



HELSINGIN YLIOPISTO  
HELSINGFORS UNIVERSITET  
UNIVERSITY OF HELSINKI

Tiedekunta/Osasto – Fakultet/Sektion – Faculty  
Valtiotieteellinen tiedekunta

Laitos – Institution – Department  
Politiikan ja talouden tutkimuksen laitos

Tekijä – Författare – Author  
Rosenström, Jan

Työn nimi – Arbetets titel – Title  
1930-luvun lama Helsingin satamassa: Suhdannevaihtelut, satamatyöläiset ja ammattiyhdistysliike

Oppiaine – Läroämne – Subject  
Talous- ja sosiaalihistoria

Työn laji – Arbetets art – Level  
Pro gradu-tutkielma

Aika – Datum – Month and year  
10.11.2020

Sivumäärä – Sidoantal – Number of pages  
52 + liite

Tiivistelmä – Referat – Abstract

Helsingin satama oli 1930-luvun laman alla Suomen ylivoimaisesti johtava tuontisatama tuonnin volyymissa ja siksi keskeinen osa maan ulkomaankauppajärjestelmää. 1930-luvun lama oli shokki sekä tuonnin että viennin kannalta.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan Helsingin sataman rahtiliikenteen muutoksia suhteessa ulkomaankaupassa tapahtuneisiin suhdannevaihteluihin ja pyritään hahmottamaan, miten 1930-luvun lama vaikutti työn tarjontaan satamassa. Tarkastelun kohteena on myös satamatyön olemus ja laman aiheuttamat muutokset siinä. Satamatyöläisten ansiotasoa ja ansiotason muutoksia analysoidaan hyödyntämällä valtioneuvoston aikalaistutkimuksia sekä ammattiliittoaineistoa.

Ammattiyhdistysaineiston, kuten julkaisujen ja pöytäkirjojen, avulla tarkastellaan laadullisen tutkimuksen keinoin, miten ammattiyhdistysliike reagoi lamaan. Erityisen kiinnostuksen kohteena on Suomen Ammattijärjestön alainen Suomen Kuljetustyöläisten Liitto, johon kuuluivat satamatyöläisten osastot. Osana tutkimusta pyritään kartoittamaan, miten ammattiyhdistysliike näkyi Helsingissä ja Helsingin satamassa. Tutkimuksessa myös tarkastellaan juuri lamaa edeltänyttä valtakunnallista satamalakkoa. Satamalakko oli yksi 1920-luvun suurimmista työtaisteluista ja sen seurauksena syntyneeseen sovintoehdotukseen sisältyi palkkalupaus, jonka vaikutusta satamien tosiasialiseen ansiotasoon laman aikana selvitetään. Satamalakko ei saavuttanut suurinta osaa tavoitteistaan, kuten työehtosopimusta. Uuvuttava työtaistelu ja sen mukanaan tuomat lakonmurtajat hajottivat jo ennen lamaa pahasti riitautunutta ammattiyhdistyskenttää.

Tutkimuksessa todetaan, että rahtiliikenne hidastui Helsingin satamassa tuntuvasti vuosina 1930-1932, mutta vilkastui melko nopeasti erityisesti viennin osalta. Satamatyöläisten ansiotasossa tapahtuu laman aikana laskua huolimatta satamalakon päättäneeseen sovintoehdotukseen sisältyneestä palkkalupauksesta, vaikka pudotus ei 1930-laman viitekehityksessä ole erityisen jyrkkä. Ammattiyhdistysliikkeelle 1930-luvun lama oli heikkouden aikaa. Edeltävä vuosikymmen päättyi repiviin erimielisyyksiin, joiden seurauksena sosiaalidemokraattien johtamat osastot lähtivät perustamaan omaa järjestökoneistoaan kommunistien radikalisoituessa. Työväenliike oli uhattuna sekä julkisen vallan että äärioikeiston tahoilta. Laman alla lopetettiin kommunistisena ja siten laittomana keskusjärjestö SAJ ja perustettiin sosiaalidemokraattien johtama SAK. Lama oli ammattiyhdistysliikkeelle vain yksi haasteista ajalla, jolloin ammattillisen järjestäytymisen tulevaisuus oli vaakalaudalla. Ammattiyhdistysaineistoissa järjestökentän hajaannus näkyi lamaa enemmän.

Avainsanat – Nyckelord – Keywords

1930-luvun lama, Helsingin satama, Suomen Kuljetustyöläisten Liitto, Satamalakko

**1930-luvun lama Helsingin satamassa**  
**Suhdannevaihtelut, satamatyöläiset ja ammattiyhdistysliike**

**Jan Rosenström**

**Helsingin yliopisto**

**Valtiotieteellinen  
tiedekunta**

**Talous- ja sosiaalhistoria**

**Pro gradu -tutkielma**

**Marraskuu 2020**

## Sisällys

1. Johdanto	1
1.1. Aiempi tutkimus	7
2. Talouslama ja Suomen talouspolitiikka	8
2.1. Suomen talouspolitiikka	9
3. Helsingin satama ja lama	14
3.1. Suhdannevaihtelut ja Helsingin satama	15
3.2. Sataman rakenne ja työolot	17
3.3. Satamien epäsäännöllinen työ	19
3.4. Palkat satamissa ja työpalkkakomiteamietintö	21
4. Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus kärjistyy laman alla	24
4.1. Valtakunnallinen satamalakko	29
4.2. Ammattiyhdistysliike laman alla	34
4.3. Ammattiyhdistysliike hajoaa	37
4.4. SAJ lakkautetaan	40
4.5. SAK perustetaan	41
4.6. Suomen Kuljetustyöläisten liitto ajautuu kommunistien käsiin	41
4.7. Kommunistit jatkavat toimintaa Helsingin satamassa	43
4.8. Lama Kuljetustyöläisessä	45
5. Yhteenveto	46
6. Lähteet	50
7. Liite	

## 1. Johdanto

Tässä tutkimuksessa tavoitteena on tarkastella 1930-luvun maailmanlaajuista lamaa ja sen vaikutuksia Helsingin satamissa sekä ammattiyhdistysliikettä ja erityisesti Suomen Kuljetustyöläisten Liittoa laman alla. Helsingin satama oli tuolloin maan johtava tuontisatama<sup>1</sup> ja kaupungin satamatoiminta oli siksi integraalista Suomen ulkomaankaupalle. Erityistarkastelussa tässä tutkimuksessa on suorittavan portaan, satamatyöläisten ja satamatoiminnasta riippuvaisten kuljetustyöläisten, asema. Metodologisesti tutkimus noudattelee laadullista tutkimusta ja historiallista analyysia, mutta luvussa 3 sovelletaan myös tilastoanalyysia ulkomaankaupan ja liikenteen muutoksiin.

Maailmanpula rantautui Suomeen 1920-luvun lopulla. Tuonnin arvo lisääntyi noin neljänneksellä samaan aikaan, kun viennin arvo laski 1,5 prosenttia johtaen pahasti alijäämäiseen vaihtotaseeseen.<sup>2</sup> Talousongelmien taustalla oli useita selittäjiä, kuten Neuvostoliiton aloittama halvan sahatavaran vienti länteen, tärkeimpien kauppakumppanimaiden vähentynyt tuonti ja toisaalta kotimainen huono sato yhdistettynä viljan hiljan laskemiseen. 1920-luvun nousukausi oli myös lisännyt kansalaisten ostovoimaa ja siten kannustanut uusien kulutushyödykkeiden tuontiin. Voidaankin väittää, että Suomen talous oli ylikuumentunut nousukauden saatossa. Sahateollisuus oli laajentunut nopeasti ja rakennustoiminnassa vallitsi voimakas spekulatiivinen noste, joka myös lisäsi tuontia rakennustavaran muodossa. Suomen pankin rahapolitiikka alkujaan vauhditti haitallista kehitystä.

---

<sup>1</sup> Pylkkänen, Bergholm, Teräs 1999, 31

<sup>2</sup> Hannikainen 2004, 30

Suomi suistui lamaan eurooppalaisessa vertailussa varhain, vuonna 1929. Vaihtotase oli jo vuonna 1928 alijäämäinen 1760 miljoonalla markalla, joka vastasi 6,4 prosenttia bruttokansantuotteesta. Valuuttavarainto alkoi vähentyä tuntuvasti. Vaihtotasetta heikensi ensisijaisesti tuonnin kasvu, jonka arvo lisääntyi yli neljänneksellä, mutta myös kiihtyvä viennin arvon lasku.<sup>3</sup> Lamaa oli edeltänyt nousukausi sekä tietyillä aloilla, kuten rakennusteollisuudessa, ylikuumentuminen ja keinottelun yleistyminen. Vientituotteiden kysyntä romahti yleismaailmallisen laman myötä vuosina 1930–1933.

Suomen lamatilanteessa yhdistyivät tuhoisasti sekä kotimaisen kysynnän että vientimarkkinoiden nopea, voimakas supistuminen. Taloustilannetta hankaloitti vuoden 1928 huono sato, joka osaltaan nousukaudella kasvaneen ostovoiman kanssa heikensivät vaihtotasetta. Suomelle elintärkeässä metsäteollisuudessa hintoja laski ja kilpailua kovensi halvan sahatavaran vienti Neuvostoliitosta. 1930-luvulle tultaessa vienti lamaantui maailmantalouden myötä.

Osaltaan lamaa joudutti Suomen Pankin epäonniseksi osoittautunut, erittäin myötäsyklinen rahapolitiikka. Talouselämän annettiin kiihtyä ja jopa joudutettiin ylikuumentumista vuosina 1926–1928 ja sen jälkeen supistettiin ankarin rajoituksin. Vuonna 1928 vaihtotaseen alijäämän kasvaessa Suomi kiristi korkotasoa, joka johti taantumaa yli vuotta ennen kansainvälistä lamaa. Hintojen laskiessa ja kansan velkaantuessa koronalennuspaineet voimistuivat, mutta valtio suostui vain hyvin maltillisiin koronalennukseen suojellakseen valuuttakurssia ja korotti korkoja vielä vuonna 1931.

Talouspoliittisena tavoitteena oli pitää kiinni kultakannasta, josta kuitenkin jouduttiin luopumaan lokakuussa v. 1931 tärkeimpien

---

<sup>3</sup> Hannikainen 2004, s. 30

kauppakumppaneiden mukana. Markan annettiin keltua eli devalvoitua noin 15 prosenttia, joka elvytti ratkaisevasti teollisuuden kilpailukykyä ja taittoi laskusuhdanteen. Taloustilanteen hiljalleen kohentuessa annettiin myös korkotason laskea. Vuonna 1932 devalvaation suoma kilpailuetu muuntui hiljalleen vientivetoiseksi talouden kasvuksi. Kotimaista kysyntää sen sijaan alhaiseksi painuneet nimellispalkat ja laaja työttömyys pitivät yhä heikkona. Seurauksena vaihtotase parantui nopeasti, vaikka bruttokansantuote elpyi hitaasti. Keväällä 1933 valtio alkoi noudattaa taas kiinteää, punnan kurssia seuraavaa rahapolitiikkaa.<sup>4</sup>

Laman sosiaalisista vaikutuksista puhuttaessa keskeinen mittari on usein työttömyys. 1930-luvun pulakauden työttömyys koetteli kaupunkien työväestöä aina vuoden 1928 syksystä vuoden 1935 kevääseen. Erityisen vaikeaksi ja pitkittyneeksi lamakausi osoittautui kaupunkien rakennus- sekä seka- ja ulkotyöläisille, joita myös satamien työväki oli.<sup>5</sup> Talvisin työmahdollisuuksia oli yleisesti ottaen vähemmän ja ne erottuvat talven ankaruutta mukailten tilastoissa. Vuositason vaihtelu oli varsinkin kaupungeissa huomattavaa. 1930-luvun työttömyydestä on kokonaistyöttömyyttä myöten esitetty usein summittaisia ja hyvin erilaisia arvioita. Kokonaistyöttömyyden arviointiin ei ole olemassa luotettavaa keinoa, mutta on aiheellista olettaa, että työttömyys oli aikansa ennätyslukemissa.

Aikalaisarviossa valtion työttömyyskomitea arvioi työttömiä olleen maassa 110 000–120 000 henkilöä – noin 7 prosenttia työvoimasta - vuonna 1931. Pahimmillaan eli helmikuussa vuonna 1932 koko maan työttömyyskortistoissa oli noin 92 000 henkilöä, mutta toisaalta saman vuoden kesällä kortistoissa oli vain 30 000 henkilöä. Seuraavana talvena kortistoissa oli vielä yli 80 000 henkilöä ja vuoden 1933 helmikuussa työttömiä oli 71 000 henkilöä.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Kiander 2008, s. 64

<sup>5</sup> Parikka 1994, 231

<sup>6</sup> Bergholm 1997, 162

On kyseenalaista, kuinka paljon työttömyydestä voi ainoastaan työttömyyskortistojen perusteella sanoa, sillä työttömyyskortistoihin pääsulle oli tarkat köyhäinhoidolliset kriteerit, jotka vaihtelivat paikkakunnittain ja joita myös tarkastettiin laman saatossa. Pääasiallisesti päästäkseen työttömyyskortistoihin piti olla oikeutettu julkisesti järjestettyihin varatöihin ja varsinkin vuonna 1932 kortistoista pyrittiin järjestelmällisesti siistimään pois esimerkiksi ”työttömyyden ammatiksi ottaneet” ja köyhäinhoidon asiakkaat.<sup>7</sup> Talven hellitettyä lyhyet työkeikat pirstoivat useilla työttömyyttä vieden pois kortistosta, vaikka tosiasiallinen työssäoloaika ei olisi paljoa muuttunut. Kortistoista muodostettujen arvioiden uskottavuutta vähentää ratkaisevasti myös se, ettei neljäsosa kunnista – lähinnä pieniä kuntia – ilmoittanut lainkaan lukemiansa. Kortistojen ulkopuolisesta työttömyydestä on olemassa hyvin vähän laaja-alaisempaa tietoa. Työttömyydestä on kuitenkin mahdollista luoda arviota pienemmässä mittakaavassa paikkakunnittain yhdistelemällä erilaisia aineistoja.

Tällaisia poikkileikkaustarkasteluja on tehnyt esimerkiksi Raimo Parikka, joka on laskenut kortistojen, työvälitystoimiston hakemuksien, väestötiedustelujen ja tiettyjen ammattiyhdistysdokumenttien perusteella työttömiä olleen Helsingissä vuonna 1931 16 000 henkilöä ja vuoden 1933 alussa jopa 23 000 henkilöä eli noin 30 prosenttia työväestöön kuuluvasta työvoimasta.<sup>8</sup> Työväestön osuus on Parikan oma, joskin varovainen, arvio. Tämä osoittaa myös osaltaan, että vaikka taloudellinen lama alkoi hellittää, kaupunkilaistyöttömyys pitkittyi ja jopa paheni.

Tässä tutkimuksessa on pyrkimyksenä tarkastella työttömyyttä, ansioita, työmarkkinanäkymiä ja 1930-luvun laman vaikutuksia

---

<sup>7</sup> Parikka 1994, 209

<sup>8</sup> Hannikainen 2004, 14

näihin jokseenkin vaikeasti tavoitettavan helsinkiläisen ammattiryhmän eli satamatyöntekijöiden osalta. Samankaltaista alakohtaista tarkastelua on tehnyt Matti Hannikaisen talous- ja sosiaalhistorian väitöskirjassaan Rakentajat suhdanteissa – Palkat, työttömyys ja työmarkkinakäytännöt Helsingin rakennustoiminnassa 1930-luvun laman aikana. Hannikainen on kerännyt tietoa monipuolisesti sekä työnantaja- että työntekijäjärjestöjen aineistoista sekä viranomaisaineistoista, kuten mainitusta tilastollisesta vuosikirjasta ja vuoden 1934 työpalkkakomiteamietinnöstä. Työmarkkinajärjestöjen aineistoina ovat toimineet niin osastojen kuin keskusjärjestöjenkin pöytäkirjat sekä julkaisut, kuten Palkkatyöläinen-lehti sekä kaikki Rakennustaito-lehden vuosikerrat tarkastelujaksolta. Nämä tiedot Hannikainen yhdistää rakennustoiminnasta niin ikään tilastollisesta vuosikirjasta ynnä muista viranomaislähteistä kerättyihin tietoihin ja aikakauden taloudellisesta kehityksestä tehtyyn melko kattavaan tutkimukseen.

