

Elämäntyö rautateillä

Martti Tuovinen (s. 1926) tuntee aikansa rautatieliikenteen monipuolisesti. Hän tuli 'renkityönsä' päätyttyä Varkauteen VR:n palvelukseen tammikuussa v. 1943. Toukokuussa samana vuotena hän sai siirron Huutokoskelle, sieltä syksyllä Pieksämäelle ja edelleen Vaajakoskelle. Helmikuussa v. 1944 tuli lähtö armeijan nostomiespalvelukseen, jota kesti lokakuuhun 1944. Tulo takaisin VR:n palvelukseen Pieksämäelle, Rantasalmelle ja Joroisiin, josta asepalvelukseen tammikuussa v. 1946. Tammikuussa v. 1947 hän palasi VR:lle Varkauteen, ja jäi täältä eläkkeelle 1.5.1984.

Kouluttautumista ammatissa

Aluksi Varkaudessa Martti Tuovinen toimi tavaratoimistossa kappaletavaran käsittelijänä. Suoritettuaan alemman pätevyystutkinnon hän oli oikeutettu juna- ja vaihdemiestehtäviin. Vuonna 1961 hän suoritti ns. konduktöörin koulutuksen, ylemmän pätevyystutkinnon, joka antoi kelpoisuuden järjestelytehtäviin ja toimimiseen esimiehenä. Näihin tehtäviin Martti Tuovinen pätevyyden saatuaan siirtyikin. Konduktööriksi hänet nimitettiin v. 1974.

Varkaudessa henkilöstöä tarvittiin vain tavarajunaliikenteessä, sillä matkustajaliikenteen miehistöstä huolehdittiin risteysasemilla.

-Henkilöstöä Varkaudessa oli 1960-luvulle pitkälle toistasataa, joista naisia parikymmentä. He työskentelivät etupäässä tavaratoimistossa ja konttorissa. Työskennellessään yleisön kanssa henkilöstöllä oli yllään virka-asu, johon kuului myös asiaankuuluva hattu, kertoo Martti Tuovinen.

Tekniikka kehittyi rautateilläkin

VR:n kuljetuskalustoa liikuteltiin höyryvetureilla. Höyryn saamiseksi vesi lämmitettiin haloilla ja hiilellä.

Höyryveturiliikenne loppui 1970-luvun lopulla, kun Varkauteenkin saatiin ns. raskas kiskotus. Höyryveturien nopeus oli 60 km/h. Kivihiihellä lämmitettävillä vetureilla sekä diesel-vetureilla nopeus oli 80-100 km/h. Matkustajaliikenteessä oli siirrytty jo 1950-luvun lopulla käyttämään 'lättähattuja', joista uusittu versio nyt vuosikymmenien jälkeen kujuttaa taas matkustajia Varkaudesta ja Varkauteen. Nopeudet rautateillä ovat kasvaneet huomasti sähköistyksen myötä ja ratojen kunnan parannuttua. Onhan pendoliinon nopeus yli 200 km/h! Varkauteen tuskin sähköistettyjä rataa saadaan, mutta Pieksämäeltä esim. Helsinkiin matkustus sujuu sähköistetyllä radalla.

-Vaihteet sähköistettiin v. 1969, ja yli 10 vaihdemiestä menetti työpaikkansa Varkaudessa. Se oli ensimmäinen teknisen kehityksen aikaansaama henkilöstövähennys. Toinen vastaava tapahtui, kun Pohjolan Liikenteelle siirtyi kappaletavarakuljetuksen jakelu. Jakelukeskus sijaitsi Pieksämäellä. Henkilöstöä jouduttiin vähentämään yli 10. Nykyisin henkilöstöä Varkaudessa VR:llä lienee puolenkymmentä henkilöä, arvelee Martti Tuovinen.

