoitiinkin siitä, että niihin keskittyminen laiminlöi sosiaalisen turvan kannalta tärkeämpien eläke- ja sairauskassojen kehittämisen.<sup>13</sup>

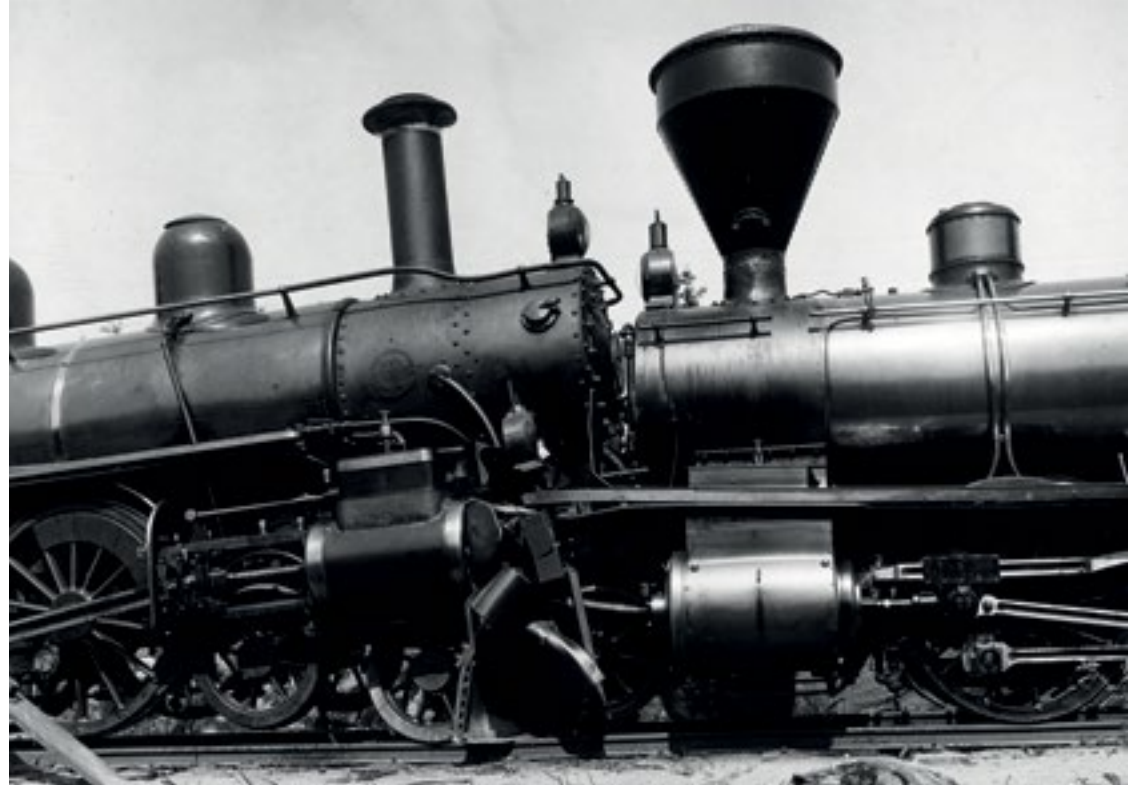
## Vuoden 1897 asetus työntekijäin apukassoista

Ammattikuntien apulaatikoiden valvonta perustui jäsenistön keskinäiseen luottamukseen ja kontrolliin. Sama koski väärinkäytösten selvittelyä ja avustusten tasapuolisuuden toteutumista. Sama perinne jatkui teollisuuslaitosten apukassoissa melkein koko 1800-luvun ajan. Tehtaissa omistaja tai tämän asettama edustaja vastasi kassasta ja sai siten toimia mielensä mukaan. Työväen itsensä perustamien kassojen taustalla oli puolestaan pyrkimys irtautua työnantajan vallasta ja välttää säätelyä. Ensimmäisille avustuskassoille oli ominaista, että ne sopivat liberalistiseen ajatteluun kuuluvaan omavastuisuuden ideologiaan.

Valtiovallalla oli syytä suhtautua myönteisesti työntekijöiden oma-aloitteiseen ja pääosin omarahoitteeseen sosiaaliturvaan.<sup>14</sup> Seurauksena kuitenkin oli, että Suomessa toimi 1890-luvulla sekalainen joukko kassoja ja rahastoja, joiden toimintaa ja taloutta yhteiskunta ei valvonut.

Apukassojen sosiaalisen merkityksen kasvaessa valtiolta alkoi kiinnittää huomiota siihen, että kassat perustuivat liian usein hyväntahtoiseen sosiaaliseen ihanteellisuuteen taloudellisesti järkevän ajattelun sijaan. Uhkana oli, että huonosti hoidettu kassa ei voisi hädän hetkellä maksaa korvauksia ja jättäisi jäsenensä köyhäinhoidon vastuulle.

Viranomaisen arvion mukaan ilman valtion kontrollia hoidetut kassat tulisivat ennemmin tai myöhemmin tuottamaan jäsenilleen ”tuntuvia tappioita ja



Rautateillä onnettomuudet olivat tavallisia ja höyryveturiaikana harva suorittavaa työtä tekevä rautatieläinen selvisi terveenä eläkeikään. Kuvassa Pitäjänmäen onnettomuus vuonna 1910. Rautatiemuseo.

katkeria pettymyksiä”. Senaatti alkoi yhä määrätietoisemmin suunnitella apukassojen saattamista julkisen valvonnan piiriin ja vuonna 1897 astui voimaan asetus työntekijäin apukassoista.

Asetus antoi ensimmäistä kertaa määräyksiä kassojen säännöistä, hallinnosta ja varainhoidosta. Sairaus- ja hautausavustuskassat erotettiin eläkekassoista ja kassojen valvojaksi nimettiin teollisuushallitus (myöhemmin sosiaaliministeriö).<sup>15</sup>



Oma-apukassojen yhtenä tavoitteena oli päästä eroon työnantajan määräysvallasta. Vuoden 1905 yleislakon aikana valta rautatielaitoksessa mullistui hetkeksi, kun lakkokomitea otti rautatiehallituksen paikan. Kuvassa Tampereen Veturimiehistöä lakon aikana. Rautatiemuseo.

## Innostus ja notkahdus 1910-luvulla

Kassojen jäsenten kannalta valtiovallan sääntely lisäsi oikeusturvaa ja tasapuolisuutta, sillä jatkossa kassojen säännöissä oli määriteltävä tarkasti kenellä ja millä ehdoin oli oikeus saada avustuksia. Väärinkäytösten hillitsemiseksi kassoilta myös kiellettiin voiton tavoittelu. Toisaalta sääntely, esimerkiksi vuotuisen raportointivelvollisuuden muodossa, lisäsi kassojen työmäärää.

Apukassa-asetuksessa määrättiin, että yksittäisen läänin alueella toimivan kassan oli haettava vahvistus säännöilleen läänin kuvernööriltä ja teollisuushallitukselta. Laajempien kassojen säännöt oli kuitenkin vahvistettava senaatissa.<sup>16</sup> Näiden rajoitusten seurauksena oli, että jäsenistöltään laajapohjaisempien kassojen sijaan Suomeen syntyi 1900-luvulla suuri joukko pieniä avustusrenkaita, jotka toimivat yleensä yhden työpaikan piirissä.

Muuta kuin sairausavustusta tai eläkettä myöntäviin renkaisiin ja kassoihin kuului vuonna 1910 jo 71000 työntekijää.<sup>17</sup> Oletettavasti osa avustusrenkaiden ei koskaan rekisteröitynyt teollisuushallitukselle, ja jäi siten apukassa-asetuksen kontrollin ulkopuolelle.

Järjestörakenteeltaan kevyet avustusrenkaat olivat myös keino irtautua kokonaan työnantajan valvonnasta: työntekijöiden joukosta valittu hallitus hoiti tapausmaksujen keräämisen ja avustushakemusten käsittelyn.<sup>18</sup>

Kassatyypissä Viipurin konepajan työntekijöiden sairaus- ja hautausapukassassa jäsenmaksuna laskutettiin säännöllisesti yksi prosentti palkasta.<sup>19</sup> Renkas puolestaan ei kerännyt säännöllisiä jäsenmaksuja vaan tapausmaksuja tarpeen mukaan, sen verran kuin maksettaviin avustuksiin kulloinkin tarvittiin varoja. Esimerkiksi Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen perustavassa kokouksessa vuonna 1897 perustettiin jäsenkunnan keskuuteen hautausapurengas, jonka tapausmaksuksi määrättiin 50 penniä.<sup>20</sup>

Voimistuva työväenaate toi kassojen toimintaan uudenlaisen sävyn. Suurlakon (1905) jälkeen avustuskassoissa toimimisen ja muun työläisten oma-aputoiminnan katsottiin sekä lujittavan sisäistä yhteishenkeä että luovan kuvaa työläisten yhteisrintamasta.<sup>21</sup> Muissa pohjoismaissa avustuskassat maksoivat myös lakko- ja työnsulkuavustuksia, ja osa katsoi, että Suomessakin kassatoimintaa oli laajennettava tähän suuntaan.<sup>22</sup> Suomalaisen lainsäädännön seurauksena työtaistelurahastot kuitenkin kehittyivät kokonaan erilliseksi toimintamuodoksi.

Nimimerkki -ft kirjoitti Kansan Lehdessä vuonna 1910: ”Sitä mukaa kun teollisuus kehittyy ja kapitalismin palkka-armeija kasvaa, joutuu yksityinen työläinen yhä turvattomampaan ja riippuvampaan asemaan. (...) Tämä epävarmuus, jota vielä lisää tavalinen ’kädestä suuhun’-talous, jota ainoastaan hyvin harvat työläiset voivat välttää, on jo aikaiseen pakottanut työläiset joihinkin itseavustustoimenpiteisiin ryhtymään.”<sup>23</sup> Työväenaatteen näkökulmasta avustuskassojen tarve nähtiin seuraukseksi armottomasta kapitalistisesta järjestelmästä, ja yhteisapu toisaalta keinoksi irtautua työnantajien vallasta.

Innostus rengasmuotoiseen avustustoimintaan koki kuitenkin nopeasti notkahduksen, sillä avustusrenkaiden hoidossa ilmeni valtiiovallan pelkäämää taitamattomuutta ja suoranaisia väärinkäytöksiä. Vuonna 1916 Kansan Lehti raportoi renkaiden menettäneen muutamassa vuodessa peräti 45 000 jäsentä.<sup>24</sup> Sisällissota vuonna 1918 katkaisi monien kassojen ja eroraharenkaiden toiminnan.

## **Yritys rautatieläisten avustusrahaston perustamiseksi**

Renkaiden paikallinen luonne johti siihen, että niiden jäsenmäärä jäi hyvin pieneksi ja taloudellinen varautumiskyky heikoksi. Tämä toiminnan pienimuotoisuus herätti rautatieläisten keskuudessa kritiikkiä. Jo vuonna 1907 nimimerkki A.H. ehdotti rautatieläisten Juna-lehdessä, että perustettaisiin ”Rautatieläisten hautausapurengas”, jonka jäsenpiiriin olisi mahdol-

lista saada kaikki tuolloisen Suomen Rautatieläisten Liiton 3600 jäsentä.

”Yhteisellä, kaikkia ammattiosastoja käsittävällä hautausapurenkaalla olisi se hyvä puoli, että siitä saataisiin suuri, yhtenäinen rahasto, sen sijaan, jos se hajoitettaisiin kaikkien kesken pieniksi, melkeinpä mitättömiksikin rahastoiksi, jotka eivät tuskin enään itse itseään kannattaisi”, kirjoittaja A. H. perusteli. Lisäksi hän ehdotti, että tapausmaksut vähennettäisiin suoraan työntekijän palkasta, jolloin maksujen kerääminen kävisi helposti.<sup>25</sup>

Ehdotuksen innoittamana Rautatievirkamiehet, Rautatieläisyhdistys, Rataosastolaisten yhdistys, Konduktööriyhdistys sekä Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistyksen Helsingin osasto päättivätkin tuolloin perustaa ”Tohtori Holmin rahaston”, josta oli tarkoitus rautatieläisiä laajasti yhdistävä avustuskassa.<sup>26</sup>

Ilmeisesti rahaston toiminta ei kuitenkaan saavuttanut toivottua tulosta. Vuonna 1915 Juna-lehdessä nimimerkki ”Finis” katsoi, että avustuskassa olisi oleellinen osa järjestön toimintaa jäsenten ja heidän perheidensä ”fyysillisen elämän turvaamiseksi”. Kirjoittaja mainitsi, että ajatuksia tällaisesta rahastosta oli esitetty useita kertoja, mutta yritykset olivat kaatuneet muun muassa ”lyhytnäköiseen itsekkyyteen”.<sup>27</sup> Kenties rautateiden perinteinen hierarkia ja ammattikuntien erilaiset tarpeet estivät laajamittaisen yhteistoiminnan. Seuraavina vuosikymmeninäkin avustusrenkaat ja -kassat syntyivät rautateillä lähes poikkeuksetta ammattijärjestöjen piirissä.

Vielä vuonna 1917 nimimerkki ”Ananias” kirjoiti



Avustuskassat kartuttivat alkupääomaansa arpajaisilla, myyjäisillä ja iltamatuotoilla. Kuvassa Suomen Veturimiesyhdistyksen arpajaistoimikunta arpajaispalkintojen ympäröimänä 1920-luvulla. Rautatiemuseo.

Juna-lehdessä puolustuspuheen tietyn toimialan työntekijät kokoavan avustuskassan puolesta. Kirjoittajan tietojen mukaan Puutyöntekijäin-, Metallityöntekijäin- sekä Tie- ja vesirakennuslaitoksen työntekijäin kassat olivat suurimpia ja varakkaimpia, avustusten noustessa tuhansiin markkoihin. Riittävän jäsenpohjan keräämiseksi ”Ananias” ehdotti rautatieläisten kassan tekemistä pakolliseksi ja sen jäsenmaksujen keräämistä yhdessä liiton jäsenmaksun kanssa.<sup>28</sup>

Sisällissota keskeytti suunnitelmat rautatieläisten avustustoiminnan kehittämisestä. Syksyllä 1918 senaatti lakkautti rautatiehallituksen esityksestä sekä Rautatieläisten Liiton että Veturimiesten Liiton, jolloin myös niiden piirissä toimivien renkaiden ja rahastojen toiminta päättyi. Ammattiyhdistystoimintaan sitomattomat konepajojen sairaus- ja hautauspukassat ilmeisesti jatkoivat toimintaansa ilman suurempaa häiriötä.



*V. R. Junamiesyhdistyksen (JMY) jäsenmerkki, joka on sommiteltu Suomen sinivalkoisin väreihin, oli junamiehistön yhteisenä järjestötunnukseksi. Saman JMY:n merkin siipien suojassa aloitti avustuskassamme toimintansa, jota kesti lähes parin vuosikymmenen ajan, kunnes kassa siirtyi v. 1945 itsenäisen toiminnan tielle.*

Suomen Junamiesyhdistyksen tunnus "jonka siipien suojassa aloitti avustuskassamme toimintansa". Kuva teoksesta *Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa* (1943).

## Avustuskassat ja eroraharengaat 1920-luvulta 1940-luvulle

Rautatieläisten ammatillinen järjestäytyminen uudelleen sisällissodan jälkeen vei vuosia. Avustuskassojen perustaminen oli yksi solidaarisuuden muoto, jonka avulla uutta yhteishenkeä etsittiin.<sup>29</sup> Käytännössä tämä tapahtui siten, että monien kassojen säännöissä jäsenyys rajattiin vain tietyn yhdistyksen jäsenille.<sup>30</sup> Esimerkiksi veturimiehet olivat sodan jälkeen hajautuneet kolmeen järjestöön, joista kaikilla oli oma avustuskassansa.<sup>31</sup> Myös muissa tehtävissä työskentelevät rautatieläiset olivat keskittyneet pieniin ja keskenään kilpaileviin yhdistyksiin. Myös uusia yhdistyksiä perustettiin entisten jatkoksi.

Veturimiesyhdistys perusti hautaus- ja eroavustusrenkaan 1922 ja sen kilpailija Suomen Veturinkuljettajayhdistys suunnitteli rahaston perustamista seuraavana vuonna (kassat yhdistyivät vuonna 1929). S.V. Rautateiden konduktööriyhdistys käsitteli vuonna 1925 "jonkinlaisen ns. erorahaston" perustamista kesäkokouksessaan.<sup>32</sup> Samana vuonna aloitti toimintansa Junamiesyhdistyksen avustusraho.

Jopa vuonna 1923 perustettu Vaaka- ja pakkamiesyhdistys perusti oman hautaus- ja erorahaston, vaikka yhdistyksen jäsenkunta ei ylittänyt kahtasataa jäsentä.<sup>33</sup> Vielä vuonna 1934 perustettiin Vaihdemiesten avustuskassa (myöhemmin VR Virka- ja toimihenkilöiden Avustuskassa).

Rautatieläisten uudet avustuslaitokset perustettiin 1900-luvun alkupuolen esimerkkejä noudattaen.



S.V.R. Junamiesyhdistyksen perustavan kokouksen osanottajia Viipurissa maaliskuussa 1923. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Käytännössä vaihtoehtoja oli kaksi: vakuutus- tai rengastyypinen avustusraho. Junamiesyhdistyksen avustuskassaa perustettaessa käytiin ”kovat keskustelut, kun toiset olivat vakuutuksen kannalla, toiset

taas keskeisellä avustuskannalla. Avustuskanta voitti”, muisteli Toivo Ropponen vuosikymmeniä myöhemmin.<sup>34</sup>

Avustusrahojen ehto oli riittävän jäsenpohjan saaminen. Jo Norrménin rahaston hoitokunta pyrki lisäämään rautatieläisten kiinnostusta rahastoa kohtaan perustamalla piirimiesjärjestelmän.<sup>35</sup> Ammattijärjestöissä piiri- ja yhdistyspohjalle rakentunut organisaatio oli myös tuttu ja uudet rahastot ottivat sen käyttöönsä. Vaikka 1920- ja 1930-luvuilla perustetut hautaus- ja eroavustusrenkaat olivat edelleen ammattikuntasidonnaisia, esimerkiksi rautateillä valtakunnallinen piiriverkosto teki kassoista menestyksekkäämpiä kuin 1900-luvun alussa perustetuista paikallisista kassoista.<sup>36</sup>

1930-luvun rahastot edustivat myös kehittyneempää vakuutusjärjestelmää kuin niiden edeltäjät. Esimerkiksi Kuljettaja- ja lämmittäjäyhdistyksen vanhasa hautauspurenkaassa avustusta sai kiinteän määrän riippumatta jäsenyysajasta.<sup>37</sup> Junamiesyhdistyksen Avustusrahojen ja V.R. Yleisen Erorahrenkaan avustukset sen sijaan oli porrastettu jäsenyysajan mukaan. Myöhemmin molemmissa kassoissa tuli myös mahdolliseksi ostaa useita jäsenyyksiä ja sitä kautta korottaa vakuutussummaa.

Rengastyypisen kassan ongelma oli ”kädestä suuhun” eläminen. Avustuksia voitiin nostaa korottamalla tapausmaksua tai hankkimalla lisää jäseniä. Renkaiden etuna oli kuitenkin niiden toiminnan joustavuus, jonka ansiosta ne selvisivät taloudellisista vaikeuksista nopeammin kuin vakuutusperiaatteella

toimivat kassat. Inflaatio söi pankkitileillä olevia talletuksia, ja sijoitustoiminta oli vielä pienten toimijoiden ulottumattomissa, mutta renkaat keräsivät rahaa vain kunkin hetkisen tarpeen mukaisen määrän.<sup>38</sup>

Ammattikuntaisen järjestäytymisen lisäksi esiintyi toki halua koota rautatieläisten voimat yhteen, ja tuloksena oli muutamia yleisiä avustusrahas-toja. Sisälissodan alla vuonna 1917 oli perustettu Valtionrautatieläisten Keskusjärjestö ”järjestyksen ja laillisuuden pohjalta” toimivien järjestöjen toimesta. Erityisesti rautatievirkamiehillä oli siinä vahva edustus. Keskusjärjestön vastapainoksi perustettiin vuonna 1930 ”kansanvaltais-in keinoin” toimiva Rautatieläisten Liitto. Molemmat järjestöt olivat jäsenmäärältään tasaver-taisia.<sup>39</sup>

Keskusjärjestöön kuuluva Rautatieläisyhdistys perusti kaikille rautatieläisille suunnatun V.R. Yleisen Erorahrenkaan, jonka toiminta käynnistyi vuonna 1929. Rautatieläisten Liitolla puolestaan ei ollut omia avustusrahas-toja, mutta sen säännöt sallivat sairaus-, hautaus- ja työttömyysavustusten maksamisen suoraan liiton varoista. Kolmanneksi ruotsinkieliset rautatieläiset järjestäytyivät omiin järjestöihinsä, joista suurimmalla, Svenska Kamratförbundet vid Finska Statsjärnvagarna r.f.:llä, oli 1930-luvun lopulla toimi-va hautausapukassa ja erorahasto.<sup>40</sup>

Sekä Junamiesyhdistys että Rautatieläisyhdistys kuuluivat sotien välisenä aikana porvarilliseen Val-tionrautatieläisten Keskusjärjestöön. Junamiesyhdis-tyksessä esiintyi 1920-luvulla tyytymättömyyttä Rau-tatieläisten keskusjärjestöä kohtaan, ja esimerkiksi

vuonna 1928 Pieksämäellä pidetyssä yhdistyksen vuosikokouksessa käytiin ”vilkas keskustelu” keskus-järjestöstä eroamisesta, mutta edelleen yksimielisesti päätettiin pysyä sen jäseninä.<sup>41</sup> Virkamiesten Aika-kauskirja tulkitsi eron syyksi halun kallistua ”vasem-malle” erityisesti palkkauskysymyksessä.<sup>42</sup>

Ammattijärjestöjen yhteydessä toimiville kassoille oli tyypillistä asettaa jäsenistölle velvoitteita sosiaali-sen turvan vastineeksi.<sup>43</sup> Junamiesyhdistyksen avus-tusrahas-toikin edellytti jäseniltään nuhteettomuutta: ”jäsen, joka on erotettu rautateiden palveluksesta häpeällisen rikoksen takia tahi avustusrahas-ton toi-mintaa halventavan syyn takia”, menetti sääntöjen mukaan kaiken oikeutensa rahastoon ja maksamiinsa maksuihin.<sup>44</sup>

Rautatieläisten Erorahasto katsoi 1930-luvulla, että rautateiden palveluksesta erotetut saivat säilyttää kas-san jäsenyyden, kunhan erottamisen syy ei ollut ”ras-kauttavaa laatua”.<sup>45</sup> Kassanhoitajalle ja viime kädessä hallituksen vastuulle jäi päättää, missä tapauksissa rik-keen vakavuus oli riittävä avustuksen epäämiseen.

Seuraava aukeama: Pasilan ratapihaa.  
Taustalla Helsinki. Rautatiemuseo.



## **Junamiesyhdistyksen avustusrahaston toiminta vuoteen 1943**

### **S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahasto perustetaan**

Monet avustuskassahankkeet lähtivät liikkeelle Viipurista, joka oli sotien välisenä aikana Suomen toiseksi suurin kaupunki ja vilkas rautatieliikennepaikka. Junamiesyhdistys perustettiin toimintansa lakanneen Jarrumiesyhdistyksen sijalle vuonna 1923, ja samana vuonna yhdistyksen puheenjohtaja Otto Wigren esitti ajatuksen avustusrahaston perustamisesta. Monet junamiehet vierastivat yhdistystoimintaa ”määrätyistä syistä” ja yhdistys korosti, että sen tavoitteena oli kaikessa toiminnassa noudattaa ”lakia ja oikeutta”.<sup>46</sup>

Erityisesti 1920- ja 1930-luvuilla rautatieläisten palkkojen katsottiin junamiesten keskuudessa hipovan alinta toimeentulorajaa. Palkkauksen parantaminen ja siihen liittyvä eläkkeen määräytyminen olivat yhdistyksen keskeisiä edunvalvonnan tavoitteita. Junamiehet olivat tyytymättömiä V.R. Eläkelaitoksen toimintaan, mutta kuten yhdistyksen 20-vuotishistoria toteaa, oli junamiehillä varsin vähäiset mahdol-

lisuudet päästä vaikuttamaan palkkaa ja eläkkeitä koskeviin kysymyksiin.<sup>47</sup> Oma avustuskassa tajosi mahdollisuuden edes hieman paikata palkkauksen epäkohtia.

Ratapihoilla työskentelevien junamiesten työ oli myös raskasta, epäsäännöllistä ja vaarallista. Valtion tapaturmatoimiston tilastojen mukaan loukkaantumisia sekä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattui rautateillä eniten juna- ja asemamiehille. Yhdistys selosti rautateiden palkkauskomitealle työnsä haitta-  
puolia vuonna 1937:

”Tällainen elämänjärjestys on kuluttavaa ja joutaa helposti liikarastitukseen, jolloinka toimenhaltijat eivät aina alentuneen ruumiillisen kuntonsa vuoksi pysty vastustamaan ammatista johtuvia tauteja kuten reumatismia sekä sydän- ja hermosairauksia. Junamiehen toimen suurin varjopuoli on kuitenkin sen välitön vaarallisuus toimenhaltijalle itselleen, kuten oheistetusta valtion tapaturmatoimiston antamasta tilastotaulukosta ilmenee.

Kaikista siinä esiintyvien kuuden ammattiryhmän keskuudessa kuolemaan päättyvistä tapaturmista on sattunut melkein puolet junamiesten tehtävissä, joissa myös tapahtuvat sellaiset vaikeammat tapaturmat, jotka eivät pääty kuolemaan, vaan loukkaantunut menettää joko kätensä tai jalkansa tai toisen niistä. Näitä jonkun jäsenistään menettäneitä invaliideja, entisiä junamiehiä, me usein tapaa aseminen ovilla, porteilla ja tunneleissa alakuloisina suorittamassa yksitoikkoista vartiopalvelustaan.

Monet perheet ovat jääneet vaille huoltajaansa, kun perheen isä on kiireellisessä työnsuorituksessaan sortunut vaunujen alle. Tässä esille tulleiden kylmien tosiasioiden pitäisi jo sinänsä puhua junamiesten ja varsinkin heidän työstään saamansa korvauksen puolesta. Sillä jokaista junamiestä, joka huonosti valais- tuilla tai kokonaan pimeillä jäätikköisillä ratapihoilla työskentelee vaunujen vaihdossa, on tämä vaara aina hyvin lähellä ja hän tietää myös, että joku heistä on joskus joutuva uhriksi.”<sup>48</sup>

S.V.R. Junamiesyhdistyksen avustusrahaston sääntöjen laatimisen jälkeen pidettiin koemerkintä, joka lupaili rahastolle riittävää suosiota. Toukokuussa 1925 Junamiesyhdistyksen jäsenet saattoivat liittyä rahastoon. Ikärajaksi asetettiin 50 vuotta, ja tapausmaksuksi kultakin ero- ja kuolemantapaukselta 4 markkaa. 15 prosenttia kannetuista varoista määrät- tiin talletettavaksi kantarahastoon. Avustusrahasto tuli tarjoamaan sekä eroavustuksia että hautausapua. Toi- sin kuin monissa muissa kassoissa Junamiesten rahas- tossa jäsenellä oli toimestaan erottuaan mahdollisuus jatkaa jäsenyyttään suorittamalla sääntöjen mukaiset maksut, ja niin ollen edelleen kartuttaa hautausavus- tusta.<sup>49</sup>

Avustusrahasto toimi osana Junamiesyhdistystä, jonka kulloinenkin puheenjohtaja johti siten myös rahastoa. Ensimmäisen kahdenkymmenen vuo- den aikana rahaston puheenjohtajina toimivat Otto Wigren, Salomon Kärki, A. Tuulos, E. Koivula ja Juho Edvard Kallio.