Satamatyön tarkastelua selvärajaisena ala- uravalintana hankaloittaa satamatyön kausimainen ja jopa keikkamainen luonne; ennen satamien laaja-alaista koneistumista satamatyöt olivat usein vain yhden laivan purkamisen tai lastaamisen käsittäviä pätkätöitä, eikä työn riittävyys varsinkaan talven saapuessa ollut taattu. Suomessa läpi talven avoinna oli useimmiten vain Turun ja Hangon satamat, joista valtio-omisteinen Hangon satama taas oli kesäkautena poissa käytössä. Muut satamat sulkeutuivat talvisin jäätilanteen ankaruudesta riippuvaksi ajaksi. Moni satamatyöntekijä lukeutunee ulko- ja sekatyöntekijöiden laajaan, vaikeasti hahmotettavaan ammattiluokkaan. Samanlaiset haasteet kuitenkin koskevat myös Matti Hannikaisen erittäin kattavasti tarkastelemaa rakennustyötä. Sekä satamissa että rakennustyömailla oli niin joustavaa tilapäistyövoimaa kuin vakituisempaa ammattihenkilöstöä.



Helsinkiläistä satamatyöntekijää ei kohdannut yhtä todennäköisesti työttömyys kuin esimerkiksi Matti Hannikaisen tarkastelemaa rakennustyöläistä, vaikka satamissakin oli hiljaisempaa. Auto- ja kuljetusalan liiton historioitsijana toimineen Tapio Bergholmin tietojen mukaan koko maan satama-alan työllisyys putosi vuoden 1929 11 000 laskennallisesta henkilötyövuodesta vuoden 1931 noin 7 100 työvuoteen.<sup>9</sup> Tämä selittyy osin viennin romahtamisella ja myös laman vauhdittamalla viennin rakennemuutoksella; esimerkiksi tilaa vievän ja työvoimaintensiivisen sahatavaran lastaus korvautui monessa paikoin paperilla ja selluloosalla. Kehitys autioitti pienempiä vientisatamia, mutta tuontivoittoiselle Helsingille merkitys ei ollut niin suuri. Itse laivaliikennettä on dokumentoitu kattavasti aina vaihdannan arvosta tonneihin ja laivojen määrään.

Ulkomaanliikenteessä käsiteltyjen, Helsingin satamaan saapuneiden laivojen lukumäärä esimerkiksi putosi jyrkästi ajanjakson 1918-1945 ennätysvuodesta 1928 (2 618 kpl) vuoteen 1932 (1 488 kpl), mutta tuontitonniin pudotus ei ollut yhtä dramaattista, vaikkakin tuntuva: 1 505 000 nettotonniin 1 127 000 nettotonniin.<sup>10</sup>

Suomalaisten satamatyöntekijöiden palkkataso oli kansainvälisessä vertailussa alhainen, sillä tämä herätti huolta muissa pohjoismaisissa ammattiyhdistyksissä ja kannusti näitä tukemaan köyhtyneitä suomalaisia ammattiyhdistyksiä.<sup>11</sup>

Lama oli ammattiyhdistyskentässä hajaannuksen ja mullistusten aikaa. Keskusjärjestö Suomen Ammattijärjestö SAJ oli 1920-luvulla asteittain päätenyt kommunistien johdettavaksi, johon sosiaalidemokraatit kyllästyivät lopullisesti vuonna 1929 ja perustivat SAK:n. Heikentynyt SAJ tuomittiin pian kokonaisuudessaan laittomaksi kommunistiseksi toiminnaksi. Suomen Kuljetustyöläisten Liitto SKL oli rutiköyhä ja riitaisa vuosien 1928–1929 maanlaajuisen, epäonnisen satamalakon jälkeen, eikä lakonrikkajista ollut laman alla pulaa. Ammattiyhdistyskenttää käsitellään tarkemmin luvussa 4.

---

<sup>9</sup> Bergholm 1997, s. 164

<sup>10</sup> Jutikkala, Waris, Hornborg, Castren 1967, 15

<sup>11</sup> Bergholm 1997, s. 167

## 1.1 Aiempi tutkimus

Lamakokemusta Tampereella tutkineen Jarmo Peltolan mukaan 30-luvun lama on ollut yllättävän vähän esillä historiaesityksissä jääden usein sisällissodan ja talvisodan dramaattisten käänteiden varjoon.<sup>12</sup> Suomalaista lamatutkimusta voi aiheellisesti kritisoida keskittymisestä liiaksi joko tapahtumahistoriaan tai kansantaloustieteelliseen tulokulmaan. 1990-luvulle asti silmiinpistävää on ollut laman sosiaalisten vaikutusten tarkastelun vähäisyys. Peltola huomauttaa, että jopa ammattiyhdistyshistoriat ovat pääasiassa keskittyneet vallan prosesseihin ja että itse työväki on ollut heikosti esillä. Tämä pätee myös Auto- ja kuljetusalan liiton AKT:n, silloisen SKL:n, sinänsä laajaan kolmiosaiseen historiateokseen, jossa Tapio Bergholm ohittaa 1930-luvun laman nopeasti ja keskittyy enemmän ammattiyhdistyksissä riehuviin valtakamppailuihin. Uutta suomalaistakin tutkimusta kuitenkin ilmestyy.

Jarmo Peltolan mukaan pitkään parhaita yleisesityksiä lamasta löytyi pitkään Jorma Kalelan teoksista, kuten Työttömyys suomalaisessa yhteiskunnassa. Sittemmin Raimo Parikka on pyrkinyt tarkentamaan työttömyyden mittaamista ja kritisoinut ankarasti aiempia arvioita. Työllisyyden muutoksia on makrotasolla tarkasteltu Suomen pankin kasvututkimuksissa työpanosnäkökulmasta. Työmarkkinanäkökulmaa 1930-luvun lamaan on syventänyt jo esitellyn Matti Hannikaisen lisäksi Anu Suoranta ansiokkaasti työläisnaisten osalta. Lamakokemusta eritoten maaseudulla on avannut Antti Häkkinen sekä hiljattain Gia Virkkunen. Satamatyötä sinänsä on tarkastellut luultavasti eniten Tapio Bergholm ja Turun sataman osalta verkostonäkökulmaan erikoistunut Kari Teräs.

---

<sup>12</sup> Peltola 2008, s. 12

## 2. Talouslama ja Suomen talouspolitiikka

Suomi suistui lamaan eurooppalaisessa vertailussa varhain, vuonna 1929. Vaihtotase oli jo vuonna 1928 alijäämäinen 1760 miljoonalla markalla, joka vastasi 6,4 prosenttia bruttokansantuotteesta. Valuuttavarainto alkoi vähentyä tuntuvasti. Vaihtotasetta heikensi ensisijaisesti tuonnin kasvu, jonka arvo lisääntyi yli neljänneksellä, mutta myös kiihtyvä viennin arvon lasku.<sup>13</sup> Lamaa oli edeltänyt nousukausi sekä tietyillä aloilla, kuten rakennusteollisuudessa, ylikuumentuminen ja keinottelun yleistyminen. Vientituotteiden kysyntä romahti yleismaailmallisen laman myötä vuosina 1930–1933.

Suomen lamatilanteessa yhdistyivät tuhoisasti sekä kotimaisen kysynnän että vientimarkkinoiden nopea, voimakas supistuminen. Taloustilannetta hankaloitti vuoden 1928 huono sato, joka osaltaan nousukaudella kasvaneen ostovoiman kanssa heikensivät vaihtotasetta. Suomelle elintärkeässä metsäteollisuudessa hintoja laski ja kilpailua kovensi halvan sahatavaran vienti Neuvostoliitosta. 1930-luvulle tultaessa vienti lamaantui maailmantalouden myötä.

Osaltaan lamaa joudutti Suomen Pankin epäonniseksi osoittautunut, erittäin myötäsyklinen rahapolitiikka. Talouselämän annettiin kiihtyä ja jopa joudutettiin ylikuumentumista vuosina 1926–1928 ja sen jälkeen supistettiin ankarin rajoituksin. Vuonna 1928 vaihtotaseen alijäämän kasvaessa Suomi kiristi korkotasoa, joka johti taantumaan yli vuotta ennen kansainvälistä lamaa. Hintojen laskiessa ja kansan velkaantuessa koronalennuspaineet voimistuivat, mutta valtio suostui vain hyvin maltillisiin koronalennukseen suojellakseen valuuttakurssia ja korotti korkoja vielä vuonna 1931.

---

<sup>13</sup> Hannikainen 2004, 30

Talospoliittisena tavoitteena oli pitää kiinni kultakannasta, josta kuitenkin jouduttiin luopumaan lokakuussa v. 1931 tärkeimpien kauppakumppaneiden mukana. Markan annettiin kellua eli devalvoitua noin 15 prosenttia, joka elvytti ratkaisevasti teollisuuden kilpailukykyä ja taittoi laskusuhdanteen. Taloustilanteen hiljalleen kohentuessa annettiin myös korkotason laskea. Vuonna 1932 devalvaation suoma kilpailuetu muuntui hiljalleen vientivetoiseksi talouden kasvuksi. Kotimaista kysyntää sen sijaan alhaiseksi painuneet nimellispalkat ja laaja työttömyys pitivät yhä heikkona. Seurauksena vaihtotase parantui nopeasti, vaikka bruttokansantuote elpyi hitaasti. Keväällä 1933 valtio alkoi noudattaa taas kiinteää, punnan kurssia seuraavaa rahapolitiikkaa.<sup>14</sup>

## **2.1. Suomen talouspolitiikka**

Suomen talospoliittiset päättäjät, kuten Suomen Pankin johto, hallitus ja eduskunnan pankkivaltuusmiehet, olivat pääasiassa yksimielisiä lama-ajan talospoliittisesta päälinjasta. Heitä tukivat myös merkittävimmät sanomalehdet, kuten Helsingin Sanomat, Uusi Suomi ja jopa Suomen Sosiaalidemokraatti.<sup>15</sup> Kritiikille ja vaihtoehtoisille poliittisille ohjelmille ei juuri annettu sijaa.

Päättäjien talospoliittinen linja lamavuosina noudatti uusklassisen koulukunnan talousteoreettista ajattelua. Uusklassinen talousteoria korostaa markkinoiden omalakisuuutta ja itseään korjaavaa luonnetta, jolloin laman taittaisi nopeasti laskevien hintojen innoittama kysynnän kasvu. Uusklassisesta talousteoriasta juontaa myös vakaan rahanarvon korkea prioriteetti valtion päätöksenteossa. Vuonna 1928 maalaisliittolaisen Sunilan hallitus asetti neuvottelukunnan

---

<sup>14</sup> Kiander 2008, 64

<sup>15</sup> Mt. 64

tarkastelemaan laman syitä ja lievittämiskeinoja. Vaikka Bruno Suvirannan neuvottelukunnassa oli edustus kaikista poliittista ryhmistä kommunisteja lukuun ottamatta, se päättyi melko yksimielisesti uusklassiselle katsontakannalle ja vastustamaan suhdannepolitiikkaa.<sup>16</sup>

Jorma Kalela kirjoittaa, että Suomen Pankin johtokunnan vuonna 1924 laatiman rahapoliittisen lausunnon suositukset perustuivat markan ulkoisen arvon vakauttamiseen kultakantaan siirtymistä silmällä pitäen. Suositukset vakiintuivat rahapolitiikan päätavoitteiksi myös kultakannan aikana ja vielä kultakantajärjestelmän romahdettua vuonna 1931.<sup>17</sup> Markan arvon vakautta haluttiin puolustaa voimallisesti ja inflaation uhka oli pidettävä esillä myös silloin, kun hinnat putosivat ja maassa vallitsi suurtyöttömyys. Tässä puolustuksessa Risto Rytin johtama Suomen Pankki oli keskeinen toimija.

Työttömyys, velkaantuminen ja tuotannon lasku perusteltiin olevan seurausta 1920-luvun ylikulutuksesta, joka oli vääristänyt vaihtotaseen. Palkat, hinnat ja jopa elintaso olivat johtavan teorian mukaan kasvaneet liikaa, josta seuraisi väistämätön markkinoiden korjausliike eli säästäminen ja tehottomien, ylivelkaantuneiden toimijoiden katoaminen sekä tätä seuraava talouden rakennemuutos. Työttömyyden kasvu kuului oleellisesti rakennemuutokseen. Vaihtotase muodostui aktiiviseksi eli vientivoittoiseksi kuitenkin jo vuonna 1930 tuonnin romahtamisen ansiosta, vaikka myös vienti supistui vielä tuolloin. Jo tuolloin ulkomaisten pitkäaikaisen luoton saanti helpottui ja seuraavana vuonna tilannetta helpotti myös vientiylijäämä. Liikenevä ulkomainen raha kuitenkin kohdistettiin ensisijaisesti velanhoitoon eli tässä tilanteessa 1920-luvun lopun

---

<sup>16</sup> Pekkarinen & Vartiainen 1993, 87

<sup>17</sup> Kalela 1987, 36

alijäämäisen vaihtotaseen muodostamien lyhytaikaisten luottojen muuttamiseen pitkäaikaisiksi eli käytännössä matalakorkoisemmiksi.

Oleellista aikakauden teoreettiselle ilmapiirille oli, ettei talouden tasapainoliikettä saanut häiritä suhdannepolitiikalla; valuuttakurssien muutoksilla, tuontirajoituksilla tai muilla sääntelytoimenpiteillä. Näin ollen julkisten menojen leikkaaminen ja säästäminen jäivät ainoiksi vaihtoehtoiksi. Tätä perusteltiin osin moralistisella retoriikalla, jossa työttömyys, palkkojen alentaminen ja julkisten menojen leikkaus olivat ansaittu rangaistus 1920-luvun ylikulutuksesta. Valtion oli vallitsevan talousopin puitteissa ensisijaisesti puolustettava valuuttakurssia ja torjuttava inflaatiota suurtyöttömyydenkin aikana, eikä elintason puolustaminen nähty tilanteessa mahdolliseksi.

Jälkikäteen usko vakaan valuuttakurssin ensisijaisuuteen ja vääjäämättömään rakennemuutoksen osoittautui virheelliseksi. Talouden negatiivisen kierteen katkaisivat lopulta kultakannasta irrottautuminen ja markan arvon devalvaatio, josta vientiteollisuus sai voimakkaan kilpailuedun. Jorma Kalelan selvityksen mukaan palkkojen lasku, joka jatkui vielä vientielpymisen käynnistyttyäkin, oli myös keskeinen tekijä Suomen kilpailuedun muodostumisessa. Esimerkiksi Englannin puutavaratilauksien taas lisääntyessä, tilaukset kohdistuivat niin ikään valuuttansa devalvoineen Ruotsin sijasta usein Suomeen.<sup>18</sup>

Riitta Hjerppe on selvittänyt, että rakennemuutos Suomessa on ollut nopeinta erityisesti nousukausina ja hidastunut tai pysähtynyt taantuma- ja lama-aikoina. Yleisesti ottaen rakennemuutos oli tuntuvaa 1920- ja 1930-luvulla erityisesti kasvavan teollistumisen johdosta, mutta lamavuodet muodostivat rakennemuutoksessa

---

<sup>18</sup> Kalela 1987, 44

notkahduksen talouspoliittisen johdon ennustaman kiihtymisen sijasta.<sup>19</sup>

Vaikka tiukka raha- ja lamapolitiikka oli melko yksimielisesti Suomen talouspoliittisen johdon kantavana linjana. Jukka Pekkarinen ja Juhana Vartiainen argumentoivatkin, että uusklassinen ajattelu oli laman aikana vahvempaa kuin koskaan aikaisemmin.<sup>20</sup> Ruotsissa John Maynard Keynesin uusklassismille kriittinen, suhdannepolitiikkaan kannustava talousoppi sai julkisuutta erityisesti niin kutsutun Tukholman koulukunnan parissa, mutta keynesiläisyyden vastaanotto Suomessa oli erittäin varauksellista.

