

paikassa. Kaikkialla on sama leipäkysymys edessä. Meni itään tai länteen, pohjoseen tai etelään, samat olosuhteet, samat esteet ovat aina edessä.

Kun minun isäni ja äitini menivät avioliittoon vanhassa Kentuckyssa neljäkymmentä vuotta sitten, oli siellä jo käynyt tilat ahtaaksi ja he muuttivat orjiineen ja karjoineen avaraan Kansasiin ja perustivat siellä kodin. Erämaan raivaajien lapset ovat kasvaneet miehiksi ja naisiksi, mutta nyt ei ole enään erämaara raivattavana mihin he voisivat koteja perustaa. Ei ole enään

vapaata maata. Nuoren maanviljelijän nykyaikana täytyy viljellä toisen omistamaa maata ja maksaa korkeaa vuokraa oikeudesta viljellä sitä. Ja jos hän ei halua viljellä toisen maata, täytyy hänen mennä kaupunkiin käyttämään toisen omistamaa konetta.

Ihanne kodista, jossa on viljalti "juustoa ja suuteloita", pysyy suurimmalle osalle vain unelmana. Rakkautta on joutunut varjoon sentähden, että koti ja juustot ovat tulleet saavuttamattomiksi ihanteiksi.

Jatk.



Oikeuslaitosten turmeltuneisuus

II.

Sellaiset rehelliset ihmiset, joilla ei ole vähääkään käsitystä kaikesta siitä mitä oikeuslaitoksissamme tapahtuu, sanoo kirjottaja Connolly, ovat valmiit väittämään, että sellaiset räikeät tapahtumat kuin edellisessä luvussa esim. Washingtonin valtion oikeuslaitoksista kerrottiin, ovat vain mahdollisia siellä, eivätkä ne ole yleisiä. Tällaiset väitteet osottavat kuinka vähän välitetään ottaa selvää asioista ja kuinka kaikella vanhoillisella uskolla uskotaan hyvää ja rehellistä sellaisesta, jossa sitä ei löydy siteeksikään.

Rautatiet, sanoo Connolly, ovat korporatsioneista ne, jotka kaikkein enemmän hankkivat valtaansa oikeuslaitosten avulla. Sananparreksi on tullut, että useim-

missa valtioissa käräjänkävijä, joka hakee oikeustalolta oikeutta, löytää rautatien sivuradan johtavan oikeushuoneeseen ja veturin sulkevan oikeushuoneen sisäänkäytävän.

Missourin ylioikeus ja Missouri Pacific.

Siitä sitkeästä taistelusta, jota rautatieyhtiöt käyvät oikeuslaitosten valtaamiseksi ja mieluistensa päätöksien saamiseksi, on eräs juttu hyvin kuvaava. Sen alku lähtee vuodelta 1892, mutta se ei ole silti vanha juttu. Siinä annettu päätös pitää paikkansa vieläkin ja pelastaa Missouri Pacific-rautatieyhtiön monista lain selvästi määräämistä edevastuista.

Rube Oglesby oli jarrumiehe-

nä tavarajunassa, joka lähti Kansas Citystä joulukuun eräänä aamuna v. 1892. Tunti jälkeen lähtönsä Kansas Citystä rikkoutui juna. Koneesta seuraava vaunu oli vanhuuttaan mätä, ja meni kahtia poikki. Toiset vaunut ajoivat sen päälle säpäleiksi ja jarrumies Oglesby loukkaantui samassa niin pahasti, että hänen oikea jalkansa täytyi katkaista pois ja myöhemmin koko reisi, ettei jäänyt kuin seitsemän tuuman tynkä jällelle. Vasemmasta säärestä repeytyi liha luita myöten polvesta nilkkaan. Kahdeksantoista kuukautta sai hän maata sairashuoneessa. Ja hän ei saanut rautatieyhtiöltä ehkesen verran korvausta, että olisi voinut maksaa sairashuonekulunsa.