Junamiesten työ oli fyysisesti raskasta ja tapaturma-altista. Kuvassa junamies kytkee vaunuja Lyyssä vuonna 1937. Kuva: Arvo Odenvall, Rautatiehallituksen Koneteknillinen Toimisto, Rautatiemuseo.

Yhdistyksen keskustoimikunnalla ja vuosiko- kouksella oli oikeus käyttää korkeinta päätösvaltaa rahaston asioihin liittyen. Junamiesyhdistyksen vuosi- kokouksessa hyväksyttiin niin yhdistyksen kuin avus- tuskassan tilikertomukset ja yhdistyksen tilintarkas- tajat vastasivat myös rahaston tilien tarkastamisesta. Kassan käytännön toiminnasta vastasi kuitenkin sen rahastonhoitaja. Rahastonhoitajan asema oli hyvin itsenäinen ja päätösvalta suuri. Junamiesyhdistyk-



Junamiesyhdistyksen Avustuskassan asioista päätettiin vuoteen 1944 asti yhdistyksen yleisessä kokouksessa. Kuvassa Yhdistyksen 14. jatko-vuosikokouksen osallistujia vuonna 1937. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

sen hallituksen pöytäkirjaan kirjattiin vain kokousten välillä sattuneet avustustapaukset, eikä yhteisissä kokouksissa yleensä ollut tarvis keskustella rahaston asioista.

Konduktööri Otto Huttunen toimi Junamiesyhdistyksen avustuskassan hoitajana ensimmäiset vuodet 1925–1927. Vuonna 1927 Huttusta seurasi rahas-

tonhoitajana viipurilainen junapakkamestari Antti Rask (vuodesta 1931 Rauto).

Rask toimi myös Junamiesyhdistyksen rahastonhoitajana. Yhdistyksen täyttäessä 10 vuotta rahastonhoitaja sai kiitokset: ”On myöskin suuri osa asiassa, että on sattunut mies, joka säästäväisesti, inmostuneesti, täsmällisesti ja vaivojaan säästämättä on tätä tärkeää kassaa hoitanut.”<sup>50</sup> Rauto vastasi kassasta peräti neljännesvuosisadan ajan.

Junamiesyhdistys painotti epäpoliittisuuttaan ja hyviä suhteita rautatiehallitukseen. Vastineeksi työnantaja antoi yhdistyksen käyttää kokoustiloja ja avustusrahalto sai lähettää tiedotteensa VR:n vapaa-kirjeoikeutta hyödyntäen.<sup>51</sup> Kassalla ei ollut omia toimistotiloja, vaan Rask hoiti tehtävänsä kotoa käsin. 1930-luvulla kokouspaikkana toimi usein Viipurin osaston lomapaikka Pakkaimen kylässä.

## Avustusrahalto laajenee koko rataverkolle

Avustusrahalto sai junamiesten ammattikunnan piirissä nopeasti tunnettuutta Viipurin seudulla ja johdokunnan mukaan jäseneksi pyrkivien määrä oli jo ensimmäisenä vuonna ilahduttavan suuri: ”Kuitenkin on jo luku kohonnut yli neljänsadan ja voi siitä ajan oloon tulla junamiehille luja yhdyside, joka heidän hajallaan olevan joukkonsa koossa pitää.”<sup>52</sup>

Ensimmäiset avustukset kassan rahoista maksettiin neljälle junamiehen leskelle. Ensimmäinen avustustapaus koski nuorempaan polveen kuuluvaa viipurilais-



S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahaston jäsenkirja ja säännöt vuodelta 1923. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

ta junamiestä. Tapahtuman jälkeen myös nuoremmat junamiehet alkoivat liittyä kassaan.<sup>53</sup>

Junamiesyhdistys oli tiivis yhteisö, minkä osoittaa esimerkiksi se, että vuonna 1928 yhdistyksen kaikkiaan 708 jäsenestä 519 kuului avustusrahastoon. Vuonna 1929 kassan jäseniä oli 573. Kaikki Viipurin Junamiesyhdistyksen jäsenet (220) kuuluivat kassaan, ja lisäksi jäseniä oli muilta liikennepaikoilta. Vuoteen 1935 mennessä käytännössä kaikki yhdistyksen jäsenet kuuluivat jo rahastoon, ja Tampere muodosti Viipurin jälkeen toiseksi suurimman jäsenosaston.

Syystä tai toisesta helsinkiläiset liittyivät mukaan muita vastentahtoisemmin.<sup>54</sup>

Pohjakassan kartuttaminen oli avustusrahaston ensimmäisiä toimenpiteitä. Veturimiesyhdistyksen vuonna 1922 perustama rahasto oli järjestänyt suuret arpajaiset ja Junamiesyhdistys päätti seurata esimerkiksi. Kuitenkin tietojen mukaan myös kolmella muulla rautatieläisyhdistyksellä oli jo ”arpajaishommat käynnissä” ja aietta lykättiin. Lopulta arpajaiset saatiin toimeen vuonna 1928 ja niistä tilitetty tuotto, 145 000 markkaa, antoikin rahaston toiminnalle hyvän pohjan, sillä se vastasi noin 36 000 tapausmaksua.<sup>55</sup>



Konduktööri Otto Huttunen toimi Junamiesyhdistyksen avustuskassan ensimmäisenä hoitajana 1925–1927. Kuva: E. M. Andersen, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



Junamiesyhdistyksen keskustoimikunnan entisiä ja nykyisiä jäseniä valokuvattuna yhdistyksen kesäpaikassa Kesärannassa vuonna 1937. Vasemmalta J. I. Suominen, G. B. Sjönlom, S. A. Laurila, K. K. Saarinen, A. Rauto, T. Leinonen, J. Torniainen, A. E. Ulmanen ja L. Laine. (Torniaisen edessä pöydällä yhdistyksen ja Viipurin osaston hänelle luovuttamat muistoesineet 10 yhdistyksen puheenjohtaja olonsa johdosta). Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Jatkossa rahasto pystyi myöntämään jäsenilleen avustusten lisäksi lainoja asuntojen hankkimiseen ja ”muihin asiallisiin tarkoituksiin”.<sup>56</sup> Jäsenlainat olivat turvallinen tapa saada kohtuullista korkoa ja samalla auttaa jäsenistöä, sillä pankkilainojen saaminen oli työläiselle vaikeaa.

Lainojen edullisuus johti kuitenkin siihen, ettei niitä voitu myöntää kaikille halukkaille. Vuonna 1929 yhdistyksen keskustoimikunta totesi saaneensa aivan liian paljon laina-anomuksia varoihinsa nähden: ”Kyllä siinä on pitänyt asettaa kieli ihan keskelle suuta, ettei vain olisi horjahtanut vähintäkään puolueellisuuteen rahojen jaossa.”<sup>57</sup>

Rahaston tilikertomus vuodelta 1938 havainnollistaa taloudenpitoa: kassalla oli tuolloin varoja 418 000 markkaa, joista käyttökassassa kuitenkin vain 715 markkaa, pääosan varoista ollessa lainattu jäsenille. Korkotulot jäsenlainoista ja pankkitalletuksista tekivät mainittuna vuonna 22 000 markkaa.<sup>58</sup>

Arpajaisten tuoma pohjakassa ja seitsemän prosentin korolla lainatut varat olisivat voineet nopeasti rikastuttaa avustusrahaston. Säästöjen kerääminen ei kuitenkaan kuulunut 1920- ja 1930-luvulla toimineiden kassojen periaatteisiin ja kantarahaston kartuttamisen pääasiallisena tarkoituksena olikin pystyä vapauttamaan vanhempi jäseniä tapausmaksuista. Esimerkiksi vuosina 1934–1936 Junamiesyhdistyksen avustusrahastossa päätettiin vapauttaa vanhimmat jäsenet kokonaan maksuista ”niin kauan kuin korkovaroja riittää.”<sup>59</sup>

## Rautatieläisten Erorahaston toiminta vuoteen 1944 saakka

### V. R. Yleinen Eroraharengas perustetaan

Valtionrautatieläisten Yleisen Eroraharengaan (vuodesta 1931 Rautatieläisten Erorahasto) syntysanojen lausujana mainitaan ylikonemestari J. Rautiokoski Jyväskylästä. Hän esitti jo vuonna 1923 Suomen Rautatieläisyhdistyksen Jyväskylän osaston kokouksessa avustusrengas perustamista rautatieläisten keskuuteen.

”Kuten aina, milloin on kysymys laajakantoisista asioista, oli nytkin paljon epäröiviä, eikä aate saanut suurempaa kannatusta”, muisteltiin rahaston kymmenvuotisjuhlassa.<sup>60</sup> Rautiokosken ajatus ei kuitenkaan hautautunut, ainoastaan sen toteuttaminen viivästyi. Aloite lähetettiin ensin Suomen Rautatieläisyhdistyksen käsiteltäväksi, joka palautti sen vuonna 1924 Jyväskylän osaston valmisteltavaksi ja käsiteltäväksi vuoden 1925 vuosikokouksessa.<sup>61</sup>

Eroraharengas perustamiseksi muodostettiin



Junaonnettomuus Helsingin rautatieasemalla 28.8.1926.  
Kuva: P. Alava, Journalistinen kuva-arkisto, Otava.

väliaikainen toimikunta, jonka puheenjohtajana toimi W. Hallenberg Viipurista. Rahaston kotipaikaksi nimettiin kuitenkin Helsinki. Ensimmäinen sääntöluonnos valmistui vuonna 1926. Ministeriö asetti aloittamisen ehdoksi 2000 jäsenen rajan. Tämä tuntui mahdottomalta tavoitteelta, ja lopulta ministeriö suostui pudottamaan vähimmäismäärän 500 jäseneseen. Koemerkinnässä vähimmäisjäsenmäärä saavutettiin ja kassan perustava kokous pidettiin Helsingissä 7. lokakuuta 1928. Toiminta alkoi seuraavan vuoden alussa.<sup>62</sup>



Valtionrautatieleäisten Yleisen Erorahrenkaan laitto alulle jyväs-  
kyläläinen J. Rautiokoski. Kuva  
teoksesta Jormanainen (1989).

Erorahaston talous rakentui jo 1890-luvulla toimintansa aloittaneiden suurempien sairaus- ja hautausavustuskassojen mallin mukaiseksi. Jäseniltä kerättiin liittymismaksu sekä ”kaksimarkkasia” tarpeen mukaan avustusten maksamiseksi. Rahaston omaisuus oli jaettu kahteen tiliin, käyttörahastoon ja vararahastoon. Liittymismaksuista muodostunut vararahasto jätettiin aluksi pankkitilille kasvamaan korkoa, jolla oli tarkoitus rahoittaa tarvittaessa käyttörahastosta maksettavia avustuksia.

Erorahaston kilpailijana, melkein samana vuonna toimintansa aloitti kaikille kuukausipalkkaisille rautatieleäisille tarkoitettu rahasto rautateiden ensimmäisen pääturehtööri Georg Strömbergin muistoksi. Strömbergin rahasto myönsi ero- ja hautausavustuksia ja sillä oli 1930-luvun lopulla yli 2200 jäsentä ja yli 22 miljoonan markan pääoma.<sup>63</sup>

Erorahasto osoittautui kuitenkin tulevana vuosina tehokkaammaksi jäsenten kerääjäksi ja kahdentuhaten jäsenen määrä ylittyi jo ensimmäisenä toimintavuonna. Yksi syy jäsenmäärän nopeaan kasvuun oli-



Rautatieleäisten Erorahaston hallitus  
vuonna 1939. Pöydän ääressä vasemmalta  
puheenjohtaja Evert Nieminen, S. K. Salmi,  
W. E. Backman, A.V. Olanne, G. E. Odell,  
F. L. Breider, A. Marttila ja V. W. Heinström.  
Rautatieleäisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

vat rahaston löyhät jäsenvaatimukset: ensimmäisissä säännöissä annettiin kaikille rautateiden ylimääräisille ja vakinaisille työntekijöille ikään katsomatta oikeus liittyä kassaan. Kassan talouden kannalta tämä ratkaisu oli riskialtis ja ikäraja jouduttiin pian ottamaan käyttöön: vuosien 1930–1931 sääntöjen mukaan jäseneksi liittymisen yläikärajaksi asetettiin 50 vuotta, ja vuodesta 1931 eteenpäin 40 vuotta.

Yhteisavun periaate tuli esiin muun muassa korvauserusteista päätettäessä. Vielä 1930-luvulla eläkkeen saaminen rautateiltä edellytti 10 vuoden

palvelusta. Työkyvyttömäksi joutuminen ennen tätä tarkoitti siten koko eläkkeen menettämistä. Rautatieläisten Erorahaston vuosikokous päätti, että työkyvyttömille maksetaan täysi eroavustus jäsenajasta riippumatta.<sup>64</sup>

Rautatieläisten erorahaston toimittua viisi vuotta, loi johtokunta katsauksen sen toiminnan alkuaikoihin: ”Muistamme kuinka elintarpeet ja kaikki välttämättömimmät kulutustarvikkeet aina vaan kohoamistaan kohosivat, tehden pienipalkkaisten rautatieläisten elämisen mahdollisuudet erittäin tukaliksi. Edelleen tiedämme, kuinka näihin aikoihin oli rahaa kaikilla muilla paitsi köyhillä rautatievirkailijoilla. Ja kun siten näiden keskuudessa sattui tapaturma, kuolema tai ero niin ei useastikaan ollut muuta keinoa jälellä kuin turvautua toverien keskuudessa kerättävään apuun, etsien tätä tietä lievennystä suurimpaan hätään. Mutta tämäkin apu oli pientä; se auttoi vain hetkeksi ja tuntui monesta nöyryyttävältä.”<sup>65</sup>

Kassan toisen viisivuotiskauden tavoitteeksi otettiin jäsenmäärän kaksinkertaistaminen: ”Silloin tästä rahastosta todella tulisi se rautatieläisten ’Sampo’, joka jauhaisi meille purun syötäviä, toisen myötäviä ja kolmannen kotipitoja”.<sup>66</sup>

Viereisellä sivulla: ”3 kärpää yhdellä iskulla lyö se rautatieläinen, joka liittyy Rautatieläisten Erorahaston jäseneksi” – mainosti rahasto toimintaansa harvinaisessa 1930-luvulta säilyneessä ilmoituksessa. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan Arkisto.



## kärpäästä yhdellä iskulla

lyö se rautatieläinen, joka liittyy RAUTATIELÄISTEN ERORAHASTON jäseneksi. Erorahasto myöntää tällä hetkellä

Kuoleman tapauksissa .....	Smk. 10,000:—
Tapaturman tähden erotessa .....	” 10,000:—
Erotapauksissa .....	” 5,200:—

### Huomautus erorahaston jäsenille!

Erorahaston jäsenet huolehtikaa aina siitä, että tapausmaksunne tulee aikanaan suoritettua. Laiminlyönti tapausmaksuissa voi aiheuttaa jäsenyyden lakkaamisen.

### Rautatieläisten Erorahaston virkailijat:

**Puheenjohtaja** K. Kouhi, Helsinki, Töölönk. 19. B. 29. Puhelin 47 252.  
**Sihteeri** K. A. Leppä, Tapanila, Väinölännrinne 4. Puhelin 02 250.  
**Rahastonhoitaja** K. J. Kahila, Helsinki, Porvoonk. 15. B. 26. Puhelin 72 073, tai rautatien posti Helsinki.  
**Kirjanpitiäjä** A. Kivekäs, Helsinki, Painatusjaosto.

Piirimiehiä ja rahastajia on rahastolla 40 eri asemalla ympäri rataverkoston, jotka aina auliisti ottavat vastaan jäseneksi liittymisiä.

Rahaston jäsenet jakautuivat v. 1937 lopussa ammatittain seuraavasti:

Liikennetarkastajia .....	9	Puhelinvälittäjiä .....	6
Asianvalvoja .....	2	Makuuvaununhoitajia ....	37
Tarkkaajia .....	7	Siivoojia .....	113
Asemapäälliköitä .....	143	Lääkärejä .....	1
Kamreereja .....	1	Insinöörejä .....	17
Revisoreja .....	1	Varikon päälliköitä .....	4
Konttoripäälliköitä .....	3	Varikon esimiehiä .....	10
Kassanhoitajia .....	6	Konemestareja .....	6
Kirjanpitäjiä .....	28	Matkaneuvojia .....	9
Kirjureja .....	322	Veturinkuljettajia .....	508
Linpunmyyjiä .....	21	Veturilämmittäjiä .....	659
Asemamestareja .....	13	Veturinpuhdist. esimiehiä ..	13
Sähköttäjiä .....	937	Veturinpuhdistajia .....	127
Konttoriapulaisia .....	113	Työnjohtajia .....	39
Harjoittelijoita .....	88	Vaunumestareja .....	23
Järjestelmäestareja .....	19	Vaunun tarkastajia .....	72
Ylikonduktöörejä .....	176	Vaununvoitelijoita .....	115
Konduktöörejä .....	291	Kaasumestareja .....	2
Pakkamestareja .....	90	Pumppukoneenhoitajia ....	63
Vaakamestareja .....	34	Lennätinteknikkoja .....	21
Vahtimestareja .....	19	Lenätin asentajia .....	22
Asemamiestenesimiehiä ..	97	Nuohoojia .....	2
Vaihdemiestenesimiehiä ..	29	Varastonhoitajia .....	7
Asetinlaitemiehiä .....	22	Varastomestareja .....	14
Vaihdemiehiä .....	462	Ratamestareja .....	69
Junamiehiä .....	835	Rataesimiehiä .....	35
Asemamiehiä .....	1272	Ratavartioita .....	247
Vahtimiehiä .....	32	Siltavahteja .....	7
Talonmiehiä .....	2	Puutarhureja .....	1
Autonkuljettajia .....	4	Ulkojäseniä .....	12
Alokkaita .....	789		
		Yhteensä: 7377	

Valtionrautateilla työskenteli ennen 1950-lukua henkilökuntaa kymmenissä erilaisissa tehtävissä. Väläyksen tehtävien moninaisuudesta tarjoaa Rautatieläisten Erorahaston jäsentilasto vuodelta 1937, jossa on rautatieläisiä puutarhurista lääkäriin. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan Arkisto.

Eroraharenkaan alullepanija J. Rautiokoski toimi perustetun kassan piirimiehenä Jyväskylässä ja hänet kutsuttiin vuonna 1932 rahaston kunniajäseneksi. Eroraharenkaan ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin K. Kouhi ja sihteeriksi K. A. Leppä, molemmat Helsingistä.

Sekä Kouhi että Leppä olivat ammatiltaan junamiehiä, joten Junamiesyhdistyksen avustusrahasto olisi ollut heille luontevampi toimintaympäristö. Valintaa selittää kuitenkin kaksi seikkaa: Junamiesyhdistyksen kassa oli saanut alkunsa Viipurista, kun taas Rautatieläisten Eroraharengas toimi alusta asti Helsingissä. Toiseksi, Junamiesyhdistyksen kassan taustalla oli vanha ammattikuntainen yhteisavun aate, mutta Eroraharenkaan takana vaikutti monialainen Suomen Rautatieläisyhdistys. Rahastonhoitaja Leppä toimikin myös Rautatieläisyhdistyksen monissa luottamustehtävissä.

## Eroraharengas kasvaa suurimmaksi

Rengasta markkinoitiin eri ammattiryhmille. Esimerkiksi Veturimies-lehdessä vuonna 1929 kehoitettiin, että ”uskallamme toivoa, että rautatieläiset ylimmästä alimpaan, ymmärtäen oman etunsa vaativan, liittyvät joukolla tukemaan omaa rahastoaan, jonka tarkoituksena on edes pieneltä osalta helpottaa sitä tukalaa tilannetta johon eron sattuessa, voimme sanoa, melkein kaikki joudumme.”<sup>67</sup>



Rautatieläisten Erorahaston edustajiston kokous 1940-luvulla. Eturivissa kolmas vasemmalta on W. E. Backman, joka toimi vuosina 1946–1958 rahaston puheenjohtajana. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan Arkisto.

Rautatieläisten Erorahaston johtokunta oli tyytyväinen, sillä rahaston mallin mukaan perustettiin esimerkiksi Kansakouluväen Erorahasto ja Poliisien Erorahasto vuonna 1934. Myös maan ulkopuolelta otettiin yhteyttä ja pyydettiin kassan sääntöjä nähtäville.<sup>68</sup>

Rautatieläisten parissa rahasto herätti ensimmäisinä toimintavuosinaan kiinnostusta erityisesti asemamiesten keskuudessa, joita oli rahaston jäseninä esimerkiksi vuonna 1932 peräti 1065. Veturinkuljettajat (494) ja lämmittäjät (403) olivat toiseksi suurimmat ammattiryhmät.

Monia muitakin rautatieläisiä mahtui mukaan. Rautatieläisten ammattiryhmien kirjavuudesta kertoo se, että mainittuna vuonna rahastoon kuului peräti kuudessakymmenessä eri tehtävässä työskenteleviä jäseniä.<sup>69</sup>

Vaikka rautatieläisammattien välillä oli perinteisesti hierarkiaa ja jäseniä edustavien järjestöjen välillä kitkaakin, Rautatieläisten Erorahastoon kuului jäseniä veräjänvartijoista rautatieinsinööreihin. Ensimmäisen toimintavuosikymmenen jälkeen rahaston ulkopuolella olivat lähinnä konepajojen ja halkotarhojen sekä yksityisratojen työntekijät.

Kuitenkin Yleisen Erorahrenkaan hallitus koostui pelkästään rautateiden arvoasteikossa korkeammalla olevista työntekijöistä. Esimerkiksi vuonna 1929 hallituksessa oli varamiehineen neljä junamiestä, kaksi junailijaa, veturinkuljettaja sekä asemamies.<sup>70</sup>

Rautatieläisten Erorahaston jäsenmäärä jatkoi kasvua 1930-luvulla talouslamasta huolimatta, ja kassa saattoi mainostaa itseään suurimpana eroavustusrahastona. Rahaston johtokunta antoi kiitosta innostuneille piirimiehille ja rahastajille sekä yksityisille jäsenille, jotka olivat levittäneet tietoa rahaston toiminnasta. Sen lisäksi johtokunta oli vuonna 1932 lähettänyt rataverkolle jäsenhankkijan, ”joka asemal-

Vuonna 1934 perustettu Vaihdemiesten avustuskassa oli yksi esimerkki pienistä ammattiryhmäkohtaisista kassoista, joita perustettiin rautateillä etenkin 1920- ja 1930-luvuilla. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



ta asemalle on koettanut rahastoon kuulumattomille selvittää rahastoon liittymisen tarpeellisuutta”.<sup>71</sup>

Talousvaikeudet näkyivät siinä, että useampikin rahaston jäsenistä anoi johtokunnalta lainaa, joita ei kuitenkaan vuoden 1931 vuosikokouksen päätöksellä myönnetty. Sattui myös useampia tapauksia, joissa jäsen oli eläessään joutunut panttaamaan rahaston jäsenkirjan velkojilleen. Sääntöjen mukaan avustus maksettiin kuitenkin aina kuolinpesän hoitajalle.<sup>72</sup>

Taloudellisesti epävarmat ajat vaikuttivat myös rautateiden työntekijäpolitiikkaan ja erityisesti nuo-

remman henkilökunnan haluun liittyä rahastoon. Vuonna 1934 rahaston johtokunta kuitenkin arvioi, että pulakausi alkoi rautateilläkin olla sivuutettu ja jäsenmäärän kasvattaminen mahdollista. Kun niin sanotut alokkaat vakinaistettiin ja toimeentulo oli vakinaisemmalla pohjalla, myös rahaston jäsenyys kiinnosti.

Rautatieläisten Erorahaston varat olivat säilössä Suomalaisessa Säästöpankissa, Säästöpankkien Keskusosakepankissa ja Kansallis-Osake-Pankissa, ja säästöjen korkotuloilla maksettiin osa kassan menoista. Korkokannan alentuessa johtokunta päätti vuonna 1933 aloittaa varovaisen sijoittamisen ostamalla valtion obligaatioita.<sup>73</sup> Sijoittaminen osoittautui oikeaksi ratkaisuksi; kun vielä vuonna 1932 korkotuloilla voitiin maksaa vain 30 prosenttia kassan hoitokustannuksista, vuonna 1941 korot kattoivat yli 90 prosenttia kuluista. Vuonna 1943 korkotuotot ylittivät ensimmäisen kerran kassan hoitokulut.<sup>74</sup>

Rautatieläisten Erorahaston kenttäverkosto oli jaettu 40 piiriin. Näistä jokaiseen oli nimitetty piirimies, jonka tehtävänä oli uusien jäsenten hankkiminen, maksujen kerääminen ja tilittäminen rahastolle. Helsingin (1008 jäsentä) ja Viipurin (897 jäsentä) piirit olivat 1930-luvulla ylivoimaisesti suurimmat, ja näissä piirimiehen avuksi oli nimitetty joukko rahastajia.<sup>75</sup> Piirimiehet omistautuivat tehtävälleen koko sydämostään ja esimerkiksi vuonna 1935 rahaston vuosikokous muisti Viipurin pitkäaikaista piirimiestä Kalle Hakalaa, joka vielä ”kuolinvuoteellaankin huolehti ja hoiti piirinsä asioita.”<sup>76</sup>

## Rautatiemiehet auttavat itse itseänsä

Suomen Kuvalehti julkaisi vuonna 1932 koko sivun artikkelin Rautatieläisten Erorahaston toiminnasta:

Kun rautatiemiesten yhteisten rientojen väsymätön harastaja, yli kond. K. V. Valtamo kävi konttorissamme uudistamassa Suomen Kuvalehden tilaustaan v:lle 1932, käytimme tilaisuutta kysyäksemme, mitä uutta rautatiemiehille nyt rautatiemiehinä kuuluu.

– Aina vain etiäppäin, aina vain vaikka ajat olisi mil-laiset.

– Se on oikein, sanoimme tietysti, koska kuulumme tässä suhteessa samaan uskoon tämän optimistisen rautatiemiehen kanssa. – Mutta kuinkasta sitä nyt on sitte etiäppäin menty?

– No tämä erorahastoasia on nyt saatu oikein hyvään alkuun

– Mikä se sellainen on?

– Onpahan vain sellainen laitos, että jos kuka meistä joutuu eroamaan vanhuuttaan, saa hän, tai jos kuolee, hänen leskensä ja orponsa 'tuohon käteen' 10,000 mk.

– Mutta mistä hyvästä?

– Toverien hyvästä sydäimestä. Joka kerta kun tällainen eroaminen tai kuolema sattuu, suorittaa jokainen muu rahaston jäsen 2 mk, joka kyllä kannetaan 20 mk:n erissä.

– Mutta rautatien sarkahan on pitempi kuin Isonkyrön pellot ja Limingan niityt, kuka ne kaikki perii ja mis-sä teillä on kassa ja toimisto?



Kuvassa oikealla puheenjohtaja K. Kouhi ja keskellä K. A. Leppä ojentamassa rautatieläisen leskelle "9,234 mk yli 6,000 rautatieläisen puolesta". Kuva: Suomen Kuvalehti no 6 1932, s.223.

– Ei siinä mitään muuta tarvita kuin erä junamies, 'yks Leppä', sitä pitää ja sitten on asiamiehiä 40 eri paikassa.

– 'Yks Leppä!' – Sitähän vakuutuslaitosta olisi hauska nähdä.