Laman syventyessä myös kritiikkiä Suomen talouspolitiikalle alkoi esiintyä. Näkyvintä kritiikkiä esitti Maalaisliitto, jonka kannattajien parissa kasvoi huoli maataloustuotteiden hintojen laskusta ja kireästä korkotasosta. Lama kohteli erityisen ankarasti velkaantuneita viljelijöitä, jotka olivat kärsineet jo vuoden 1928 huonosta sadosta ja myös menettäneet usein lisäansioita metsäteollisuuden ja erityisesti puutavaratuotannon taantuessa. Viljelijöiden velat olivat pääasiassa lyhytaikaisia sekä usein korkeakorkoisia ja maaseudun velkaantuminen tiedettiin kansakuntaa koettelevaksi ongelmaksi. 1930-luvun lamalle tunnusomainen ääni olikin pakkohuutokaupan nuijan kopahdus. Kun vuonna 1926 maatiloja pakkohuutokaupattiin 219, vuonna 1933 eli pahimmillaan pakkohuutokaupan kohteeksi joutui 3296 tilaa.<sup>21</sup> Viljelijöiden huolet eivät muuttaneet talouspoliittista päälinjaa, mutta antoivat ratkaisevan sysäyksen vuonna 1931 Lapualla perustetun pulaliikkeen synnylle.

---

<sup>19</sup> Hjerpe 1988, 63

<sup>20</sup> Pekkarinen & Vartiainen 1993, 89

<sup>21</sup> Kalela 1987, 96

Pulaliikkeellä oli läheiset sidokset Maalaisliittoon ja Lapuan liikkeeseen. Lisäksi monet sen tavoitteista siirtyivät Lapuan liikkeen perillisenä pidetyn, äärioikeistolaisen Isänmaallisen Kansanliikkeen IKL:n tavoiteohjelmaan. Vaikka Suomen raha- ja talouspoliittinen linja pysyi uusklassisena, pulaliike onnistui Maalaisliiton avulla ajamaan läpi useita ns. pulalakeja, joilla pyrittiin erityisesti lievittämään maaseudun ahdinkoa. Tällaisia olivat esimerkiksi maatalouden velkojen vakauttamiseen tähtäävät obligaatiojärjestelmät ja maataloustuotannolle oleellisen irtaimiston ulosoton keskeyttäminen. Sosiaalidemokraatit, jotka pelkäsivät pienviljelijöiden äänien menettämistä, usein kannattivat pulalakeja ja mahdollistivat siten esitysten läpimenon. Hallituksen esitykset eivät kuitenkaan juuri vastanneet pulaliikkeen vaatimuksia, vaan olivat täynnä ehtoja, lievennettyjä ja jopa vesitettyjä. Kalela huomioi, että toimenpiteisiin ryhdyttiin usein liian hitaasti, liian myöhään ja yksi kerrallaan. Pulalait olivat hallituksen vastauksia kasvavaan tyytymättömyyteen, mutta toisaalta ne olivat myös ristiriidassa uusklassisen talouspoliittisen ohjelman kanssa, mikä vähensi poliittista tahtoa lakien implementoinnissa.<sup>22</sup>

1920-luvun alkupuolta olivat leimanneet sisällissodan jälkeinen sovintopolitiikka ja esimerkiksi kansakoulu-uudistus, jotka lisäsivät valtion menoja. 1930-luvun laman myötä talouspolitiikan ohjenuoraksi vakiintunut uusklassinen suuntaus vei sovintopolitiikan valtiointerventionismista vastakkaiseen suuntaan. 1930-luvun aikana julkisen sektorin tulo- ja menotalouden kansantuoteosuus laskikin reilusta kolmanneksesta noin 27 prosenttiin.<sup>23</sup> Tasapainotuksiin kannusti uusklassisen ajattelun lisäksi myös saksalaisen koulukunnan valtiokameralismi, jolla oli Suomessa jo pitkät perinteet. Samalla yritystoimintaa kannustettiin verohelpotuksin. Menoja karsittiin erityisesti laman alla ja vaikka julkisia töitä järjestettiin, ne nähtiin

---

<sup>22</sup> Kalela 1987, 113

<sup>23</sup> Pekkarinen & Vartiainen, 97



lamanajan pragmaattisena hätäratkaisuna, eikä suhdannepoliittisesti perusteltuina toimenpiteinä. Vielä vuosina 1931–1932 yleisiä työmäärärahoja leikattiin merkittävästi. Merkillepantavaa on, että samoihin aikoihin tapahtui aiemmin mainittu irrottautuminen kultakannasta ja markan devalvaatio 15 prosentilla, jonka voi katsoa olevan uusklassisten periaatteiden vastaista suhdannemanipulaatiota. Näin ollen kireä talouskurilinja ei tuolloin yltänytkään rahapolitiikkaan.

### **3. Helsingin satama ja lama**

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Saksan hallitseva rooli Itämerellä loppui ja samalla perinteiset jälleenlastaussatamat, kuten Hampuri ja Rotterdam, menettivät merkitystä, kun valtamerilaivat suuntasivat suoraan kohdemaihin. Kehitys tiesi vilkastuvaa tuontitoimintaa erityisesti Helsingin laitureille, kun kaupungin rooli Suomen tärkeimpänä tuontisatamana alkoi muodostua. Tuonti näyttää keskittyneen Helsinkiin Turun, Viipurin ja Hangon kustannuksella. Kaupungilla oli jo vuonna 1918 yli 50 prosentin suhteellinen osuus maan tuonnista, mutta toisaalta myös useita haasteita.<sup>24</sup> Satamakalusto oli vanhanaikaista tai osin puuttui kokonaan, valtamerialuksille soveltuvia laitureita oli liian vähän, ja liikenneyhteydet, etenkin rautatieyhteydet, vaativat parannuksia. Työvoimaa rekrytoitiin kaupungin sekatyöläisistä ja tilapäisesti työttömistä, eikä samanlaista lujaa ammattitaitoa päässyt muodostumaan kuin pienemmissä, vientiin keskittyneissä satamissa, joissa esimerkiksi puutavaran ahtaamisen parissa työskenteli paljon pääansionsa satamista saavia ammattityöläisiä.

Kylminä talvina aivan Helsingin länsipuolelle muodostuva kiintojäätvyöhyke oli lähes mahdoton murtaa jäänmurtaajalla, jolloin

---

<sup>24</sup> Jutikkala, Waris, Hornborg, Castren 1967, 13

liikenne piti ohjata joko Hankoon tai erittäin ankarina talvina Turkuun, missä saaristo-olosuhteissa satama voitiin pitää auki lähes kaikkina vuosina. Talviliikenteessä olikin perinteisesti nähtävissä vaihtelua Helsingin, Turun ja Hangon välillä talven ankaruudesta riippuen – Helsingin rooli korostui leutoina talvina. Laman aikaan Helsingissä toimi vain yksi jäänmurtaja, Hercules-nimen saanut entinen hinaaja B14, ja jäänmurtokapasiteetin lisäämisen tarve todettiin jo laman taittuessa hiljalleen vuonna 1933. Vaikka jääolosuhteet vaihtelivat vuosittain ja vuoden 1930/1931 talvi oli jääolosuhteiltaan vaikea vuoden 1928 talven ollessa leuto, voi allaolevasta taulukosta saada jonkinlaisen kuvan siitä, kuinka paljon talviliikenne romahti vuoden 1928 huipusta.

Taulukko 1: Jäänmurtaja Herculeksen avustamat laivat<sup>25</sup>

1928	342
1929	113
1930	46
1931	93
1932	71
1933	87

### 3.1 Suhdannevaihtelut ja Helsingin satama

Helsinki oli ensisijaisesti tuontisatama ja koska tuonti oli niin selvästi keskittynyt Helsinkiin, suhdannevaihtelut näkyivät erityisen voimakkaasti Helsingin satamassa. Noususuhdannevuosina 1923–1928 Helsingin kauppavaihto nousi yli kaksinkertaiseksi 2,2 miljardista 4,7 miljardiin markkaan. Vienti lisääntyi 51 prosentilla ja tuonti taas 142 prosentilla, kun koko maan osalta prosenttiluvut olivat viennin osalta 40 ja tuonnin 74. Käänne tapahtui loppuvuodesta 1928 ja koko ulkomaankaupan suhteen aallonpohja maassa saavutettiin vuonna 1931. Tuonti saavutti pohjan hieman myöhemmin, vuonna 1932. Suomessa kauppavaihdon arvo romahti vuosina 1928–1931 44:lla ja tuonnin arvo 57 prosentilla. Helsingissä taantuminen oli vielä

---

<sup>25</sup> Mt. 30

tyrkempää: Kauppavaihdon arvo laski 52:lla ja tuonnin arvo 59:lla prosentilla.<sup>26</sup> Seuraavasta Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirjan tilastosta on nähtävissä, että tuonnin arvo jatkoi laskuaan vielä vuonna 1932 Helsingissä, kun muualla Suomessa tuonnin arvon lasku oli jo taittunut. Viennin arvon pudotus oli sen sijasta taittunut jo vuonna 1932 niin Helsingissä kuin koko maassakin.

Taulukko 2: Tuonnin ja viennin muutokset koko maassa ja Helsingissä vuosina 1928–1932

Vuosi	Tuonti (1000mk)			Vienti (1000mk)		
	Koko maa	Helsinki	%	Koko maa	Helsinki	%
1928	8 018 057	3 860 787	48,2	6 245 282	861 310	13,80
1929	7 005 559	3 294 626	47	6 429 734	760 313	11,80
1930	5 251 046	2 577 456	49,1	5 404 158	639 144	11,80
1931	3 468 022	1 705 388	49,2	4 456 693	600 218	13,50
1932	3 507 446	1 597 124	45,5	4 631 483	666 935	14,40

Kauppavaihdon romahtaminen näkyi konkreettisenä liikenteen vähenemisenä Helsingin satamassa – ja siten epäilemättä sataman tarjoamien työmahdollisuuksien laskuna. Seppo Leppänen on tutkinut Suomen Pankin tutkimuksessa Liikenne Suomessa 1900-1965 mm. ahtausalan työntekijöiden lukumäärää vertailemalla vakuutettujen työntekijöiden lukumäärä tapaturmatilastoissa vuotta 1926 koskevaan lastaus- ja purkamistyön oloja käsittelevään selvitykseen ja vuoden 1953 liikeyrityslaskentaan. Kuten edellä on mainittu, Helsingin sataman työntekijöistä suuri osa oli sekatyöläisiä ja tilapäistyövoimaa, eikä koko maata käsittelevästä tilastosta voi vetää kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Silti myös alla olevasta taulukosta on nähtävissä vuodesta 1930 alkava pudotus työllisten määrässä.

<sup>26</sup> Jutikkala, Waris, Hornborg, Castren 1967, 151

Taulukko 3: Ahtausalan työllisyys vuosina 1928–1935<sup>27</sup>

1928	10 353	1932	7 448
1929	11 051	1933	8 142
1930	8 363	1934	10 158
1931	7 133	1935	10 164

Laivaliikenteen määrässä on myös havaittavissa laman aiheuttama notkahdus – jälleen huomattavasti jyrkempi saapuvan liikenteen osalta eli laivat lähtöselvitettiin muualla ja kevyemmässä lastissa. Alla on nähtävissä ulkomaankauppaliikenteen tullissa selvitetty alukset. Tavaravaihto tilavuustonneittain kuvaisi paremmin satamaliikennettä, mutta myös näistä tullitilaston luvuista on nähtävissä seuranneen kehityksen jyrkkä kontrasti vuoteen 1928.

Taulukko 4: Ulkomanakauppaliikenteessä selvitetty alukset vuosina 1925–1935<sup>28</sup>

	Saapuneita		Lähteviä	
	Lukumäärä	1000 nettotonnia	Lukumäärä	1000 nettotonnia
1925	1843	974	1365	647
1926	1638	880	1368	699
1927	2401	1253	2036	1050
1928	2618	1505	2133	1220
1929	1962	1363	1521	1065
1930	1985	1526	1626	1264
1931	1519	1170	1319	1027
1932	1488	1127	1333	1014
1933	1700	1332	1473	1197
1934	1692	1459	1499	1333
1935	1764	1580	1527	1433

### 3.2 Sataman rakenne ja työolot

Helsingin sataman ja satamahallinnon historiassa luodaan silmäys Helsingin sataman rakenteeseen lamavuonna 1932.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Leppänen 1973, 73

<sup>28</sup> Jutikkala, Waris, Hornborg, Castren 1967, 15

<sup>29</sup> Erävuori 1981, 117

Matkustajaliikenne oli sijoittunut ensisijaisesti Eteläsatamaan, mutta Katajanokan Rahapajanlaituriin ohjattiin myös säännöllisen linjaliikenteen rahtilaivat. Eteläsatamassa sijaitsi myös runsaasti lastaustoiminnassa käytettyä ja Helsingin Makasiiniosakeyhtiön rakennuttamaa varastotilaa. Helsingin Makasiiniyhtiö oli kaupungin enemmistöomisteinen yhtiö. Eteläsatamassa oli seitsemän nostokurkea, joista vanhin oli jo vuodelta 1895. Länsisatama jakautui Hietalahden ja Jätkäsaaren satama-alueisiin sekä Saukon hiilisatamaan. Hietalahden ja Jätkäsaaren alueilla Makasiiniyhtiöllä oli vielä Eteläsatamaakin enemmän laiturivarastotilaa ja lisäksi Hietalahdessa oli kahdeksan satamanosturia.

Sörnäisten satamassassa oli kaupungin kaasu- ja sähkölaitoksen laituri, jolla sijaitsi myös kaksi hiilinosturia. Laituritilaa suurille aluksille oli yhteensä 1075 metriä eli yli puolet esimerkiksi Eteläsataman 1614 metristä. Pohjoissatama ja Siltavuorensatama palvelivat pienempää liikennettä – erityisesti rakennus- ja puutavaran tuontia. Meritullintorilta lähti myös höyrylaivalinjoja nykyisin Itä-Helsinkiin kuuluville huviloille. Merisatamassa oli niin ikään rakennus- ja puutavaran purkulaitureita, mutta pääosin Merisatama palveli huvialuksia.

Helsingin sataman työolosuhteet kiinnittivät negatiivista huomiota jo 1920-luvulla. Satamahallitus reagoi valituksiin vuonna 1925 rakennuttamalla sataman eri osiin lämmitettävät oleskelu- ja ruokailuhuoneet satamatyöläisille. Helsingin sataman ja satamahallinnon historiassa kuitenkin siteerataan Suomen Sosiaalidemokraatin laatimaa haastattelua satamalautakunnan jäseneltä, ylivahtimestari Urho Ilmaselta, joka piti vielä vuonna 1937 sataman työoloja huonoina. Ilmasen mukaan työolot ja -ehdot olivat alkeellisia, työhön pääsy mitä epämääräisintä ja ansiot tilapäisinä huonot, työnantajat pitivät satamatyöläistä rantajätkänä ja viranomaiset joskus irtolaisena. Ilmanen suositteli sataman lastaus- ja

purkaustöiden kunnallistamista, mikäli työoloja ei parannettaisi.<sup>30</sup>

Vuonna 1938 kunnallistamista esittivätkin muutamat sosiaalidemokraattiset kansanedustajat.

### 3.3. Satamien epäsäännöllinen työ

Turun sataman historiassa Kari Teräs kuvaa valaisevasti satamissa ennen toista maailmansotaa vallinnutta työsuhdekulttuurin kirjoa. Satamatyö erosi näkyvimmin muista työläisammateista sikäli, että normaalit palkkatyösuhteet puuttuivat. Työhönotto tapahtui useimmiten henkilökohtaisesti ja urakkakohtaisesti. Lastaus- tai purku-urakan valmistuttua työntekijä saatettiin palkata heti seuraavaan laivaan tai sitten tämä joutui odottamaan työtä pitkiäkin aikoja. Työläinen saattoi odottamisen sijasta matkustaa työn perässä muualle tai yrittää työllistyä esimerkiksi rakennustyömaille.

