Merimies-Unionin 100-vuotisjuhla

26.10.2016 Helsinki, Hakaniemi

SAK:n erikoistutkija Tapio Bergholm

**Myrskyssä ja myötätuulessa -**

**Suomen Merimies-Unioni ja historian laajat kaaret**

Olen häpeämättömästi lainannut esitelmäni otsikon Niilo Wällärin vuonna 1951 julkaistusta Unionin historiasta. Se on yksi parhaista suomalaisten ammattiliitohistorioiden nimistä. Nimi tavoittaa järjestötyön ongelmat ja menestyksen. Tämä lisäksi tämä kirjan otsikko kytkeytyy oivallisesti merenkulkijoiden ammatilliseen kokemukseen.

Tämä esitys vetää suuria linjoja, joten yksittäisten henkilöiden tekemiset, tiukat järjestön sisäiset valtataistelut jäävät tässä katveeseen.

Euroopassa ja Suomessa työväenliike – niin työväenpuolueet kuin ammattiliitot - sai innoitusta alkuvaiheissaan marxilaisen sosialismin teorioista, joissa karkeasti yksinkertaistettuna ytimenä oli yksityisomistukseen perustuvan taloudellisen harvainvallan korvaaminen yhteiskunnalliseen omistukseen perustuvalla taloudellisella, sosiaalisella ja todelliseen tasavertaisuuteen perustuvalla kansavallalla. Marxilaisuus loi ajattelutapaa, jonka mukaan kapitalismi oli vain yksi kehitysvaihe kohti tuota sosialismia. Tulevaisuus oli työväenluokan.

Systeemi oli mätä, koska se oli epätasa-arvoinen ja epäoikeudenmukainen. Vaikeissa oloissa toimineet ammattiyhdistyspioneerit saivat uskoa ja innoitusta jatkaa, koska tappiot ja takaiskut olivat vain tilapäisiä. Historian koko paino oli varmistamassa työväenvoittoa. Näin merimiehet alkoivat rakentaa omaa järjestöä vastavoimaksi varustamojen, laivanomistajien ja kapteenien ylivallalle.

**Kohti kansainvälistä palkkatasoa**

Suomelle meriliikenne on ollut aina elintärkeää. Itämeri on se valtaväylä, jota pitkin tavarat, ihmiset ja kulttuuri ovat liikkuneet runsaammin kuin pitkän, paljolti korpimetsien peitossa olevan Suomen ja Venäjän rajan yli. Suomi oli ollut dynaaminen ja vahva merenkulkumaa aina 1800-luvun puoliväliin saakka, mutta 1800-luvun lopulta aina 1950-luvulle Suomen merenkulku oli vanhakantaista ja vanhanaikaista. Tämä heijastui myös merimiesten työhön ja elämään laivoilla.

Suomalaiset purje- ja höyrylaivat purjehtivat melkein kaikilla maailman merillä ennen ensimmäistä maailmasotaa. Samaan aikaan Suomen kasvava vienti ja tuonti kulkivat kansainvälisten kölien päällä. Sen aikaiset posti, lennätin ja muut yhteydenpitomahdollisuudet olivat sellaiset, että merimiesten järjestötoiminnan, edunvalvonnan ja jäsenmaksujen perinnän täytyi olla kansainvälistä. Siksi Suomen Merimiesten ja Lämmittäjäin Unionilla oli asiamiehiä monissa Euroopan satamissa.

Suomalaiset merimiehet olivat oman aikansa halpatyövoimaa. Halpatyövoima sai suomalaiset varustamot ostamaan käytettyjä höyryaluksia omistukseensa. Suomalaiset merimiehet vertasivat omia palkkojaan, asuinolojaan ja jopa proviantteja Ruotsin, Englannin, Norjan ja Saksan merimiesten parempiin työehtoihin. Suomen Merimies-Unionin tavoitteena oli saavuttaa kansainvälinen palkkataso. Tätä pyrkimystä tukivat kannanotoin skandinaavinen kuljetustyöntekijäin federaatio (STF) ja kansainvälinen kuljetustyöntekijäin liitto (ITF).

**Työehtosopimuksia ja muuta edunvalvontaa**

Suomen merimiesten yhteistoiminta sijoittui laajemman kuljetusliiton sisälle ja oman itsenäisen ammattiliiton puitteisiin toiminnan alkuvuosikymmeninä. Suomen Kuljetustyöläisen Liiton itsenäisenä osastona unioni sai ensimmäisen työehtosopimuksensa vuonna 1927, kun Suomen taloudessa oli noususuhdanne, maassa sosialidemokraattinen vähemmistöhallitus ja laivoissa vahva merimiesten järjestäytymisaalto.

Unioni koetti puolustaa työehtosopimusoikeuttaan 1933 pitkässä ja katkerassa lakossa, mutta varustamot ja lakonmurtajat olivat voimakkaampia kuin lakkoon lähteneet merimiehet, Unioni, STF tai ITF. Kansainvälisten saartotoimien puute oli ilmeinen jo Suomen vuoden 1928 suuressa satamalakossa, joten Unionin kansainväliseen tukeen asettamat toiveet olivat vain toiveajattelua.