Ja sen puheen mukaan me saimme käsiimme junamies K.A. Lepän. Eräänä vapaavuoropäivänään hän tuli toimitukseemme, ja kun hän oli matkalla juuri maksamaan erorahoja eräälle eronneelle pakkamestarilla ja toisen rautatieläisen leskelle, pistimme hänen mukaansa valokuvaajan, niin että voimme oikein silmästä silmään näyttää lukijoillemme kuinka yksinkertainen on 'oma apu' samalla kun se on 'paras apu'.

## Kavallus Erorahastossa

Erorahaston saama suosio sai kolauksen vuonna 1936. Tuolloin paljastui, että rahastonhoitaja konduktööri Kaarlo Armas Leppä, jota oli pidetty ”yleisesti luotettavana henkilönä, sitten oli tämän luottamuksen pahasti pettänyt” ja kavaltanut piireiltä tulleita rahoja yli 180 000 markkaa. Epäselvyyksiä paljastui myös Jyväskylän, Kajaanin ja Kuopion piirimiesten tilityksissä. Kun huhut kavalluksesta alkoivat levitä, rahaston johtokunta kutsui piirimiehet koolle ja järjesti ylimääräisen kassankokouksen.

Puheenjohtaja K. Kouhi, joka toimi myös Helsingin piirin piirimiehenä, sai osakseen moitteet ja koko vanha johtokunta pyysi eroa, joka sille äänestyksen jälkeen myönnettiin. Johtokunnan puolustuksena oli, että vain vuotta aikaisemmin sosiaaliministeriön aktuaari F. Ljungqvist oli tarkastanut kassan toiminnan ja todennut sen vakuutus teknillisen aseman hyväksi.<sup>77</sup>

Lepän kavallusta puitiin eri oikeusasteissa ja korkein oikeus vahvisti vuonna 1937 kahden vuoden kuritushuonetuomion ja viraltapanon. Korkoineen Erorahaston saatavat Lepältä kasvoivat 335 000 markkaan. Kun kavalluksesta aiheutunut vajeus poistettiin rahaston tileistä vuonna 1943, oli sen suuruus yhä yli 300 000 markkaa. Vaikka Leppä anoi kassalta velkansa anteeksiantamista vuosittain, peri kassa saataviaan sinnikkäästi aina vuoteen 1955 saakka. Entisen johtokunnan jäsenten korvausvelvollisuus oli ikävä kysymys, ja ylimääräinen kassankokous kannatti



Rautatieläisten Avustuskassan varsinainen edustajistonkokous (25-vuotisjuhlakokous) vuonna 1954. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

sovintoratkaisua, mutta lopulta korvauksia päädyttiin perimään myös johtokunnan jäseniltä.

Johtokunta tarkastutti uudelleen edellisvuosien tilit ja jatkossa kaikki rahalähetykset toimitettiin postilähetysvekselillä rautatien virkapostissa. Sosiaaliministeriön vakuutusasiainosasto piti epätoivottavana, että kassaa hoidettiin edelleen johtokunnan jäsenten kotona. Vuonna 1939 Rautatieläisten Erorahasto sai ensimmäisen toimistohuoneensa, kun Rautatiehalli-

tus antoi sen käyttöön entisen ”naisten virkamieshuoneen” rautatieasemalta. ”Vaikkei tätä huonetta voida pitää täysin tyydyttävänä, niin on se kuitenkin tuottanut suurta helpotusta johtokunnan työskentelylle”, arvioitiin.<sup>78</sup>

Tilapäisenä rahastonhoitajana Lepän jälkeen toimi vuonna 1936 järjestelymestari K. J. Kahila ja siten välirauhaan asti veturinkuljettaja G. E. Odell. Varsinaiseksi kassanhoitajaksi nimettiin vuonna 1937 tarkkaaja A. V. Olanne, joka hoiti Rautatieläisten Erorahaston taloutta seuraavat kaksi vuosikymmentä. Toisin kuin Rautatieläisyhdistykseen kuulunut edeltäjänsä, Olanne kuului Rautatievirkamiesyhdistykseen, toimi sen sihteerinä ja Rautatievirkamies-lehden toimittajana.<sup>79</sup>

Erorahaston uudeksi puheenjohtajaksi valittiin konduktööri Evert Nieminen Helsingistä, joka puolestaan edusti Suomen Rautatieläisyhdistystä ja toimi vuosina 1928–1938 sen puheenjohtajana.<sup>80</sup> Puheenjohtaja Nieminen ”kutsuttiin ijäisyydentuomarin eteen” vuonna 1945. Hallitus antoi Niemiselle kiitosta: ”Hänen puheenjohtajakauteensa sattui monia vaikeuksia kassan toiminnassa, aluksi eräitä sisäisiä häiriöitä ja niiden jatkoksi sotien aika sekä sen jälkeen verekseltään kassan toimintamuodon perusteellinen muuttaminen, joka ei sujunut suinkaan kivuttomasti. Kaikesta tästä kassa kuitenkin selviytyi hänen johdossaan hyvin, vieläpä kasvaen ja vahvistuen.”

## Vuoden 1942 avustuskassalaki

Avustuskassojen määrä maassa pysyi entisellään 1920–1930-luvuilla. Kun vanhoja erorahrenkaita lakkautettiin, uusia perustettiin tilalle lähes samaan vauhtiin. Monet kassoista jäivät kuitenkin suppean toimintapiirinsä ja sen asettamien taloudellisten rajoitusten vuoksi varsin lyhytikäisiksi.

Kassojen yhteenlaskettu jäsenmäärä kuitenkin kasvoi tasaisesti. Varsinaisten ammattialojen ja työpaikkojen lisäksi kassoja perustivat myös yhteisöt. Suurimpia yhteisökassoja oli vuonna 1932 perustettu Suojeluskuntain Keskinäinen Tapaturmarahasto lähes 100 000 jäsenellä. Vuonna 1946 kassojen varallisuuden arvioitiin nelinkertaistuneen vuodesta 1930.<sup>81</sup>

Avustuskassojen toimintaa ohjasi edelleen vuoden 1897 apukassa-asetus. Viranomaisen valvonta oli kuitenkin suhteellisen vähäistä ja kassojen hallinta perustui usein enemmän hyvälle tahdolle ja johtokunnan keskinäiselle luottamukselle. Tämä asetti kassat alttiiksi taloudellisille väärinkäytöksille, kuten Rautatieläisten Erorahrenkaan kohdalla tapahtui.

Rengastyypiset kassat eivät keränneet varoja tulevaisuutta varten. Hautaus- ja eroavustusrenkaissa kassan toiminta vaati siten jatkuvaa uusien jäsenten virtaa, sillä muuten vanhojen jäsenten maksujen määrä kasvoi kohtuuttomaksi ja kassaan viimeiseksi jääneet jäsenet jäivät vaille avustuksia.

Kassatoiminnan taloudellisen merkityksen kasvaessa valtiovalta katsoi jälleen tarpeelliseksi lisätä valvontaa. Lainsäädännössä tehtiin ero vakuutusliikkeen

ja muun vakuutustoiminnan välillä. Vakuutusliikettä sai harjoittaa vain vakuutusyhtiö ja keskinäinen vahinkovakuutusyhdistys, avustuskassat ja -renkaat katsottiin kuuluvaksi muun vakuutustoiminnan piiriin, jota uudella avustuskassalailla oli tarkoitus säädellä tarkemmin.<sup>82</sup>

Lakiuudistus aloitettiin vuonna 1933 ja myös kassat ja renkaat saivat sanoa luonnokseen mielipiteensä. Keskeinen tyytymättömyyden aihe oli se, että ministeriö pyrki kohtelemaan vapaaehtoisuuden pohjalta toimivia kassoja julkisten vakuutusyhtiöiden tapaan: ”Komitean mietintöä lukiessa saa kuitenkin sellaisen käsityksen kuin komitea olisi lähtenyt tätä asiaa selvittämään aivan liian teoreettiselta pohjalta ja ottamatta huomioon kassojen oikeata luonnetta”, totesi Rautatieläisten Erorahasto vuonna 1939 antamassaan lausunnossa.<sup>83</sup>

Kun lakiuudistus tuli eduskunnan käsittelyyn vuonna 1941 kutsui Rautatieläisten Erorahasto Poliisien, Posti- ja Lennätinlaitoksen Henkilökunnan sekä Kansakouluväen Erorahastot koolle. Rahastot vaativat yhdessä, ettei sääntely saanut kasvaa liian suureksi.<sup>84</sup>

Kassojen toiveista huolimatta vuoden 1942 avustuskassalaki määräsi aiempaa yksityiskohtaisemmin muun muassa kassan hallinnon ja tilintarkastuksen järjestämisestä, sekä siitä mitä on huomioitava maksujen suuruutta määritettäessä. Tapausmaksuihin perustuvasta järjestelmästä oli siirryttävä vuosittain kerättäviin maksuihin ja maksut porrastettava iän myötä kasvaviksi.<sup>85</sup>

Sosiaaliministeriön valvojan roolia tarkennettiin, ja sille annettiin muun muassa oikeus tarkastaa kassojen kirjanpito. Toisaalta laki jätti ministeriölle oikeuden myöntää poikkeuslupia kassoille, joilla oli riittävä vararahasto. Esimerkiksi Veturinkuljettajien avustuskassa jatkoi aluksi toimintaansa rengastyypinena, koska ministeriö piti kassaa riittävän vakavaraisena. Rengasmuoto oli sodanjälkeisen inflaation aikana hyödyllinen, sillä rahaa ei tarvinnut säilyttää tileillä suuria määriä.<sup>86</sup>

Lakimuutoksen myötä rahastojen ja renkaiden oli muutettava nimensä avustuskassoiksi. Rautatieläisten Erorahasto piti tätäkin tarpeettomana muutoksena, ja



Virvokkeiden myyjä juomalaitteineen ja konduktööri 1950-luvulla. Kuva: Väinö Kannisto, Helsingin Kaupunginmuseo.

rahasto myös katsoi uuden lainsäädännön rajoittavan kassan ”oma-aloitteisuutta”. Vuoden 1943 vuosikokous valitti, että rahaston sosiaalinen luonne muuttuu liikaa ja sen toiminta tulee perustumaan puhtaalle liiketoimintaperiaatteelle.<sup>87</sup>

## Avustuskassojen Yhdistys

Lainsäädäntö rajoitti avustuskassojen toiminnan tietyn toimialan piiriin, kun puolestaan muualla Euroopassa kehitys kulki yleisten avustuskassojen suuntaan.<sup>88</sup> Ainakin osaltaan tämä oli seurausta siitä, ettei suomalaisella työväestöllä ollut yhteistä mielipidettä siitä, mihin suuntaan avustuskassoja olisi ollut kehitettävä. Oma-avun sijaan toiveita laitettiin enemmän yhteiskunnan takaaman sosiaaliturvan paranemiseen, vaikka uudistuksia saatiin odottaa vuosikymmeniä.

Apukassatoiminnan aktiivisimmat puolestapuhajat olivat pyrkineet perustamaan Avustuskassojen Keskusliiton jo 1900-luvun alussa. Vuonna 1908 Tampereen pellavatehtaan juhlasalissa järjestetty avustuskassojen yleinen kokous keräsi paikalle 85 kassan edustajat. Rautatieläisiä edusti ainakin konduktööriyhdistyksen hautausapukassa.<sup>89</sup> Keskusliiton perustaminen kuitenkin kuivui erilaisten näkemysten vuoksi kokoon, ja avustuskassojen yhteenliittymä perustettiin vasta yli 30 vuotta myöhemmin.

”Vuonna 1942 annettu avustuskassalaki merkitsee käänteentekevää uudistusta avustuskassatoiminnassa ja sisältää monessa suhteessa syvälekäyviä muutoksia avustuskassojen tähänastiseen toimintaan”, totesi

Avustuskassojen Yhdistyksen laatima Avustuskassojen käsikirja.<sup>90</sup> Avustuskassojen Yhdistys perustettiin vuonna 1942 hoitamaan kassojen välistä tiedonkulkua ja neuvontaa. Yhdistyksen jäsenyys oli kassoille pakollista, ja vastineeksi yhdistys tarjosi kassoille apua esimerkiksi sääntö- ja kirjanpitokysymyksissä. Kunkin yhdistyksen jäsenmaksu laskettiin sen tuottojen perusteella.

Vaikka Rautatieläisten Erorahasto vastusti lakiuudistusta, oli se alusta asti mukana Avustuskassojen Yhdistyksen toiminnassa. Erorahaston puheenjohtaja Evert Nieminen valmisteli yhdistyksen sääntöjä ja oli mukana sen perustavassa toimikunnassa ja yhdistyksen hallituksessa. Niemisen kuoltua vuonna 1945 hänen tilalleen Avustuskassojen Yhdistyksen hallitukseen nousi rahastonhoitaja A. V. Olanne. Rautatieläisten Avustuskassan puheenjohtaja W. E. Backman puolestaan johti Avustuskassojen Yhdistyksen valtuuskuntaa vuosina 1955–1958.<sup>91</sup>

Vakuutuskassojen Yhdistyksen ensimmäisenä asiamiehenä toimi maisteri Kaarlo Honka vuosina 1945–1947. Honka oli 1940-luvulla parhaita avustuskassojen asiantuntijoita Suomessa, ja kerrotaan, että avustuskassalaki oli pitkälti hänen kirjoittamansa.<sup>92</sup> Vaikka Honka siirtyi vakuutusmatematiikoksi Vakuutus Oy Pohjolaan, avustuskassat turvautuivat hänen asiantuntemukseensa vuosikymmenten ajan. Honka vastasi muun muassa Rautatieläisten Avustuskassan ja VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan ATK-projektiin liittyvistä laskelmista vielä 1980-luvulla.<sup>93</sup>



## Kassatoiminta keskitetty sodan jälkeen

Hautaus- ja eroavustuskassojen määrässä oli tapahtunut ensimmäinen huomattava pudotus 1910-luvulla. Alle sadan kassojen lukumäärä oli laskenut jo 1920-luvun puolivälissä, ja 1950-luvulla toiminnassa oli enää puolen sataa hautaus- ja eroavustuskassaa.<sup>94</sup> Syy oli ymmärrettävä, sillä hitaasta kehityksestä huolimatta yhteiskunnan ja työnantajan tarjoama sosiaalinen turva laajeni.

Virkamiesten leskien ja lasten saama hautausapu lakkautettiin vuonna 1926, ja julkisoikeudelliset leski- ja orpokassat vuonna 1952, jolloin tuli voimaan perhe-eläkevakuutuslaki.<sup>95</sup> Perhe-eläkkeen tarkoitus oli turvata lesken ja lasten toimeentulo kuolemantapauksessa. Eläkejärjestelmän kehittymisen ja sairausvakuutuslain (1963) myötä sairaus- ja eläkekassat erkaantuivat entistä selkeämmin hautaus- ja eroavus-

Edellinen aukeama: Vuonna 1933 Junamiesyhdistyksen Viipurin osasto sai valmiiksi omistamalleen rantapalalle Pakkaimen kylässä rakennetun kesäkodin, joka käsitti 9x10 m suuruisen salin, keittiön, eteisen ja ylisillä 11 kamaria perheitä varten. Kesäkoti toimi myös yhdistyksen ja kassan kokouspaikkana. Junamiesyhdistyksen avustuskassan toimipaikka siirtyi talvisodan myötä Viipurista Helsinkiin. Kuvassa Junamiesyhdistyksen kesäkodin portin pielessä oleva kivi Savolantien varrella Viipurissa elokuussa 1941. Kuva: Palmroth, SA-kuva.

tuskassoista. Avustuskassoista tuli entistä vahvemmin perusturvan ylittävän lisävakuutuksen tarjoajia.

Muutos näkyi myös kassojen mainonnassa. Vielä 1950-luvulla kassaan houkuteltiin liittymään osittain pelottelemalla: ”On järkevintä ottaa lisäävustuksia enimmäismäärään asti, sillä kukaan ei voi ennakoita tietää, milloin kuolinkellot hänellekin soivat. (...) Käänny jo tänään piiriasiamiehen tai kantomiehen puoleen ja pyydä häneltä hakemuskäytökä ja täytä se heti. Mitä voit tehdä tänään, älä siirrä huomiseen, sillä huomenna se voi ehkä jo olla liian myöhäistä.”<sup>96</sup>

Kaksikymmentä vuotta myöhemmin kassan jäsenyyttä mainostettiin myös sijoituksena: ”Jäseneksi liittymällä saa miltei huomaamattomin kuukausimaksuin vakuutuksen odottamattoman kuolemantapauksen tai tapaturman perheelle aiheuttamien kulujen varalle ja samalla säästää sievoisen summan vanhojen päivien varalle.”<sup>97</sup>

Oman lisänsä kassojen tarpeelle aiheutti VR:n monimutkainen eläkejärjestelmä. Sodan jälkeen rau-

tateilla oli käytössä ainakin viisi eläkeikää: vähintään 10 vuotta palvelleiden yleinen eläkeikä oli 63 vuotta. Veturinkuljettajat ja -lämmittäjät pääsivät eläkkeelle 53-vuotiaina, sukeltajat ja linja-auton kuljettajat 55-vuotiaina, konduktöörit, juna-, asetinlaite- ja vaihdemiehet sekä kuormausmestarit 58-vuotiaina ja työkoneiden kuljettajat, radanrakentajat sekä raskasta ruumiillista työtä tekevät varasto-osaston naiset 60-vuotiaina.<sup>98</sup> Erilaiset eläkeiät aiheuttivat kiistoja ammattikuntien välillä. Vakuutus-kassojen oli puolestaan huomioitava jäsenkunnan erilaiset eläkeiät jäsenmaksujen ja korvausten määrittämiseksi.

Toisen maailmansodan aikana ja sen jälkeen sekä rautatiehallituksella että osalla ammattijärjestöistä oli halu koota rautatieläiset työnkuvaan katsomatta yhteen liittoon. Harald Roos kannusti pääjohtajakaudellaan vuodesta 1943 alkaen rautatieläisjärjestöjä läheisempään yhteistyöhön. Pienet ammattijärjestöt liittyivät pääsääntöisesti Rautatieläisten Liittoon. Näin toimi muun muassa V. R. Junamiesyhdistys, kuten vaunu-, asema-, ja asetinlaitemiesten yhdistyksetkin.<sup>99</sup>

Kaksi suurta ammattiryhmää, rautatievirkamiehet ja veturimiehet halusivat kuitenkin pysytellä itsenäisinä. 1950-luvulle tultaessa rautatieläiset olivat pääasiassa ryhmittyneet kolmeen yhdistykseen Rautatievirkamiesliittoon, Veturimiesten liittoon ja Rautatieläisten liittoon.<sup>100</sup>

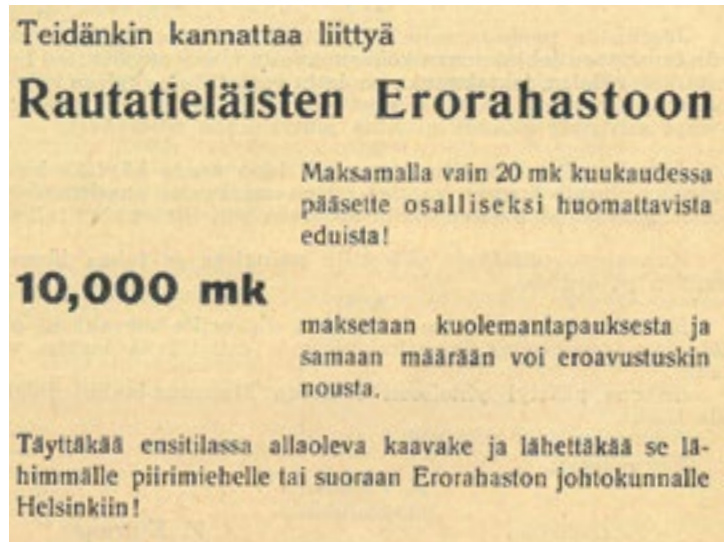
Toisaalta ammattiyhdistysliikkeen hajaannus 1950-luvulla johti Rautatieläisten Ammattiyhdistysten Liiton ja keskusjärjestöjen ulkopuolelle jääneen Rautateiden Viran- ja Toimenhaltijoiden Keskuksen



Huopalahden aseman henkilökuntaa vuonna 1955. Vasemmalta asemamies Piippo, asemamies Hiiva, tuntematon rautatievirkamiesharjoittelija eli harjuri, asemapäällikkö Valter Jästerberg ja kolme tuntematonta rautatievirkamiestä. Helsingin kaupungin museo.

perustamiseen. Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus vaikutti myös Avustuskassojen Yhdistyksessä, jonka valtuuskunnassa henkilövalinnat nousivat entistä keskeisemmäksi ja ”porvarillisiksi” katsotut edustajat syrjäytettiin. Kuohuntaa kesti 1960-luvulle.<sup>101</sup>

Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus ja rautatieläisille ominainen pyrkimys ammattikuntaiseen toimintaan näkyivät siinä, että Valtionrautateiden piirissä toimi vielä vuonna 1960 ainakin 26 erilaista avustuskassaa ja -säätiötä. Rautatielaitoksen 100-vuotisjuhla-tekstissä muistettiin: ”Rautatieläiskunta ei ole luotta-



Rautatieläisten Erorahaston mainos 1940-luvulta. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

nut aina siihen, että 'valtion apu - paras apu', vaan on osoittanut suurta oma-aloitteisuutta."<sup>102</sup>

Paikallisia pieniä kassoja toimi Toijalan, Rauman ja Seinäjoen rautatieläisten parissa. Myös Oulun, Kuopion ja Turun konepajoilla oli omat kassat. Ammattikunnista rautatievirkamiehillä, virkanaisilla, konduktööreillä, asemapäälliköillä, virka- ja toimihenkilöillä, liikennevirkamiehillä sekä veturimiehillä oli niin ikään omat kassansa. Jäsenmäärältään suurimpia olivat Suomen Rautatieläisten Liiton sairaus- ja hautausapu (15600 jäsentä), Rautatieläisten Avustuskassa (8400) ja Veturimiesten Työturvarahasto (6110).<sup>103</sup>



Rautatieläisten ammattiyhdistystoiminta keskittyi sodan aikana ja sen jälkeen. Rautatieläisten Liitto oli yksi "kolmesta suuresta". Kuvassa Rautatieläisten Liiton edustajakokous vuonna 1945 Paasivuorenkatu 5:ssä. Kuva: Valokuva Kolmio, Työväen Arkisto.

Säätiömuotoista avustustoimintaa edusti vuonna 1955 pääjohtaja Roosin 60-vuotispäivien kunniaksi perustettu nimikkosäätiö, jonka tarkoituksena oli tarjota rahallista apua työtaturman seurauksena menehtyneiden rautatieläisten perheille. Säätiön toiminnan periaatteet olivat toiset kuin vakuutustoimintaa harjoittavilla kassoilla, mutta vanhaa työväen yhteisavun periaatetta osoittaa, että säätiön peruspääoma, 700 000 markkaa, muodostui rautatieläisten itse tekemistä lahjoituksista.<sup>104</sup>

Hupeneva jäsenpohja pakotti kassat arvioimaan uudelleen toimintansa mahdollisuuksia. Avustuskassoille oli riittänyt jäseniä, sillä ennen sotia valtionrautateiden työntekijämäärä oli kasvanut tasaisesti rataverkoston ja rautateiden palveluiden laajentuessa.

Toisen maailmansodan jälkeen tavaraliikenteen määrä jatkoi kasvua, mutta henkilöliikenteessä tapahtui notkahdus. Lisäksi kumipyöräliikenteen ennustettiin tulevaisuudessa voittavan rautatiet. Tekniikan kehittyminen ja tarve tehostaa rautatielaitoksen toimintaa, johtivat rationalisointitoimenpiteisiin, joilla rautatieläisten määrä kääntyi laskuun 1960-luvulta alkaen. Konduktöörttömiin juniin siirryttiin ensiksi tavarakuljetuksissa, ja työnantaja painosti myös vetureiden kaksoismiehityksen lakkauttamiseen.<sup>105</sup>

## **Junamiesyhdistyksen rahastosta V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvaksi**

Ennen sotaa Junamiesyhdistyksen Avustusrahaston kattama alue rataverkolla laajeni Karjalasta ensin eteläiseen Suomeen ja sitten kohti pohjoista. Vuonna 1925 rahastoon kuului 12 piiriä: Viipuri, Hiitola, Elisenvaara, Sortavala, Kouvola, Lahti, Tampere, Toijala, Riihimäki, Pori, Pieksämäki ja Helsinki. Mukaan liittyi seuraavina vuosina Joensuu (1926), Jyväskylä ja Turku (1927), Mikkeli (1928), Iisalmi (1929), Kokkola (1932), Kuopio (1933), ja Oulu (1934).



Sodan jälkeinen asuttopula näkyi myös rautatieläisten keskuudessa. Koska pankkilainan saaminen oli vaikeaa, avustuskassat lainasivat varojaan rakennushankkeisiin eri puolilla Suomea. Kuvassa Rautatiehallituksen pääjohtaja Harald Roos (2. vasemmalta) tutustumassa VR:n työntekijöiden omakotitaloihin Hyvinkäällä vuonna 1954. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Sodan jälkeen luovutetun alueen neljä piiriä lakkautettiin, mutta samalla vuosina 1940–1949 perustettiin peräti 14 uutta piiriä: Haapamäki, Lappeenranta, Virasoja, Vaasa, Savonlinna, Ylivieska, Kemi, Seinäjoki, Nurmes, Raahe, Rovaniemi, Karjaa, Kontiomäki ja Kotka. Helsinki oli Viipurin piirin lakkauttamisen jälkeen suurin piiri vuoteen 1964 saakka, jolloin Kouvola ohitti sen.

Antti Rauto (ent. Rask) toimi Junamiesyhdistyksen Avustuskassan pitkäaikaisena kassanhoitajana vuodet 1927–1953. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



Talvisodan jälkeen Junamiesyhdistyksen avustusrahaston kotipaikaksi tuli Helsinki. Vuonna 1945 sosiaaliministeriö vahvisti jo viisi vuotta aikaisemmin tehdyn nimenmuutoksen, jolla S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahaston nimi lyheni Valtionrautateiden Junamiesyhdistyksen Avustusrahastoksi. Sodan aikana kassan tapausmaksujen periminen oli ymmärrettävästi vaikeaa, kun osa jäsenistä oli rintamalla ja osa piireistä sotatoimialueella. Määrätietoisien kassanhoitaja Rauton johdolla rästiin jääneet maksut saatiin kuitenkin kerättyä jo pian sodan päättymisen jälkeen.<sup>106</sup>

Vuoden 1942 avustuskassalaista seurasi, että kaikkien kassojen oli oltava itsenäisiä laitoksia, joilla

oli oma hallitus ja toimihenkilöt. V.R. Junamiesten Avustuskassa ilmoitettiin avustuskassojen rekisteriin vuonna 1945, ja kassan ensimmäinen sääntömääräinen kokous pidettiin Joensuun kaupungintalossa saman vuoden heinäkuussa. Kokouksessa valittiin kassalle hallitus, joka koostui suurimmilta risteysasemilta valituista edustajista. Puheenjohtajaksi tuli Kalle Konstantin Juhamäki. Käytännössä itsenäinen avustuskassa toimi edelleen Junamiesyhdistyksen kyljessä, ja Juhamäki ja häntä vuonna 1946 puheenjohtajana seurannut Juho Edvard Kallio toimivat myös Junamiesyhdistyksen puheenjohtajina.