Turussa kuitenkin oli Suomen satamista eniten tarvetta vakituiselle ammattisatamatyöväen joukolle, koska satama oli lähes joka vuonna keskeytykseltä auki läpi talven. Turun sataman työnantajat yrittivät varmistaa ympärivuotisen, ammattitaitoisen työntekijäkunnan saannin itselleen jakamalla työntekijänsä niin kutsuttuihin prikkamiehiin ja nimimiehiin eli käytännössä vakituisiin ja tilapäisiin työntekijöihin.<sup>31</sup> Prikkamiehillä oli prikkaksi nimitetty numerolevy, jolla lastauttaja tunnisti heidät luotetuiksi työntekijöiksi. Heille tarjottiin useimmiten mahdollisuus hankkia pääasiallinen toimeentulonsa satamatöistä. Hiljaisina kausina, kuten Turussa kesäisin, työnantajat järjestivät prikkamiehille erilaisia huolintatöitä ja muita ylimääräisiä suoritteita ahtaustyön tilalle. Samanlaiset jakokäytännöt kahteen työntekijäluokkaan yleistyivät muuallakin maassa. Koska prikkamiehillä oli usein myös paremmat palkat runsaampien työtilaisuuksien lisäksi, muttei silti työsopimusta, oli järjestelyllä mahdollista palkita lojaalit, ahkerat työntekijät ilman velvoittavaa

---

<sup>30</sup> Mt. 120

<sup>31</sup> Lappalainen 1999, 242

sitoutumista. Näin ollen järjestely oli työnantajan kannalta kaiken kaikkiaan edullinen. Työnantajat myös sitouuttivat työntekijöitä edellyttämällä valituilta, lojaaleilta työläisiltä työnantajavetoisen työmiessseuran jäsenyyttä. Työntekijä joutui seuran jäsenenä allekirjoittamaan sopimuksen, joka sitoi lähes jatkuvaan työvalmiuteen, mutta ei kuitenkaan ollut juridisesti työsopimus.<sup>32</sup> Näitä sopimuksia, joita ammattiyhdistysliikkeen julkaisuissa usein kutsuttiin orjakontrahdeiksi, sovittiin tiedettävästi Helsingissäkin erityisesti entisten lakonmurtajien kanssa.<sup>33</sup>

Vakituisempi satamatyöväki muodosti myös niin sanottuja sakkeja työnjohtajan johdolla. Tällaisia sakkeja oli esimerkiksi vakituisilla rahtilinjoilla ja tietyissä rajatuissa tehtävissä, kuten rautatievaunujen lastaus- ja purkutöissä. Turun satamassa esimerkiksi niin kutsuttu Tukholman paatin sakki työskenteli 12–13 miehen voimin lastaustaja A. E. Ericksonin alaisuudessa vakituisen Tukholman linjan parissa.<sup>34</sup> Tukholman linja kuljetti matkustajien lisäksi postia ja rahtia. Tukholman paatin sakki oli ilmeisesti jossain muodossa olemassa aina 1920-luvulta 1960-luvulle asti. Samanlaisia vakituisia sakkeja muodostui ympäri Suomen satamia. Sakkien jäseneksi pääsystä kilpailtiin ja niiden suosiminen aiheutti usein eripuraa ja konflikteja satamatyöläisten keskuudessa.

Satamatyön jako kahteen kastiin ei kuitenkaan ollut pelkästään työnantajan kontrollin metodi. Suomen kaupungeissa oli sotien välisenä aikana merkittävä joukko sekatyöläisiä sekä liikkuvaa työvoimaa, joille tilapäinen satamatyö oli yksi ulkotyö muiden joukossa. Tilapäiselläkin satamatyöllä oli ennen lamaa mahdollista päästä verrattain korkeille tuntiansioille, koska ylityöt olivat kiireisinä aikoina satamissa tyypillisiä – juuri tuottoisien ylitöiden poistumisen mahdollisuus sai osaltaan ammattiyhdistysliikkeen vastustamaan laman alla yleistynyttä vuorotyöjärjestelmää. Nousukautenakin

---

<sup>32</sup> Lappalainen 1999, 242

<sup>33</sup> Bergholm 1997, 166

<sup>34</sup> Aukia 1973, 31-33

satamassa kävi vakinaisemman työntekijäkunnan lisäksi rakennustyöläisiä, merimiehiä, lautatarhatyöntekijöitä, metallimiehiä, käsityöläisiä ja opiskelijoita hakemassa ansoita.<sup>35</sup> Laman aikaan satamatöihin hakeutuvien kirjo vain kasvoi. Maaseudulla paheneva kurjuus ja pakkohuutokaupat ajoivat pienviljelijöitä ja torppareita satamien nimimiehiksi.

### **3.4 Palkat satamissa ja valtioneuvoston työpalkkakomiteamietintö**

Satamien tosiasiallisesta palkkatasosta on vaikea muodostaa tarkkaa, yhtenäistä kuvaa, sillä kuten edellä on mainittu, työn luonne vaihteli tuntuvasti satamasta, lastauttajasta ja jopa urakasta riippuen.

Helsingin satamassa työskenteli väkeä hyvin erilaisista lähtökohdista ja elämäntilanteista, naisia ja miehiä, lamakauden työttömiä, vanhoja ammattiahtaajia, entisiä Martti Pihkalan värväämiä lakonmurtajia ja niin edelleen. Palkkatasosta kuitenkin päästiin jonkinlaiseen sopuun sosiaaliministeri Niilo Mannion sovintoehdotuksessa, joka päätti vuonna 1929 valtakunnallisen satamalakon. Ehdotuksen perusteella kaikki palkat, jotka jäivät miehillä alle 10 markan ja naisilla alle 8 markan, tuli – alueen mukaan - kohottaa 12,5–25 prosentilla.

Helsingin satamassa korotus tuli olla 25 prosenttia. Mannion sovintoehdotus on tämän tutkimuksen liitteenä. Korotukset olivat jotakuinkin sellaisia, joita lastauttajat olivat kaavailleet palkkoihin muutenkin – ainakin ennen kuin ulkomaankauppa hiljeni. Olivathan jo STK:n ulkomaiset kollegajärjestöt huomioineet huolestuneina suomalaisten lastauttajien maan alhaisesta palkkatasosta saaman kilpailuedun.

Käytännössä kuitenkin suurtyöttömyys varmisti pian, että harveneviin satamaurakoihin olisi aina saatavilla tekijöitä huonoillakin

---

<sup>35</sup> Lappalainen 1999, 246



työehdoilla. Työnantajat eivät lisäksi olleet erityisen sitoutuneita noudattamaan Mannion sovintoehdotuksen asettamaa palkkalinjaa, koska eivät ylipäänsä tunnustaneet ammattiyhdistysliikettä neuvotteluosapuoleksi. Ahtaus- ja purku-urakoiden vaihteleva kesto johti myös epäsäännölliseen, vaihtelevaan ansiotasoon. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan ansiotasoa yhden aikalaisselvityksen, valtioneuvoston vuonna 1934 asettaman työpalkkakomiteamietinnön, avulla. Työpalkkakomiteamietintö on yksi harvoista yrityksistä muodostaa tilannekuva satamatyöläisten palkoista ennen toista maailmansotaa.

Vuoden 1934 tammikuussa asetti valtioneuvosto työpalkkakomitean tohtori Bruno Suvirannan johdolla selvittämään ”olisiko syytä ja mahdollista, tuotantoelämän säännöllistä kehitystä vaarantamatta” vaikuttaa yksityisillä markkinoilla palkanmuodostukseen. Maan johdossa oli tiedostettu, että palkat olivat laman myötä monella alalla sukeltaneet ja olivat toisinaan perustoimeentuloon riittämättömiä. Kuitenkin kuten Suvirannan tehtävänannosta on pääteltävissä, talouselämän itseään korjaavaa luonnetta ja tasapainoa ei muodissa olevan uusklassisen ajattelutavan mukaisesti haluttu liikaa järkyttää. Komitea jätti selvityksen maan hallitukselle vielä saman vuoden syksyllä. Komiteamietinnössä käytetään aineistona palkkatietojen suhteen ensisijaisesti Teollisuudenharjoittajain Keskinäisen Tapaturmavakuutusyhtiön keräämiä tilastoja, joista ilmeni työpäivien lukumäärä ja maksettujen työpalkkojen kokonaissumma eri tuotantoaaroissa. Työpalkkakomitea on jakanut työpalkkojen yhteissumman työpäivien määrällä sekä keskiarvon tuolloin ilmoitetuista naisten ja miesten palkoista. Komitea itse toteaa alustuksessa, että aineistossa on omat ongelmansa. Esimerkiksi naisten ja miesten palkkojen vaihtelut suhteessa toisiinsa jäävät peittoon ja toisaalta vakuutusmaksujen määräytyessä päiväpalkan perusteella oli todennäköistä, että ansioita ilmoitettiin liian alhaisiksi.

Taulukko 5: Työpäivät ja keskimääräiset palkat lastaustoiminnassa

	Työpäivien lukumäärä	Keskimääräinen päiväpalkka
1926	419 733	48,83
1927	406 923	49,03
1928	511 489	58,11
1929	707 907	51,88
1930	646 499	50,32
1931	684 499	42,63
1932	603 023	44,56
1933	773 105	46,48

Työpalkkakomitean mietinnön lastausalaa käsittelevässä luvussa tarkastellaan edellä esitellyllä tavalla laskettuja keskimääräisiä päiväpalkkoja sekä esitetään lyhyt analyysi tuloksista.<sup>36</sup> Kuten yllä olevasta taulukosta on nähtävissä, keskimääräinen päiväpalkka on selvästi korkeimmillaan vuonna 1928 ja putoaa sen jälkeen, mutta pudotus on melko maltillinen ulkomaankaupan kriisin suhteutettuna. Työpäivien lukumäärä lisääntyy runsaasti laman alla, minkä työpalkkakomitea toteaa tarkoittavan vakuutettujen työläisten osuuden selvää kasvua, sillä käytännössä työn määrän on täytynyt laskea ulkomaankaupan hiljentyessä. Aikalaistutkimuksessa myös todetaan olevan ”mahdotonta”, että keskimääräisen päiväpalkan korkein huippu osuu vuodelle 1928, jolloin satamissa alkoi valtakunnallinen satamalakko. Työpalkkakomitea niin ikään tunnustaa satamien haastavuuden palkkatutkimuskohteena johtuen satamien hyvin vaihtelevasta luonteesta pienistä vientisatamista Turun kaltaisiin käytännössä ympärivuotisesti toimiviin satamiin. Komitea kiinnittää huomiota palkkojen verrattain korkeaan tasoon ottaen huomioon vallitsevan suurtyöttömyyden ja arvelee sen johtuvan työn kausiluonteisuudesta.

<sup>36</sup> Valtioneuvoston työpalkkakomitean mietintö 1934, 29

#### 4. Ammattiyhdistysliikkeen hajaannus kärjistyy laman alla

Ammattiyhdistysliikettä oli 1920-luvulla hajanainen ja ideologisten kiistojen repimä. Erityisesti internationaalit eli kansainväliset ammattiyhdistysyhteistyöliittymät jakoivat ammattiyhdistysväen rivejä. Kahdesti vuosikymmenen aikana toteutetut jäsenistökyselyt osoittivat Moskovasta käsin johdetun Profinterin nauttivan suurempaa kannatusta kuin eurooppalainen Amsterdamin internationaali. Suomen Ammattijärjestön toimikunta ei kuitenkaan uskaltanut edistää liittymistä Profinterniin liittymistä peläten hajaannusta. Kiistat kuitenkin vahingoittivat SAJ:ta, jonka jäsenluku kääntyi laskuun vuonna 1920. Laskun taittoi vasta vuonna 1926 niin kutsuttu linnarauha, väliaikainen sopu SAJ:n kommunistien ja sosiaalidemokraattien välillä. Monet kiistat, kuten kysymys internationaaleista, jätettiin toistaiseksi auki ja voimavarat keskitettiin esimerkiksi työehtosopimustaisteluihin. Linnarauhan ja 1920-luvun loppupuolen taloudellisen kasvun myötä myös SAJ:n jäsenmäärä kasvoi 11 000–15 000 jäsenen vuosivauhtia.<sup>37</sup>

Ammattiyhdistysliike oli jakautunut kolmeen kilpailevaan ryhmittymään, joiden voimasuhteet eivät kuitenkaan olleet tasaiset: Suomen Ammattijärjestö oli 1920-luvun alussa jäänyt pääosin Moskovasta käsin toimivan SKP:n paikallisten kannattajien ja vasemmistososialistien käsiin. Sosiaalidemokraatit keskittyivät parlamentaariseen toimintaan sekä osuuskauppaliikkeeseen, eivätkä kyenneet puolustautumaan valtaukselta ammattiyhdistyssaralla. Kommunisteilla ja joillakin julkista toimintaa agitoivilla vasemmistoradikaaleilla, kuten entisellä ammattiyhdistysjohtajalla J. H. Lumivuokolla, oli ehdottoman kielteinen kanta perinteistä ammattiyhdistysliikettä kohtaan. Kommunistien ideologit painottivat tuotannon, raaka-aineiden ja finanssiasioiden kontrollia ja karsastivat

---

<sup>37</sup> Mansner 2007, 399

neuvottelupolitiikkaa. Kommunistit myös syyttivät ammattijärjestöjä parhaiten palkattujen työläisten ”työväen aristokratiaksi”, sillä parhaimmillaankin vain neljäsosa – pääosin juuri ammattitaitoisin ja siten parhaiten palkattu joukko - 1920-luvun työläisistä oli järjestäytyneitä.<sup>38</sup> Kommunistien kannat kuitenkin muuttuivat silti pian vähemmän jyrkiksi, kun kävi ilmeiseksi, ettei vallankumous tapahdu välittömässä lähitulevaisuudessa.

Linnarauha osaltaan mahdollisti metalliteollisuuden suurtaistelun vuonna 1927 ja kansallisen satamalakon vuonna 1928. Näiden 1920-luvun merkittävimpien lakkojen keskiössä oli pyrkimys työehtosopimuksiin ja tunnustettuun neuvotteluasemaan. Työriitojen sovittelun historiaa tutkinut Arne Mattila toteaa, että esimerkiksi kommunistien periaatteellisesta vastustuksesta huolimatta ammattiyhdistykset pyrkivät lähes poikkeuksetta sopimussuhteeseen, jolloin vasemmistoradikaalit ja kommunistit tarkastivat suhtautumisensa. Hänen mukaansa 1920-luvulta on löydettävissä vain yksi tapaus, jolloin työntekijäpuolelta kieltäydettiin vahvistamasta työehtosopimusta; tämä tapahtui vuonna 1920 Elannon varastotyöntekijöiden lakon yhteydessä.<sup>39</sup> Päinvastoin suomalaiset kommunistit havaitsivat pian, että työnantajien määrätietoinen kieltäytyminen neuvotteluista provosoi työntekijöitä yhä useammin työtaisteluihin, ja suuret työtaistelut taas pakottivat myös sosiaalidemokraatit ja muut vasemmistolaiset yhteiseen rintamaan kärjistäen luokkataistelua. Solidaarisuuden epääminen olisi ollut sosiaalidemokraateilta heikkouden merkki, joka olisi niin ikään antanut aloitteen SKP:lle ja muille ulkoparlamentaarisille toimijoille. Toisaalta työnantajat perustelivat usein jyrkkää suhtautumistaan juuri kommunismin vastustamisella, joten tilanne oli monimutkaisella tavalla umpisolmussa edistäen ammattiyhdistysliikkeen radikalisoitumista.

---

<sup>38</sup> Saarela 2008, 220.

<sup>39</sup> Mattila 1992, 115.