Järjestötoimintaa

Vuonna 1972 tuli voimaan virkaehtosopimuslaki. Samalla alkoi toimia luottamusmiesjärjestelmä. Varkaus kuului Pieksämäen liikennepiiriin, jonka pääluottamusmiehenä Martti Tuovinen toimi vuosina 1972-1984, ensin osa-aikaisena, myöhemmin päätoimisena. Tehtäviin sisältyivät myös työsuojeluasiat. Henkilöstömäärä piirin alueella oli n. 1500, ja alue ulottui lännessä Jyväskylään ja pohjoiseen Taivalkoskelle. Junassa matkustamista oli runsaasti, sillä ainakin kerran vuodessa oli käytävä jokaisessa yhdistyksessä ja liikennepaikalla.

hirsirakennuksella tai 1900-luvun alun teollisuusrakennuksella on kiistämätön arvonsa: niitä ei enää valmisteta.

Vanhon rakennuksen rakastajia ei kannata tuomita pelkästään hörhöiksi. Tiedossa jo on, että historian näkyminen ympäristössä lisää ihmisten viihtyisyyttä ja vahvistaa identiteettiä ja jonkin kuuluminen tunnetta. Niinpä asian pitäisi kiinnostaa myös kuntien ja kaupunkien isä ja äitejä sekä yrityksiä, jotka huolehtivat työntekijöistään, asiakkaistaan ja imagostaan. Olemmehan kasvaneet jo niin aikuisiksi, että emme tyynnä vanhaa häveten piiloon, vaan tuomme sen esille terveen itsetietoisella tavalla – olemmehan?

Varkaus-Seuran ja Pohjois-Savon kotiseutuyhdistysten liiton Varkaudessa järjestämä Rakennusperintöpäivä haluaa nostaa esiin tärkeää, yhteistä asiaamme.

Mistä rahat?

Vanhon korjaaminen on kallista, se tiedetään. Tämä tosiasia on ollut monesti ymmärrettävänä syyinä siihen, että vanhaa on purettu ja

-Antoisaa itselle oli tuona aikana tutustuminen erilaisiin ihmisiin niin neuvotteluissa kuin kokouksissakin. Siinä tulivat tutuiksi keski-suomalaisten, kainuulaisten ja savolaisten erityispiirteet päätöksissä tehtäessä ja ajatusmaailmassa yleensä, tiivistää Martti Tuovinen.

Myös oma ammattiyhdistys, Rautatieläisten liiton osasto n:o 77, tuli hänelle tutuksi, sillä hän toimi sen puheenjohtajana 29 vuotta!

Elämää Varkauden rautatieasemalla

Varkauden asema-alueella ja läheisyydessä oli asemarakennuksen lisäksi 9 VR:n asuinrakennusta. Asemapäällikkö asui asemarakennuksessa, muut olivat työntekijöiden asuntoja. Veturitalin vieressä ollut punainen pieni hirsitalo oli veturitalinmiehen asunto. Nykyisin tuo rakennus on Varkauden Pursiseuran majana Yölinnunsalmessa. Asemalla toimi myös kahvila, 'Aseman kuppila'.

-Junia varkautelaiset eivät käyneet 'passaamassa', vain tulijoita vastassa ja lähtijöitä saattelemassa. Tietysti kahvilassa kokoontui oma 'kööriinsä'. Poliisi Pirhonen pistäytyi usein tarkastuskäynnillä kahvilassa. Hänen kerrotaan kerran kysyneen eräältä 'kööriläiseltä' syytä kahvilassa istumiseen. Vastaus oli, että tämä odotti vieraita. Juna tuli ja meni, istuminen vain jatkui. Poliisi kysyi, jotta tuliko niitä vieraita. "Kaikki olivat vieraita, ei ollut yhtään tuttua!" sanoi 'kööriläinen', toteaa muistelija.

-Voisi sanoa, että rautatieläiset Varkaudessa olivat yhteenkuuluvaa joukkoa. Koko ajan vallitsi hyvä toverihenki niin työpaikalla kuin vapaa-ajan harrastuksissakin. Mieskuorossa lauloi yli 20 miestä. Pidettiin joulun- ja keväjuhlat, järjestettiin erilaisia retkiä ja tietysti onki- ja hiihtokilpailuja. Perheiden lapset touhusivat yhdessä. Harrastuksiin osallistuttiin koko perheen voimin.



Kuva: Juhani Ollikainen

Myös ulkopuolisiin harrastuksiin osallistuttiin. Rautatieläisiä oli mukana mm. kunnallispolitiikassa, kuten muistelija itsekin, toteaa Martti Tuovinen.