Junamiesyhdistyksen avustuskassan hallitus päätti huhtikuussa 1953 myöntää kassanhoitaja Antti Rautolle ”joka melkein koko kassan olemassa oloajan on hoitanut tätä tointa aivan liian pientä korvausta vastaan” 20 000 markan kertakaikkisen korvauksen hänen näkemistään vaivoista. Korvaus tuli kuitenkin myöhään, sillä jo heinäkuun kokouksessa jouduttiin valitsemaan Rauton seuraajaksi uusi kassanhoitaja Matti Matikainen. Matikainen oli toiminut vuodesta 1949 alkaen kassan puheenjohtajana.<sup>107</sup>

Avustuskassalaki johti seuraavina vuosina ja vuosikymmeninä pienten kassojen lakkauttamiseen tai toimintapiirin laajenemiseen. Junamiesyhdistys oli 1940-luvulla liittynyt osaksi Rautatieläisten Liittoa, mutta kassan jäsenkunnan laajentamiseen hallitus suhtautui aluksi vastentahtoisesti. Vuonna 1946 se keskusteli ”mielipiteistä”, joiden mukaan vakinaiset asemamiehet, jotka tekevät junamiehen virkaa, pääsivät kassan jäseniksi. Kun asiaa oli vuoden verran

mietitty, toimintapiiri päätettiin kuitenkin laajentaa asemamiehiin ja konduktööreihin, jotka tekivät juna-  
miehen töitä.<sup>108</sup>

Laajentumisen jälkeen kassan nimi kaipasi uudistusta. Kassan hallitus ehdotti uudeksi nimeksi V.R. Viran- ja Toimienhaltijain Avustuskassaa, mutta Kouvolan piirin ehdotus V.R. Henkilökunnan Avustuskassasta sai suuremman suosion.<sup>109</sup> Sosiaaliministeriö hyväksyi uuden nimen vuonna 1958 ja samalla vahvistettiin sääntömuunnos, jonka mukaan kuka tahansa rautateiden palveluksessa oleva ja kuukausipalkkaa nauttiva sai liittyä kassan jäseneksi. Vuodesta 1970 alkaen myös rautatieläisten aviopuolisot saivat liittyä kassaan.

Laajentamalla jäsenpiiriään Henkilökunnan Avustuskassa asettui kilpailuun jäsenistä toisen kaikille rautatieläisille avoimen kassan, Rautatieläisten Avustuskassan kanssa. Kassat olivat kuitenkin hienotunteisia toisiaan kohtaan. Kun ensiksi mainitun Helsingin piiri jätti vuonna 1955 aloitteen mainoslehtisen suunnittelemisesta jäsenten houkuttelemiseksi, kassan hallitus kiinnitti huomiota siihen, etteivät mainoksen tekstit saaneet loukata ”toisia osapuolia”.<sup>110</sup>

Junamiesten Avustuskassa toimi Rauton kuolemaan asti tämän kotona ja kokoukset pidettiin Helsingin aseman ”Toimelassa”. Sosiaaliministeriö kuitenkin painosti, ettei avustuskassoja ollut syytä hoitaa yksityisasunnoissa. Vuonna 1958 kassan hallitus päätti hankkia huoneiston, joka toimisi sekä toimistona että sijoitusasuntona. Käytännön syistä toimiston asioita hoidettiin kuitenkin Alvar Korpin kotoa aina



V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan hallitus vuonna 1964. Takarivissä vasemmalta Paavali Roitto, Reino Helle, Lauri Kahila ja Väinö Kiukkonen. Eturivissä vasemmalta varapuheenjohtaja Eino Issakainen, kassanhoitaja Alvar Korppi, puheenjohtaja Vilho O. Heikkinen ja Erkki Torvelainen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



Edustajiston kokoukset keräävät yhteen kassan piirien valitsevat edustajat. Kassankokous käyttää vakuutuskassassa ylintä päätösvaltaa ja valitsee puheenjohtajan ja hallituksen, sekä päättää mahdollisista sääntömuutoksista. Kuvassa V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan edustajistoa kokouksessa Paasiravintolassa keväällä 1969. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

vuoteen 1967, jolloin V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turva siirtyi vuosikymmen aikaisemmin hankittuun Arkadiankatu 14 B:hen ja sieltä Fredrikinkatu 71:een. Fredrikinkadun toimisto oli ”piilotoimisto”, sillä tila oli rekisteröity asuinkäyttöön. Huoneiston verhot pidettiin siksi jatkuvasti suljettuina ja kokoushuoneeseen hankittiin rekvisiitaksi jopa sänky.

## **V.R. Henkilökunnan avustuskassa Turvan vaikeat vuodet**

Konduktööri Matikainen hoiti V.R. Henkilökunnan Avustuskassan varoja puoli vuosikymmentä, loppuajasta poikansa Mauri Matikaisen avustuksella. Henkilökunnan Avustuskassa oli varoissaan 1950-luvulla. Samalla kassan hoitoperiaatteet olivat kuitenkin vanhanaikaiset eivätkä kaikkineen täyttäneet avustuskassalain kirjainta.

Avustuskassalaki edellytti esimerkiksi kassojen taloudenpidon kehittämistä ja samalla sodan jälkeinen inflaatio söi nopeasti rahan arvoa. Esimerkiksi vuonna 1951 rahan arvon jyrkkä lasku pakotti kassan nostamaan tapausmaksuja sadalla prosentilla vuodessa.<sup>111</sup> Avustusrenkaan aikaisista käytännöistä ei kuitenkaan haluttu luopua. Jo 1930-luvulta asti Junamiesyhdistyksen tavoitteena oli ollut vapauttaa vanhemmat jäsenet tapausmaksuista ja tätä jatkettiin edelleen sodan jälkeen, vaikka esimerkiksi Oulun piiri ehdotti vapautuksista luopumista ja näin oli päätettykin vuonna 1957. Vielä vuonna 1962 kassan hallitus katsoi talouden olevan niin hyvällä tolalla, että



V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan hallitus 1974–1975. Takarivissä vasemmalta Lauri Kahila, varapuheenjohtaja Olavi Kaiponen, Kurt Saarinen ja Vieno Nurmi. Edessä vasemmalta Paavali Roitto, puheenjohtaja Vilho O. Heikkinen ja Eino Issakainen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

vanhimille jäsenille myönnettiin 50 ja nuoremmille 30 maksuerän vapautus.

Myös lainojen myöntämisestä jäsenille oli luovuttu jo vuonna 1951, mutta kassa lainasi edelleen huomattavia summia kassanhoitajalle ja hänen edeltäjälleen. Avustuskassojen tarkastaja Martti Vihma varoitti, että sosiaaliministeriö voi joutua puuttumaan kassan toimintaan.

Vuonna 1961 uudeksi kassanhoitajaksi valittiin kassan entinen puheenjohtaja järjestelymestari Alvar Korppi ja kassan hallitus ryhtyi ”kiireesti” suunnittelemaan riskialttiista tapausmaksujärjestelmästä luopumista. Suunnan kääntäminen ei kuitenkaan ollut yksinkertaista: ”Hallitus on jo saanut harmaita hiuksia ajatellessaan kassan tulevaisuutta ja saadakseen jäsenistön edut turvatuksi”, valitettiin kassan vuosikertomuksessa vuonna 1961.<sup>112</sup>

Harmaat hiukset johtuivat siitä, että siirtyminen tapausmaksujärjestelmästä vakuutusteknillisesti määräytyvään vuosimaksuun ei ollut läpihuutojuttu. Etenkin vanhempien jäsenten oli vaikea luopua totutuista käytännöistä. Vuonna 1962 Henkilökunnan Avustuskassan kassankokous palautti muutosehdotuksen sääntömuutostoimikunnalle ”niissä esiintyvien pienien kohtuuttomuuksien vuoksi”. Toimikunta päätyi turvaamaan sääntömuutoshetkellä jäseninä olleiden edut ja ylimääräinen kassankokous hyväksyi, muutokset, joilla kassa siirtyi vuoden 1963 alusta vakuutusteknillisesti toimivaksi. Samalla kassan nimi yksinkertaistui VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvaksi.<sup>113</sup>

Sääntömuutoksiin sisältyi mahdollisuus kahden lisävakuutuksen ottamiseen, ja vuonna 1964 kassankokous päätti lisäksi ottaa käyttöön vakuutusten indeksisuojan maisterien Vihma ja Honka laatiman suunnitelman mukaisesti. Lisäksi jäsenmäärän pienouden takia kolme pienintä piiriä, Hämeenlinna, Nurmes ja Tornio, lakkautettiin toiminnan tehostamiseksi.<sup>114</sup>



V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan hallitus vuonna 1976. Takarivissä vasemmalta Aarne Kuha, Lauri Kahila, Vilho Rähä, Erkki Lehto, Kurt Saarinen ja Vieno Nurmi. Alarivissä vasemmalta toimistosihteeri Helmi Lumme, puheenjohtaja Olavi Kaiponen ja kassanhoitaja Raija Helminen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Lisääavustusten ottajien määrä oli ennakoitua suurempi ja ”ja on vain ajan kysymys, milloin toimistoa-pulaisen toimi on muutettava kokopäivätyöksi”, arveli hallitus. Omaisuuden kasvaessa kassankokous piti myös tarpeellisena saada hallituksen jäseneksi juristi, ”joka esille tulevissa kiperissä kysymyksissä voisi



V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan Fredrikinkadun toimitala ei ollut rekisteröity toimistokäyttöön. Toimiston verhot olivat siksi aina kiinni, ja kun isännöitsijä epäili, että huoneistossa pidettiin luvatonta konttoria, hankittiin kokoustilaan puheenjohtajalle vielä sänky. Kassan hallitus vuonna 1977. Pöydän päässä puheenjohtaja Olavi Kaiponen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

antaa hallitukselle lainopillisia neuvoja ja samalla olisi vastuussa hallituksen päätöksistä ja kassan toiminnasta yleensä.”<sup>115</sup>

Toiminnan vanhat perinteet aiheuttivat kuitenkin edelleen ristiriitoja. Kassanhoitaja Korppi ja järjestelymestari Matti Mikkola Helsingistä vaativat useina vuosina edustajapalkkioiden ja muiden kulujen pienentämistä.<sup>116</sup> Vuonna 1968 Korppi erosi kassan palveluksesta ”omantuntonsa sanelemana”. Korpin mukaan kassamenot, erityisesti hallituksen jäsenille

maksettavat kokouspalkkiot ja kassanhoitajan palkka olivat liian suuret kassan yleishyödylliseen luonteeseen nähden. Kassankokous ja hallitus eivät olleet suostuneet palkkioiden alentamiseen kassanhoitajan ehdotuksista huolimatta.<sup>117</sup>

Korpin eron jälkeen vuonna 1969 Helsingin Sanomien yleisönosastolla julkaistiin kysymyksiä VR Henkilökunnan avustuskassa Turvan hallitukselle. Nimi-merkki ”joukko jäseniä” pyysi hallitusta vastaamaan huhuihin, joiden mukaan kassan kustannukset olisivat puolta suuremmat kuin ne saisivat olla, ja että kokouspalkkiot nousivat jopa yli 100 markkaan kokouspäivältä. Lisäksi viitattiin huhuihin matkakorvausten väärinkäytöstä. Kassan hallitus vastasi lehden palstoilla kieltäen tiukasti väärinkäytökset.<sup>118</sup>

Vaikka edustajistonkokous katsoi Korpin esittämät syytteet aiheettomiksi, oli kassan kulurakenteessa ilmeisesti säästön varaa, sillä vuoden 1970 edustajistonkokouksessa tilintarkastaja toi kiitoksella esille, että kassan hallintomenot olivat pienentyneet huomattavasti edellisiin vuosiin verrattuna.<sup>119</sup>

Vaikeuksien jälkeen kassan toiminta asettui rauhallisempiin uomiin. Avustuskassalle 1970-luku oli varsin rauhallista aikaa. Kassan puheenjohtajana toimivat Vilho Heikkinen (1961–1975), Olavi Kaiponen (1976–1979) ja Lauri Kahila (1980–1982). Kassan myöhempi puheenjohtaja Arto Kukkonen luonnehti Kahilaa määrätietoiseksi puheenjohtajaksi ja Kaiposta vanhan ajan herrasmieheksi. Kahila toimi myös ammattiyhdistysliikkeessä muun muassa Rautatieläisten Liiton valtuuston varapuheenjohtajana



Rautatieläisten Avustuskassan hallitus vuonna 1953. Takarivissä vasemmalta K. Peltola, J. Härri, K. A. Lehtonen, E. Mauno ja J. A. Saarmo. Eturivissä vasemmalta varapuheenjohtaja V. W. Heinström, puheenjohtaja W. E. Backman ja avustuskassanhoitaja A. V. Olanne. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

## Erorahastosta Rautatieläisten Avustuskassaksi

Rautatieläisten Erorahasto selvisi sotavuosista ilman suuria aineellisia menetyksiä. Erorahaston johtokunta oli sodan alkaessa huolissaan kassan maksukyvyttä, sillä ”oli ilmeistä, että kuolevaisuus ja sairaudesta johtuva eroaminen myös Erorahaston jäsenten keskuudessa huomattavasti lisääntyisi”. Sota-aikana erotapaukset kuitenkin vähenivät, mikä oli kassan kannalta edullista.

Jo syksyllä 1939 rahaston johtokunta varautui poliittisen tilanteen kärjistymiseen ja kasvatti käteisvarantonsa nelinkertaiseksi. Sodan sytyttyä johtokunta päätti toimia vastoin rahaston sääntöjä ja supisti tilapäisesti avustuksia kolmasosaan entisistä. Kuolemantapauksissa avustus porrastettiin sen mukaan, jäikö vainajalle leski tai alaikäisiä lapsia. Johtokunta pyysi kassankokoukselta ymmärrystä tällaisen omavaltaisuuden suhteen ja avustusten leikkaukset saatiin korvattua jäsenille jo vuoden 1940 aikana.<sup>120</sup>

Jatkosodan menestyksenkäs alkua sai Erorahaston johtokunnankin luottamaan tulevaisuuteen: ”Voittoa sankariarmeijamme ansiosta on myös Erorahaston toiminta voinut jälleen alkaa takaisinvallassa Karjalassa.” Viipurin, Sortavalan ja Matkaselän piirit aloittivat uudelleen toimintansa.<sup>121</sup>

Sodan alueluovutukset kuitenkin aiheuttivat sen, että esimerkiksi suuren Viipurin piiriin rautatieläiset jäivät myös erorahaston suhteen ”kodittomiksi” ja tapausmaksujen kerääminen kävi vaikeaksi. Joh-



Rautatieläisten Avustuskassa järjesti 1950-luvulla kilpailun kassan uudesta tunnuksesta. Nimimerkki ”Mikaelin” ehdotuksessa liikenteen symbolin siipien välissä aultava käsi laskee kolikon apua tarvitsevaan käteen. Rautatieläisten Vakuutus-kassa Turvan arkisto.

tokunta oli kuitenkin tiukka, ja lakkautettujen piiriin jäsenille annettiin vuoden 1945 syksyyn asti aikaa ilmoittautua uusiin piireihin jäsenyyden päättymisen uhalla. Vaikka piirien lakkauttaminen ja jäsenistön siirrot vaikeuttivat kassan toimintaa, liittyi siihen vuoden 1945 aikanaakin yli 200 uutta jäsentä.

Toisen maailmansodan aikana valtio laski liikkeelle obligaatioita, eli yksityisten ja yritysten valtiolle antamaa lainaa, jolla rahoitettiin sotaponnisteluja. Rautatieläisten Avustuskassa hankki liki 4 miljoonan markan arvosta näitä ”Työn ja taistelun” sekä

”Isänmaan” obligaatioita. Rautatieläisten Erorahasto menestyikin sotien jälkeen taloudellisesti parhaiten Valtionrautateiden piirissä toimivista kassoista. Kun ero- ja hautausapurenkaiden keskimääräiset hoitokustannukset olivat 1940-luvulla 12 prosenttia niiden tuloista, Rautatieläisten Erorahaston kustannukset olivat noin 8 prosenttia.<sup>122</sup>

Avustuskassalaki vaikutti myös Rautatieläisten Erorahaston toimintaan. Rahaston nimi muuttui Rautatieläisten Avustuskassaksi ja toimintaperiaatte rahastoimisperusteiseksi. Kassankokous vastusti aluksi rahaston nimen muuttamistakin, mutta nimi oli sivuseikka, kun kassan oli ratkaistava uusi maksuvastuu.<sup>123</sup> Kun Rautatieläisten Erorahasto oli aikaisemmin pitänyt rahastojensa alarajana kymmenen avustuksen suuruista vararahastoa, jatkossa rahastossa oli aina oltava niin paljon varoja, että ne vastasivat kunkin jäsenen kassalle suorittamien maksujen arvoa. Vakuutusteknillisen laskelman mukaan rahaston vajaus tuli olemaan yli 13 miljoonaa markkaa, jonka täyttämiseksi annettiin 15 vuotta aikaa.

Rautatieläisten Erorahasto oli pyrkinyt varautumaan lainsäädännön tuomiin muutoksiin ja vuoden 1939 vuosikokous päätti Sortavalan piirin ehdotuksesta järjestää suuret arpajaiset rahaston omaisuuden kasvattamiseksi. Sota katkaisi tämän suunnitelman. Tilanne koheni hieman, kun vuonna 1940 Suomen Rautatieläisyhdistyksen hautausapurenkas lähestyi Erorahastoa ja toivoi, että sen kassa otettaisiin rahaston hoitoon ja liitettäisiin siihen. Hautausapurenkaan pääoma toi rahastolle lisää varoja.<sup>124</sup>

Veturinkuljettaja G.E. Odell ehdotti vuonna 1945, että yli 40-vuotiaina kassaan liittyneille voisi tarjota lisävakuutuksia.<sup>125</sup> Avustuskassojen Yhdistyksen asiamies Hongan suorittama vakuutusteknillinen tarkastus osoitti lisävakuutusten myymisen välttämättömäksi. Laskelman mukaan uusia jäseniä oli muutoin hankittava vuosittain 400. Lisävakuutus osoittautui varsin suosituksi: vuosina 1948–1949 yli kymmenesosa kassan jäsenistä otti lisävastuun, joka toi kassan varallisuuteen 33 miljoonaa ”ylimääräistä”. Lisävakuutusten myymisellä voitiin täyttää vuosittainen jäsenten tarve.<sup>126</sup>

Rautatieläisten Erorahastoon oli sen ensimmäisen toimintavuosikymmenen aikana kuulunut 10 000 rautatieläistä, ja rahasto mainosti itseään 1940-luvulla maan suurimpana avustuskassana. Vuonna 1950 oli saavutettu ennätysmäinen 9564 jäsenen määrä, jonka jälkeen edessä oli jäsenmäärän vääjämätön lasku.

Lisävakuutusten myyntikään ei onnistunut kattamaan vastuovelkaa, ja vuonna 1954 kassalla oli vain 53 prosenttia varoja siitä määrästä, jota sen vakuutusmaksurahastossa olisi pitänyt olla. Vuosikymmenen lopulla lisävakuutusten enimmäismäärää jälleen korotettiin, ja vuoteen 1958 mennessä vakavaraisuus oli kohonnut 70 prosenttiin.

Koska rautatieläisten piirissä kasvun mahdollisuudet olivat vähäiset, Turun piiri ehdotti vuonna 1949 myös puolisoiden ottamista avustuskassaan, mutta kassankokous katsoi sen vaativan sääntöjen muutosta. Hallitus puolestaan arveli, että puolisoiden terveydentilan arvioiminen sekä jäsenmaksujen periminen

voisivat muodostua käytännön esteiksi.<sup>127</sup> Asia nousi uudelleen esiin, kun vuosikymmen myöhemmin mietittiin keinoja jäsenmäärän kasvattamiseksi. Vuoden 1961 kassankokous hyväksyikin uudet säännöt, joiden mukaan kuukausipalkkaisten rautatieläisten puoliset pääsivät myös kassan jäseniksi.

Evert Niemisen jälkeen Rautatieläisten Avustuskassan puheenjohtajana toimi työväenliikkeen veteraani W. E. Backman vuosina 1946–1958. Backman kuului sosialidemokraattisen puolueen aktiiveihin ja oli liittynyt Rautatieläisten Liittoon jo vuonna 1917. Kun Rautatieläisten Liitto sisällissodan seurauksena lakkautettiin, Backman oli perustamassa Rautatieläisten ammattiliittoa, Asemamiesyhdistystä ja toimi myös Konduktöriyhdistyksessä. Vuodesta 1949 alkaen hän toimi Suomen Rautatieläisten Liiton puheenjohtajana.

Backman oli Rautatieläinen-lehden mukaan ”itseäinen ja suorasukainen mies.” Suomen Sosialidemokraatti puolestaan kuvaili hänen luonnettaan: ”Ensi katsannolla saattaa joskus näyttää, että Backman olisi hyvinkin ’kulmikas’ mies, mutta lähemmin tutustessa huomaa, että hän on huumorintajuinen ja runsaan leikinlaskun ja iloittelun viljelijä.”<sup>128</sup> Backman johti Rautatieläisten Liittoa vuoteen 1957, mutta jäi ammattiyhdistysliikkeen hajaannuksessa oppositioon ja ennätti vielä perustaa ennen eläkkeelle jäämistään RL:n kanssa kilpailevan Rautatieläis-Uniinin.<sup>129</sup>

Backmanin seuraaja apulaisasemapäällikkö Victor W. Heinström toimi kassan puheenjohtajana vuosina 1959–1970, ja hallituksen jäsenenä yhteensä 32 vuot-



Rautatieläisten Avustuskassan hallitus vuonna 1967. Vasemmalta vek. E. Lehtinen, kond. V. Laine, vek. A. Marrasmaa, apulaisasemapäällikkö J. Härrä, puheenjohtaja apulaisasemapäällikkö V. W. Heinström, kond. O. Majuri, kassanhoitaja varatuomari M. Vainikka, järjestelymestari J. Mäkelä. Valokuvaamo Pentti Uutela, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

ta.<sup>130</sup> Kuten edeltäjänsä, Heinström oli myös monen toimen mies: hän oli mukana VR Eläkelaitoksen johtokunnassa, Liikennevirkamiesyhdistyksen puheenjohtajana 1940–1952 ja Virkamiesliiton puheenjohtajana 1958–1970.<sup>131</sup> Rautatieläisten piirissä toimivien avustuskassojen suhteita kuvaa se, että Heinströmin vastaehdokkaana vuoden 1959 puheenjohtajavaalissa

oli järjestelymestari Alvar Korppi, joka hävisi vaalin mutta valittiin vielä samana vuonna Henkilökunnan Avustuskassan puheenjohtajaksi ja myöhemmin kassanhoitajaksi.<sup>132</sup>

Vaikka vuodesta 1958 alkaen myös V.R. Henkilökunnan Avustuskassa oli auki kaikille rautatieläisille, ja vuosien mittaan moni liittyi molempien kassojen jäseneksi, oli niiden jäsenkunnassa myös eroja. Junamiesyhdistyksen kassasta kehittyneessä V.R. Henkilökunnan Avustuskassassa olivat edustettuina erityisesti liikennepuolen työntekijät kuten konduktöörit, järjestelymestarit, junamiehet ja osa liikennevirkamiehistä. Rautatieläisten Avustuskassan jäsenpohja oli laajempi, mutta sen hallinnossa oli erityisesti veturimiehillä vahva edustus: esimerkiksi Veturinkuljettajien Avustuskassan puheenjohtaja K. A. Lehtonen kuului myös Rautatieläisten Avustuskassan hallitukseen, ja veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan vahva mies Gösta Widing johti usein puhetta Avustuskassan kassankokouksessa.<sup>133</sup>

Tarkkaaja Olanne toimi avustuskassanhoitajana vuoteen 1957. Hänen seuraajakseen hankittiin ensimmäistä kertaa ammattimainen kassanhoitaja ja samalla hallituksen kaipaamaa juridista osaamista. Varatuomari Manu Vainikka toimi Rautatieläisten Avustuskassan rahastonhoitajana vuosina 1957–1976. Vuodesta 1947 alkaen kassalla oli vakituinen toimistoapulainen, ensin Alice Montin (1947–1957) ja vuodesta 1957 hänen seuraajansa Oili Karelin.



Rautatieläisten Avustuskassan uusi ja vanha hallitus vuonna 1968. Pöydän ääressä vasemmalta: kassanhoitaja Manu Vainikka, Armi Marrasmaa, Victor W. Heinström, Keijo Niittoaho, J. Härri, Orvo Majuri, V. Laine, E. Lehtinen ja J.V. Mäkelä. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

## Kassojen talous kehittyi

Vaikka avustuskassalaki vaati kassojen hallinnolta paljon vaivannäköä sääntöjen uudistamiseksi, vaikutti laki linkelpoisten kassojen toiminnan tehostumiseen. Rautatieläisten Avustuskassa ja V.R. Henkilökunnan Avustuskassa opettelivat sijoittamaan rahojaan vakuutusmaksuvastuun kattamiseksi. 1950-luvun alun hapuilun jälkeen kassojen talous vankistui vuosi vuodelta. Myös kehittyvä teknologia toi helpotuksia ja

säästöjä kassoille.

Kirjeitse tapahtuva yhteydenpito ja maksujen toimittaminen epävirallisia teitä oli hidasta ja myös riskialtista. Rautatieläisten Erorahasto hankki korvausten maksamisen nopeuttamiseksi jo 1930-luvulla puhelinosaan, jolloin rahastonhoitaja saattoi antaa piirimiehelle luvan maksaa osan avustuksesta etukäteen. Silti maksuista sopiminen ja niiden tilittäminen aiheuttivat helposti väärinymmärryksiä.

Suomessa otettiin 1940-luvulla käyttöön postisiirtotili, jonka sekä Rautatieläisten Erorahasto että Junamiesten Avustuskassa ottivat heti käyttöön jäsenmaksu- ja avustusliikenteen hoitamisessa. Enää maksuja ei tarvinnut lähetellä virkapostina tai tuoda rahastonhoitajalle. Seuraava kehitysaskel tapahtui vuosikymmen myöhemmin, kun Valtionrautateilla otettiin käyttöön edistysellinen koneellisen palkanmaksun järjestelmä. Kassankokoukset asettuivat ”lämpimästi kannattamaan” yhteistyötä rautatielaitoksen palkkatoimiston kanssa.<sup>134</sup>

Viereisellä sivulla: Korvausten ja tapausmaksujen lähettäminen tavallisessa postissa tai rautateiden virkapostissa altisti kassatoiminnan virheille ja väärinkäytöksillekin. Suomessa otettiin 1940-luvulla käyttöön postisiirtotili, jonka sekä Rautatieläisten Erorahasto, että Junamiesten Avustuskassa ottivat heti käyttöön jäsenmaksu- ja avustusliikenteen hoitamisessa. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



**POSTISIIRTO**  
toimeenpanee keräyksenne  
ja perii jäsenmaksunne!

Sekä meillä että useissa muissa maissa saadut kokemukset osoittavat, että postisiirtoa voidaan menestyksellisesti käyttää rahojen keräystoiminnassa. Keräysrahat kertyvät postisiirtotilille varmimmin, vaivattomimmin ja pienimmin kustannuksin.

Myöskin jäsenmaksuja perittäessä on postisiirto erinomainen apu. Postisiirtokonttorin Asiakaspalveluosasto suunnittelee Teillekin jäsenmaksujen perimistä varten kätevän erikoistilillepanokortin, johon liittyy jäsenmaksukuitti. Käännytkää luottamuksella puoleemme os. Helsinki, Fabianink. 19 tai puh. 61 981.



Keväällä 1955 Rautatieläisten Avustuskassa, Suomen Rautatieläisten Liitto, Suomen Veturimiesten Liitto ja Rautatievirkamiesliitto pyysivät valtiovarainministeriöltä periaatteellista lupaa siihen, että avustuskassojen ja henkilökuntajärjestöjen, eli ammattiliittojen, jäsenmaksut voitoin pidättää suoraan asianomaisen palkasta.