Erimielisyydet kuitenkin jatkoivat kärjistymistään linnarauhan aikana. Valtataistelun ja kansainvälisten kysymysten lisäksi kiistaa käytiin koko ammattiyhdistysliikkeen roolista osana poliittista työväenliikettä. Kiistaa ei käyty pelkästään kommunistien ja sosiaalidemokraattien sekä näiden väliin jääneiden vasemmistoryhmittymien välillä. Myös kommunistien ryhmässä kulki jakolinjoja aina aseelliseen vastarintaan valmistautuvista vallankumouksellisista kompromisseihin pyrkiviin ”hoipertelijoihin”, jotka vuonna 1929 organisoituivat vasemmistososialistien ryhmittymäksi. Sosiaalidemokraatit eivät enää uskoneet mahdollisuuksiinsa vallata takaisin SAJ:n keskeisiä paikkoja ja kompromissit vaikuttivat yhä vaikeammilta, jolloin he katsoivat omaksi järjestökseen eroamisen olevan ainoa mahdollisuus.

Yleisten työehtosopimusten solmimiseen tarvitaan vahvoja eli jäsenistöään laajalti edustavia työmarkkinajärjestöjä sekä näiden välistä luottamusta. Sisällissodan jälkeen luottamusta oli niukasti ja varsinkin työnantajien järjestökenttä oli hajanainen. Suomen Työnantajien Keskusliitto suhtautui 1920-luvulla järjestelmällisen kielteisesti neuvottelemiseen työntekijäjärjestöjen kanssa ja siten yleisten työehtosopimusten solmimiseen. Sääntöä vahvistavana poikkeuksena oli ainoastaan maan verrattain pieni kirjapainoala. Kirjapainotyönantajat neuvottelivat jo vuonna 1900 valtakunnallisen työehtosopimuksen Kirjatyöntekijäin Liiton kanssa ja käytäntöön palattiin pian sisällissodan jälkeen STK:n vastakkaisesta ohjeistuksesta piittaamatta, mikä lopulta johti välien kiristymiseen ja graafisen teollisuuden työnantajien eroon keskusliitostaan vuonna 1928.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Mansner, 2007, 69.

Työnantajien strategian kulmakiviä varsinkin 1920-luvun alkupuolella oli Moskovasta käsin agitoidun kommunismin torjumiseen vetoaminen sen jälkeen, kun SKP oli perustettu vuonna 1919 ja SAJ lipui sosiaalidemokraateilta vasemmistoradikaalien ja kommunistien käsiin vuosina 1920–1921. Tätä taustaa vasten STK:n ei periaatteessa tarvinnut tunnustaa kommunistiseksi leimattua SAJ:tä välikädeksi neuvotteluissa työntekijöiden kanssa.<sup>41</sup> STK:n ytimen muodostavan metsä- ja metalliteollisuuden asenteita kuvaavasti STK:n hallitus teki vuonna 1923 toimitusjohtajansa Axel Palmgrenin ehdotuksesta linjauksen, että jäsenjärjestöt voisivat neuvotella Ammattijärjestön edustajien kanssa sillä ehdolla, että nämä eivät olisi ”tiedettävästi kommunisteja”.<sup>42</sup> Päätös, jonka Palmgren toivoi lisäävän sosiaalidemokraattien valtaa ammattijärjestöissä, aiheutti vain ongelmia. Työntekijät eivät muokanneet edustuksiaan, vaan joidenkin työnantajien mukaan päinvastoin tarjosivat neuvotteluihin erityisesti kommunisteja, jolloin neuvottelut jumiutuivat provosoiden levottomuuksia. Sitovat säädökset poistettiin säännöistä jo seuraavana vuonna, mutta työntekijäliittojen – esimerkiksi satama-alalla - tunnustaminen neuvottelukumppaneiksi oli vielä kaukana.

Niin kutsuttu linnarauha, pragmaattinen aselepo, joka yhdisti tilapäisesti SAJ:n rivejä, sekä sosiaalidemokraatti Matti Paasivuoren nousu SAJ:n puheenjohtajaksi, saivat STK:n hallituksenkin ennustamaan suurtaisteluja vuosikymmenen lopulle. Palmgren, joka itse oli alkanut nähdä työehtosopimukset työrauhan kannalta välttämättömäksi pahaksi, totesi, että oli joko tehtävä työehtosopimuksia kautta linjan tai vastustettava niitä erityisen voimakkaasti, jolloin STK:n hallitus valitsi jälkimmäisen. Yhtenä tärkeimmistä syistä oli todennäköisesti metsäteollisuuden jyrkän kielteinen kanta työehtosopimuksia kohtaan. SKT:llä ei ollut varaa metsäteollisuuden työnantajien eroon. SKT:n hallituksen linjaus ei

---

<sup>41</sup> Helelä, 1969, 81.

<sup>42</sup> Mansner, 2007, 72.

kuitenkaan tarkoittanut suoraan hajanaisten työantajarivien yhdentymistä ja työehtosopimuksia tehtiin yhä kasvavissa, joskin silti vaatimattomissa, määrin. Kuitenkin keväällä 1928 kuljetustyöläiset saivat kohdata määrätietoisen vastarinnan tarjotessaan työehtosopimusta Lastauttajien Liitolle, SKT:n verrattain vahvalle jäsenjärjestölle. Markku Mansnerin mukaan SLL:n puolella oltiin valmiita neuvottelemaan palkoista, mutta juuri sitoutuminen työehtosopimukseen koettiin periaatteellisella tasolla mahdottomaksi.<sup>43</sup>

Aiempi tutkimus ei juuri vastaa mihin poliittiseen ryhmään identifioitui satamatyöläisiä edustanut Suomen Kuljetustyöläisten Liitto. Joitakin päätelmiä voi kuitenkin muodostaa sen pohjalta, että läntisenä ja sosiaalidemokraattisena pidettyyn Amsterdamin internationaaliin<sup>44</sup> liittymistä vastusti vuoden 1921 jäsenäänestyksessä jopa 93,9 %, <sup>45</sup> kun taas vuoden 1922 jäsenäänestyksessä Kolmiliitosta, johon kuljetustyöntekijät tuolloin kuuluivat, 79,8 % kannatti Profinterniin eli Neuvostoliitossa perustettuun ns. punaiseen ammattiyhdistysinternationaaliin liittymistä.<sup>46</sup> Kansainväliset kytkökset olivat ammattiyhdistysliikkeen vuosien 1929–1930 aikana välirikoksi kärjistyneen hajaannuksen taustalla todennäköisesti tärkein vaikuttaja; sosiaalidemokraatit olivat mm. tehneet selväksi, etteivät he pysyisi SAJ:ssä, mikäli Profinterniin tosiasiallisesti liittyttäisiin.<sup>47</sup> Punaiseen ammattiyhdistysinternationaaliin ei siksi koskaan liikeytyt enemmistökannatuksesta huolimatta. Hypoteesia, ettei SKL ainakaan ollut sosiaalidemokraattien hallinnassa, tukee myös se, että SKL:n työtaisteluvuosina toiminut puheenjohtaja Edvard Huttunen oli SKP:n maanalaisen ”Suomen byroon” jäsen.

---

<sup>43</sup> Mansner, 1981, 390.

<sup>44</sup> Kansainvälisen Ammattiyhdistysten Federaation päämaja sijaitti Amsterdamissa

<sup>45</sup> Hakalehto 1966, 232.

<sup>46</sup> Mt. 235.

<sup>47</sup> Saarela 2008, 241.

Kuitenkin on hyvä huomata, että kuten Pauli Kettunen on esimerkiksi esittänyt, merkittävä osa 1920-luvun ammattiyhdistysliikkeen jäsenistä oli ns. ammattiyhdistysväkeä ilman erityistä poliittista suuntausta.<sup>48</sup> SKP:n Suomen byrookkaan ei aina toiminut puolueen linjan mukaisesti, mikäli se vaati konfliktia paikallisten organisaatioiden kanssa.

#### **4.1. Valtakunnallinen satamalakko**

1930-luvun lamaa edelsi toinen 1920-luvun suurista työtaisteluista, valtakunnallinen satamalakko. Työmarkkinahistoriallisesti satamalakko ei pelkästään kuvastanut sopimusyhteiskuntaa edeltävää, kireää työmarkkinatilannetta, jota on kutsuttu myös suurtaistelujen kaudeksi; lakko oli tavallaan maan ensimmäinen moderni työtaistelu, sillä lakon kulkuun vaikuttivat useat kansalliset ja kansainväliset tahot varsinaisien pääosapuolien lisäksi.<sup>49</sup> Lakkoa käsiteltiin myös eduskunnassa välikysymyksen myötä.

Lakkolaisten määrästä ei voida antaa luotettavaa lukua, sillä työntekijäosapuoli liioitteli joukon suuruutta siinä, kuin työnantajapuoli vähätteli. Lakkolaisten määrä myös vaihteli satamatyöläisten työllistyessä muille aloille. SKL ilmoitti, että lakkolaisia oli yli 12 000, joista 1000 on lautatarhatyöntekijöitä. Sen sijasta työnantajat arvioivat lakkolaisten määrän olevan vain 3000–3500 työläistä. Todellinen luku lienee suurempi, mutta kuitenkin alle 10 000, vaikka SKL:n kirjanpidossa väitetäänkin lakkoavustuksia annettaneen noin kymmenelle tuhannelle. Vaikka satamatyöläiset olivat suurin ammattiryhmä SKL:ssa, koko SKL:n jäsenmäärä oli vuoden 1928 lopussa vain 8435, joka oli paljolti juuri satamalakosta johtunut 1920-luvun huippulukema.

---

<sup>48</sup> Kettunen 1986, 422–423.

<sup>49</sup> Bergholm 1997, 96.



”Kaikkialla vallitsee työläisten keskuudessa voiton varma mieliala ja innostus taistella siksi kuin voitto on saavutettu” kirjoitettiin heinäkuun Kuljetustyöläisessä, mutta tosiasiasa näkymät eivät olleet pelkästään positiiviset. Työnantajat olivat jo keväällä olleet tiiviissä yhteydessä Martti Pihakalan lakonmurtajakaartiin, Yhtymä Vientirauhaan. Yhtymä Vientirauha oli perustettu vuonna 1920 murtamaan lakkoja ja sillä oli 1920-luvun lopulla jo pitkä kokemus satamalakoista. Vientirauhan toimitusjohtajana toimi jääkärivärvääjänä ja suojeluskunta-aktivistina tunnettu Matti Pihkala. Turun sataman sosiaalisista suhteista väitellyt presidentti Mauno Koivisto kuvaa opettaja Pihkalan arvomaailmaa patriarkalliskonservatiiviseksi.<sup>50</sup> Lakkolaiset osasivat odottaa Martti Pihkalan rikkurijoukkojen väliintuloa, sillä Pihkalan johtama Vientirauha oli lähes lopettanut työtaistelut monissa satamissa, ja osaltaan kannustanut pistelakkojen sijasta suurtaisteluun. Rikkurien määrä oli kuitenkin yllätys: rikkureita oli ainakin 15 700, joista Vientirauha ilmoitti rekrytoineensa 7296, valtaosin Pohjanmaalta. Satamalakon murtaminen oli Vientirauhan historian suurin ponnistus. Vaikka rikkurijoukkoon mahtui ihmisiä monenlaisista yhteiskuntaluokista, suuri osa rikkureista oli pienviljelijöitä ja torppareita, jotka kesän huono sato ja orastavan lamakauden kaventamat sivutulomahdollisuudet olivat ajaneet satamiin etsimään lisäansioita.

Satamalakko näytti pysäyttävän Suomen ulkomaankaupan vielä keskikesällä, kun rikkuriviljelijät poistuivat sankoin joukoin maalle juhannuksenviettoon. Huolimatta Kuljetustyöläisen itsevarmoista kirjoituksista kävi kuitenkin jo heinäkuussa selväksi, ettei satamatöitä saatu kunnolla keskeytettyä. Työn laatu vaihteli, mutta työt sujuivat kuitenkin rikkurivoiminkin. Seurauksena sekä ammatillinen että poliittinen työväenliike ryhtyi julkisuudessa puolustamaan lakko-oikeuttaan ja kamppailemaan rikkuritoimintaa vastaan, kun taas

---

<sup>50</sup> Koivisto 1956, 31

työnantajat linnoittautuivat Martti Pihkalan näkemysten taakse:  
”Mikä jumalainen oikeus ammattijärjestöllä on kieltää miehiä, jotka tahtovat tehdä työtä, mikä oikeus heillä on semmoinen kielto julistaa.” Eduskuntaan rikkuriasia nousi, kun kaikki 18 vasemmistokansanedustajaa sekä 2 sosiaalidemokraattia allekirjoittivat välikysymyksen, jossa syytettiin mm. poliisiviranomaisia puolueellisuudesta sekä väitettiin järjestyksen häiriytyneen paikkakunnilla, joissa asutettiin – toisinaan kunnallisissa tiloissa - rikkureita. Eduskunta siirtyi yksinkertaiseen päiväjärjestykseen äänin 93–73.

Lakko jatkui yli lastauskauden valtaosin yhdestä syystä eli voimakkaan kansainvälisen tuen ansiosta. Lakko profiloitui pian yhteiseksi pohjoismaiseksi työtaisteluksi työehtosopimusjärjestelmän puolesta. Skandinavian Kuljetustyöläisten Federaatio päätti jo 8. kesäkuuta ylimääräisessä, Suomen tilannetta käsittelevässä kokouksessa antaa kaiken mahdollisen tuen lakolle, joka tarkoitti sekä taloudellista avustusta että saartotoimenpiteitä. Juuri saartojen varaan ammattiyhdistysliike laski toivonsa,<sup>51</sup> mutta niiden vaikutus jäi lopulta vähäiseksi. Suomalaisia ja rikkurivoimin lastattuja laivoja boikotoitiin Norjassa, Ruotsissa, Tanskassa ja Neuvostoliitossa – SKL:n suureksi pettymykseksi saarto ei levinnyt suuriin vientimaihin, kuten Saksaan ja Englantiin. Norjaan ja Neuvostoliittoon kauppaa tehtiin vähän. Tanskassa saarron laajentaminen koskemaan kaikkia Suomeen meneviä ja Suomesta tulevia laivoja johti kanteeseen ja koko saarron kriminalisointiin elokuussa. Ruotsissa taas Suomesta tulevia laivoja purkivat miehistöt ja Suomesta varta vasten laivatut rikkurit, jolloin saarto häittäsi lähinnä Ruotsin vientiä; tämän saarron saavutuksiin voi laskea sen, että närkästynyt Ruotsin työnantajaliitto SAF alkoi vaatia STK:ta suostumaan työehtosopimusneuvotteluihin. STK otti huolestuneena vastaan uutisen pohjoismaisesta välirikosta, muttei taipunut neuvotteluihin, vaan perusteli jyrkän kantansa ennen

---

<sup>51</sup> Suomen Ammattijärjestö 10/1928, Kansallisarkisto.

kaikkea kommunismin vastaisella kamppailulla. STK osoitti siis jälleen olevansa valmis uhraamaan paljon periaatepäätöksen vuoksi.

On epätodennäköistä, että lakkorintama olisi kestänyt lähes seuraavalle lastauskaudelle ilman poikkeuksellisen voimakasta ulkomaista ja erityisesti pohjoismaista rahoitusta; yli 15 miljoonan markan rahallinen tuki oli köyhälle ammattiliitolle ratkaiseva. Vertailuksi mainittakoon, että niin ikään noin 9000 työläistä käsittänyt metallisulku v. 1927 sai ulkomaista tukea runsaat kahdeksan miljoonaa markkaa, josta yli puolet toimitettiin Neuvostoliitosta.<sup>52</sup> Pohjoismaisen, varsinkin tanskalaisen tuen laajuudessa on havaittavissa solidaarisuutta suomalaisia satamatyöläisiä kohtaan, joiden palkat olivat alhaisempia kuin pohjoismaisilla kollegoillaan ja joilla ei ollut työehtosopimuksia – jälleen toisin kuin muissa pohjoismaisissa satamissa. Muut eurooppalaiset ammattijärjestöt sen sijaan eivät ITF:n<sup>53</sup> puheenjohtaja Edo Fimmen vetoimuksista huolimatta tukeneet suomalaista kamppailua sen pahemmin rahallisesti kuin saarroinkaan. Esimerkiksi saksalaiset vastasivat kyynisesti, että Suomen satama-alan vähäisen järjestäytymisen vuoksi lakko oli jo hävitty, joten avustaminen olisi tyhjämpäiväistä.<sup>54</sup>

Vain Hangon ja Turun satamat olivat ympäri vuoden auki liikenteelle. Näin ollen SKL ei pystynyt vesien jäädyttyä arvioimaan, kuinka vahvoja lakkolaisten rivit olivat todellisuudessa. Kuljetustyöläisessä kuitenkin kehoitettiin painokkaasti valistamaan maaseutuväestöä rikkuruuden vahingollisuudesta erilaisin iltamin ja tiedottein. STK ja SLL sen sijasta huomasivat useiden tahojen painostavan lakon lopettamiseen. Toisaalta varustamot, joita vaivasivat työn laadun vaihtelevuus ja varsinkin lakon vuoksi korotetut lastauskustannukset, painostivat työnantajia päättämään lakon, ja toisaalta ruotsalaiset

---

<sup>52</sup> Ala-Kapee, Valkonen 1981, 721.