Oglesby veti tietysti rautatieyhtiön oikeuteen. Alempi oikeus tuomitsi hänelle korvausta \$15,000 heinäkuulla 1894. Joulukuussa 1896 vahvisti Missourin valtion ylioikeus tämän päätöksen, mietittyään juttua kahdeksan kuukautta. Kuusi tuomaria seitsemästä oli Oglesbyn puolella. Neljä kuukautta myöhemmin, eli maalisk. 30 p. 1897, myönsi sama oikeus rautatieyhtiölle oikeuden jutun uudelleen kuulusteluun. Kolmen eri oikeusväittelilytilaisuuden jälestä samat kuusi ylioikeuden tuomaria antoivat taas päätöksensä Oglesbyn hyväksi. Tähän oli kulunut toista vuotta. Seitsemän kuukauden jälestä oikeus taas antoi luvan jutun uudelleen kuulusteluun. Siitä väiteltiin taas, ja kahdenkymmenen kuukauden miettimisen jälkeen ylioikeus taas antoi päätöksensä rautatieyhtiötä vastaan.

Vuosi jälkeinpäin, eli toukok. 30 p. 1899, jolloin juttu oli ollut ylimmän oikeuden edessä yli kolme vuotta, jolloin siitä oli viisi eri kertaa väitely ja jolloin siitä oli kolme eri kertaa päätetty Oglesbyn hyväksi, kumosi sama oikeus edelliset päätöksensä ja lähetti jutun takasin alempaan oikeuteen.

Juttua käsiteltiin nyt alemmassa oikeudessa, mutta toisessa piirikunnassa kuin ennen. Tämä oikeus päätti Oglesbyn hyväksi. Hänen piti saada \$15,000. Mutta kesäk. 15 p. 1903, lähes yksitoista vuotta sen jälkeen kun Oglesby oli loukkaantunut ja seitsemän vuotta sen jälkeen kuin hänen juttunsa oli ensi kertaa ylimmän oikeuden edessä, päätti tämä oikeus Oglesbya vastaan, ja kielsi jutun uudelleen kuulustelun. Rautatieyhtiö oli saanut avattua jutun uudelleen kolme kertaa, mutta Oglesbyltä kiellettiin jo ensimmäinen anomus.

Kaksikymmentä neljä valamiestä, kaksi piirioikeuden tuomaria ja kahdeksan ylioikeuden tuomaria oli tätä ennen päättänyt Oglesbyn hyväksi, mutta neljä ylioikeuden tuomaria päätti nyt häntä vastaan, ja heidän päätöksensä oli sitova. Rautatieyhtiö oli tällä välin saanut omat miehensä enemmistöksi ylioikeuteen, ja ne pitivät puolensa.

Kuten edellisissä tapauksissa, niin tässäkin, kysymys ei ollut tuosta viidestätoista tuhannesta vaivaisesta dollarista. Rautatieyhtiölle se maksoi epäilemättä enemmän. Kysymys oli epämieluisasta laintulkinnasta, joka olisi

myöhemmin tehnyt rautatien edesvastuulliseksi työläistensä loukkaantumisista.

Kongressi oli laatinut ns. valtioiden välisen lain, jonka mukaan rautateiden piti pitää kohtuullista huolta, että sen vaunut olivat hyvässä kunnossa, ja että se oli edesvastuullinen niiden johdosta sekä yleisön että omien työläistensä turvallisuuden suhteen. Yhdysvaltain ylioikeus oli myös tämän vahvistanut.

Nyt, nämä n. s. valtioiden väliset lait koskevat rautateitä tai korporationeja ainoastaan tapauksissa, jos ne tekevät liikettä tahi harjoittavat liikennettä ulkopuolella sen valtion, jossa ovat lailistetut, se on, inkorporeerattut. Missouri Pacific harjotti liikettä ulkopuolella perustamisvaltionsa, mutta tuo loukkaantuminen tapahtui Missourin valtion sisällä, ja oli käsiteltävä Missourin lakien mukaan. Jos Missourin valtion ylioikeus olisi lopullisesti päättänyt rautatieyhtiötä vastaan, olisi se ollut sama kuin tuon epämieluisen lain käytäntöön saattaminen Missourinkin valtiossa. Tätä ei rautatieyhtiö tahtonut.

Juttu ei päättynyt vielä tähän. Tuli pieni loppunäytös.