Vaikka tietotekniikka kehittyi seuraavina vuosikymmeninä pitkin harppauksin, muodostui suoraan palkasta perittävistä jäsenmaksuista sekä avustuskassoille että ammattiliitoille pysyvä käytäntö ja yksi toiminnan kivijaloista. Kun jäsenmaksut pidätettiin suoraan palkasta, säästyivät kassojen toimisto runsasta käsityötä vaatineesta ja inhimillisen erehdyksen sisältäneestä kirjeperinnästä useimpien jäsenten kohdalla.

Kassojen omaisuus oli 1920–1930-luvuilla pääasiassa pankkitileillä kasvamassa korkoa tai lainattuna jäsenille. Kuten edellä on kuvattu, korkotulot käytettiin vanhojen jäsenten vapauttamiseen tapausmaksuista. Vakuutusmaksuvastuun täyttämiseksi ja toisaalta sodan jälkeisen voimakkaan inflaation vaikutusten vähentämiseksi avustuskassat joutuivat etsimään turvatumpia mutta tuottoisia sijoituskohteita.

Jo sota-aikana Rautatieläisten Erorahasto oli sijoittanut valtionobligatioihin, jotka samalla toimivat isänmaallisena tukena yhteisille sotapönnisteluille. Samalla tavoin Rautatieläisten Avustuskassa osallistui 1950-luvulla asuntopulan helpottamiseen lainaamalla rahaa rautateiden huoltojaoston kautta Arava-rakennustoimintaan.<sup>135</sup>

Vielä vuonna 1967 Rautatieläisten Avustuskassan



V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turvan toimistolla 1960-luvulla puheenjohtaja V.O. Heikkinen, vasemmalla kassanhoitaja Raija Helminen ja oikealla toimistosiihteri Helmi Lumme. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

edustajisto suostui ”lainanannon ulottamiseen myös pääkaupunkiseudun ulkopuolelle” lähinnä rautatieläisyhteisöjen asuntorakennusten tarpeisiin.<sup>136</sup> V.R. Henkilökunnan Avustuskassan pääasiallisena sijoituskohteena sotien jälkeen olivat puolestaan indeksiturvattavat valtion obligatiot, joiden lisäksi se suuntautui asuntosijoittamiseen ja osti lähes vuosittain toimistotai asuinhuoneen Helsingistä.

Vakuutuskassojen Yhdistys alkoi 1970-luvulla välittää kassoille suurempia valtion obligaatioita, joita pidettiin turvallisena ja suhteellisen tuottoisana sijoitustoimintana. Valtio rahoitti lainaamallaan varoilla muun muassa ensimmäisten atomi- eli ydinvoimaloiden rakentamista.<sup>137</sup>

Obligaatioita seurasivat kuntalainat: yhteiskunnallisen rakennemuutoksen keskellä kunnat rakensivat paljon ja tarvitsivat paljon rahaa. Rautatieläisten piirissä toimivat kassat olivat luontevia yhteistyökumppaneita kunnille, jotka olivat keskeisiä liikennepaikoja. Esimerkiksi Riihimäki ja Pieksämäki kääntyivät avustuskassojen puoleen jo 1970-luvulla. Asiaa auttoi varmasti se, että moni avustuskassojen hallituksen jäsen oli myös mukana kotikuntansa kunnallispolitiikassa.<sup>138</sup>

Kuntalainojen korot olivat parhaimmillaan lähes 20 prosenttia, eikä kassoilla ollut tarvetta perehtyä esimerkiksi riskialttiina pidettyyn osakesijoittamiseen. Tuottoisten kuntalainojen aikaa kesti aina 1990-luvun alkuun, jolloin kunnat perustivat tarkoitusta varten Kuntarahoitus Oy:n.

Avustuskassat olivat toimintansa uudistamisessa varovaisia paitsi taloudellisten riskien välttämiseksi, myös siksi, että avustuskassalain määrittelemän ”liikemäisen” vakuutustoiminnan rajat olivat epäselvät.

Lakia valvova sosiaaliministeriö huomautti esimerkiksi muutamia kassoja 1970-luvulla hankintapalkkioiden maksamisesta, sillä ministeriön tuolloisen tulkinnan mukaan kyseessä oli avustuskassalain vastainen vakuutusliikkeen harjoittaminen.<sup>139</sup>

VR VAKUUTUSKASSA  
TURVA

Aurorankatu 9 A 1  
00100 HELSINKI  
puh. 90 - 497800  
fax. 90 - 497130



Avustuskassat suhtautuivat mainostamiseen varovaisesti, sillä se olisi voitu tulkita vakuutusliikkeen harjoittamiseksi. 1980-luvulla ministeriön tulkinta kuitenkin lieveni ja mainostusta toimintapiirissä voitiin kehittää. Kuvassa esimerkki VR Vakuutus-kassa Turvan mainoksesta 1990-luvulta. Rautatieläisten Vakuutus-kassa Turvan Arkisto.

Niin Rautatieläisten Avustuskassassa kuin VR Avustuskassa Turvassa jäsenhankintapalkkiot olivat olleet käytössä vuosikymmenten ajan ilman, että niitä olisi pidetty lainvastaisina. Sosiaaliministeriön tiukat tulkinnat tekivät kassoista varovaisia, eikä esimerkiksi mainontaa uskallettu harjoittaa näkyvästi.



Tilintarkastus vuonna 1985 Rautatieläisten Avustuskassan toimistolla. Vasemmalta Viljo Tamminen Juho Jormainen ja Pauli Tolvanen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

## Yhteistyö avustuskassojen välillä käynnistyy

Rautatieläisten Avustuskassan ja VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan välillä ei ennen 1980-lukua ollut yhteistyötä. Jos kassojen kevätkokoukset sattuivatkin Helsingissä samalle päivälle ja samaan hotelliin, aikaa vietettiin tarkasti oman kassan väen kanssa.

Kassat kilpailivat kuitenkin samasta, alati vähentyvästä jäsenkunnasta. Rautatiehallitus oli jo 1950-luvulta alkaen pyrkinyt vähentämään työntekijöiden määrää ja uuden rautatietekniikan käyttöönotto myös väistämättä vähensi työvoiman tarvetta. Todellinen saneeraus alkoi kuitenkin vasta 1980-luvulla Herbert Römerin pääjohtajakaudella.

Esimerkiksi Veturimiesten Avustuskassassa, johon kuului yli 7000 jäsentä, ennakoitiin jo 1970-luvulla laitoksen henkilöstöpolitiikan ajavan kassan umpikujaan. Vaikka veturimiesten kassa jatkoi toimintaansa vielä melkein neljä vuosikymmentä, oli ajatus kassojen voimien yhdistämisestä riittävän jäsenpohjan säilyttämiseksi syntynyt.<sup>140</sup>

VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan Kotkan ja Vaasan piirit esittivätkin vuoden 1971 edustajistonkokouksessa rautatieläisten keskuudessa toimivien avustuskassojen yhdistymistä. Ehdotus todettiin kuitenkin ”tavattoman vaikeaksi toteuttaa laajakantoisuutensa takia” ja raukesi.<sup>141</sup>

Rautatieläisten Avustuskassan edustajistonkokous käsitteli samaa ehdotusta, ja totesi olevansa valmis neuvottelemaan ”mikäli esitys tulee muulta taholta”.<sup>142</sup>

Vuosikymmen myöhemmin veturinkuljettaja Eero Saarinen ehdotti uudelleen, että Rautatieläisten Avustuskassan ja Henkilökunnan Avustuskassa Turvan olisi yhdistettävä voimansa. Tässä vaiheessa kassojen toimistojen henkilökunta oli valmiimpaa yhteistyöhön kuin niiden hallitukset.

Luonteva yhteistyön aihe löytyi tietotekniikan

käyttöön ottamisesta. Vaikka kassojen jäsenmaksut oli 1950-luvulta asti peritty rautateiden palkkakeskuk- sen kautta, toimistotyö tapahtui kirjoituskoneen ja kirjepaperin avulla.

Kassanhoitajan ja toimistoapulaisten työmäärä oli melkoinen. Piirimiehet lähettivät kassanhoitajalle tie- dot uusista ja eronneista jäsenistä kirjeitse ja kyselivät samalla mitä moninaisimpia neuvoja. Iso osa toimis- ton työajasta ajasta lienee kulunutkin kirjeisiin vastaa- miseen.

Säilyneiden kirjeiden sävy oli usein hyvin tutta- vallinen. Esimerkiksi vuonna 1952 piirimies Väinö V. Raussi Kouvolasta kirjoitti kassanhoitaja Rautol- le: ”Sitten kuolinpaperit täältä kohta tulevat. Lau- rilan Oski-poika jätti meidät toiset tänne ja muutti autuaammille maille tämän kuun 16. päivänä. Oskia minä vähän niin kuin kaipailen sillä olinhan minä hänelle tavallaan kuin puhemiehenä ’akanotossa’.”

Vastikään piirimiehenä aloittanut konduktööri Iivari Kuro Karjalta puolestaan sanaili kassanhoi- tajalle kirjeessä vuonna 1960: ”Heipä hei oloneuvos Matikainen. Kiitän kirjeestäsi jonka olit kirjoittanut aika leikkisään muotoon. Kyllä sinulla näyttää edel- leen olevan huumori jällellä. Alan kertoa oikeasta asiasta, sain hankituksi yhden jäsenen jonka lähtetän tässä. Jäsenkirjan saat lähettää minulle sitten kun se on kunnossa. Sisäänkirjoitusmaksu on 50 mk, sen tie- dän mutta en kuitenkaan sitä häneltä kantanut, kun en tiedä kuinka on tapana menetellä. Pidätetäänkö se myös suoraan palkasta kuten tapausmaksut tai kuinka. Mutta se kyllä järjestyy kun ilmoitat kuinka



Rautatieläisten Avustuskassan hallitus vuonna 1979. Takana vasemmalta Esko Uksila, Eero Saarinen, Lasse Kettunen, Johannes Mäkelä, Orvo Majuri, edessä varapuheenjohtaja Juho Jormanainen, kassanhoitaja Anja Tolvanen, puheenjohtaja Keijo Niittoaho. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

menetellään. Tällä kerralla ei ole enempää tiedustel- la, joten toivon parasta jatkoa.”

VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan Helsin- gin osasto ehdotti vuonna 1982 indeksijärjestelmän porrastamista, jolloin uusien jäsenten maksuvelvollis-uus oli kohtuullisempi.

Kaarlo Honka suoritti tarvittavat laskelmat ja samalla huomattiin, että vanha paperinen jäsenkorti- to oli tämäntapaisiin vaativampiin laskutoimituksiin auttamattoman vanhanaikainen. Ratkaisuksi ehdo- tettiin jäsenrekisterin muuttamista sähköiseksi. Myös Rautatieläisten Avustuskassa kiinnostui tietotekni-

kan tarjoamista mahdollisuuksista. Sen jäsenrekisteri sijaitsi vakuutusyhtiö Pohjolassa, jossa myös Honka varsinaisesti työskenteli.

Kassojen etuna oli saada jäsenmaksut VR:n palkkakeskuksesta mahdollisimman nopeasti, jotta ne voitiin sijoittaa. Maksujen kirjaamiseen kulunut paperityö kuitenkin hidasti auttamattomasti tätä vaihetta. Molemmat avustuskassat sekä VR:n ATK-osaston apulaispäällikkö Yrjö Sokka kokoontuivat 1980-luvun alussa ja laativat suunnitelman kassojen jäsenrekisterien viemisestä ”ATK-tietosysteemille”. Samalla Henkilökunnan Avustuskassa Turvan ja Rautatieläisten Avustuskassan rekisteritiedot saatiin aiempaa yhdenmukaisemmiksi. Muutostyö oli tehtävä kokonaan käsin muiden töiden lomassa, mutta maaliskuussa 1984 kaikki jäsentiedot löytyivät tietokoneelta.<sup>143</sup>

Vaikka ATK-hanke oli kassojen yhteinen, Rautatieläinen-lehden artikkelissa vain Avustuskassa Turvan puheenjohtaja pääsi ääneen ja kehuaan oman kassansa edistysellisyyttä: ”Rautatieläiset ovat todella kaikilla eri sektoreilla omaksuneet AVK Turvan omakseen.”<sup>144</sup>

Kassojen toimistojen välinen yhteistyö jatkui, sillä jäsenrekisterien sähköistäminen oli vasta ensimmäinen askel tietotekniikan tulossa. 1980-luvun aikana valtio aloitti keskusvirastojensa tehostamistoimet, joiden seurauksena muun muassa VR muuttui vuonna 1989 liikelaitokseksi.

Seuraavana vuonna VR alkoi ulkoistaa henkilörekisteritietojensa hoitoa Valtion tietokonekeskukselle.



”Avustuskassojen ATK-hanke toteutuu. Avustuskassojen edustajat (oikealta) Keijo Niittoaho, Anja Tolvanen, Raija Helminen ja Matti Höggqvist saivat ATK-kansiot Yrjö Sokalta ja Martti Stenbergiltä.” Kuva: Rautatieläinen no. 16 1984.

Avustuskassojen menestyksellinen toiminta edellisinä vuosikymmeninä oli osaltaan perustunut hyvään yhteistyöhön VR:n palkkakeskukseen ja ATK-keskuksen kanssa. Kun nyt myös osa palkkarekistereistä ulkoistettiin, kassojen oli siirrettävä jäsenrekisteritietonsa VR:ltä omaan hoitoonsa.

Vakuutusmatemaatikko suositteli tietotekniikan laajempaa käyttöönottoa. Ilmeisesti toimistossa tai johtokunnassa esiintyi kuitenkin vielä vastahakoisuutta muutoksia kohtaan, koska vuonna 1986 tilintarkastajat totesivat yhtyvän vakuutusteknisessä laskelmassa esitettyyn toivomukseen, että ”ATK:n hyväksikäytössä aloitettu uudistuslinja vietäisiin päätäväisesti loppuun asti.”<sup>145</sup>



VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan hallitus vuonna 1980. Vasemmalta puheenjohtaja Lauri Kahila, Erkki Lehto, Vilho Rähä, Aarne Kuha, Vilho Heikuri, Matti Höggvist ja Erkki Lyytikä. Edessä vasemmalta toimistosihteeri Helmi Lumme ja kassanhoitaja Raija Helminen. Rautatieläisten Vakuutusassa Turvan arkisto.

Koska kukaan ulkopuolinen ATK-toimisto ei pystynyt tarjoamaan kassoille niiden tarvitsemaa rekisterijärjestelmää, päätettiin se tilata VR:n ATK-keskuksessa työskennelleeltä Martti Stenbergiltä. Ohjelmisto otettiin käyttöön vuonna 1991. VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan puheenjohtaja Matti Höggvistin mukaan uusi järjestelmä oli ”viimeistä huutoa” ja sen arvioitiin kestävän koko 1990-luvun.<sup>146</sup>

Uusi järjestelmä mahdollisti henkilö- ja vakuutus-tietojen hallinnan, vakuutusmatemaattisen laskennan, tilastoinnin sekä maksutietojen seurannan. Jäsenluettelo osoitti, kenelle kannatti markkinoida lisäjäsennyksiä. Myös jäsenten palvelut paranivat: ”uuden järjestelmän ansiosta saadaan tiedot kassojen toimistossa näyttöpäätteelle heti, kun jäsen esim. soittaa ja kysyy tilannettaan”, kertoi Rautatieläinen-lehti marraskuussa 1990.<sup>147</sup>

## Avustukset verolle

Yhtä aikaa tietoteknisten edistysaskelten kanssa VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva ja Rautatieläisten Avustuskassa odottivat päätöstä avustusten verokohtelusta. Hautaus- ja eroavustuskassojen toiminnan verotus oli jo vuosia ollut epäselvä kysymys. Tuloverolain tulkinnasta kassojen kohdalla ei ollut selkeää päätöstä, ja osa verolautakunnista sovelsi niihin harkinnanvaraista verotusta. Verottaja myös arvioi 1960-luvulla omatoimisesti joidenkin kassojen sijoitusomaisuuden huomattavasti kirjanpitoarvoa suuremmaksi.

Erilaiset verotuskäytännöt saattoivat kassat ja niiden jäsenet eriarvoiseen asemaan. Avustuskassojen Yhdistyksen kautta kassat onnistuivat saamaan tilanteeseen tilapäisen ratkaisun vuonna 1971, jolloin sairaus- ja hautausapukassat vapautettiin kunnallisverosta.<sup>148</sup>

Verorauha oli kuitenkin lyhytkestoinen, sillä 1980-luvulla verottajan mielenkiinto kohdistui kaik-

kien verovapaiden etuuksien ja avustusten uudelleen arviointiin. Seuraavina vuosina useat perinteisiksi henkilökuntaeduiksi katsotut etuudet poistuivat. Rautateilla esimerkiksi rautatieläisten perheenjäsenten vapaalipuista luovuttiin 1990-luvun taitteessa ja yhtiöittämisen myötä myös henkilöstön matkustusoikeus laitettiin verolle.<sup>149</sup>

Avustuskassojen maksamat avustukset olivat perinteisesti olleet verovapaita. Indeksiturvan käyttöönoton jälkeen verovapaus oli merkkinnyt, että avustukset kasvoivat vuosikymmenten aikana sievoiksi sijoituksiksi.

Yhteistyö valvojan ja avustuskassojen välillä sujui pääosin hyvin. Sosiaaliministeriön vakuutusosaston avustuskassojen tarkastaja Risto Heiskanen siirtyi vuonna 1980 Avustuskassojen Yhdistyksen toiminnanjohtajaksi.<sup>150</sup> Heiskasen johdolla Avustuskassojen Yhdistys teki paljon vaikuttamistyötä kassojen maksa-



VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan hallitus vuonna 1986. Vasemmalta varajäsen Heikki Alhanen, varajäsen Viljo Kiiskinen, varapuheenjohtaja Matti Lintula, puheenjohtaja Matti Höggqvist, jäsenet Kyösti Ijäs, Unto Kupiainen ja Markku Ylikoivisto. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



Esimerkki VR Vakuutuskassa Turvan mainoksesta 1990-luvulta. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan Arkisto.

mien avustusten säilyttämiseksi verovapaina. Pitkään vakuutettuina olleiden vakuutuksen tuotosta verotus uhkasi leikata jopa kymmeniä prosentteja.

Yhdistys kokosi yli 50 000 ihmisen kirjelmän avustusten verokohtelun säilyttämiseksi maltillisena. Myös kassat halusivat vielä 1990-luvun kynnyksellä uskoa verottajan hyväksyvän eroavustusten verovapauden.<sup>151</sup>

Verottaja oli kuitenkin neuvotteluissa vahvempi osapuoli, ja eroavustuksesta tuotto (maksettujen



Rautatieläisten Avustuskassa jakaa kunniamerkkejä kassan 60-vuotisjuhlassa 1989. Vasemmalta Risto Heiskanen Vakuutuskassojen Yhdistys, Esko Jokela Rautatieläisten Vakuutuskassan puheenjohtaja, Keijo Niittoaho kunniapuheenjohtaja, ja Kaarlo Honka vakuutusmatemaatikko. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

vakuutusmaksujen vähentämisen jälkeen) katsottiin vuodesta 1992 alkaen veronalaiseksi pääomatuloksi, eli sijoitustuotoksi. Eroavustuksen tuotto rinnastettiin tuloverolaissa tarkoitettuun henkivakuutuksen tuottoon.

Verotuspäätöksen katsottiin olevan kova isku kasatoiminnalle. Postin Avustuskassa Yhteisavun halli-

tuksen puheenjohtaja Esko Puustinen arveli vuonna 1990 avustuskassojen siirtyvän pian lopullisesti historiaan: ”Sosiaaliturvahan on marssinut jo aikapäiviä tällaisten kassojen ohi.” Hän arveli, että avustusten muuttuminen verolliseksi antaisi lopullisen niitin kassojen toiminnalle.<sup>152</sup> Puheenvuorossa oli puolustelun makua, sillä Yhteisapu oli samaan aikaan selvitystilassa.

Kassat, vakuutusmatemaatikko Esa Säyrinen edustajanaan, onnistuivat kuitenkin neuvottelemaan verohallituksen kanssa sopimuksen, jossa vakuutuksen tuotot vuoteen 1990 asti maksettiin edelleen verovapaina.<sup>153</sup> Vaikka verotuspäätöksen vaikutus vanhoihin jäseniin oli pieni, herätti muutos silti epäluuloja.

## Vuoden 1993 vakuutuskassalaki

Vaikka avustuskassojen määrä hupeni 1950-luvulta alkaen, kassojen jäsenmäärä pysyi hyvin tasaisena, noin 50 000 jäsenen tasolla aina 1990-luvulle asti.<sup>154</sup> Monissa kassoissa jäsenmäärä nousi yleisen sosiaaliturvan parantuessa. Esimerkiksi vuonna 1892 perustetun valtionrautateiden konepajojen piirissä toimineen avustuskassa Kaaren jäsenmäärä alkoi kasvaa 1950-luvulla, ylitti 1000 jäsenen rajan 1970-luvulla ja kasvu jatkui 1990-luvulle asti.<sup>155</sup>

Jäsenmäärän pysyminen vakaana oli seurausta kasatoiminnan keskittymisestä: vakavaraisuuden takaamiseksi pienemmät kassat yhdistyivät suurempiin, tai lakkauttivat itsensä ja niiden jäsenkunta liittyi toisten kassojen jäseneksi. Myös jäsenpohjaltaan vahvat kas-

sat kuten VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva ja Rautatieläisten Avustuskassa tehostivat jäsenhankintaansa. Suurimmillaan avustuskassojen jäsenluku olikin hyvinvointivaltion rakentamisen kaudella 1970-luvun alussa. Pudotus jäsenmäärässä tapahtui vasta vuonna 1990, kun Postin Avustuskassa Yhteisapu lopetti toimintansa.<sup>156</sup>

Rautateillä monet tehostamistoimet lykkääntyivät vuosia ja vuosikymmeniä, esimerkiksi sopimus linjaliikenteen yksinajosta solmittiin vasta vuonna 1994. Rautateiden henkilöstömäärän kehityksen suunta oli kuitenkin selvä. Avustuskassojen kannalta paras aikaa oli 1950-luku, jolloin VR:n palveluksessa oli 38000 työntekijää.

Vuosikymmenessä 1980-luvulta 1990-luvun alkuvuosiin työntekijämäärä väheni noin 9000 henkilöllä, ja työnantajan määrittelemä vähennystarve tuleviksi vuosiksi oli edelleen noin tuhannen henkilötyövuoden leikkaaminen vuodessa.<sup>157</sup> 2000-luvun alussa työntekijämäärä oli pudonnut 12000:een. Avustuskassat luottivat kuitenkin edelleen siihen, että suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle yhtiön oli aloitettava laajamittaiset rekrytoinnit. Sitä ennen kassojen oli vielä selvittävä koko kassalainsäädännön muuttumisesta.

Vuoden 1942 avustuskassalaki oli jättänyt kassoille edelleen varsin paljon vapautta toimintansa järjestämiseen. Vapauden käänköpuoli tuli näkyväksi Posti- ja telelaitoksen sekä Postipankin Avustuskassa Yhteisavun vaiheissa 1970–1980-luvulla. Kassa oli perustettu vuonna 1947 yhdistämään Postilaitoksen piirissä toimineet pienet hautausapurenkaat ja erora-



Rautatieläisten Avustuskassan hallitus vuonna 1988. Takana vasemmalta Eero Saarinen, Tapio Laine, Juha-Matti Nissinen, Jorma Hellstén, varapuheenjohtaja Raimo Virlander ja Esko Uksila. Edessä vasemmalta toimistosihteeri Irma Varjus, puheenjohtaja Esko Jokela ja kassanhoitaja Anja Tolvanen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

hastot. Kassan jäsenyys oli postilaisille pakollista vuoteen 1981, mikä periaatteessa takasi kassan jäsenmaksutulot ja teki siitä erään suurimmista.

Yhteisavussa paljastui 1970-luvulla kassanhoitajan tekemä satojentuhansien suuruinen kavallus. Lisäksi jatkuvan jäsenmaksuvirran toivossa kassan varoja ei rahastoitu ja 1980-luvulla, kun erilaiset varhaiseläke-

järjestelyt tulivat mahdollisiksi, ”eläkeryntäys” tyhjensi kassan nopeasti ja kassa ajautui selvitystilaan. Samalla kymmeniä vuosia jäsenmaksuja maksaneet jäsenet menettivät kaikki rahansa.<sup>158</sup> Yhteisavun konkurssi herätti myös rautatieläisissä epäilyksiä avustuskassojen turvallisuudesta.

Yhteisavun kohtalo pani vauhtia avustuskassalain uudistamiseen. Uutta lakia oli valmisteltu pitkään ja hartaasti. Ensin 1960-luvulla avustuskassatoimikunnassa ja 1980-luvulla työryhmässä. Uusi laki tuli lopulta voimaan tasan 50 vuotta vanhan avustuskassalain säätämisestä vuonna 1992.

Uusi laki korosti kassojen vakuutusluonnetta, ja avustus-sanan käytöstä pääsääntöisesti luovuttiin. Avustuskassojen yhdistys muuttui Vakuutuskassojen yhdistykseksi. Lain vaatimat muutokset kassan sääntöihin astuivat voimaan 1995, ja samalla Rautatieläisten Avustuskassasta tuli Rautatieläisten Vakuutuskassa ja VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvasta tuli VR Vakuutuskassa Turva.

Kuten aikaisemmankin lain, muutoksen koettiin vievän kassojen toimintaa ”yritysmäisempään” suuntaan. Kassalla tuli olla jatkossa toimitusjohtaja eli kassanjohtaja ja aluksi vähintään yhden tilintarkastajista oli oltava keskuskauppakamarin tai kauppakamarin hyväksymä kth- tai htm-tilintarkastaja.<sup>159</sup>

Tilintarkastusta ja vakuutusmatemaatikon palveluita koskevat määräykset toivat kassoille lisää kuluja, mutta vielä suuremman haasteen aiheutti vakuutus-

maksuvastuun laajeneminen sisältämään myös indeksikorotukset. Kyse ei ollut pienistä rahoista, sillä esimerkiksi vuonna 1988 ennen vuotta 1968 alkaneiden vakuutusten indeksikorotus oli jo 424 prosenttia ja 1990-luvun alussa jo yli 500 prosenttia.

Uusi laskuperuste toi VR Vakuutuskassa Turvalle melkein 50 miljoonan markan vajeen, jonka paikkaamiseksi indeksikorotukset puolitettiin ja jäsenmaksuja korotettiin.

## Vakuutuskassat 1990-luvulta 2010-luvulle

Avustusten verottamisen ja vakuutuskassalain voimaantumisen lisäksi 1990-lukua leimasivat kassojen kannalta koko yhteiskuntaa koskenut talouslama ja Euroopan yhdentyminen. Vaikka lama-aika iski niin pankkeihin kuin yksityisiin säästäjiin, velattomat avustuskassat hyötyivät korkeasta korkotasosta ja edullisista sijoitusmahdollisuuksista. Esimerkiksi Rautatieläisten Avustuskassa teki vuonna 1992 siihenastisen historiansa parhaan tuloksen. Kymmenennettä vuotta peräkkäin kassan jäsenmaksu voitiin pitää ennallaan.<sup>160</sup>

Laman myötä asuntojen hinnat painuivat vuonna 1990 jyrkkään laskuun, mikä tarjosi kassoille mahdollisuuden edulliseen asuntosijoittamiseen. Vuonna 1993 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva teki historiansa suurimman yksittäisen kaupan, kun se osti Helsingistä Eerikinkatu 33:sta yhdellä kertaa



Matti Lintula, VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan puheenjohtaja 1993–1994. Kuva: Seppo J.J. Sirkka, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

12 asuinhuoneistoa. Asuntojen hintojen kääntyessä nousuun niistä saatava vuokra- ja myyntituotto tarjosi jälleen kassoille vakaan tulonlähteen.