<sup>53</sup> International Transport Workers' Federation eli Kansainvälinen Kuljetustyöläisten Liitto

<sup>54</sup> Bergholm, 1997, 124.

työnantajat vetosivat suomalaisia ottamaan käyttöön muualla pohjoismaissa jo sovelletun työehtosopimusjärjestelmän. Lastaattajat itse vaativat korvauksia STK:lta lakon kasaantuviiin kustannuksiin. Lisäksi talous enteili jo lamaa ja ulkomaankauppa heikkeni muutenkin; STK todennäköisesti pelkäsi valtion voivan ryhtyä voimakeinoihin lakon lopettamiseksi.<sup>55</sup>

Vaikka Arvo Linturin sovitteluehdotukset edellisenä vuonna olivat epäonnistuneet alkuunsa, sosiaaliministeri Niilo Mannion huhtikuun 9. päivänä jättämä välitysehdotus, joka oli mahdollista vain hyväksyä tai hylätä kolmen päivän sisällä, hyväksyttiin sekä työnantaja- että työntekijäpuolella melko yksimielisesti. SKL:n puheenjohtaja Edvard Jokela puolusti ehdotusta saartotoimenpiteiden epäonnistumisella; Ruotsista paikalle kiirehtinyt SKF:n sihteeri Oscar Erikson vahvisti, ettei saarron laajentaminen ollut realistista.<sup>56</sup> Loppujen lopuksi kummallakaan riitapuolella ei ollut varaa julkisesti kantaa vastuuta kymmenen kuukautta jatkuneen lakon pitkittämisestä edelleen.<sup>57</sup> Lakko päättyi seitsemältä aamulla 16.4.1928.

Välitysehdotus ohitti koko työehtosopimusksymyksen: se oli muodoltaan palkkalupaus sosiaaliministeriölle. Ehdotuksen mukaan kaikki palkat, jotka jäivät miehillä alle 10 markan ja naisilla alle 8 markan, tuli – alueesta riippuen - kohottaa 12,5–25 prosentilla. Helsingin satamassa korotus oli Mannion ehdotuksen mukaan 25 prosenttia. Myös urakkapalkkojen tuli tuntiansioiltaan olla vähintään samalla tasolla. Lisäksi välitysehdotus sisälsi työolojen ja työturvallisuuden parantamislupauksen. Uudet palkat vastasivat jotakuinkin sitä tasoa, johon lastaattajat olivat lakon alla nostaneet palkat muutenkin. Käytännössä siis satamatyöläiset saivat läpi palkkavaatimuksensa, mutta luopuivat työehtosopimuksesta sekä sitovasta vaatimuksesta rikkurien poistamisesta satamista. Myös

---

<sup>55</sup> Mattila 1992, 112–113.

<sup>56</sup> SKL:n toimintakertomus 1929, KA, UC Suomen Kuljetustyöläisten Liitto.

<sup>57</sup> Työn Voima 18.4.1929, Kansallisarkisto.

naisten ja miesten palkkaerojen kirjauksesta sekä muutamista muista asioista valitettiin sosiaaliministerille. Lakkolaisille sopimus oli karvas pettymys, vaikka ammattiyhdistysjulkaisuissa alettiin tulkita pian lopputulemaa eräänlaisena työehtosopimuksena. SKL:n jäsenmäärä alkoi pudota ja syytöksiä sateli niin SAJ:n kuin ITF:nkin toimintaa kohtaan. Tutkimuskirjallisuus näyttää osoittavan, että keskeisimmiltä piirteiltään lakko oli taloudellinen työmarkkinakonflikti ja kamppailu, jossa työntekijät yrittivät saavuttaa työehtosopimuksella vuoden 1924 työehtolain mukaisen neuvotteluaseman ja sitä kautta enemmän valtaa työehtojen määrääytymiseen. Lakko politisoitui vuosina 1928–1929 ensisijaisesti ulkoisten vaikuttimien sekä silkan laajuutensa ansiosta, kuten esimerkiksi Helelä mainitsee.<sup>58</sup>

## **4.2. Ammattiyhdistysliike laman alla**

Työväenliikkeellä oli hyvin vähän vaikutusvaltaa lamavuosina ja myös ammattiyhdistystoiminta oli lamaannuksen tilassa. SAJ:n lopettaminen ja katkerat erimielisyydet yhdistyivät Lapuan liikkeen painostukseen ja työnantajien mustiin listoihin, joihin J.E. Sunilan oikeistovetoinen hallitus ei nähnyt tarpeelliseksi puuttua. Ankarat taloustilanne teki jo yksin järjestäytymisen vaikeaksi. Vallitsevassa tilanteessa ammattiyhdistysliikkeen jäsenmäärä romahti. Vuonna 1931, jolloin lama oli syvimmillään, SAK:n jäsenmäärä oli 19 940, kun kolme vuotta aiemmin SAJ:n jäsenmäärä oli ollut 90 231 jäsentä.<sup>59</sup> Vasta toisen maailmansodan jälkeen SAK:n jäsenmäärä ylitti vuoden 1928 tilanteen.

SAJ:ssa kommunisteilla oli ollut vahva asema, mutta SAJ:n lakkauttamisen myötä kaikki kommunistien toiminta oli ajettu koko maassa maan alle. Väljään asutussa maassa ja poliisin tehokkaan valvonnan alaisuudessa maanalainenkin toiminta oli hyvin vaikeaa.

---

<sup>58</sup> Helelä 1969, 16.

<sup>59</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 151-152.

Lapuan liikkeen ja oikeistoradikaalien huomio kohdistui näin ollen jäljellä olevaan sosiaalidemokraattiseen työväenliikkeeseen ja samalla SAK:n johtamaan ammattiyhdistysliikkeeseen. Kokousten kaikenlainen häirintä oli tavallista. Työväentaloja naulattiin kiinni ja yritettiin jopa räjäyttää ja polttaa – Karkkilassa ja Ylistarossa polttoyritykset onnistuivat.<sup>60</sup> Lapuan liikkeen johtama oikeistoradikalismi kärjistyi aseellisessa Mäntsälän kapinassa vuonna 1932, jonka keskeisimpiä vaatimuksia oli myös sosiaalidemokraattisen työväenliikkeen lopettaminen. Uhkaukset valtiovallan kumoamisesta menivät kuitenkin liian pitkälle ja pakottivat hallituksen vastatoimiin. Mäntsälän kapinan myötä Lapuan liikkeen johtoa pidätettiin ja jo samana keväänä liike lakkautettiin. Lapuan liikkeen seuraajaksi ryhtyi puolueeksi järjestäytynyt Isänmaallinen Kansanliike IKL, joka ei kuitenkaan onnistunut koskaan keräämään laajaa kannatusta, sillä oikeistovirtaus maassa oli kääntynyt jo kohti keskustaa. Työväenliikkeen kannalta ratkaiseva käänne tapahtui kuitenkin vasta kauan laman jälkeen eli vuonna 1937 maalaisliittolaisten ja sosiaalidemokraattien punamullaksi kutsutun yhteistyön myötä.

Vaikka laman aikana työtaisteluita ei juuri nähty, ammattiyhdistysväen muistissa oli lakkorikkureiden suuri määrä 1920-luvun lopun suurtaisteluissa. Erityisesti kansallisen satamalakon yhteydessä Vientirauhan lakonmurtajakaarti oli ratkaisevasti estänyt satamien sulkemisen. Rikkureiden suuri määrä herätti huolta kansainvälisestäkin ja Skandinavian kuljetustyöntekijöiden federaatio kannusti suomalaisia toimiin. Ammattiyhdistysliikkeen käsiä kuitenkin sitoi vuonna 1930 säädetty niin kutsuttu työmaaterrorilaki eli laki työrauhan suojelusta. Työmaaterrorilaki oli säädetty Lapuan liikkeen painostuksesta ja kommunisminvastaisen kansallisen taistelun hengessä. Lain laatimisen taustalla oli Vientirauhan Martti Pihkala. Työmaaterrorilain perusteltiin suojelevan valkoisia työläisiä, eikä se ottanut lainkaan kantaa esimerkiksi Lapuan liikkeen

---

<sup>60</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 141.

harjoittamaan häirintään. Työtaistelutoiminnan hankaloittaminen oli ilmeinen tavoite ja esimerkiksi lakkovartiointi kiellettiin ja rikkurin häpäiseminen eli rikkuriksi nimittäminen saattoi johtaa jopa vuoden vankeuteen. Myös anteeksipyyntöjen tai sakkojen edellyttäminen rikkuritoiminnasta tehtiin rangaistavaksi.<sup>61</sup> Laki oli voimassa koko 1930-luvun. Käytännössä lain puitteissa ei käyty juuri oikeutta, mutta lakonmurtamisen vastaiset toimet olivat lain ansiosta ammattiliitoille erittäin vaikeita.

SAK:n ensimmäinen edustajakokous otti vuonna 1934 rikkureita kohtaan melko sovittelevan kannan ja päätyi periaatteeseen, että ennen vuotta 1930 rikkureina olleet, jotka eivät sen jälkeen olleet toimineet työväenliikettä vastaan, voitiin tapauskohtaisesti hyväksyä ammattiliittojen jäseniksi. Edustajakokouksen työvaliokunta ei pitänyt todennäköisenä, että rikkureita olisi liittynyt suurissa määrin liittoihin, ja työmaaterrorilaki oli joka tapauksessa vienyt mahdollisuudet rikkurisanktioihin. Edustajakokous toivoi, että ammattiyhdistyksen jäsenyys riittäisi kasvattamaan solidaarisuutta ja ehkäisemään rikkuritoimintaa. Edustajakokouksen päätöksen soveltaminen jätettiin liitoille ja käytännössä rikkureita kohtaan koettiin syvää epäluottamusta.

Satamissa tilanne oli vuosien 1928–1929 lakkoa seuranneina lamavuosina erityisen tulehtunut. Entiset lakonmurtajat ja lakkolaiset kilpailivat samoista vähentyneistä urakoista ja kokivat molemmat tulevansa syrjityiksi. Kahakat ja väkivaltaiset yhteenotot kahden ryhmän välillä eivät olleet harvinaisia. Osa kantoi mukanaan tuliaseita, eikä Helsingissäkään säästyty henkirikoksilta. Lastauttajat ottivat pian tavakseen jakaa entiset lakkolaiset ja rikkurit eri lastausryhmiin ylläpitääkseen työtehoa ja välttääkseen väkivaltaisuuksia. Osa entisistä satamalakkolaisista koki kahakat jopa eräänlaisiksi yhteishenkeä ylläpitäviksi tulikokeiksi, vaikka

---

<sup>61</sup> Mt. 110.

vastapuolta ei saatukaan poistumaan satamista. Satamalakkoa seurannut pelon ja väkivallan ilmapiiri kuitenkin hankaloitti oleellisesti ammattiyhdistystoiminnan jatkamista satamissa. Väkivallan uhka ja työntajien karsastus eivät tehneet järjestäytymistä houkuttelevaksi. Satamissa vallitseva jako kahteen ryhmittymään näkyi vielä vuonna 1936, jolloin Helsingin satamatyömiesten ammattiosasto kutsui entisiä lakonmurtajia mukaan tutustumiskokoukseen, mutta vain muutama uskalsi tulla paikalle.<sup>62</sup>

Rikkureita vielä paljon vähemmän ymmärrystä ammattiyhdistysliikkeeltä saivat niin kutsutut keltaiset ammattiyhdistysliikkeet, jotka muodostuivat satamalakon aikoina. Näistä näkyvin oli vuonna 1929 perustettu Vapaa työväenliitto, joka oli työntajien suojeluksessa ja nautti STK:n rahoitusta. Vapaan työväenliiton jäsenet olivat läheisessä yhteydessä Lapuan liikkeeseen ja SAK:n vastustus oli avointa. Se ei kuitenkaan koskaan onnistunut keräämään yli 4000 jäsentä ja STK lopetti järjestön tukemisen vuonna 1934, kun jäsenmäärä kuihtui.<sup>63</sup> Työntajien tukemien ammattiliittojen kukoistus jäi näin Suomessa lamakauden erikoisuudeksi. Satamissa kuitenkin Vapaan Työväenliiton ja sitä edeltäneen Suomen Riippumattoman Työväenjärjestön osastoilla oli voimakas asema, koska niihin järjestäytyvät entisen suurlakon lukuisat rikkurit. Laman jatkuessa myös entisiä lakkolaisia ja SKL:n jäseniä siirtyi työntajien ammattiliittoihin. Pienemmissä satamissa valkoisen ammattiosaston jäsenkirja saattoi olla edellytys työnsaannille.<sup>64</sup>

### **4.3. Ammattiyhdistysliike hajoaa**

---

<sup>62</sup> Bergholm 1997, 170.

<sup>63</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 162.

<sup>64</sup> Bergholm 1997, 175.



Sosiaalidemokraattinen ammattiyhdistysväki piti laman kynnyksellä syyskuussa 1929 Helsingin Säätytalolla edustajakokouksen, joka mullisti ammattiliittokentän. Sosiaalidemokraateille oli käynyt selväksi, ettei kommunisteilta ja vasemmistososialisteilta onnistuttu valtaamaan avainasemia SAJ:ssa ja yhteiselo kommunistien kanssa, joita SKP kannusti yhä radikaalimpaan vastarintaan, oli yhä hankalampaa. Kun jäsenkysely vielä osoitti, että oman keskusjärjestön perustamista kannatti 75 prosenttia vastanneista myös tilanteessa, jossa kansainvälisten järjestöjen tukea ei saataisi, päättyi edustajakokous SAJ:sta eroamisen kannalle.<sup>65</sup> Kokous kehotti kaikkia liittoja ja perusjärjestöjä lopettamaan välittömästi jäsenmaksujen maksaminen keskusjärjestölle ja valmistelemaan eroa SAJ:sta. Varat oli tarkoitus kohdistaa sosiaalidemokraattien käsissä olevalle ammattijärjestöjen valtuuskunnalle AJV:lle ja liitot oli tarkoitus koota eri alojen yhteisliittoon. Se perustettiin jo lokakuussa nimellä Suomen Työläisliitto. Vuoden 1929 loppuun mennessä Työläisliitolla oli vain 3 215 jäsentä 85 osastossa, joista vain kaksi oli kuljetustyöläisten osastoja.<sup>66</sup>

Samaan aikaan SAJ:n radikalisoitunut johto yritti saada aikaseksi yleislakon marraskuun 16. päivälle Tammisaaren poliittisten vankien nälkälakon tueksi. Yleislakko oli alusta lähtien tuomittu epäonnistumaan. SDP ja AJV kielsivät sosiaalidemokraatteja osallistumasta lakkoon, jota ne pitivät liian järeänä aseena laman alla ja vaarallisena provokaationa äärioikeistolle. Työnantajien keskusjärjestö STK kehotti jäseniään erottamaan kaikki lakkoon osallistuvat. Myös Etsivä Keskusrikospoliisi seurasi lakon organisointia suurella mielenkiinnolla. Lopulta lakkoon ryhtyi vain muutamia tuhansia työläisiä, mutta Suomen Kuljetustyöläisten liitto oli yksi hankkeessa mukana olleista liitoista ja joutuikin avustamaan boikottiin jääneitä kuljetustyöläisiä. Epäonninen lakko sai SAJ:n

---

<sup>65</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 20.