Ylioikeus oli pari vuotta ennemmin eräässä jutussa lausunut sananvapaudesta, että se on yhtä "välttämätön yksilön olemukselle kuin ilma keuhkoille". Sillä ei siis sillä kertaa ollut sananvapautta vastaan. Vaan kun eräs sanomalehden toimittaja, Shepherd nimeltään, lehdessään Standard Herald seurasi tätä sananvapautta ja kirjotti,

että ylioikeus oli myynyt itsensä sieluineen ruumiineen Missouri Pacificille, antaissaan Oglesbyn vetää raajarikkoista ruumistaan elämänsä läpi, saamatta ehkes viheliäistä dollaria korvaukseksi, tuomitsi ylioikeus hänet viiden sadan dollarin sakkoon. Ylioikeudelta otti kuusikymmentä laajaa sivun alaa selittää minkätähden Shephardin täytyi maksaa \$500 sakkoa ja kulut. Tästä tuleen heitettävästä roska-paperista, joka kulkee oikeuden päätöksen selityksen nimellä julkisissa asiakirjoissa, on vain yksi säästettävä kohta, joka vastaa loppujen viidenkymmenen yhdeksän sivun työn ja jonka nojalla pääasiassa Shephard tuomittiin. Ja se on tämä oikeuden lausunto: "Kun oikeuden tempeliä häväistään eikä pidetä tahrottomana ja puhtaana, järkytetään vapaan hallituksen perusteita ja huojutetaan itse oikeuslaitosta." Sen kaupungin asukkaat, jossa Shephard asui, kokosivat nuo sakkorahat, \$500, ja maksoivat hänen edestään.

Tämän saman ylioikeuden tuomari puolusti rautatieyhtiötä eräässä jutussa, tuomarina ollen, toisten tuomarien kanssa väitellessä, että juna täytyy pysäytellä yliajon välttämiseksi liian usein. Oli näet surmattu yksi mies. Juna oli ajanut sen yli, ja rautatieyhtiötä koetettiin vetää edesvastuuseen. Tuomari osotti tilastoilla, että Wabash-systeemin rautateillä täytyi pysäyttää kuitenkin kerran kolmekymmenen päivän sisällä joku juna vallan sentähden, ettei ajaisi jonkun ihmisen päälle.

Hän rukoili kaupan etujen nimessä rautateille suojelusta tällaista joutavuutta vastaan. Jos rautateiden pitää huolehtia rautateilla kävelijäin hengestä, niin kaukana ei ole aika, sanoi tuomari, että "vaaditaan rautateiden varustamaan sänkyjä, sähköviukkoja, jäävettä ja sitruunamehua radalla kävelijöitä varten."

Tämän tuomarin "tahraton ja puhdas" päätös tuli hyväksytyä. Rautatieyhtiö pääsi edesvastuusta. Eikä sanallakaan moitittu siitä, että rautatieyhtiö ei ollut tarpeeksi hyvin suojannut ylikäytäviä yliajon välttämiseksi.

Californian perustuslain "koristeleminen".

"Hyvät kansalaiset" ovat olleet mielissään Californian viimeaikaisten vaalien, mm. kuvernööri Johnsonin valitsemisen johdosta, että ne muka tulevat merkitsemään puhtaampaa politiikkaa. Mutta yksi mies ei voi tehdä huoneenpuhdistusta, sanoo Connolly, ja californialaiset eivät osaa arvatakaan minkälainen vaikutusvalta Southern Pacificilla on valtiossa.

Se alkoi jo pitkä aika sitte. V. 1879 sisällytettiin Californian peruslakiin, että "milloin hyvänsä joku rautatie, kilpaillakseen toisen kanssa, alentaa hintoja, se ei saa niitä jälleen korottaa ilman valtion viranomaisten lupaa."

San Joaquin Valley rautatiellä oli rata San Franciscosta Friscoon kuten Southern Pacificilla. Edellinen asetti lipunhinnakseen näiden välillä \$3.75; Southern

Pacificin hinta oli ollut \$5.90. Tämä laski hintansa samaan. Lopulla sopi edellisen kanssa ja heti korotti entiseen hintaansa. Southern Pacificia vastaan nostettiin oikeusjuttu, että sen piti pitää hintansa siinä, mihin kilpailun tähden oli sen alentanut. Juttua käsiteltiin tuomari Bahrsin edessä San Franciscossa. Hän päätti Southern Pacificia vastaan. Tuli vaalit. S. P. asetti ehdokkaaksi oman tuomarinsa, Kerriganin. Bahrs sai mennä. Kerrigan tuli tietysti valittua. Juttu meni sillä aikaa ylioikeuteen. Se palautti sen alimpaan, tuomari Kerriganin oikeuteen. Kerrigan päätti, että \$3.75 ei ollut alennus \$5.90:stä, sillä, kuten tämä viisas tuomari huomautti, \$5.90-hintaisia lippuja oli aina saatavissa jos matkustajat vain olisivat niitä pyytäneet.