Jäsenistö oli kuitenkin huolissaan kassojen vakavaraisuudesta vielä lama-ajan väistyessäkin. Perinteiset työväen vakuutusyhtiöt Eläke-Kansa ja Henki-Kansa ajautuivat konkurssiin vuonna 1995. Vuotta aikaisemmin Vammalan seudun Eläkekassan tileissä paljastui miljoonien markkojen vajoitus ja kassa ajautui selvitystilaan.<sup>161</sup> Suurin avustuskassa Postin Yhteisapu oli värikkäiden vaiheiden jälkeen lopettanut toimintansa vuonna 1990. Rautatieläisten Avustuskassan ja VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan piiriasiamiehet ja hallituksen jäsenet joutuivat tekemään työtä jäsenistön rauhoittamiseksi.

Vakuutusyhtiöiden konkurssien myötä sosiaali- ja terveysministeriö aloitti laajat tehotarkastukset vakuu-

Aikaansa seuraavan VR-läisen avustuskassa.



Muista – tänään on kaikki hyvin  
– entä huomenna?

Turvaa siis huomina liittymällä  
TURVAN jäseneksi.

Kassan osoite:  
Aurorankatu 9 A 1 00100 HELSINKI  
Tai VR virkaposti  
☎ 90-497 800



Perustettu vuonna 1925 Viipurissa.  
Toimialueena VR:n kaikki osastot ympäri  
koko rataverkon.

**KASSA**  
Kassa toimii sosiaali- ja terveysministeriön  
valvonnassa.

Piirimies:

Hankintamies:

# Turvaa tule- vaisuu- tesi.



Ossi Jokela, Vek:  
"Tee mitä teet, mutta  
kassa on TURVA".



Aila Walldén, ATK-valm:  
"Nainen, myös sinua  
tarvitaan. Liity sinäkin".



Henry Kulin, Lm RVL:  
"Turvasin tulevaisuuteni  
ja liityin TURVAAN".



Arto Kukkonen, Kond:  
"TURVallinen ja  
kätevä säästämissuoto".

**TIEDUSTELE JA VERTAILE –  
USKOMME ETTÄ VALINTASI ON  
TURVA**



tuskassoissa vuonna 1995. Samalla Suomen jäsenyys Euroopan Unionissa toi kiristyksiä kassoja koskeviin määräyksiin.

Kun aikaisemmin vakuutusten vastuuelasta oli edellytetty katettavan 40–85 prosenttia vakuutus-kannan rakenteen mukaan, jatkossa vastuuelka oli katettava kokonaan. Vakuutuskassoille tämä tarkoitti suunnitelmaa pääomien nopeasta kasvattamisesta tai kassatoiminnan lopettamista. Sekä VR Vakuutus-kassa Turvan että Rautatieläisten Vakuutuskassan johtokunnat katsoivat päättäjien muuttuneen laman seurauksena ”ylivarovaisiksi”, mutta molemmat arvi-oivat, että rahastojen kartuttaminen oli mahdollista.<sup>162</sup>

Samanaikaisesti opeteltiin siirtymään markoista euroihin. Arvopaperimarkkinat muuttuivat euromää-räisiksi jo vuonna 1999. Avustuskassat uusivat tieto-koneensa ja päivittivät säännöissä mainitut markka-määrät euroiksi. Kassojen kaikissa toiminnoissa eurot otettiin käyttöön vuoden 2002 alusta.

Vuosituhanen vaihtuessa avustuskassoja peloteltiin myös ohjelmistojen sekoamisella, kun tietokone ei osaisi tunnistaa jäsenen syntymävuotta oikealle vuosisadalle. Vakuutusvalvontavirasto määräsi vakuu-tusyhtiöt ja -laitokset varautumaan vuoteen 2000 ja tietojärjestelmissä mahdollisesti esiintyviin häiriöihin. Laitosten oli nimettävä vastuuhenkilö ja valvottava tie-tojärjestelmiään vuodenvaihteessa 1999–2000.

Myös 2000-luvulla Euroopan parlamentilla ja -neuvostolla oli omat vaatimuksensa ammatillisten lisäeläkkeiden sääntelyksi, ja Suomessa sosiaali- ja terveysministeriö alkoi valmistella kassoja koskevan



VR Vakuutuskassa Turvan hallitus vuonna 2000. Takarivissä vasemmalta varapuheenjohtaja Tauno Tiainen, Jorma Kujala, Juha Mäkivierikko ja Pertti Savikko. Eturivissä vasemmalta puheenjohtaja Arto Kukkonen, Raija Pietikäinen ja Esko Nurmi. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

direktiivin toimeenpanoa vuonna 2004. Työryhmä ehdotti esimerkiksi kassojen toimintapiirin määritelmän laajentamista. Hallituksen ja kassanjohtajien velvollisuuksia kassan etujen edistämisessä painotettiin.<sup>163</sup> Vakuutuskassojen Yhdistyksen toiminta päättyi vuonna 2005 ja sen seuraajaksi perustettiin Vakuutuskassat ry.

Vakuutuskassoille asetetut uudet vaatimukset harvensivat 1990-luvulla kassojen määrää. Rautatielaitoksen piirissä eroavustuksia myöntävä ja tapausmaksu-



VR Vakuutuskassa Turvan 75-vuotisjuhlasta. Vasemmalta Arto Kukkonen, Jorma Kujala, Tauno Tiainen, Pertti Savikko, Raija Pietikäinen, Pentti Kokkonen, Hillevi Leinonen, Heikki Alhanen, Esko Nurmi, Juha Mäkivierikko, ja Veikko Malinen. Kuva: Seppo J.J. Sirkka, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

pohjalta toimiva VR Virka- ja toimihenkilöiden kassa lopetti toimintansa vuonna 2004.<sup>164</sup>

Hautausapua myöntävä konepajalaisten keskuudessa perustettu avustuskassa Kaari jatkoi toimintaansa VR Vakuutuskassa Raide -nimisenä mutta laskettiin sairauskassaksi. Vuonna 2007 Suomessa oli enää 5 hautaus- ja eroavustuskassaa, joista Veturimiesten



Kassan periaatteiden mukaan hallitustoiminta on päättynyt eläkkeelle jäämiseen. Erilaiset juhlavuodet ovat säännöllisesti koonneet yhteen kassatoimintaan osallistuneita. Turvan 90-vuotisjuhlamatkalla Viipurissa 2015 vasemmalta Heikki Alhanen, Turvan pitkäaikainen hallituksen varajäsen, sekä Kyösti Ijäs, hallituksen jäsen ja aktiivinen jäsenhankkija 1980-luvulla. Kuva: Arto Kukkonen.

vakuutuskassa ja Stockmannin henkilöstön vakuutuskassa Toveriapu olivat lopettamassa toimintaansa. Poliisien Vakuutuskassa ei vuoden 2010 jälkeen ole ottanut uusia jäseniä.

## VR Vakuutuskassa Turva

Kassojen jäsenhankinta oli varovaista. Sekä VR että Vakuutuskassojen Yhdistys olivat antaneet ymmärtää, etteivät kassat saaneet tehdä aktiivista markkinointia. Jäsenmäärältään pienempi Henkilökunnan Avustuskassa kuitenkin katsoi, että sen oli tehostettava jäsenhankintaa, mikäli se aikoi pärjätä kilpailussa Rautatieläisten ja Veturimiesten avustuskassoille.



VR Henkilökunnan Avustuskassa Turvan puheenjohtaja Matti Höggvist avaa kassan 60-vuotisjuhlat vuonna 1985. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Vuonna 1970 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva järjesti hallituksen tietojen mukaan ensimmäisen kerran ”informaatiotilaisuuden” kassan piirimiehille. Jatkossa piirimiesten kokoontumisia pyrittiin järjestämään vuosittain, sillä koulutuksen todettiin virkistäneen jäsenhankintaa.<sup>165</sup>

Piirimiehille vierailu pääkaupungissa oli myös virkistystapahtuma. Avustuskassa Turva järjestikin 1970-luvulla koulutuspäivän yhteydessä muun muassa vierailuja Fazerin tehtaille ja Pauligin kahvipaahntimoon. Laivaristeilyt nousivat suosioon ja kun Helsinki oli nähty, koulutuspäivät järjestettiin taval-



VR Vakuutuskassa Turvan puheenjohtaja Arto Kukkonen pitämässä juhlapuhetta kassan 75-vuotisjuhlissa vuonna 2000. Kuva: Seppo J.J. Sirkka, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

lisesti risteilyaluksella. Vuoden 1973 neuvottelutilaisuus pidettiin laivaristeilyllä Turku–Norrtälje–Turku.

Piirimiesorganisaation virkistämisen jälkeen 1980-luvulla Avustuskassa Turva päätti kokeilla myös mainontaa. Vuonna 1983 kassan puheenjohtajaksi tullut asetinlaitemies Matti Höggvist katsoi, että mainostaminen oli välttämätöntä uusien jäsenten hankkimiseksi. Höggvistillä oli suhteita pääkaupunkiseudun mainostoimistoihin ja näiden avulla hän teetti ”Turvaa tulevaisuutesi” -esitteen.

Vakuutuskassojen Yhdistyksen toiminnanjohtaja Heiskanen antoi mainokselle hyväksynnän ja vuonna

1983 aloitettu kampanja tuotti hyvän tuloksen. Moni piirimies ja -asiamies, esimerkiksi Kouvolassa Kyösti Ijäs, saivat muutamassa vuodessa merkittäviä tuloksia aikaan uusien jäsenten hankkimisessa.

VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva ohitti pian jäsenmäärässä Rautatieläisten Avustuskassan, joka noudatti vanhaa pidättyväistä markkinointilinjaa. Vuonna 1970 Avustuskassa Turvan jäsenmäärä oli noin 4500 ja Rautatieläisten Avustuskassan 6900. Kaksi vuosikymmentä myöhemmin luvut olivat 8100 ja 6800 Avustuskassa Turvan hyväksi.

Vakuutuskassalain seuraukset selvisivät vuonna 1994 kassojen hallituksille yllätyksenä. Avustuskassa Turvan ylimääräinen edustajistonkokous järjestettiin helmikuussa 1995 Ravintola Vanhan Kellarissa.<sup>166</sup> Kokouksen sihteerinä toiminut Arto Kukkonen kertoo muistavansa elävästi, miten pieni kabinetti oli täynnä kuulijoita. Vakuutusmatemaatikko Esa Säyrinen esitteli mahdolliset vaihtoehdot, jotka käytännössä tarkoittivat kassan toiminnan lakkauttamista tai indeksikorotuksien leikkauksia ja jäsenmaksujen korotusta.

Kokous päättyi jälkimmäisiin toimenpiteisiin, vaikka ne pienensivät pisimpään kassan jäsenenä olleiden vakuutusten tuottoa tuhansilla markkoilla. Laskelmat kuitenkin osoittivat, että myös eniten leikkauksesta kärsivät saivat sijoitukselleen korkoa. Rautatieläisten Avustuskassa oli päätynyt samankaltaiseen lopputulokseen tammikuussa pitämässään ylimääräisessä kokouksessa.

Arto Kukkonen muistelee, että puheenjohtajaksi

siirtyminen leikkauspäätösten jälkeen hirvitti, mutta kassa palasi tavalliseen päiväjärjestykseen suhteellisen nopeasti. Tilanteen normalisoitumisessa auttoi se, että sijoitustoiminnan kannalta laman jälkeiset vuodet olivat tuottoisia, ja lopulta vakuutusmaksuvastuut saatiin katettua etuajassa.

Kukkosen puheenjohtaja-aikana kassa joutui järjestämään ylimääräiset kassankokoukset myös vuosina 1999 ja 2003 laskuperustekoron alentamisen vuoksi. Indeksikorotuksia leikkaamalla, vakuutusmaksuja korottamalla ja viime kädessä menestyksellisessä sijoitustoiminnalla muuttuneet vaatimukset saatiin kuitenkin molemmilla kerroilla täytettyä ennakoitua aikaisemmin.<sup>167</sup>

Lisähaastetta toiminnalle toi kuitenkin VR:n henkilöstöpolitiikka, jossa uusia rekrytointeja tehtiin koko 1990-luvun ajan niukasti. Irtisanomisten lisäk-

Rautatieläisten Avustuskassan kassanhoitaja Anja Tolvanen ja toimistosihteerinä Tuula Eklund vuonna 1994. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.



si saneerauksen aikana henkilökuntaa siirtyi myös vapaaehtoisesti turvatumille työmarkkinoille. VR Vakuutuskassa Turva kannusti heitä pysymään kassan ulkojäsenenä, koska ministeriö ei myöntänyt mahdollisuutta maksaa jäsenen rahasto-osuutta työnantajan vaihtuessa.<sup>168</sup> Kehitys oli kuitenkin väistämätöntä ja 2000-luvulle tultaessa Vakuutuskassa Turvan jäsenmäärä oli ”enää” 6600. Rautatieläisten Vakuutuskassassa jäseniä oli samaan aikaan 4300.

Vakuutuskassa Turva siirtyi osake- ja rahastosijoittamiseen naapurikassaa aikaisemmin. Riskipitoisemman sijoittamisen vastapainona Turva vahvisti kiinteistösijoituksiaan, joiden arvo nousi laman jälkeen tasaisesti, ja arvonkorotuksilla voitiin korvata ajoittaisia rahastotappioita. Kukkonen kiinnitti puheenjohtajana-aikanaan huomiota hallituksen jäsenten talousosaamisen kasvattamiseksi ja hallituksen yhteishengen vahvistamiseksi.

Korpin jälkeen Avustuskassa Turvan pitkäaikaisena kassanhoitajana toimi Raija Helminen lähes neljännesvuosisadan ajan (vuodesta 1968 vuoteen 1995), mikä toi kassan toiminnalle kaivattua vakautta. Vuonna 1986 kassa muutti uusiin tiloihin Aurorankatu 9 A:han. Vuonna 1989 toimistosihteerinä aloittanut Hillevi Leinonen siirtyi vuonna 1995 VR Vakuutuskassa Turvan kassanjohtajaksi.

Matti Högqvist johti Avustuskassa Turvaa vuoteen 1992 saakka. Häntä seurasi puheenjohtajana vuosina 1993–1994 Matti Lintula, ja vuodesta 1995 alkaen Arto Kukkonen. Arto Kukkonen toimi ensin Helsingin 1991–1999 ja sitten Etelä-Suomen 1999–2005



Rautatieläisten Vakuutuskassan hallitus vuonna 1998. Takarivissa vasemmalta Vesa Leinonen, Jorma Hellstén, Juha-Matti Nissinen, Ilkka Kaisla, Tapio Laine. Edessä vasemmalta puheenjohtaja Esko Jokela, Raimo Virlander. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

päätoimisena pääluottamusmiehenä, ja viimeksi VR konsernin pääluottamusmiehenä 2005–2020. Kuten monet aikaisemmat puheenjohtajat hän oli myös aktiivisesti mukana ammattiyhdistysliikkeessä ja toimi Rautatieläisten Liiton valtuuston puheenjohtaja vuosina 2009–2017.

## Rautatieläisten Vakuutuskassa

Kassan puheenjohtaja, järjestelymestari Erkki Venäläinen ja varapuheenjohtajana toiminut veturinkul-

jettaja Armi Marrasmaa kuolivat molemmat yllättäen vuonna 1973, mikä aiheutti muutoksia kassan hallintoon. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin järjestelymestari Keijo Niittoaho ja varapuheenjohtajaksi konduktööri Juho Jormanainen.

Kuten edeltäjänsä, Niittoaho oli mukana ammatityhdistystoiminnassa. Hän toimi vuosina 1969–1985 Rautatieläisten liiton valtuuston puheenjohtajana ja edusti eheytyneen ay-liikkeen enemmistösocialidemokraatteja.<sup>169</sup> Järjestelymestari Niittoaho oli Turusta, joten kassan säännöistä poistettiin hänen valintansa yhteydessä kohta, jonka mukaan puheenjohtajan tuli asua Helsingissä.

Rautatieläisten Avustuskassan sääntöjä oli uudistettu jo edellisen puheenjohtajan aikana. Vuodesta 1961 alkaen jäsenmaksut määräytyivät vakuutusteknillisesti jäsenen iästä riippuen vuosittain. Lisäksi jäsen saattoi ostaa useita avustusosuuksia. Vuodesta 1969 alkaen myös ns. vapaakirjan saaneiden jäsenten avustuksille maksettiin 4,5 prosentin korkoa siitä lähtien, kun jäsenmaksuvelvollisuus loppui. Elinkustannusten kohoaminen 1970-luvulla uhkasi kuitenkin syödä avustusten ostovoiman olemattomiin.

Niittoahon aikana Rautatieläisten Avustuskassa korotti avustusten määrää ja satoi avustukset elinkustannusindeksiin.<sup>170</sup> Toimenpiteet vilkastuttivat hetkellisesti jäsenhankintaa, mutta varapuheenjohtaja Jormanainen ei kuitenkaan ollut aivan tyytyväinen: ”Kassan jäsenmäärä ei ole koskaan saavuttanut sitä määrää, mihin sillä olisi ollut mahdollisuus kohota.”<sup>171</sup>



Rautatieläisten Vakuutuskassan hallitus ja toimiston henkilökunta vuonna 2007. Takana vasemmalta: Jari Koivu, Kai Perttula, Jarmo Haglund, Juha-Matti Nissinen, Vesa Leinonen. Edessä vasemmalta Jorma Hellstén puheenjohtaja, Mirja Sorsa toimitusjohtaja, Anne Kainiemi toimistosihiteeri, Ari Kostiainen. Kuva: Foto Nyblin, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Rautatieläisten Avustuskassassa indeksiavustukset jäivät pienemmiksi kuin Henkilökunnan Avustuskassa Turvassa, jossa vanhimpien vakuutusten indeksiavustus nousi erilaisen vakuutuskannan seurauksena 1980-luvun lopulla lähes 500 prosenttiin. Rautatieläisten Avustuskassassa suurimmat indeksihyvitykset olivat samoina vuosina noin 300 prosentin luokkaa. Indeksihyvitysten rahoittamiseksi kassa otti käyttöön porrastetun indeksijäsenmaksun.<sup>172</sup>



Rautatieläisten Vakuutuskassan toimisto Laiturinkadulla keväällä 2000. Anne Paavilainen (Mattson) ja Mirja Sorsa. Kuva: Martti Stenberg, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

Keijo Niittoahoa seurasi kassan puheenjohtajana pääluottamusmies Esko Jokela Seinäjoelta. Esko Jokela muistelee kuulleensa kassasta ensimmäisen kerran 1970-luvulla Seinäjoen ratapihan vaihdemiesten kämpässä, jossa eläkkeelle jäävä ikäpolvi puheli eroavustuksista: ”Eivät meinanneet pienellä juhlalla ohittaa tätä rahamäärää.” Kassan toimintaan Jokela tutustui kuitenkin paremmin vasta myöhemmin ammattiyhdistystoiminnan myötä.

Jokela johti kassaa vuosina 1986–2003. Hänen puheenjohtajakaudelleen sattuivat eräät kassatoiminnan suurimmat muutokset vakuutusten verotuksen ja

vakuutuskassalain muodossa. Ensimmäisenä toimeen puheenjohtajaksi valinnan jälkeen Jokela kerookin kävelleensä kirjakauppaan ostamaan kauppakoulun matematiikan oppikirjan.

Kassan toiminnan kannalta uuden vakuutuskassalain vaatimusten myötä kasvava vastuvelka pakotti pohtimaan sitä, oliko kassalla mahdollisuuksia jatkaa. Aikaisemmin vain perusavustukset oli rahastoitu, mutta jatkossa myös indeksikorotukset oli rahastoitava. Rautatieläisten Vakuutuskassan ylimääräinen kas-sankokous mielti vuonna 1995 ratkaisuja vastuvelan pienentämiseksi. Indeksikorotuksia päätettiin leikata ja perusvakuutusmaksuja korottaa. Vastuvelan kattaminen otettiin seuraavien vuosien taloustavoitteeksi.

1960-luvulla kassa oli aloittanut myös osakesijoittamisen, mutta pitkään pääosa varoista oli kiinnelainoissa ja obligaatioissa. Osakkeiden rinnalle hankittiin muutamia sijoitusasuntoja, jotka eivät olleet yhtä alttiita arvon laskemiselle kuin muu omaisuus. Vähitellen osakkeista luovuttiin kokonaan. Vuonna 1963 voitiin todeta tilinpäätöksen osoittavan pitkästä aikaa kohtalaista ylijäämää.

Rautatieläisten Avustuskassan sijoitustoiminta oli varovaista ja perustui kuntalainoihin sekä muutamiin kiinteistösjoiituksiin. 1980-luvun loppupuolella kassan varoista noin 19 miljoonaa markkaa oli sijoitettu lainoihin, 1 miljoona kiinteistöihin ja vain 7000 markkaa osakkeisiin.

Kuntalainojen loppuminen pakotti muuttamaan sijoitusstrategiaa, mutta kassan vuosikertomuksessa tähdennettiin, että ”suomalaisessa yhteiskunnassa



Yhteisen toimiston avajaiset Kaisaniemenkatu 3 B 26:ssa vuonna 2006. Oikealla olevassa kuvassa toimiston tuolloista ja entistä henkilökuntaa, vasemmalta Pepita Myllymäki, Mirja Sorsa, Pirjo Kuvaja, Hillevi Leinonen, Aila Paakkanen ja Anja Tolvanen Kuvat: Arto Kukkonen, Rautatieläisten Vakuutusassa Turvan arkisto.

1990-luvun vaihteessa markkinoita ohjanneeseen kasinopeliin ei Avustuskassa lähtenyt mukaan.”<sup>173</sup>

Myös piirimiesten neuvottelumatkalla vuonna 1992 puheenjohtaja Jokela tähdensi, ettei avustuskassa ”ole osallistunut missään vaiheessa osake- eikä pörs-sikauppaan, eikä myöskään kärsinyt näistä aiheutuvia taloudellisia menetyksiä.”<sup>174</sup>

Laman jälkimainingeissa vakuutusassa sijoitti asunto-osakkeisiin ja osti esimerkiksi vuonna 1996 kymmenen kiinteistöosaketta, pääasiassa yhtiöitä ja kaksioita Helsingin kantakaupungista. Vakuutusmaksuvastuiden kattamiseksi kassan oli kuitenkin tavoiteltava korkeampia tuottoja ja vuonna 2001 se solmi omaisuudenhoitosopimuksen Sampo-Leonian kans-

sa. Tavoitteena oli noin 5 prosentin tuotto pääasiassa rahastosijoituksilla.

Siirtyminen nopeatempoisemmille sijoitusmarkkinoille ei sujunut ongelmitta, ja ensimmäisinä vuosina kirjattiin arvonalennuksiakin. Jatkossa sijoitusyhtiötä ohjeistettiin, ettei osakkeita myydä alle ostoarvon. Vakuutusmaksuvastuut kassa pystyi kuitenkin täyttämään jälleen etuajassa.<sup>175</sup>

Myös kassan toimistossa tapahtui muutoksia. Vakautta kassalle oli tuonut se, että varatuomari Vainikkaa avustuskassanhoitajana seurannut Anja Tolvanen vastasi kassan käytännön toiminnasta lähes yhtäjaksoisesti vuodesta 1976 vuoteen 1995 ja tunsu siten perinpohjaisesti kassan toiminnan.



Vakuutuskassojen hallitukset ja toimiston henkilökunta matkalla Viipurissa Juna-miesyhdistyksen Avustusrahaston perustamissijoilla vuonna 2015. Kuvassa vasemmalta Kai Perttula, Kai Panula, Tuomas Seppänen, Jorma Viitanen, Hillevi Leinonen, Pertti Savikko, Raija Pietikäinen, Kyösti Ijäs, Anne Kainiemi

Ismo Raita, Heimo Talvensaari, Seppo Saarenpää, Matti Höggvist, Arto Kukkonen, Juha-Matti Nissinen, Jouko Unhola, Juha Mäkivierikko, Eveliina Juusola, Tauno Tiainen, Mirja Sorsa, Markku Ylönen, Veikko Malinen, Pentti Kokkonen, Jari Koivu, Unto Kupiainen, Hannu Muhonen, Esko Nurmi, Reijo Kuokkanen, Heikki Alhanen, Eero Saarinen, Raimo Tainamo, Vilho Kiiskinen, Timo Jelekäinen ja Jorma Hellstén. Kuva: Arto Kukkonen.

Asiantuntevan kassanhoitajan merkitystä osoittaa se, että kun Tolvanen 1980-luvulla erosi kassan palveluksesta palkkauserimielisyyden vuoksi, kassan johtokunnan oli vuoden kuluttua pyydettävä hänet takaisin. Vuonna 1970 kassa oli hankkinut oman toimistohuoneen Runeberginkadulta, josta se muutti vuonna 1986 uusiin tiloihin Laivurinkatu 8 C:hen.<sup>176</sup>

Kassan puheenjohtajana toimi Esko Jokela vuoteen 2003 asti ja hänen seuraajanaan jatkoi pääluottamusmies Jorma Hellstén Turusta. Hellstén muistelee Jokelan edeltäjän, Keijo Niittoaikon aikoinaan houkuttelleen hänet mukaan kassatoimintaan.

Kuten monet edeltäjistään, Hellstén oli aktiivisesti mukana ammattiyhdistysliikkeen toiminnassa ja kunnallispolitiikassa. Hän johti kassaa vuosina 2004–2010. Anja Tolvasen jälkeen vuonna 1995 avustuskassanhoitajan tehtävä lakkasi ja kassan ensimmäisenä toimitusjohtajana toimi Pirjo Kuvaja vuosina 1995–2000. Vuonna 2000 toimitusjohtajana aloitti Mirja Sorsa.

## **Rautatieläisten Vakuutuskassa ja VR Vakuutuskassa Turva yhdistävät voimansa**

Jo vuosina 2001 ja 2002 VR Vakuutuskassa Turvan ja Rautatieläisten Vakuutuskassan kassankokouksissa tehtiin esitys kassojen yhdistymisestä. Rautatieläisten

Vakuutuskassa katsoi aiheelliseksi palata asiaan, kun sen vakuutusmaksuvastuun vaje olisi täytetty. Vakuutuskassa Turva kannatti yhteistyön lisäämistä ensimmäiseksi toimistojen osalta.<sup>177</sup>

Arto Kukkonen muistelee, että fuusion toteuttamisessa ei kiirehditty, vaan odotettiin ajan kypsymistä. Vaikka kassatoiminnalla on sääntöjen ja lain määräämät selkeät tavoitteet, oli molemmilla kassoilla myös pitkä historia ja oma identiteetti, jotka oli huomioitava yhdistymistä valmisteltaessa.

Vakuutuskassat pitivät yhteistyökokouksia vuodesta 2003 alkaen, ja ensimmäisenä askeleena oli toimistojen tietotekniikan ja ohjelmistojen uudistaminen. Kassoille 1990-luvun alussa suunniteltu ohjelmisto oli 2000-luvun alussa tullut tiensä päähän.