<sup>66</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 29.

näyttämään julkisuudessa entistä heikommalta ja fiaskon jälkipyykki johti erityisesti vasemmistososialistien ja kommunistien erimielisyyksien syvenemiseen. Vasemmistososialistit, joita kommunistit kutsuivat halventavasti hoipertelijoiksi, päätyivätkin organisoitumaan pian lakon jälkeen.

Vasemmistososialistit perustivat joulukuussa 1929 Suomen työväen vasemmistoryhmän ja tammikuussa 1930 Helsingin sosialistisen työväenyhdistyksen sekä Suomen Työmies-lehden.

Vasemmistososialistit katsoivat ainoana edustavansa marxilaista luokkataisteluperinnettä ja työväenjärjestöjen itsemääräämisoikeutta sosiaalidemokraattien ja SKP:n asettaessa puoluepoliittiset päämääränsä ammattiyhdistysliikkeen yhtenäisyyden edelle. Erityisesti neuvostojohtoisen Kominternin määräysvallasta vasemmistososialistit sanoutuivat jyrkästi irti. SKP suhtautuikin vasemmistososialisteihin erityisen vihamielisesti pitäen heitä pettureina ja hajottajina, kun taas vasemmistososialistien mielestä SKP ei tuntenut Suomen tilannetta. Vasemmistososialistien mielestä ammattiyhdistysliikkeen oli palattava linnarauhan aikaiseen yhtenäisyyteen ja ehdotti ylimääräistä edustajakokousta SAJ:lle, joka ei kuitenkaan saanut muilta osapuolilta kannatusta. SAJ:n hajaannus oli edennyt liian pitkälle. Sosiaalidemokraatit eivät luottaneet vasemmistososialisteihin juuri enempää kuin SKP:n linjan kommunisteihin, vaikka pitivätkin kommunistien rivien hajoamista hoipertelijoihin hyvänä kehityksenä. Vasemmistososialistit kuitenkin muodostivat väliaikaisesti varteenotettavan kilpailijan sosiaalidemokraateille toimiessaan julkisesti toisin kuin maanalaiseen toimintaan sitoutuneet kommunistit.

Vasemmistososialistien tavoitteena oli yhdistää työväenliikkeen rivit taisteluun fasismin nousua vastaan, mutta keskusteluyhteys ammattiyhdistysliikkeessä ja työväenliikkeessä yleensä oli jo hajonnut. Vasemmistososialistit menettivät pian Suomen työväen vasemmistoryhmän perustamisen jälkeen useita johtopaikkoja

ammattiyhdistysliikkeessä, kun kommunistit kävivät keväällä 1930 ankaraan taistoon hoipertelijoita vastaan. Kuljetustyöläisten liitossa vasemmistososialisteilla oli ollut vahva asema, mutta puheenjohtaja Edvard Jokelan kuoltua kommunistit onnistuivat syrjäyttämään vasemmistososialisti vallasta myös kuljetustyöläisten piirissä. Kommunistilait eivät kuitenkaan säästäneet vasemmistososialistisia järjestöjä ja ne lakkautettiin SAJ:n mukana.

#### **4.4 SAJ lakkautetaan**

Vuoden 1930 kesää on kutsuttu Lapuan kesäksi, sillä sitä leimasivat kyyditykset ja äärioikeiston jatkuva terrori työväenliikkeen aktiiveja kohtaan. Kesällä järjestettiin myös Lapuan liikkeen organisoimana yli 12 000 osallistujaa kerännyt talonpoikaismarssi Helsinkiin. Heikentynyt ja riitainen työväenliike passivoitui ja lamaantui väkivallan uhan edessä – monelle aika toi mieleen vuoden 1918 sisällissotaa seuranneen valkoisen terrorin. Lapuan liikkeen painostusvoima maan sisäpolitiikkaan oli myös ennätystasolla. SAJ:n lakkauttaminen oli ollut korkealla tavoitelistassa jo pidemmän aikaa Lapuan liikkeellä sekä suurella osaa porvaristosta, koska se oli ainoita julkisia organisaatioita, jossa toimi tunnettuja kommunisteja. Heinäkuussa poliisi sulki SAJ:n ja Helsingin työväentalolla sijaitsevien liittojen toimistot – päivää ennen talonpoikaismarssia. Samassa suljettiin myös Suomen Kuljetustyöntekijöiden Liiton sekä sen Helsingin osaston toimisto. Syyskuussa SAJ asetettiin toimintakieltoon ja pian alkoi oikeudenkäyntien sarja. Syyttäjä piti raskauttavana todisteena SAJ:n työläislähetystön vierailua Neuvostoliitossa vuonna 1927 sikäläisen ammattijärjestön kutsusta ja syytti SAJ:n tukevan Neuvostoliiton maailmanvallankumouksellista liikettä.<sup>67</sup> SAJ lakkautettiin elokuussa 1931 ja SAJ:n jäsenjärjestönä myös Suomen Kuljetustyöntekijöiden Liitto lakkautettiin.

---

<sup>67</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 46.

STK:n historiategoksen kirjoittanut Markku Mansner toteaa, että työnantajat suhtautuivat SAJ:n lakkauttamiseen ristiriitaisin tuntein. Axel Palmgren katsoi, että ammattiyhdistysliike oli hajoamassa ilman lakkauttamistakin ja että lakkauttaminen voitaisiin tulkita STK:n masinoimaksi, josta taas seuraisi kiusallista kansainvälistä huomiota. STK:n jäsenjärjestöt olivat myös kieltäytyneet neuvottelemasta SAJ:n järjestöjen kanssa kommunismin torjumiseen vedoten. Mikäli ammattiyhdistysliike päätyisi sosiaalidemokraattien käsiin, tältä argumentilta menisi pohja.<sup>68</sup> Sosiaalidemokraattisen SAK:n synty ei kuitenkaan juuri muuttanut työnantajien asemoitumista neuvottelukysymykseen vielä 1930-luvulla.

#### **4.5 SAK perustetaan**

Kun Etsivä Keskusrikospoliisi lukitsi SAJ:n toimiston ovet, olivat uuden keskusjärjestön perustamisvalmistelut jo pitkällä. Lokakuun 19. päivä vuonna 1930 pidettiin SAK:n perustava kokous Raittiusliike Koiton tiloissa, sillä Helsingin työväentalo oli suljettuna. Samalla lopetettiin valmisteluista vastannut AJV. Uusi keskusjärjestö aloitti toimintansa kansanedustaja Edvard Huttusen johdolla erittäin vaikeissa olosuhteissa. Jäsenmäärä vuoden 1930 lopulla oli 14 967 jäsentä, joista 7 534 oli pienten alojen yleisliiton, Työläisliiton, jäseniä – harvat kuljetustyöläiset mukaan lukien. SAK peri myös AJV:n velat eli kaikkiaan 144 491 markkaa.<sup>69</sup> SAK:n taloudellinen tilanne oli sinänsäkin vaikea, että keskusjärjestön oli tuettava uusien liittojen perustamista lakkautettujen tilalle. Ilman kansainvälistä tukea toiminta olisi ollut mahdotonta. SAK sai sekä lainaa että suorita tukia pohjoismaisilta ammattijärjestöiltä, jotka olivat huolestuneita Suomen ammattiyhdistysliikkeen heikkoudesta ja maan alhaisesta palkkatasosta. SAK oli ollut alusta asti jäsenenä Kansainvälisessä ammattiyhdistysliitossa, jota kutsuttiin Amsterdamissa sijaitsevan

---

<sup>68</sup> Mansner 1981, 402

<sup>69</sup> Ala-Kapee & Valkonen 1982, 87

pääkonttorin ansiosta yleisesti Amsterdamin internationaaliksi.

Vaikka SAK perustettiin virallisesti poliittisesti riippumattomaksi, sosiaalidemokraattien tavoitteena oli pitää johtoasemat uudessa keskusjärjestössä. Perustava kokous päätti, ettei kommunistiseen maanalaiseen toimintaan osallistuneita saanut ottaa jäseniksi.<sup>70</sup> Eihän ollut mitään syytä olettaa lakkautusuhan väistyneen.

Vasemmistososialistien, ns. hoipertelijoiden, tilanne oli monimutkaisempi ja heidän jäsenyydestänsä syntyi SAK:n perustamiskokouksessa kiistaa. Lopulta kuitenkin perustamiskokous päätyi kannalle, että sääntöihin sitoutuvien jäsenyyttä saanut estää. Pohjoismaalainen ammattiyhdistysliike oli koko 1920-luvun yrittänyt kannustaa Suomen ammattiyhdistysväkeä yhtenäisempään rintamaan ja erityisesti norjalaiset pitivät tukensa ehtona yhtenäisyyttä.

Lapuan liike ja porvarillinen lehdistö, kuten Uusi Suomi ja Iltalehti, ottivat nopeasti vasemmistososialistien jäsenyyden todisteena SAJ:n toiminnan jatkumisesta uudella nimellä. Ulkomaisten ammattijärjestöjen keskeinen rooli SAK:n toiminnan rahoittamisessa nähtiin niin ikään oikeistopiireissä maanpetturuutena. Lapuan liikkeen aktiivivuosina fundamentalistinen isänmaallisuus oli huipussaan ja kaikki kansainvälisyys koettiin vähintään epäilyttäväksi.

#### **4.6. Suomen Kuljetustyöläisten Liitto ajautuu kommunistien käsiin**

Kun AJV alkoi valmistella uuden keskusjärjestön perustamista, sosiaalidemokraattien vaikutuspiirissä olleet osastot jäseneniin erosivat yksitellen SKL:sta. SKL:n johto ja harveneva jäsenistö jakautui yhä selvemmin SKP:n linjalla oleviin ”huitojiin” ja vasemmistososialisteihin, ”hoipertelijoihin”. Ammattiliiton johto oli

---

<sup>70</sup> Mt. 83

suuren satamalakon jälkeen eniten kallellaan vasemmistososialistien ryhmittymään päin. Esimerkiksi SKL:n sihteerillä Niilo Wällärillä oli keskeinen asema uuden vasemmistososialistien lehden Suomen Työmiehen perustamisessa, mikä herätti kommunistien piirissä närää. Syyskuussa 1929 tuberkuloosiin menehtynyt ja laajalti ammattiyhdistysliikkeessä arvostettu SKL:n puheenjohtaja Edvard Jokela oli ollut monen vasemmistososialistin tavoin yhtenäisyyden ja ammattiyhdistysväen sovinnon kannalla. SKL:n johto tasapainoili sosiaalidemokraattien ja kommunistien välillä tuomiten toisaalta sosiaalidemokraattien edistämisen hajaannuksen ja toisaalta kommunistien jyrkät provokaatiot.

SKL:n jäljellä olevassa jäsenistössä SKP:n linjalla oli kuitenkin vankka kannatus. Tämän liittojohto sai huomata viimeistään liiton yhdeksänpäiväiseksi venyneessä liittokokouksessa huhtikuussa 1930. Edustajakokousväki haukkui johdon niin katkerasti, kuin hajaannuksen aikoina oli tapana, ja vaihtoi lähes koko toimikunnan SKP:n linjan kommunisteihin. Kommunistien uhmakkuudesta voi kertoa Kotkan satamatyöläisten osaston ehdotus aloittaa suurlakko Lapuan liikkeen toimien ehkäisemiseksi vielä vuoden 1930 kesäkuussa.<sup>71</sup> Heinäkuussa poliisi sulki Helsingin työväenyhdistyksen talon, jossa myös SKL:n tilat olivat.

#### **4.7 Kommunistit jatkavat toimintaa Helsingin satamassa**

Helsingissä kommunistit olivat laman alla satamien aktiivisin ammattiyhdistysväen ryhmittymä. Vaikka poliisi valvoi kommunisteja suurin resurssein ja merkittävä osa kommunisteista oli joko vankilassa tai menettänyt kansalaisluottamuksensa oikeudessa, onnistuivat helsinkiläiset radikaalit perustamaan maanalaisen ammattiosaston jäsenkortteineen, jäsenmaksuineen ja toimikuntineen syyskuussa 1931. Osaston toiminnasta on hyvin vähän tietoa, koska

---

<sup>71</sup> Bergholm 1997, 159

dokumentointi pyrittiin pitämään salassa Etsivältä Keskusrikospoliisilta. Muistelmätietojen mukaan osasto onnistui kuitenkin esimerkiksi organisoimaan Sörnäisten satamassa lakon, jolla torjuttiin keväällä 1932 lastauttajan suunnitelmat siirtymisestä vuorotyöjärjestelmään, joka yleistyi muualla maassa laman aikana.<sup>72</sup> Erityisesti ammattiosaston aktiivit osallistuivat erilaisiin yhteisrintamajärjestöihin Espanjan sisällissodan solidaarisuustoiminnasta aina työttömien kokouksiin ja Helsingin Työväennäyttämön esityksiin. Kommunistit järjestivät omia iltamiaan ja levittivät kulttuurilehtiä. Tapio Bergholm kuitenkin mainitsee, että kommunistien toiminta oli sisäänpäin kääntynyttä ja ideologisesti fundamentalistista.<sup>73</sup>

Maanalainen ammattiosasto onnistui myös kaatamaan virallisen, SAK:n ja STL:n alaisen satamatyöläisten ammattiosaston perustamisen. Sosiaalidemokraatteihin epäilevästi suhtautuvat kommunistit olivat organisoineet perustamiskokouksen joukon satamatyöläisiä äänestämään STL:oon liittymistä vastaan, jolloin kokous päättikin perustaa riippumattoman ja maanalaisen ammattiosaston. Helsingin ammattiosasto oli osa Punaista Ammattijärjestöä (PAJ), joka taas vastasi SKP:n maanalaisesta toiminnasta ja vaikutusvallasta työpaikoilla. Toiminta ammattiosastossa muistuttikin toisinaan puolueessa tai ainakin puoleen työpaikkaorganisaatiossa toimimista. Ammattiosasto oli myös yhteydessä Merimiesten ja Satamatyöläisten Internationaaliin, ja suunnitelmissa oli kansallisen maanalaisen satama-alan liiton rakentaminen PAJ:n yhteyteen. Helsingin ammattiosasto jäi kuitenkin Suomen ainoaksi maanalaiseksi satamatyöläisten osastoksi, kunnes se lopetettiin maanpetoksellisena vuonna 1933. Koko lyhyen olemassaolonsa ajan ammattiosasto oli ollut Etsivän Keskusrikospoliisin tarkan valvonnan alaisuudessa. Ammattiosaston

---

<sup>72</sup> Laisi & Järvenpää 1986, 157.

<sup>73</sup> Bergholm 1997, 177.

lakkauttamisenkin jälkeen kommunistiaktiivien toiminta Helsingin satamissa jatkui vilkkaana.

#### **4.8. Lama Kuljetustyöläisessä**

Kuljetustyöläinen oli Suomen Kuljetustyöläisten Liiton järjestölehti, joka ilmestyi 5–8 kertaa vuodessa 1920-luvulla vuosina 1925–1929. Lehti ei enää ilmestynyt 1930-luvulla ja tuli lopetetuksi ammattiliiton myötä. Vuoden 1929 alkupuolella julkaisun fokus oli ymmärrettävästi SKL:n suurimmassa ponnistuksessa, valtakunnallisessa satamalakossa. Lokakuussa lehden sivuilla puhutti ennen kaikkea liiton pidetyn puheenjohtajan Edvard Jokelan yllättävä menehtyminen tuberkuloosiin. Hautajaissaattue Malmin hautausmaalle oli kerännyt kaupunkilaisten huomion ja muistokirjoitukset olivat juhlavia. Jälkipuolella vuotta Kuljetustyöläinen kuitenkin tarkastelee myös lamaa ja ennen kaikkea laman aiheuttamaa suurtyöttömyyttä.