Tämä oli jo liian paksua logiikkaa itse ylioikeudellekin. Se myönsi todeksi, että lipunhintaa oli alennettu, mutta lykkäsi syyn alennuksesta San Joaquin Valley rautatien syyksi, rautatien, jonka yli sillä ei ollut tuomiovaltaa. Laki muka koski vain tapauksia, jolloin joku suuri rautatieyhtiö alensi hintoja pienen turmioksi. Mutta tässä oli pienempi asettanut hinnakseen alemman määrän ja suuri seurasi pakosta perässä. "Tämä tapaus", sanoi ylioikeus, "on paras kuvaus vääryydestä ja epäkohdasta, joita saaattaa johtua perustuslakia kirjaimellisesti seuratessa."

Ja näin tämä ylioikeus käänsi tämän lain merkitsemään juuri vastakkaista, mitä sillä oli alkuaan tarkotettu.

Lukuisien tapahtumain joukossa on yksi hyvin kuvaava. Oaklandin kymmenennellä kadulla asuvan erään köyhän perheen viiden vuoden vanha poika jäi kadulla leikkiessään katuvaunun alle. Todistettiin, että moottorimies olisi voinut pysäyttää vauvan ja siten säästää pienokaisen hengen. Vanhemmat saivat alemman oikeuden päätöksen \$6,000 korvauksesta.

Nyt, laki on sellainen, että kuinka kallis vanhemmille lapsensa lieneekin, tällaisessa tapauksessa lasketaan korvaus sen oletetun summan mukaan minkä lapsi ennen täyteen ikään tuloaan ennättää vanhemmilleen ansaita. Huomioon ei oteta sitä, että lapsi, täyteen ikään tultuaan, voi vielä auttaa vanhempiaan. Sillä sellainen on vain vapaaehtoista auttamista. Lakimääräisesti omistavat vanhemmat kaikki lapsensa tulot kunnes hän on tullut täyteen ikäänsä.

Ylioikeus kumosi alemman oikeuden päätöksen sillä perusteella, että lapsi olisi hyvin luultavasti seurannut isänsä ammatia, ja kun isän ammatti oli sangen huonoansioista, niin oli hyvin otaksuttavaa, että lapsen mahdollinen ansiopuoli ei olisi vastannut sitä menopuolta, joka vanhemmilta olisi kulunut lapsen ylläpitämiseen.

Ylioikeus ei vielä pitänyt tätä selitystä riittävän murskaavana. Se otti asiakseen sanoa köyhyydestä jotain muutakin. Sanoo näin:

“Alaikäisten lapsien köyhiä

vanhempia ei ole tavallisesti pidetty huolimattomuuteen syyllisinä vaikka eivät estäkään lapsiaan kuljeksimasta kaduilla. Tuomarien päätöksiin tällaisissa tapauksissa on vaikuttanut helähtänytuntoisuus, kun käräjienkävijä on köyhä eikä senjohdosta voi palkata palvelijaa huolehtimaan lapsistaan ja asuntoon sisällyskeminerkin on vaikeaa. Mutta nämä oppineet tuomarit eivät ole panneet tarpeeksi huomiota sille, että raitiotieyhtiö ei ole edesvastuullinen siitä, että vanhemmat ovat laittaneet lapsia maailmaan, eikä missään suhteessa edesvastuullinen siitä, että nämä elävät enemmän tai vähemmän putteessa, ja että ei löydy mitään lainsäädöstä tahi oikeusperiaatetta, joka pakottaisi raitiotietä turvaamaan yleisöä köyhyyden välttämättömiä seurauksia vastaan, ei oikeutta mikä oikeuttaisi rikkaan tai köyhän käymään raitiotien kustannuksella tuottavaa keinottelua lapsiensa kuolemalla, jonka heidän oma, vanhempain velvollisuuden laiminlyöminen, on aikaansaanut.”

Tuomari, joka kirjotti tämän päätöksen, joutui heti vaaleissa häviölle. Southern Pacific ei kuitenkaan unhottanut näin viisasta tuomaria. Californiaan perustettiin uusi Yhd. valt. tuomiopiirikunta. Rautatieyhtiö käytti vaikutusvaltaansa Washingtonissa, ja vaikka koko Californian edusmiehistö kongressissa pani vastaan, sai tuo tuomari nimityksen, ja istuu vielä paraillaan jakamassa viisaita päätöksiään.