Uudella ohjelmiston yhteishankinnalla valmistauduttiin paitsi toimintaturvan lisäämiseen, myös yhteiskäyttöön tulevaisuudessa. ”Tämä mahdollistaa yhteistyön kehittymisen Turvan kanssa tulevina vuosina esimerkiksi yhteisten toimistotilojen kautta”, arvioitiin Rautatieläisten Vakuutuskassan toimintakertomuksessa vuonna 2004.<sup>178</sup>

Kassojen vastuvelat oli katettu seuraavaan vuoteen mennessä ja yhteistyötä uskallettiin lähentää. Velkasitoumukset ja rahasto-osuudet kattoivat pääosan Rautatieläisten Vakuutuskassalla 16,6 miljoonan euron vastuista. VR Vakuutuskassa Turvassa yli puolet 19,7 miljoonan euron vastuvelasta katettiin rahasto-osuuksilla, osakkeilla ja kiinteistöosakkeilla.<sup>179</sup>

Vuonna 2006 vakuutuskassat hankkivatkin vuokralle yhteisen toimistotilan Kaisaniemenkadulta Rau-



Kassankokous 2013, pöydän ääressä vasemmalta Jari Koivu sihteeri, kokouksen puheenjohtaja Kimmo Huuhtanen, kassan puheenjohtaja Arto Kukkonen Rata-mestarinkatu 11:ssä. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto.

tatieläisten Liiton tiloista. Rautatieläisten Vakuutuskassa katsoi yhteisen toimitilan eduksi, ei niinkään kustannussäästön vaan ”turvaavuuden ja toimintojen kehittämisen sekä kassatoiminnan jatkuvuuden” kannalta.<sup>180</sup> Seuraavana vuonna kassat palkkasivat yhteisen toimistosihteerin ja perustivat kehitysryhmän pohtimaan kassojen tulevaisuutta.

Rautatieläisten Vakuutuskassan toimitusjohtaja Mirja Sorsa teki tradenomien tutkinnon päättötyönään tutkimuksen kassojen tulevaisuuden näkymistä, ja vakuutusmatemaatikko Olli Pusa laati vertailun kassojen keskeisistä eroista ja yhtäläisyyksistä.

Keskeisenä erona nousi esiin se, että VR Vakuutuskassa Turvassa maksun suuruus kiinnitettiin, mikä jälkeen etuus määräytyi kiinnitetyn maksun ja jäse-

nen iän perusteella. Rautatieläisten Vakuutuskassassa kiinnitettiin puolestaan tavoiteltu etuustaso, jonka perusteella, yhdessä henkilön iän kanssa, määräytyi perittävä maksu. Vakuutuskassa Turvassa vakuutusten päättymisiät olivat 55 ja 58 vuotta, Rautatieläisten Vakuutuskassassa 55 ja 60 vuotta.

VR Vakuutuskassa Turvalla oli vertailuhetkellä enemmän vakuutuksia (4908) kuin Rautatieläisten Vakuutuskassalla (3949), mutta Turvan vakuutukset olivat keskimäärin pienempiä, ja kaiken kaikkiaan vastuiden määrät kummassakin kassassa olivat samaa suuruusluokkaa. Vakuutetuista 1910 oli jäsenenä molemmissa kassoissa.<sup>181</sup>

Kokonaisvastuu kassojen käytännön toiminnasta ja hallinnon ylläpidosta oli hyvin suurelta osin kassan-

johtajien varassa, mikä teki kassoista haavoittuvia esimerkiksi sairaustapausten kannalta. Pusan mukaan molemmilla kassoilla laskuperusteiden määrittämä raja (30 %) hallintokuluille oli ylittymässä lähivuosina.<sup>182</sup>

Kassojen yhdistymiselle oli vertailujen perusteella hyvä mahdollisuus, ja myös jäsenhankinnasta vastaavat piirimiehet näkivät yhdistymisen kannatettavaksi. Myös kassojen toimistojen henkilökunnan ikärakenne oli suotuisa yhdistämiselle ilman, että toimintaan liittyvää tietotaitoa olisi menetetty.

Haasteena oli ottaa etäisyyttä vanhaan järjestötoimintaan ja niihin historiallisiin tekijöihin, jotka 2000-luvulle asti olivat pitäneet kassat itsenäisinä.<sup>183</sup> VR Vakuutuskassa Turvan puheenjohtaja Arto Kukkonen muistelee, että neuvottelujen viimeisessä vaiheessa erimielisyyttä heräsi vielä uuden kassan nimestä, joka lopulta ratkesi Kukkonen ehdotuksen mukaisesti.

Vuoden 2009 kassankokouksissa esiteltiin viimein Rautatieläisten Vakuutuskassan ja Vakuutuskassa Turvan fuusioitumissuunnitelmaa. Ylimääräinen kassankokous hyväksyi fuusiosopimuksen ja uudet säännöt yksimielisesti. Suunnitelman mukaisesti Rautatieläisten Vakuutuskassa yhdistyi VR Vakuutuskassa Turvaan.<sup>184</sup> Fuusioitunut kassa aloitti toimintansa vuoden 2011 alussa nimellä Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva.

Muutoksen myötä myös kassan toimipaikka muuttui, kun se hankki Itä-Pasilasta Ratamestarinkatu 11:sta Poliisijärjestöjen Liiton omistaman toimisto-



Hallituksen jäsenten taloustietojen merkitys on kasvanut kun sijoitustoiminnan rooli on 2000-luvulla vahvistunut. Varainhoitajat käyvät antamassa hallitukselle markkina- ja salkkukatsauksen päätöksenteon tueksi. Kuvassa Petri Pohjanoksa IndexVarainhoidosta pitämässä hallitukselle sijoituskatsausta. Kuva: Arto Kukkonen.

huoneiston, josta se vuokrasi huoneen myös Vakuutuskassa ry:lle. Kymmenen vuotta Rautatieläisten Vakuutuskassan toimitusjohtajana työskennellyt Mirja Sorsa siirtyi vuonna 2011 fuusioituneen kassan kassanjohtajaksi. Vuonna 2007 kassojen yhteiseksi toimistosihteeriksi tullut Anne Kainiemi jatkoi kassan toimistosihteerinä. Arto Kukkonen jatkoi yhdistymi-

sen jälkeen kassan puheenjohtajana vuoteen 2020, kaikkiaan puheenjohtajavuosia kertyi 25 ja johdettuja kokouksia 360.

Kevät 2020 oli vakuutuskassan kannalta poikkeuksellista aikaa. Kansainvälisen koronaviruspandemian myötä pörssikurssit kokivat hetkellisen romahduksen. Kassankokous oli järjestettävä etäyhteydellä koska kokoontumista oli rajoitettu. Neljännesvuosisadan puheenjohtajana toiminut Arto Kukkonen jäi eläkkeelle ja hänen seuraajakseen valittiin veturinkuljettaja Ville Keskitalo.

## Kassan hallitus ja kassankokous

2020-luvulla Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva tarjoaa lisävakuutusturvaa raideliikenteen parissa työskenteleville ja heidän perheilleen. Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan toimintapiiriin kuuluvat muun muassa VR-Yhtymä ja sen alaiset toimijat, Liikenne- ja viestintäministeriön alainen Liikennevirasto (entinen Ratahallintokeskus) ja Liikenteen turvallisuusvirasto (entinen Rautatievirasto), sekä yli kymmenen raideliikenteen piirissä toimivaa muuta yhteisöä. Kassan toiminta perustuu vakuutuskassalakiin (1164/92), asetuksiin sekä kassan sääntöihin. Toimintaa valvoo ja ohjaa Finanssivalvonta.

Kassan jäsenyys kerryttää indeksiperusteisia säästöjä esimerkiksi eläkepäiviksi. Kassan alkuperäisten tavoitteiden mukaisesti jäsenet on vakuutettu työtapa-turman ja kuoleman varalta. Kassaan voi liittyä jokainen sen toimintapiiriin kuuluva alle 45-vuotias, terve

henkilö sekä hänen puolisonsa. Uuden vakuutuksen perusmäärä vuonna 2020 on 3000 euroa, ja lisäksi tuhannen euron lisävakuutuksia on mahdollista ottaa aina 30 000 euroon asti.

Kertyneet vakuutukset maksetaan kertakorvauksena 50, 55, 60 tai 65-vuotiaana tai eläkkeelle jäädessä. Mikäli jäsen haluaa erota kassasta ennen sovittua eroikää tai on laiminlyönyt vakuutusmaksujensa maksamisen kuuden kuukauden ajalta, muutetaan vakuutus jäsenen maksamia vakuutusmaksuja vastaavaksi vapaakirjaksi. Vapaakirja maksetaan hautausavustuksena vapaakirjan saaneen omaisille.

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan päätöksenteo ja rakenne noudattavat edelleen samoja periaatteita kuin jo 1920-luvulla. Hallitus jakaa kassan jäsenet piireihin, joita hoitaa piirin jäsenten tai hallituksen määräämä piirimies. Lisäksi piireissä toimii varapiirimies ja vaihteleva määrä asiamiehiä.

Vuonna 2020 piirejä on toiminnassa kolmetoista. Jokaisessa piirissä järjestetään helmikuussa piirikokous, jossa valitaan piiriasiamies sekä edustaja kassankokoukseen. Kukin piiri on oikeutettu lähettämään kassankokoukseen yhden edustajan kutakin alkavaa 100 jäsentä kohti.

Keväällä järjestettävässä kassankokouksessa edustajat käsittelevät kassan tilinpäätöksen ja valitsevat kassalle hallituksen. Kullakin kassan jäsenellä on oikeus saada haluamansa asia kassankokouksen käsiteltäväksi.

Kuukausittain kokoontuvaan hallitukseen kuuluvat puheenjohtaja, kuusi varsinaista jäsentä ja kol-



Kassan hallitus keväällä 2019. Takana vasemmalta: Tuomas Seppänen, Timo Jelekäinen, Markku Ylönen, Eveliina Juusola, Kai Panula, Tiffa Savolainen, Antti Nissinen ja Jari Koivu. Edessä vasemmalta Ville Keskitalo, puheenjohtaja Arto Kukkonen, kassanjohtaja Mirja Sorsa. Kuva: Arto Kukkonen.

me varajäsentä. Hallituksen tehtäviin kuuluu muun muassa valita kassanjohtaja ja vakuutusmatemaatikko. Lisäksi hallitus käsittelee jäsenhakemukset, päättää kassan varojen sijoittamisesta ja etuuksista sekä niiden maksamisesta.

## Toimiston monet tehtävät

Kassanhoitajan ja myöhemmin kassanjohtajan tehtävänä on ollut hoitaa kassan juoksevaa hallintoa, huolehtia kassan kirjanpidon lainmukaisuudesta ja siitä, että varainhoito on järjestetty luotettavasti. Tehtäviin kuuluu myös valmistella hallituksen kuukausittaiset kokoukset, ja panna hallituksen päätökset täytäntöön.

Kassanjohtajalla on oikeus olla läsnä hallituksen kokouksissa ja käyttää niissä puhevaltaa. Yhdessä jäsenasioista vastaavan toimistosihteerin kanssa kassanjohtaja huolehtii kassan päivittäisestä toiminnasta. Toimistosihteerien työnkuva on sisältänyt jäsenasioiden, maksuliikenteen, kirjanpidon ja päivittäisen asiakaspalvelun tehtäviä.

Kassan toimiston keskeiset tehtävät ovat historian varrella pysyneet pääosin ennallaan. Rautatieläisten Avustuskassa hankki kassanhoitajan apulaiseksi toimistosihteerin 1940-luvulla ja Henkilökunnan Avustuskassa seurasi myöhemmin perässä. Kuitenkin lainsäädännön tarkentuminen ja valvonnan tiukentuminen sekä sijoitustoiminnan merkityksen kasvaminen ovat lisänneet työn vaatimuksia. Tietotekniikan kehitys ja yhteydenpidon digitalisoituminen ovat suuresti muuttaneet toimiston toimintatapoja.

Rautatieläisten Avustuskassan kassanhoitajana työskennelleen Anja Tolvasen mukaan 1980-luvun lopulle asti kassan hoitaminen vaati paljon käsityötä, sillä kaikki maksut laskettiin käsin, ulkojäsenten maksut perittiin postisiirtolomakkeilla ja hallituksen jäsenten kokouspalkkiotkin maksettiin käteisellä.

VR Vakuutuskassa Turvan kassanjohtajana työskennelleen Hillevi Leinosen mukaan kassan toimistossa kiireisin aika ajoittui yleensä alkuvuoteen, jolloin oli valmistettava asiakirjat ja verotiedot tilintarkastusta ja tilinpäätöstä varten sekä mahdolliset sääntömuutos ehdotukset ennen huhtikuun kassankokousta. Kesä oli toimistolla rauhallisempaa ja syksyyn ajoittuivat yleensä asiamiestapaaminen ja hallituksen virkistysmatka. Vaikka tietotekniikka oli otettu käyttöön jo 1980-luvulla, ylläpidettiin vanhaa paperista jäsenkortistoa 2000-luvulle asti, mikä lisäsi työmäärää.

Mirja Sorsa aloitti työnsä Rautatieläisten Vakuutuskassassa vuonna 2000 ja siirtyi vuonna 2011 yhdistyneen kassan kassanjohtajaksi. Sorsan aikaisempi työkokemus oli isännöintialalta talouden ja hallinnon tehtävistä, ja vakuutuskassa oli hänen mukaansa uusi ja ”eksoottinenkin” ala. Kassatyö on monipuolista ja vaatii laaja-alaista osaamista.

Koska työntekijöitä on toimistossa vain kaksi, tarvitaan Sorsan mukaan kassatoiminnassa niin kaupallista, teknistä, juridista kuin psykologistakin osaamista. Maksuliikenne, kirjanpito ja tilinpäätökset tehdään alusta loppuun itse. Työnantajat perivät edelleen kassan jäsenmaksut suoraan jäsenten palkasta,



Kassankokous järjestettiin vuonna 2020 osittain etäyhteyksillä kansainvälisen koronavirus-epidemian vuoksi. Vasemmalta kassan puheenjohtaja Arto Kukkonen, Taina Kukkonen, Ville Keskitalo, Lassi Narinen kokouksen puheenjohtaja, Piia Kärkkäinen, Mirja Sorsa, Antti Nissinen sihteeri. Kuva: Arto Kukkonen.

lukuun ottamatta itsemaksavia, joiden laskutus hoidetaan toimistossa. Lisäksi kassanjohtaja pitää yhteyttä vakuutusmatemaatikkoon, verottajaan sekä valvovaan viranomaiseen.

## Vakuutuskassa 2020-luvulla

Yhdistymisessä molempien kassojen jäsenet säilyttivät entiset etuutensa. Yhdistyneenä kassana Turvan jäsenhankintaa voitiin tehostaa hyvin tuloksin.

Uusien jäsenten määrä ei kuitenkaan riittänyt korvaamaan suurten ikäluokkien tulemista eläkeikään, erityisesti koska VR-konsernin tehostamistoimet kasvattivat rautatieläisten epävarmuutta työpaikoista ja tulevaisuudesta. Oma osansa oli myös kansainvälisen talouden heilahteluilla. Vuoden 2008 finanssikriisi, Euroopan Unionin alueen talousvaikeudet, Yhdysvaltain ja Kiinan kauppasota ja viimeksi keväällä 2020 koronaepidemia lisäsivät talouden epävarmuutta.

Kulujen karsimiseksi Turvan hallituksen varsinaisten jäsenten määrää laskettiin asteittain yhdeksästä kuuteen jäseneseen vuosina 2014–2016. Asiamiestilaisuudet päätettiin järjestää jatkossa kassankokouksen yhteydessä. Riskien hallitsemiseksi Turva alensi myös laskuperustekorkoaan 2,5 prosenttiin vuonna 2015. Kassa pystyi kattamaan aiheutuneen lisävastuun sijoitustoiminnallaan.<sup>185</sup>

Kassan toimintaympäristö oli 2010-luvulla koko ajan muutoksessa, kun keskustelu raideliikenteen uusista toimintamalleista eteni. Suomen raideliikenteeseen tuli uusia toimijoita, kuten rautatiekuljetukset aloittanut Fenniarail Oy.

Vanha toimintapiiri oli jatkuvassa muutoksessa, kun VR ulkoisti esimerkiksi atk-palvelut ja siivouspalvelut. Entiset VR:n työntekijät säilyttivät oikeutensa kuulua kassaan, mutta jäsenhankinnalle muutokset aiheuttivat lisää haasteita.<sup>186</sup> Vuonna 2018 Turvan

hallitus alkoi selvittää kassan toimintapiirin laajentamista metro- ja raitiovaunuliikenteeseen.<sup>187</sup>

Vuonna 2020 Suomessa oli Finanssivalvonnan valvottavana enää yksi uusia jäseniä ottava hautaus- ja eroavustuskassa, Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva.

Se, että kassa on säilynyt nimenomaan raideliikenteen piirissä, kertoo siitä, että sen edeltäjiä, Rautatieläisten Vakuutuskassaa ja VR Vakuutuskassa Turvaa, hoidettiin taloudellisesti menestyksekkäästi. Samalla vakuutuskassan menestys osoittaa, että vaikka rautatieläiskunta vähenee ja vanha rautatieläishenki on yhtiöittämisten ja ulkoistamisten myötä heikentynyt, ei työntekijöiden itsenäisesti järjestämän vakuutustoiminnan tarve ole kadonnut.

Kassa on eittämättä menettänyt keskinäisen avun luonnettaan, kun lainsäädännön kiristyessä ja esimerkiksi sijoitustoiminnan vaatimusten kasvaessa sen hallintoon ja päätösten tueksi on tarvittu entistä enemmän asiantuntijoita luottamushenkilöiden sijaan. Verrattuna kaupallisiin yksityisvakuutuksiin Turvan jäsenistöllä on kuitenkin edelleen päätösvalta kassan asioissa ja vakuutuskassalla osansa raideliikenteen parissa työskentelevien yhteishengen luomisessa.<sup>188</sup>

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



## Tutkimusaineisto

### Rautatieläisten Avustuskassa Turvan arkisto

S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahaso - Valtionrautateiden Junamiesyhdistyksen Avustusrahaso - Junamiesten Avustuskassa - V.R. Henkilökunnan avustuskassa - V.R. Henkilökunnan Avustuskassa Turva - VR Vakuutuskassa Turva: Toimintakertomukset 1925–2010; Pöytäkirjat 1946–1958; Edustajiston- / kassankokouksen pöytäkirjat 1964–2010.

V. R. Yleinen Eroraharengas - Rautatieläisten Erorahasto - Rautatieläisten Avustuskassa - Rautatieläisten Vakuutuskassa: Toimintakertomukset 1933–2010; Edustajiston- / kassankokouksen pöytäkirjat 1957–2010.

### Työväen arkisto

Suomen Valtion Rautateiden Junamiesyhdistys: Toimintakertomukset 1925–1939; Pöytäkirjat 1942–1947.

### Haastattelut

Jorma Hellsténin haastattelu 8.1.2020  
Matti Högqvistin haastattelu 3.12.2019  
Esko Jokelan haastattelu 8.1.2020

Hillevi Leinosen haastattelu 3.2.2020  
Mirja Sorsan haastattelu 4.3.2020  
Anja Tolvasen haastattelu 6.3.2020  
Arto Kukkosen haastattelu 25.6.2020

### Lehdet

Avustuskassojen Yhdistys tiedottaa, Demari, Etelä-Hämeen Sanomat, Etelä-Suomen Sanomat, Helsingin Sanomat, Jernvegsmannabladet, Kauppalehti, Karjala, Laatokka, Länsi-Savo, Rautatieläinen, Riihimäen Sanomat, Sisä-Suomi, Suomen Sosialidemokraatti, Uusimaa, Uusi Rautatielehti, Uusi Suomi, Veturimies, Virkamiesten Aikakauskirja

### Kirjallisuus

Auvinen, R. J. 1962. Henkilökunta. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962 (ss. 717–758). Helsinki: Rautatiehallitus.

Vihma, Martti 1946. Avustuskassojen Käsikirja. Helsinki: Avustuskassojen yhdistys.

Eerola, Jouni 1992. VR Avustuskassa Kaari historiikki 1892–1992. Hyvinkää: VR Avustuskassa Kaari.

Hakoköngäs, Eemeli 2018. Yhteistyö, neuvottelu, oma tahto. Helsinki: Veturimiesten liiton historia. Veturimiesten liitto ry.

Hakoköngäs, Eemeli 2015. Rautateiden kenraali Harald Roos. Helsinki: Pääjohtaja H. Roosin säätiö.

Hellstén, Jorma 2004. Rautatieläisten Vakuutus-

kassa 75-vuotta. Helsinki: Rautatieläisten Vakuutus-kassa.

Hellstén, Jorma 1993. Rautatieläisten avustuskassa 1929–1993. Helsinki: Rautatieläisten avustuskassa.

Herranen, Timo 2005. Uusiin asemiin: Rautatieläisten liiton historia 1950-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin. Helsinki: Rautatieläisten liitto.

Honka, Kaarlo 1954. Rautatieläisten avustuskassa 1929–1953, 25-vuotta aatteellis-taloudellista toimintaa. Helsinki: Rautatieläisten avustuskassa.

Jaakkola, Jouko 1993. Kun valtio ei auttanut - työväen keskinäinen apu Suomessa. Teoksessa Pertti Haapala (toim.) Hyvinvointivaltio ja historian oikut (ss. 25–56). Tampere: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura.

Jaakkola, Jouko 1985. Tampellan työväen avustuskassatoiminta Tampereella 1860–1985. Tampere: Tampellan Tampereen Tehtaitten Sairauskassa.

Jormanainen, Juho 1989: Rautatieläisten avustuskassa 50-vuotisjuhlaulkaisu 1929–1979. Helsinki: Rautatieläisten avustuskassa.

Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943. Helsinki: Junamiesyhdistys ry.

Kettunen, Pauli 1976. Anoen, taistellen, neuvotellen: Veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan kehitys vuoteen 1976. Helsinki: Veturimiesten liitto ry.

Koivisto, Johan 1994. Avustuskassoista vakuutus-kassoiksi: Yhdistystoimintaa 1943–1993. Helsinki: Vakuutuskassojen yhdistys.

Lehtonen, O. & Einola, E. 1962. Henkilökunnan järjestötoiminta. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–

1962 (ss. 796–821). Helsinki: Rautatiehallitus.

Nissinen, Niilo 1973. 100 vuotta rautatievirkamiesten järjestötoimintaa. Helsinki: Rautatievirkamiesliitto ry.

Ollilainen, Y. 1962. Sosiaalitoiminta. Teoksessa Valtionrautatiet 1937–1962 (ss. 759–774). Helsinki: Rautatiehallitus.

Penttilä, Kalevi 1972. Veturimiesten avustuskassa 1923–1973. Helsinki: Veturimiesten avustuskassa.

Riihinen Olavi 1975. Rautatielaitoksessa palvelevien sosiaaliturva suurlakkoon (1905) saakka. Teoksessa Riihinen Olavi, Hentilä Kalevi & Roos Jeja-Pekka (toim.) Vaikeat vuosikymmenet. Kehitys vuoteen 1930 (ss.56–81). Rautatieläisten liiton historia. Espoo: Weilin+Göös.

Sorsa, Mirja 2007. Kassojen toimintaympäristön analyysi ja muutosten ennakointi: case: Rautatieläisten Vakuutuskassa ja VR Vakuutuskassa Turva. Opinnäytetyö. Liiketalouden koulutusohjelma. Helsinki: Haaga-Helia.

Suomen Virallinen Tilasto 1933. XXII Vakuutusolot 1931 C, 22. Helsinki.

## Kuvat

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan arkisto  
Arto Kukkoson arkisto  
Suomen Rautatiemuseo  
Työväen Arkisto  
Journalistinen Kuva-arkisto  
SA-kuvan arkisto



Edellinen aukeama: Pasilan ratapihaa kohti  
Linnunlaulua 1960-luvulla. Rautatiemuseo.

## Matrikkeli

Seuraavissa matrikkelitiedoissa esitellään Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan ja sen edeltäjien (VR Vakuutuskassa Turva, VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva, VR Henkilökunnan Avustuskassa, Junamiesten Avustuskassa, Valtionrautateiden Junamiesyhdistyksen Avustusrahasto, ja S.V.R. Junamiesyhdistyksen Avustusrahasto) sekä Rautatieläisten Vakuutuskassan (aikaisemmin: Rautatieläisten Avustuskassa, Rautatieläisten Erorahasto, V.R. Yleinen Eroraharengas) puheenjohtajien, hallituksen jäsenten sekä toimihenkilöiden tiedot. Vuosien varrella kassat ovat noudattaneet erilaisia periaatteita nimien ja toimien kirjaamisessa, ja nämä erot on säilytetty myös tässä listauksessa.