”...Tässä maassa vallitsee taloudellinen pulakausi. Merkit viittaavat sen pahanemiseen. Se tietää porvarien hyökkäyksen kärjistymistä ja työväenluokalle lisääntyvää kurjuutta. Palkkoja pyritään alentamaan. Työttömyys kasvaa. Jäljelle jääneille tarjotaan työnsaannin ehdoksi orjakontrahteja. Työnantajat kouluuttavat uusia rikkurijoukkoja. Porvaristo julistaa avoimesti, että työläisten lakko-oikeutta on pakkolailla rajoitettava. Työläiset tahdotaan siten panna pakkopaitaan, jotteivat voisi puolustautua.”<sup>74</sup>

Näin kirjoitetaan nimimerkillä ”Ammattijärjestö ry toimikunta” eli ilmeisesti SAJ:n toimikunnan toimesta jo toukokuun lopulla. Taistelutahtoa hehkuvan kirjoituksen otsikko on ”Kaikki työnraatajien voimat koottava Ammattijärjestön ympärille”. Kirjoitus on kuitenkin ennen kaikkea hyökkäys hajaannusta ja hajottamista

---

<sup>74</sup> Kuljetustyöläinen 4/1929, Kansallisarkisto



vastaan ja päättyy sanoihin ”eläköön ammatillisen liikkeen yhtenäisyys”. Lama on vain yksi syy lisää puolustaa yhtenäisyyttä. Näin ollen kirjoituksessa osallistutaan ammattiyhdistyskentän olemuksesta vellovaan kiistaan kulmasta, jonka voisi nähdä olevan ennen kaikkea vasemmistososialistinen.

Sen sijasta vuoden viimeisessä numerossa lama ei ole vain retorinen väline. Lehti uutisoi SAJ:n joulukuun alussa koolle kutsumasta työttömäin edustajakokouksesta Helsingin työväentalolla.

<sup>75</sup>Edustajakokous määritteli työttömyydelle Suomessa 5 ”pääasiallista syytä” sekä lukuisia parannusehdotuksia kyläkomiteoista ja seitsemän tunnin työpäivästä Karjalan pakolaisten karkottamiseen. Valtion toimenpiteisiin edustajakokous ei lehden mukaan uskonut ja hätäaputoista maksettavaa merkittävästi normaalitasoa alempaa palkkaa pidettiin erityisen ongelmallisena. Samassa numerossa nimimerkki ”O” huomioi paikkansapitävästi, ettei työttömyyttä voi pitää enää tilapäisilmiönä. Kirjoittaja painottaa, ettei työttömyyskysymystä voi enää käsitellä yksin talvitoimintana, koska ”työttömyys on vakiintunut pysyväksi painajaiseksi työtätekevälle luokalle tämän järjestelmän aikana”. Nimimerkki ”O” pitää tärkeänä toiminta työttömyyskysymyksessä on ”saatava järjestöllisesti vakiintuneeksi”.

## 5. Yhteenveto

Kun Suomi ajautui lamaan vuonna 1929, ulkomaankauppa kriisiytyi nopeasti. Helsingin satama oli keskeinen elementti Suomen ulkomaankaupassa. Satama oli tuontisatamana ylivoimaisesti maan tärkein: Kaupungin osuus tuonnista oli lamavuonna 1931 49,2 prosenttia, kun toiseksi suurimman tuontisataman, Turun, osuus oli

---

<sup>75</sup> Kuljetustyöläinen 8/1929, Kansallisarkisto

vain 15,2 prosenttia – siitä huolimatta, että Helsinki oli yleensä talvisin useamman kuukauden ahtojään saartama. Helsingissä oli runsaasti varasto- ja terminaalitoimintaa, ja rautatiet syöttivät tuontitavaroita Uudenmaan verrattain vauraalle takamaalle ja kaikkialle Suomeen. Helsinki oli myös lamavuonna 1930 selvästi Suomen suurin kaupunki 206 000 asukkaalla ja siten suuri tuontitavaroiden kuluttaja. Kaupunki kasvoi nopeasti ja rakennustavaraa laivattiin Euroopasta lamaa edeltäneinä vuosina ylikuumentuneille rakennusmarkkinoille. Rakentaminen loppui lähes kokonaan lamavuosina.

Laman alla maan taloudessa yhdistyivät monet epäonniset tekijät ja muodostivat negatiivisen kierteen. Vuoden 1928 sato oli huono, neuvostoliittolainen vienti ajoi erityisesti suomalaiselta sahatavaralta tilaa Euroopan markkinoilta ja suomalainen, myötäsyklinen talouspolitiikka kärjisti osaltaan sekä lamaa edeltänyttä nousukautta että laman aiheuttamaa sukellusta. Kun maailmanlaajuinen taluskriisi romahdutti vuonna 1930 kysynnän Suomen tärkeimmissä kauppakumppanimaissa, hiljeni ulkomaankauppa kokonaisuudessaan. Shokki osui sekä tuontiin että vientiin. Satamia on toisinaan sanottu pohjoisen ja perifeerisen Suomen keuhkoiksi. Hetkellisesti henki kulki melko heikosti.

Ulkomaankauppatilastojen valossa toipuminen tapahtui kuitenkin verrattain nopeasti – ainakin satamien taloudellisen aktiivisuuden suhteen. Vientitoiminnan pudotus Helsingin satamassa näyttää taittuneen jo vuonna 1931, kun tuonnin lasku taittui hieman myöhemmin. Laivaliikenteen määrällinen lasku taittui vuonna 1932, mutta lamaa edeltävälle tasolle ei vielä päästy moneen vuoteen. Markan devalvaatio lokakuussa vuonna 1931 antoi ratkaisevan kilpailuedun Suomen vientiteollisuudelle ja näkyi pian vientitoimintana satamissa, mutta vallitseva suurtyöttömyys ja elintason pudotus pitivät kotimaisen kysynnän matalana.

Ammattiyhdistysliikkeelle kuljetusala ja satamat olivat olleet työtaistelutoiminnan kulmakiviä. Satamatyöläiset tiesivät olevansa ratkaisevassa positiossa kansantalouden toiminnan kannalta. 1920-luvun lopulla käytiin kaksi suurta työtaistelua – metalliteollisuudessa ja satamissa. Vuosien 1928–1929 satamalakko oli SAJ:n viimeinen suuri rynnistys, jolla pyrittiin paitsi parantamaan ja vakiinnuttamaan ammattiryhmän palkkausta ja työoloja ja -aikoja sekä kamppailemaan Suomen Kuljetustyöläisten Liitolle tie neuvottelupöytiin työehtosopimuksen kautta. Satamalakko tyhjensi jo metalliteollisuuden työtaistoissa huvenneet ammattiyhdistysliikkeen kassavarat. Ammattiyhdistysjulkisuudessa yleisesti nähtiin, että lakko ei saavuttanut tavoitteitaan, ja sitä seurannut kiistely vauhditti SAJ:n hajoamista. Satamalakon päättäneeseen sosiaaliministeri Niilo Mannion sovintoehdotukseen sisältyi palkkalupaus alimpien palkkojen korotuksesta, mutta tarkasteltaessa valtioneuvoston työpalkkakomitean aikalaistutkimusta on havaittavissa, että palkat laskivat myös satamatöissä.

Vuoden 1930 kesällä SAJ jäsenjärjestöineen lakkautettiin uusien niin kutsuttujen kommunistilakien nojalla, ja syksyllä SAJ:n raunioille perustettiin sosiaalidemokraattien johtama Suomen Ammattiyhdistysten Keskusliitto SAK. SAK oli kuitenkin vain varjo SAJ:stä; vielä vuonna 1933 siihen kuului vain noin 20 000 jäsentä, eivätkä työnantajat luottaneet siihen juuri enempää. Kommunistit kaihtoivat SAK:ä ja perustivat maanalaisen Punaisen Ammattijärjestön, joka liittyi välittömästi Neuvostoliiton hallitsemaan Profinterniin.<sup>76</sup> Suomen Kuljetustyöläisten Liitto oli ajautunut satamalakon jälkeen kommunistien käsiin ja lakkautettiin SAJ:n myötä. Satamatyöläisten edustus uudessa keskusjärjestössä oli laman alla vielä hyvin vähäistä. Helsingissä aktiivisin ammattiyhdistysväen ryhmittymä oli kommunistien hallitsema satamatyöläisten

---

<sup>76</sup> Ala-Kapee, Valkonen 1981, 400–401.

ammattiosasto, joka muiden kommunististen järjestöjen tapaan toimi maanalaisesti jättäen vähän dokumentaatiota toiminnastaan.

Ammattiyhdistyskentän huomio oli laman alkaessa keskittynyt ennen kaikkea sisäisiin riitoihin, jotka olivat kärjistymässä sosiaalidemokraattien lähtiessä rakentamaan omaa ammatillista järjestökoneistoaan, kommunistien siirtyessä SKP:n ohjeiden mukaisesti yhä radikaalimmalle työtaistelulinjalle ja vasemmistososialistien pyrkiessä vielä yhtenäislinjalle. Lapuan Liikkeen terrori, muilutukset ja talonpoikaismarssi herättivät ahtaalle ajetussa ammattiyhdistysliikkeessä huolta ja pelkoa. Lama ei ollut ammattiyhdistysjulkisuudessa päällimmäisenä, vaan yksi kriisi muiden joukossa.

## 6. Lähteet

### 6.1 Kirjallisuus

- Ala-Kapee, Pirjo & Valkonen, Marjaana: Yhdessä elämä turvalliseksi. SAK:laisen ammattiyhdistysliikkeen kehitys vuoteen 1930. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Helsinki 1982
- Aukia, Markku: Turun satamamiehistä vuosina 1889–1939. Scripta Ethnologica, Turku 1973
- Bergholm, Tapio: Kovaa peliä kuljetusalalla II. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. Helsinki 1997
- Blomberg Helena & Hannikainen Matti & Kettunen Pauli (toim.): Lamakirja – Näkökulmia 1990-taluskriisiin ja sen seurauksiin, Kirja-Aurora, Turku 2002
- Erävuori, Jukka: Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsingin kaupungin julkaisuja nro 33, Helsinki 1981
- Hannikainen, Matti: Rakentajat suhdanteissa – Palkat, työttömyys ja työmarkkinat Helsingin rakennustoiminnassa 1930-laman aikana, Suomen Tiedeseura, Helsinki 2004
- Hakalehto, Ilkka: Suomen kommunistinen puolue ja sen vaikutus poliittiseen ja ammatilliseen työväenliikkeeseen 1918–1928. WSOY, Helsinki 1966.
- Jutikkala, Eino & Hornborg, Eino & Castren, Matti: Helsingin kaupungin historia osa V, kolmas nide, Helsinki 1967
- Helelä, Timo: Työnseisaukset ja teolliset suhteet Suomessa vuosina 1919–1939. I osa. Suomen Pankin taloustieteellinen tutkimuslaitos, Helsinki 1969
- Hjerppe, Riitta: Suomen talous 1860–1985, kasvu ja rakennemuutos. Suomen Pankki 1988
- Kalela, Jorma: Pulapolitiikka, Valtion talous- ja sosiaalipolitiikka Suomessa lamavuosina 1929–1933, Työväen taloudellinen tutkimuslaitos, Helsinki 1987
- Koivisto, Mauno: Sosiaaliset suhteet Turun satamassa. Turku

1956

- Laisi, Helena & Järvenpää, Anja: Kuljetustyöläisten historia vuoteen 1970. Oy Uusimaa, Porvoo 1986
- Lavonius, K.A.: Suomen lastauttajain liitto 1906–1956. Helsinki 1956
- Leppänen, Seppo: Liikenne Suomessa 1900–1965. Suomen Pankki, Helsinki 1973
- Lappalainen, Jussi T. (toim.): Turun sataman historia. Turun Satama, Turku 1999
- Mansner, Markku: Suomalaista yhteiskuntaa rakentamassa. Suomen Työnantajain Keskusliitto 1907–1940, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Helsinki.
- Mansner, Markku: Suurlakosta Euroopan Unioniin. Vuosisata työnantajatoimintaa. Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Helsinki 2007
- Parikka, Raimo (toim.): Työ ja työttömyys, Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Helsinki 1994
- Pekkarinen, Jukka & Vartiainen, Juhana: Suomen talouspolitiikan pitkä linja. WSOY, Helsinki 1993
- Peltola, Jarmo: 1930-lama teollisuuskaupungissa II, Lama, pula ja työttömyys, Tamperelaisperheiden toimeentulo 1928–1938. Tampere University Press, Tampere 2008
- Peltola, Jarmo: 1930-lama teollisuuskaupungissa III, Työmailla, kabinetissa ja kaduilla, valta ja lamapolitiikka Tampereella 1928–1938. Tampere University Press, Tampere 2008
- Pylkkänen, Aili & Bergholm, Tapio & Teräs, Kari: Satamillaan maa hengittää – Suomensatamaliiton historia 1923–2000, Suomen satamaliitto 2002

## **6.2 Arkistolähteet**

- Työpalkkakomiteamietintö. Valtioneuvosto 1934

## Kansan arkisto

U, Suomen Kuljetustyöläisten Liitto, Painatteet

- UC Toimintakertomukset

## Kansallisarkisto

- Kansalliskokoelma: Ammattijärjestö
- Kansalliskokoelma: Kuljetustyöläinen

## 7. Liite

### Sosiaaliministeri Mannion sovintoehdotus<sup>77</sup>

#### Helsingissä 9.4.1928

Kaikki toimenpiteet sovinnon aikaansaamiseksi ovat kariutuneet periaatteellisiin erimielisyyksiin järjestöjen välisestä työehtosopimuksesta. Sivuttamalla työehtosopimuksen voinevat päästä yksimielisyyteen itse palkka- ym. työehdoista.

Suomen Lastaustajien Työnantajaliitto vakuuttaa, että siihen kuuluvat lastaustajat suorittavat työntekijöilleen ensi lastauskautena sekä talvisatamissa 1. päivään huhtikuuta eri lastauspaikoissa vähintään samat tunti- ja urakkapalkat kuin syksyllä 1928. Sekä että tuntipalkat, mikäli ne eivät jo silloin olleet 10 markkaa miehille ja 8 markkaa naisille, tulevat olemaan vuoden 1927 palkkoihin korotetut vähintään seuraavilla prosenttimäärillä:

Helsingissä ja Sörnäisissä 25; Koivistolla, Makslahdessa, Uuraassa, Haminassa, Loviisassa, Hankoniemessä, Turussa, Raumalla, Reposaarella, Uudessakaarlepyyssä, Pietarsaarella ja Raahessa 20; sekä muissa lakonalaisissa lastauspaikoissa 15 paitsi Viipurissa, Oulussa ja Kemissä, joissa 12,5.

Naisten tuntipalkka on 2 markkaa alempi kuin miesten sekä nuorten työntekijäin tuntipalkka Helsingissä kärrästyössä 1 markkaa alempi kuin varsinaisessa lastaustyössä. Urakalla suoritettavassa työssä vakuutetaan tuntiansio vähintään yhtä suureksi kuin työntekijälle suoritettava tuntipalkka.

Kloorikalkin, luujauhon, glaubersuolan, tulikiven, tuomaskuonan, kainiitin, kivihiilen, koksen, sementin, kipsin ja kalkin lastaus-, purkamis- ja kantamistöissä maksetaan yhdellä markalla koroitettu palkka.

---

<sup>77</sup> KA, UC, Suomen Kuljetustyöläisten Liitto, SKL:n toimintakertomus 1929



Entiset satamatyöläiset otetaan takaisin työhön lakkoon osaaottamisestaan huolimatta niin pian kun ja mikäli heille voidaan työtä antaa.

Suomen Lastauttajien Työnantajaliitto selittää pyrkivänsä parantamaan lastaustyöntekijäin työ- ym. oloja varsinkin mikäli koskee ruokailu- ja odotushuoneita, asunto-oloja ja työturvallisuutta.

Muutokset ilmoitetaan viimeistään maaliskuun kuluessa kirjallisesti sosialiministeriölle

Suomen Kuljetustyöläisten Liitto peruuttaa heti puheenaolevaa lakkoa koskevan lakkojulistuksensa.

Ilmoittaen, että samanlainen kirjelmä on lähetetty tänä päivänä myös SLT:lle, toivon perjantaina 12 päivänä ennen kello 16 saavani vastauksen sosialiministeriöön, onko Liittonne hyväksynyt ehdotuksen.

Niilo A. Mannio