Epäonnistuneen työtaistelun jälkeen Unioni alkoi kasvattaa omaa järjestövoimaa. Toisen maailmansodan alla työnantajapuoli palasi neuvottelupöytään, mutta varsinaista työehtosopimusta ei syntynyt. Suomen Merimies-Unionin varsinainen läpimurto tapahtui rauhan palattua, kun liitto vähitellen sai oloja laivoilla parannettua ja palkkoja lähemmäs kansainvälisen merenkulun palkkoja.

Ammattiliitto käytti taitavasti hyödykseen jäämurtajia, kun merenkulkijoiden työehdoista neuvoteltiin. Jäänmurtajien pysähtyminen talvella olisi tuolloin lopettanut koko meriliikenteen. Ulkomaanliikenteen merimiesten palkoista puolet maksettiin Suomen ja puolet kansainvälisissä vaihdettavissa valuutoissa. Merimiesunioni ajoi valuutta- ja tuontisäännöstelyn ja korkeiden tullien oloissa merimiehille oikeuden tuoda omilla ansioillaan ulkomailta hankkimiaan kestokulutustavaroita maahan. Kohua aiheuttivat niin sanotut merimiesautot, joista myyntivoitto Suomessa oli huomattava.

**Sankarivuosien jälkeen**

Valuuttapalkan suuren osuuden, tuontioikeuksien ja kohoavien palkkojen ansiosta merimiehen ammatti oli houkutteleva. Ammatin vetovoimaa lisäsi mahdollisuus nähdä vieraita maita aikakaudella, jolloin ulkomaanmatkat olivat vielä kovin kalliita. Niilo Wälläri kuoli vuonna 1967, kun ammattiliiton oli aika etsiä uusia keinoja merimiesten aseman turvaamiseen. Suomen valuutta muuttui 1950-luvun lopulla vapaammin vaihdettavaksi, tulleja laskivat kansainväliset sopimukset ja Suomen mantereella palkat paranivat. Sankarivuosiin verrattuna jo 1970-luvulla talvet olivat leutoja, joten jäämurtajien pysäyttämisellä uhkaaminen ei ollut enää yhtä kova uhka kuin aiemmin.

Suomen Merimies-Unioni käänsi katseensa maailman meriltä kotimaan mantereelle. Työajoissa, palkoissa ja lomissa suomalaiset ratkaisut muuttuivat esikuviksi ja tavoitteiksi. Tämä ei ollut aina helppoa, koska monet ammattiliiton jäsenet muistelivat niitä aikoja, jolloin Unioni oli ollut tunnettu ja pelätty toimija. Sopeutumisen vaikeus näkyi myös siinä, että Wällärin jälkeen eivät puheenjohtajat saaneet enää samanlaista kiistatonta valta-asemaa liitossa.

**Kansallisesta kansainväliseksi**

Suomen nopea talouskasvu, nopeasti kasvanut ammattiyhdistysliike ja SAK:n solidaarinen palkkapolitiikka muodostivat hyvän ja dynaamisen ympäristön. Tässä ripeän rakennemuutoksen ympäristössä Suomen kauppalaivasto joutui yhä ahtaammalle, kun Liberian, Panaman ja muiden kansainvälisiä merenkulkusäädöksiä ja -palkkoja alaspäin painavat mukavuuslippumaiden kauppalaivastot kasvoivat. Suomen merenkulkijoiden ammattiliitto oli osa menestystarinaa, jossa halpatyömaa Suomi oli muuttunut kalliin työvoiman maaksi. Suomen Merimies-Unioni asettui puolustamaan kotimaisen merenkulun jatkuvuutta.

Tänä päivänä ympyrä on sulkeutumassa. Merimies-Unioni pisti pitkään hanttiin, mutta lopulta Suomen kauppalaivastoonkin on tullut sekamiehitysaluksia. Ne turvaavat suomalaisen merimiesammatin jatkuvuuden konehuoneesta komentosillalle. Ongelma on se, etteivät tässä järjestelyssä toteudu aivan kaikki tasa-arvo-, oikeudenmukaisuus- tai sama palkka samasta työstä -periaatteet. Tämä jännite on merenkulussa varmaan pitempiaikainen kuin monet meistä toivoisivat.

Suomen Merimies-Unioni eikä edes SAK ole onnistunut – eikä viime vuosikymmeninä oikein pyrkinytkään – kapitalistisen järjestelmän perinpohjaiseen muuttamiseen. Toisaalta Unioni on ollut mukana muovaamassa merimiesten arkea paljon paremmaksi. Se on rajoittanut työnantajien isäntävaltaa ja selkiyttänyt työehtosopimuksilla merimiesten oikeuksia ja velvollisuuksia. Merimiehet ovat järjestäytymällä sekaantuneet päättäväisesti omiin asioihinsa ja siten omalla panoksellaan – myrskyssä ja myötä tuulessa – vaikuttaneet siihen, millainen asema suomalaisella merimiehellä on eriarvoisuuden ja tuloerojen karussa maailmassa.