## VR Vakuutuskassa Turva (1925–2010), Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva (2010–)

### Kassanhoitajat:

Huttunen Otto 1925–1926  
Rauto (aik. Rask) Antti 1927–1953  
Matikainen Matti 1953–1961  
Korppi Alvar 1961–1968  
Helminen Raija 1968–1995

### Kassanjohtajat:

Leinonen Hillevi 1995–2010  
Sorsa Mirja 2011–

### Toimistosihteerit:

Lumme Helmi 1973–1990  
Leinonen Hillevi 1989–1994  
Paakkanen Aila 1995–2009  
Vähäuski Kaisa 2010–2013 (määräaik.)  
Kainiemi Anne 2007–

### Puheenjohtajat:

Wigren Otto 1923  
Kärki Salomon 1924–1927  
Torniainen Jalmari 1928–1937  
Tuulos A. 1938–1939

Koivula E. 1940  
Kallio Juho Edvard 1941-1944  
Kalle Konstantin Juhamäki 1945  
Kallio Juho Edvard 1946-1948 ja 1953-1955  
Matikainen Matti 1949-1953  
Korppi Alvar 1959-1960  
Heikkinen Vilho Olavi 1956-1958 ja 1961-1975  
Kaiponen Olavi 1976-1979  
Kahila Lauri 1980-1982  
Högqvist Matti 1983-1992  
Lintula Matti 1993-1994  
Kukkonen Arto 1995-2020  
Keskitalo Ville 2020-

## **Hallituksen jäsenet ja varapuheenjohtajat:**

jäsensyysvuodet (varapuheenjohtajana)

Laine L. J. 1945-1950  
Laurila S. A. 1945-1950  
Leinonen Tauno 1945-1955  
Juhamäki K. K. 1945-1946  
Laakso A. 1945-1946  
Siljava T. S. 1945-1946 (1945)  
Kallio J. E. 1947-1955 (1949-1952)  
Tuuloskoski L. J. 1947-1948 (1947-1948)  
Raussi V. V. 1949-1960  
Matikainen Matti 1949-1953  
Issakainen Eino 1951-1974 (1956, 1959-1960)  
Issakainen Eino 1962-1969  
Veikkanen Aaro 1953 1953  
Heikkinen Vilho O. 1954-1955 (1954-1955)

Heikkinen Vilho O. 1959-1960  
Korppi Alvar 1957-1960 (1957-1958)  
Ansavuori Niilo 1956-1960  
Helle Reino 1956-1967  
Torvelainen Erkki O. 1961-1971  
Immonen Tapio 1961-1963  
Kiukkonen Väinö 1961-1963 (1961)  
Kahila Lauri 1964-1979 (1976-1979)  
Roitto Paavali 1964-1976  
Saarinen Kurt 1968-1976  
Mikkola Matti 1969  
Kaiponen Olavi 1969-1975 (1970-1975)  
Nurmi Vieno V. 1971-1979  
Räihä Vilho 1975-1989  
Kuha Arne 1976-1983 (1980)  
Lehto Erkki 1976-1981  
Lyytikä Erkki 1977-1985  
Heikuri Vilho 1980-1985 (1983-1985)  
Högqvist Matti 1980-1982 (1981-1982)  
Ijäs Kyösti 1982-1993  
Metsätie Oiva 1983-1984  
Yli-Koivisto Markku 1984-1996  
Lintula Matti 1985-1992 (1986-1992)  
Kupiainen Unto 1986-1992  
Pylkkönen Raimo 1986-1995 (1993-1994)  
Kangas Tapani 1990-1992  
Kukkonen Arto 1993-1994  
Pietikäinen Raija 1993-2000  
Roivainen Leo 1993-1995  
Tiainen Tauno 1994-2006 (1995-2006)  
Nurmi Esko 1995-2006

Savikko Pertti 1995–2015 (2013–2015)  
Kujala Jorma 1996–2005  
Mäkivierikko Juha 1996–2009  
Kokkonen Pentti 2001–2007  
Malinen Veikko 2005, 2011–2016 (2006–2010)  
Loponen Raimo 2006–2009  
Seppänen Tuomas 2007–  
Viemerö Ari 2007–2010  
Ojala Sakari 2009–2014  
Kostiainen Ari 2011–2012 (2011–2012)  
Koivu Jari 2011– (2014–2017)  
Panula Kai 2011–  
Perttula Kai 2011–2013 (2012–2013)  
Valkama Hannu 2011–2014  
Keskitalo Ville 2013–2020 (2018–2020)  
Palomäki Tero 2014–2016  
Nissinen Antti 2016–  
Ylönen Markku 2017–  
Kukkonen Taina 2020–

### **Hallituksen varajäsenet:**

Lavemaa J. K. 1945–1946  
Veikkanen Aaro 1945–1946  
Rauto Antti 1945–1953  
Matikainen Matti 1954–1955  
Luoto Yrjö 1952–1956  
Ritvanen Aarne 1957  
Martikainen Otto 1957–1962  
Valento J. 1958–1960  
Leskinen Erkki 1961–1962  
Mikkola Matti 1963–1968

Kuha Aarne 1963, 1972–1976  
Kaiponen Olavi 1964–1969  
Harainen Jaakko 1965–1970  
Räty Arto 1969–1970  
Venäläinen Erkki 1970  
Suonpää Urho 1971–1983  
Hokkanen Eino 1971  
Moilanen Pentti 1972–1974  
Issakainen Eino 1975–1977  
Sassi Mauno 1976, 1980–1981  
Heikuri Vilho 1977–1979  
Högqvist Matti 1978–1979  
Lintula Matti 1980–1984  
Juutilainen Timo 1982–1983, 1985  
Sinkkonen Pekka 1984  
Kupiainen Unto 1984–1985  
Jerkku Yrjö 1985  
Kiiskinen Vilho 1986–1991, 1993–1994  
Moilanen Paavo 1986–1988, 1992  
Tainamo Raimo 1989–1991  
Pietikäinen Raija 1992  
Matilainen Reino 1993–1998  
Räikkönen Jouko 1995–1998  
Alhanen Heikki 1986–2007  
Kokkonen Pentti 1999–2001  
Malinen Veikko 1999–2005  
Loponen Raimo 2001–2005  
Pihkala Teemu 2006  
Viemerö Ari 2005–2007, 2011–2014  
Herranen Pekka 2007–2010  
Jelekäinen Timo 2007–2020

Ojala Sakari 2007–2008  
Ylönen Markku 2009, 2015–2016  
Juusola Eveliina 2010–  
Savolainen Titta 2017–  
Narinen Lassi 2020–

### **Tilintarkastajat:**

Ylikamreeri Nykänen Viljo 1964–1984  
Pääkirjanpitäjä Virta Viljo 1964–1984  
Toimitsija Ahokas Tauno 1964–1984  
Insinööri Tervapuro Ensi 1978–1988  
Toimitusjohtaja Kivistö Matti 1985–1993  
Liikenneohjaaja Pohjolainen Kari 1985–2007  
Konduktööri Mäkelä Juha-Pekka 2008–2009  
Konduktööri Puro Markku 2010  
KHT Nyman Jaakko 1989–2010  
KPMG Oy Ab KHT Nyman Jaakko ja KHT  
Pasanen Paula 2011  
KPMG Oy Ab KHT Pasanen Paula ja KHT Läh-  
dekorpi Saila 2012–2017  
Tilintarkastusrengas Oy, HT Salmivuori Kai  
2018–

## **Rautatieläisten Vakuutuskassa (1929–2010)**

### **Rahastonhoitajat:**

junamies Leppä K. A. 1929–1936  
järjestelymestari Kahila K. J. 1936  
veturinkuljettaja Odell G. E. 1937–1940

### **Kamreeri–avustuskassanhoitajat:**

tarkkaaja Olanne A.V. 1937–1957

### **Avustuskassanhoitajat:**

Vainikka Manu 1957–1976  
Tolvanen Anja 1976–1985  
Mäkinen Tuulikki 1985–1986  
Tolvanen Anja 1986–1995

### **Toimitusjohtajat:**

Kuvaja Pirjo 1995–2000  
Sorsa Mirja 2000–2010

### **Sihteerit:**

junamies Leppä K. A. 1929–1936  
apul. asemapäällikkö Heinström V.W. 1937–  
1944

## **Toimistosihteerit:**

Karelin Oili 1957-1964  
Kauppinen Anneli 1965  
Linnavuo Pirkko 1965-1967  
Aaltonen Lea Tuulikki 1967-1971  
Herrala Tuula 1971  
Tolvanen Anja 1971-1976  
Varjus Irma 1984-1990  
Eklund Tuula 1990-1997  
Paavilainen Anne 1998-2001  
Tuomisto Anne 2001  
Myllymäki Pepita 2001-2007

## **Lomasijaiset ja kiireapulaiset:**

Jormanainen Pirjo 1977-1986  
Somero Merja 1982-1984  
Hirvonen Pirkko 1982

## **Kassan puheenjohtajat:**

junamies Kouhi K. 1929-1936  
järjestelymestari Nieminen E. 1937-1945  
järjestelymestari Backman W. E. 1946-1958  
apul.asemapäällikkö Heinström V.W. 1959-1970  
järjestelymestari Venäläinen E. 1971-1972  
järjestelymestari Niittoaho K. 1973-1985  
pääluottamusmies Jokela E. 1986-2003  
pääluottamusmies Hellstén J. 2004-2010

## **Kunniapuheenjohtajat:**

järjestelymestari Niittoaho K. 1986-2003  
pääluottamusmies Jokela E. 2004-

## **Kassan varapuheenjohtajat:**

veturinkuljettaja Lavi M. 1929-1932  
järjestelymestari Kahila K. J. 1933-1936  
järjestelymestari Backman W. E. 1937-1945  
veturinkuljettaja Väänänen A. 1946-1949  
apul.asemapäällikkö Heinström V.W. 1950-1958  
järjestelymestari Korppi A. 1959-1963  
veturinkuljettaja Marrasmaa A. 1964-1973  
konduktööri Jormanainen J. 1974-1981  
veturinkuljettaja Kettunen L. 1982  
veturinkuljettaja Vilander R. 1983-2000  
veturinkuljettaja Kaisla I. 2001-2007  
pääluottamusmies Kostainen A. 2008-2010

## **Kassan hallituksen jäsenet:**

kirjanpitäjä Aalto M. 1929-1936  
ylikonduktööri Kallio E. 1929-1932  
ylikonduktööri Lindqvist K. 1929-1934  
konduktööri Louhivaara J. V. 1929-1936  
vaihdemies Pasila J. 1933-1936  
veturinkuljettaja Särkipato J. 1935-1936  
järjestelymestari Backman W. E. 1937-1945  
kirjanpitäjä Breider F. L. 1937-1944  
ylikonduktööri Marttila A. 1937-1938  
tarkkaaja Olanne A.V. 1937-1950  
veturinkuljettaja Odell G.E. 1937-1950

järjestelymestari Salmi S.K. 1937–1950  
apul.asemapäällikkö Heinström V.W. 1939–1958  
konduktööri Valli T. 1945–1947  
veturinkuljettaja Väänänen A. 1946–1949  
apul.asemapäällikkö Härrä J. 1948–1967  
veturinkuljettaja Mauno E. 1950–1958  
veturinkuljettaja Itävuo V. 1951–1951  
järjestelymestari Saarmo F. 1951–1955  
konduktööri Peltola K. 1951–1953  
veturinkuljettaja Lehtonen K. A. 1953–1960  
järjestelymestari Korppi A. 1956–1963  
veturinkuljettaja Marrasmaa A. 1959–1973  
konduktööri Raussi V. 1959–1963  
veturinkuljettaja Viding G. 1961–1962  
veturinkuljettaja Lehtinen E. 1961–1971  
konduktööri Laine V. 1964–1969  
järjestelymestari Niittoaho K. 1968–1972  
konduktööri Karvonen O. 1970–1973  
järjestelymestari Mäkelä J. V. 1963–1983  
konduktööri Majuri O. 1964–1982  
yliteknikko Laaksonen S. 1972–1977  
konduktööri Jormanainen J. 1973–1981  
järjestelymestari Uksila E. 1973–1990  
veturinkuljettaja Kettunen L. 1974–1982  
veturinkuljettaja Saarinen E. 1978–1992  
järjestelymestari Jussi-Pekka M. 1982–1987  
kuormausmestari Jormanainen P. 1983–1985  
veturinkuljettaja Virlander R. 1983–2000  
pääluottamusmies Jokela E. 1984–1985  
pääluottamusmies Hellstén J. 1986–2003  
konduktööri Nissinen J.-M. 1986–2010

järjestelymestari Laine T. 1988–2005  
konduktööri Leinonen V. 1991–2008  
veturinkuljettaja Kaisla I. 1993–2007  
veturinkuljettaja Virkkunen J. 2001  
veturinkuljettaja Kostainen A. 2002–2010  
konduktööri Koivu J. 2004–2010  
rataesimies Haglund J. 2006–2010  
veturinkuljettaja Perttula K. 2007–2010  
järjestelymestari Panula K. 2009–2010

### **Kassan tilintarkastajat:**

Kahila K. J. 1929–1932  
Valtamo K.V. 1929–1932  
Rautavuori H. 1933–1936  
Kivekäs A. 1933–1936  
Salminen E.A. 1937–1964  
Hänminen L.I. 1937–1977  
Kallio E. 1945–1946  
Haapasalmi H.V. 1947–1956  
Suominen N. 1960–1969  
Laukkanen K. 1965  
Mustakallio K.,J. 1966–1972  
Karp S. 1970–1977  
Tamminen V. 1973–1985  
Laaksonen S. 1978–1981  
Tolvanen P. 1978–1985  
Sainio I. 1985  
Jormanainen J. 1983–1986  
Kivistö M. 1986–1990  
Niittoaho K. 1986–1988  
Tamminen V. 1987–1999

Lemettinen R. 1989-2006  
Naumanen K. (HTM) 1991-1997  
Haapakoski M. (HTM) 1998-2010  
Rosenholm K-P. 2000-2010  
Jokela E. 2007-2010

## **Kassojen matemaattikkoina ovat toimineet**

Honka Kaarlo  
Säyrinen Esa  
Kauppi Lauri  
Pusa Olli

## Lähdeviitteet

- 1 Koivisto 1994, 5–6, 9.
- 2 Kassassa oli vuonna 1931 103 jäsentä. Suomen Virallinen Tilasto: XXII Vakuutusolot 1931 C, 22.
- 3 Jaakkola 1993, 25–26.
- 4 Jaakkola 1985, 19.
- 5 Riihinen 1975, 57.
- 6 Jaakkola 1985, 17–18.
- 7 Valtionrautatiet 1912–1937, 874. Eerola 1992, 5–6. Viipurin konepajan sairaus- ja hautausapukassa toimi sotien jälkeen nimellä Avustuskassa Kaari, ja vuodesta 2000 eteenpäin nimellä VR Vakuutuskassa Raide. Sittenmin perustettiin ainakin 1906 Helsingissä sijaitsevien konepajojen hautausapurengas sekä 1906 Oulun, 1908 Kuopion, 1917 Vaasan, 1919 Turun sairaus- ja hautausapurahastot.
- 8 Riihinen 1975, 74–76.
- 9 Torvelainen, Erkki O. (1965). VR henkilökunnan avustuskassa Turva: 40-vuotisjuhlajulkaisu 1965, 1
- 10 Nissinen 1973, 62, 96. Norrménin rahasto aloitti toimintansa 1897. Eri lähteissä Norrménin rahaston jäsenyyden mainitaan olleen vapaaehtoista ja avointa kaikille rautatieläisille ja myös Rautatien Henkilökunnan Yhdistyksen osallistuneen perustamiseen. Toisaalla jäsenyyden kerrotaan olleen rajattu Rautatievirkamiesliiton jäsenille (Jernvegsmannabladet no 64 1891; Riihinen 1975, 81; Lehtonen & Einola 1962, 821). Norrménin rahasto tarjosi ainakin aluksi ilmeisesti vain hautausapua, mutta sen lisäksi jäsenten oli mahdollista saada rahastosta lainoja. Rahaston jäsenmaksua oli maksettava kymmenen vuotta ennen oikeutta avustuksiin (Uusi Rautatielehti no 7. 1909; Riihinen 1975, 81).
- 11 Valtionrautatiet 1912–1937, 875.

- 12 Riihinen 1975, 80; Esimerkiksi vuonna 1895 perustettu Toijalan piirin rautatieläisten avustuskassa oli toiminnassa vielä 1960-luvullakin.
- 13 esim. Työmies 16.12.1914.
- 14 Eerola 1992, 16, 24–26.
- 15 Koivisto 1994, 16–17.
- 16 Keisarillisen Majesteetin Armollinen Asetus työntekijäin apukassoista 1897. §9
- 17 Jaakkola 1993, 38.
- 18 Jaakkola 1993, 36–37.
- 19 Eerola, 1992, 5.
- 20 Hakoköngäs 2018, 207.
- 21 esim. Juna 28.1.1909.
- 22 Kansan Lehti 20.12.1913.
- 23 Kansan Lehti 22.9.1910.
- 24 Kansan Lehti 21.2.1916.
- 25 Juna 8.8.1907.
- 26 Uusi Rautatielehti no. 40, 1907.
- 27 Juna no 50–51, 1915.
- 28 Juna no. 5 1917.
- 29 Jaakkola 1985, 118; Kettunen 1976, 153.
- 30 Kettunen 1976, 155.
- 31 Hakoköngäs 2018, 24, 209.
- 32 Keskisuomalainen 31.7.1923; Karjala 16.7.1925.
- 33 Vuonna 1937 jäseniä oli 144.
- 34 Toivo Ropposen muistelu kassan historiasta.
- 35 esim. Uusi Rautatielehti no. 38 1908.
- 36 Jaakkola 1993, 40–41.
- 37 Kettunen 1976, 104–105.
- 38 Jaakkola 1993, 43–44.
- 39 Valtionrautatiet 1912–1937, 862, 870.
- 40 esim. Laatokka 20.7.1937; Kamratförbundet oli perustettu 1908 ja 1930-luvulla siinä oli jäseniä yhtä paljon kuin Suomen Rautatieläisyhdistyksessä. Järjestöjen avustus- ja

sivistysrahastojen arvo vuonna 1936 oli 530 000 markkaa. Valtionrautatiet 1912-1937, 861.

41 Etelä-Hämeen Sanomat 22.3.1928.

42 Virkamiesten aikakauskirja no. 4 1926.

43 Jaakkola 1993, 27.

44 Työväen arkisto: Avustuskassan säännöt 1924.

45 esim. Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1933, 6.

46 Rautatieläinen 15.3.1943.

47 Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943, 9-12.

48 Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943, 14.

49 VR henkilökunnan avustuskassa Turva: 40-vuotisjuhla-julkaisu 1965, 9.

50 Kertomus S.V.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta vuonna 1934.

51 Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943, 8.

52 Kertomus S.V.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta 1925-1926.

53 Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943, 7.

54 Etelä-Hämeen Sanomat 22.3.1928; Kertomus S.W.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta vuonna 1929; 1935.

55 Penttilä 1972, 22-24; Kertomus S.V.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta 1926-1927; 1928; esim. Riihimäen Sanomat 19.3.1929.

56 Kaksi vuosikymmentä junamiesten yhteistoimintaa 1943, 7.

57 Kertomus S.V.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta 1929.

58 Kertomus S.W.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta vuonna 1938.

59 Kertomus S.W.R. Junamiesyhdistyksen toiminnasta vuonna 1935.

60 Lyhyt selostus Erorahaston toiminnasta 1929-1938, 3.

61 Uusi Suomi 19.7.1924; Sisä-Suomi 4.2.1925.

62 Vuoden 1928 aikana sanomalehdissä levitettiin rautatieläisille tiedotetta, jossa kannustettiin liittymään jäseneksi. Esim. Karjala 21.3.1928; Uusimaa -lehti kertoi erorahastoon takana olevan ”useita rautatieläisjärjestöjä”. Uusimaa 14.1.1927.

63 Valtionrautatiet 1912-1937, 877.

64 Rautatieläisten erorahaston 25.3.1939 Vuosikokouksen pöytäkirja, 12.

65 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1933, 13.

66 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1933, 15.

67 Veturimies no. 6 1929; myös no. 9 1929.

68 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1935, 4; Laatokka 13.6.1934; Suomen Kuvalehti 1932 no. 6, 233.

69 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1932, 4-5.

70 Helsingin Sanomat 4.3.1929.

71 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1932, 3.

72 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1933, 7.

73 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1932, 7; Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1933, 7.

74 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1941, 6.

75 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1932, 5.


76 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1935, 8.  
77 Rautatieläisten erorahaston supistettu toimintakertomus 1935, 7; Tiedonanto erorahaston piirimiehille ja jäsenille 27.9.1936; Pöytäkirja Rautatieläisten Erorahaston ylimääräisestä edustajakokouksesta 20.12.1936.  
78 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1939, 18.  
79 Uusi Suomi 16.12.1954. Nissinen 1973, 127.  
80 Veturimies no 8. 1944.  
81 Vihma 1946, 6.  
82 Jaakkola 1985, 180-181.  
83 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1939, 29.  
84 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1941, 5.  
85 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1942.  
86 Penttilä 1972, 99.  
87 Rautatieläisten erorahaston vuosikokous 19.3.1944  
88 Jaakkola 1993, 35.  
89 Jaakkola 1985, 37, 131.  
90 Vihma 1946, 2.  
91 Koivisto 1994, 32, 36, 46, 70.  
92 Helsingin Sanomat 2.7.2004: Muistot: Kaarlo Honka.  
93 Rautatieläinen no 16. 19.4.1984.  
94 Jaakkola 1993, 38.  
95 Ollilainen 1962, 763. Sittenmin perhe-eläke laajennettiin koskemaan eri ammattiryhmiä ja vakuutusperiaatteesta luovuttiin. Työttömyys- ja osatyöttömyyseläkkeet liitettiin eläke-etuihin vuosina 1971-1973. Miehet saivat oikeuden perhe-eläkkeeseen 1990.  
96 Rautatieläisten avustuskassan toimintakertomus 1954, 2.  
97 Rautatieläisten avustuskassa 50-vuotisjuhlaulkaisu 1929-1979.

98 Ollilainen 1962, 762.  
99 Lehtonen & Einola 1962, 807.  
100 Hakoköngäs 2015, 40-41; Lehtonen & Einola 1962, 798. RVL ja VML yhdistyivät 2018. RL siirtyi jo aikaisemmin JHL:n piiriin.  
101 Koivisto 1994, 99.  
102 Ollilainen 1962, 761-762.  
103 Lehtonen & Einola, 1962, 821; 1960-luvulla pienten kassojen toiminta kuitenkin hiipui. Esimerkiksi Rauman seudun (1960) ja Konduktöörin (1963) kassat lakkautettiin.  
104 Pääjohtaja H. Roosin säätiö jatkaa 2020-luvulla toimintaansa. Hakoköngäs 2015, 50-51; Lehtonen & Einola 1962, 821.  
105 Auvinen 1962, 717-718.  
106 VR henkilökunnan avustuskassa Turva: 40-vuotisjuhlaulkaisu 1965, 9.  
107 V. R. Junamiesyhdistyksen avustuskassa ptk. 9.4.1953; 21.7.1953.  
108 V. R. Junamiesyhdistyksen avustuskassa ptk. 4.3.1946; 17.3.1947. Käytännössä Junamiesyhdistys jatkoi toimintaansa RL:n sisällä ainakin 1950-luvun lopulle.  
109 V. R. Junamiesyhdistyksen avustuskassa ptk. 15.10.1957; 25.2.1958.  
110 V. R. Junamiesyhdistyksen avustuskassa ptk. 8.3.1955.  
111 V. R. Junamiesyhdistyksen avustuskassa ptk. 12.3.1951.  
112 V.R. henkilökunnan avustuskassa Turva vuosikertomus 1961, 3, 8-10.  
113 V.R. henkilökunnan avustuskassa Turva vuosikertomus 1962, 3.  
114 V.R. henkilökunnan avustuskassa Turva varsinainen edustajistokokous 26.4.1964; V.R. henkilökunnan avustuskassa Turva vuosikertomus 1966, 3; V.R. henkilökun-

nan avustuskassa Turva edustajistonkokous 28.4.1967.  
115 Rautatieläisten avustuskassan edustajiston kokous 29.4.1951.  
116 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva edustajistonkokous 23.4.1965; 24.4.1966; 22.4.1969.  
117 A. Korpin kirje Turvan piirimiehille 6.9.1968.  
118 Helsingin Sanomat 4.2.; 11.2.1969.  
119 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva edustajistonkokous 24.4.1970.  
120 Rautatieläisten erorahaston vuosikokous 28.7.1940, 3.  
121 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1941, 7.  
122 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1942, 6.  
123 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1939, 30.  
124 Rautatieläisten erorahaston toimintakertomus 1940, 5.  
125 Rautatieläisten avustuskassan vuosikokous 29.4.1945.  
126 Rautatieläisten avustuskassan vuosikertomus 1949, 6.  
127 Rautatieläisten avustuskassan edustajistokokous 30.4.1950; vuosikertomus 1949, 14–15.  
128 Suomen Sosialidemokraatti 26.5.1945; Rautatieläinen no 6. 1960.  
129 Herranen 2005, 58–59.  
130 Heinströmille vertoja veti ekonomi L. I. Hänninen, joka toimi kassan tilintarkastajana vuodesta 1937 alkaen yhteensä 40 vuotta.  
131 Etelä-Suomen Sanomat 1.12.1963. Nissinen 1973, 143.  
132 Rautatieläisten Avustuskassa edustajistonkokous 25.4.1959.

133 Lehtonen ja Widing toimivat myös Veturimiesten liiton puheenjohtajina.  
134 Rautatieläisten avustuskassan edustajiston kokous 23.4.1953.  
135 Honka 1954, 15–16.  
136 Rautatieläisten Avustuskassa edustajistonkokous 29.4.1967.  
137 Koivisto 1994, 78–80.  
138 esim. Länsi-Savo 11.1.1979.  
139 Koivisto 1994, 87.  
140 Hakoköngäs 2018, 209–210. Liki kahdenkymmenen vuoden tauko uusien veturinkuljettajien kouluttamisessa kuitenkin pienensi jäsenkuntaa niin paljon, että kassan toiminta lakkautettiin vuonna 2007.  
141 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva edustajistonkokous 21.4.1971.  
142 Rautatieläisten Avustuskassa edustajistonkokous 3.4.1971.  
143 Avustuskassojen ATK-hanke toteutunut -muistiinpanot vuodelta 1984; Rautatieläinen 19.4.1984.  
144 Rautatieläinen no 16. 19.4.1984.  
145 Rautatieläisten avustuskassan toimintakertomus 1985.  
146 Rautatieläinen 2.5.1991.  
147 Rautatieläinen 1.11.1990.  
148 Koivisto 1994, 70.  
149 Hakoköngäs, 2018, 94.  
150 Koivisto 1994, 87.  
151 Koivisto 1994, 118; Avustuskassojen Yhdistys tiedottaa no 2 1989.  
152 Demari 19.2.1990.  
153 Rautatieläinen no 6 11.6.1993.  
154 Jaakkola 1993, 39.  
155 Eerola 1992, 61–62. Jäsenmäärä 1990: 1671.  
156 Koivisto 1994, 152.

- 157 Hakoköngäs 2018, 83–89.  
158 Demari 19.2.1990.  
159 Hellstén 2004, 8.  
160 Rautatieläinen no 6. 11.6.1993.  
161 Helsingin Sanomat 22.12.1994.  
162 Rautatieläinen 24.2.1995, 12.5.1995; Kauppalehti 8.12.1995.  
163 Vakuutuskassalain uudistaminen. Ehdotus uudeksi vakuutuskassalaksi 30.12.2005. Vakuutuskassalain uudistamistyöryhmä. Sosiaali- ja terveysministeriö.  
164 Vakuutusvalvontavirasto esitti VR Virka- ja Toimihenkilöiden Vakuutuskassan varojen siirtämistä muiden VR:n piirissä toimivien kassojen vastuiksi, mutta tämä olisi edellyttänyt laajoja sääntömuutoksia, sillä kassan toimintaperiaate erosi sekä Turvan että Rautatieläisten Vakuutuskassan periaatteesta. VR Virka- ja Toimihenkilöiden kassan kirje Turvan hallitukselle 15.2.2002.  
165 esim. VR henkilökunnan avustuskassa Turva toimintakertomus 1971.  
166 VR Henkilökunnan Avustuskassa Turva ylimääräinen edustajistonkokous 22.2.1995.  
167 VR Vakuutuskassa Turva ylimääräinen kassankokous 13.11.1999; VR Vakuutuskassa Turva ylimääräinen kassankokous 20.11.2003.  
168 Rautatieläinen 16.4.1993.  
169 Herranen 2005, 230.  
170 Jormanainen 1979, 6.  
171 Jormanainen 1979, 14.  
172 Rautatieläisten avustuskassan toimintakertomus 1987, 2.  
173 Hellstén 1993, 7.  
174 Rautatieläinen 1.10.1992.  
175 Hellstén 2004, 9–10.  
176 Rautatieläisten Avustuskassa ylimääräinen edustajistonkokous 28.1995.  
177 esim. VR Vakuutuskassa Turva kassankokous 21.4.2001; 27.4.2002.  
178 Hellstén 2004, 11.  
179 Sorsa 2007, 31, 42.  
180 Rautatieläisten Vakuutuskassa Toimintakertomus 2005.  
181 Sorsa 2007, 48.  
182 Olli Pusa 21.9.2009: arvio Vakuutuskassa Turvan ja Rautatieläisten Vakuutuskassan tilanteesta vuonna 2009.  
183 Sorsa 2007, 66.  
184 Sopimus vakuutuskassojen sulautumisesta 22.9.2009; VR Vakuutuskassa Turva ylimääräinen kassankokous 14.10.2009; Rautatieläisten Vakuutuskassa ylimääräinen kassankokous 14.10.2009.  
185 Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva toimintakertomus 2015, 4.  
186 Sorsa 2007, 47.  
187 Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan vuosikertomukset 2010–2018.  
188 ks. Jaakkola 1993, 49–50; Sorsa 2007, 59.

An aerial photograph of a railway yard with numerous tracks and a train. The image is in black and white and serves as the background for the text.

**Rautatieläisten Vakuutuskassa Turva tarjoaa  
lisävakuutusturvaa VR-konsernin henkilökunnalle  
ja heidän perheilleen.**

**Tässä kirjassa tehdään katsaus Rautatieläisten  
Vakuutuskassa Turvan historiaan, sen edeltäjien,  
vuonna 1924 perustetun S.V.R. Junamiesyh-  
distyksen Avustusrahaston ja vuonna 1929  
toimintansa aloittaneen V.R. Yleisen Erorahren-  
kaan vaiheisiin, sekä lukuisiin muihin avustus-  
kassoihin, joita Suomen raideliikenteen piirissä  
on yli vuosisadan aikana toiminut.**

**Kirjan kirjoittaja Eemeli Hakoköngäs on aikai-  
semmin laatinut muiden muassa Pääjohtaja  
H. Roosin säätien historian sekä Veturimiesten  
liiton historian.**

**ISBN 978-952-94-3853-2**