Eläkeläisen kiireitä

Eläkeläisvuosia on nyt takana 22, joista vaimon kuoleman jälkeen 6 yksin eläen. Muistot rautatieläisajalta ovat säilyneet kirkkaina mielessä, ja ne ovat hyviä muistoja.

-Junassa matkustelu on vähentynyt, kuluvana vuotena ei kertaakaan ja viime vuonnakin vain pari kertaa. Kai sitä työn vuoksi tuli junassa istuttua tarpeeksi, toteaa entinen rautatieläinen.

Varkauden Eläkkeensaajissa Martti Tuovinen on toiminut 22 vuotta. Yhdistyksessä on erilaisia kerhoja, joiden toimintaan hän aktiivisesti osallistuu: laulaa kuorossa, käy uimahallissa ja salijumpassa sekä miesten käsityökerhossa. Lisäksi hänellä on kesämökki, jossa tänä kesänä on tullut mm. kunnostettua vanha puuvene.

-Kun terveyttä riittää, niin tekeville kyllä mielekästä ajankulua on tarpeeksi tarjolla, toteaa Martti Tuovinen lopuksi.

Sirpa Ollikainen

Rakennusperintömme on osa omaa tarinaamme

Suomi on nuoren rakennusperinnön maa muun muassa historiamme erityispiirteiden vuoksi. Jopa 80 % rakennuskannastamme on valmistunut viime sotien jälkeen, ja vain muutama prosentti rakennusistamme on valmistunut ennen vuotta 1930. Jäljellä oleva rakennusperintömme on siis ainutlaatuista ja vaalimisen arvoista – se välittää tarinaa paikkakuntien, yritysten, yhdistysten, sukujen ja yksityisten ihmisten vaiheista; se kertoo muun muassa likeisestä yhteydestämme puuhun ja puurakentamisen perinteistä.

Kun Suomi 1960- ja 70-luvulla modernisoitui ja siirtyi maailmanennätysvauhdilla maatalousmaasta teollisuusyhteiskunnaksi, paljon rakennusperintöämme hävisi. Monien vanhojen rakennusten kohtaloksi tuli väistyä uudisrakentamisen tieltä. Usein myös rakennusten käyttötarkoitus, omistaja ja ulkonäkö muuttuivat.

Nyt on aika kiinnittää huomiota jäljellä olevaan Savon rakennusperintöön ja tehdä kaikki voitava sen pelastamiseksi. Sata vuotta täytävällä seurantalolla, 1800-luvun

Kuva: Juhani Ollikainen



Kunnostettavaa Varkaudessa riittää. Kuvassa Stesula.

uutta rakennettu tilalle. Kuuluuhan päävastuu korjauskustannuksista aina rakennuksen omistajalle. Ennen hävittämispäätöksiä olisi kuitenkin suotavaa tutkia kaikki mahdollisuudet rahoitusavustusten löytämiseksi. Museovirasto ja Ympäristöministeriö ovat koonneet internetiin Rakennusperinto.fi-tietokannan, josta asian tuumailu on hyvä aloittaa.

Moniin korjaus- ja muutostöihin on saatavissa yhteiskunnalta taloudellista tukea. Tuen myöntäjiä ovat muun muassa kunnat ja alueelliset ympäristökeskukset. Kunnat jakavat korjausavustuksia lähinnä sosiaalisiin perusteisiin esimerkiksi vanhusten ja vammaisten asuntojen korjauksiin. Alueelliset ympäristökeskukset myöntävät avustuksia rakennusperinnön hoitoon kult-

tuurihistoriallisesti arvokkaille rakennuksille.

Suomen Kotiseutuliitto kannustaa kunnostamaan seurantaloja myöntämällä korjausavustuksia. Toimivat maatilat voivat hakea TE-keskuksilta korkotukilainaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen kunnostamiseen. Museoviraston entistämisavustukset kohdistetaan valtakunnallisesti merkittävälle rakennuksille vaativiin restaurointitöihin.

Tietoa löytyy edellä mainittujen tahojen henkilökunnalta tai kotisivuilta. Onnea ja intoa rakennusperintömme hoitamiseen!

**Minna Kettunen
Lapinlahti
Suomen Kotiseutuliiton
valtuuston jäsen 2006-07**