



Tämä, viimeisintä "nuijamallia" oleva jättiläisveturi, on suunniteltu vuoristovaltioihin tavarajunia kuljettamaan... Se painaa 744,000 paunaa, ollen sen pituus 105 jalkaa ja 1.7/8 tuumaa, eli kuudenkymmenen leveäharteisen miehen leveys.

RIISTÄNNÄN TEHOISTUMINEN JA AMMATTIJÄRJESTÖT



LTUJENSA mukaisesti työnantajat käyttävät kaikkia mahdollisia keinoja pitääksensä työt hyvässä käynnissä ja yhä edelleenkin tehoistaaksensa työn tuottavuutta. Yksi näistä keinoista on se, että yritetään saada työläiset yhteistoimintaan, jotta nämä huomauttasivat töiden johtajistolle kaikista seikoista ja havainnoistaan, jotka käytäntöön otettuina mahdollisesti lisäisivät työn tuottavuutta.

Joissakin tehtaissa on tätä tarkoitusta varten perustettu n. k. "työmaakomiteat". Näiden komiteain kokouksissa työläisten edustajat esittävät kaikki heidän tietoonsa joko persoonallisesti tai toisten työläisten kautta tulleet seikat, jotka koskevat töiden kulkua ja työvälineiden parantamista tarkoittavia seikkoja. Tosin näillä "työmaakomiteoilla" on määrä keskustella myös niistä asioista, jotka koskevat työläisten työ- ja myös palkkasuhteita. Mutta melkein poikkeuksetta tämä viimeinen seikka, joka koskee suoranaisesti työläisten etuja, näyttää otetun vain syötiksi, joka kiihottaa ohellansa työnantajille edullisten asiain esille tuomista.

Taasen toisissa tehtaissa kustannetaan lehdistä, jonka kautta työläisiä kehoitetaan ilmaisemaan kaikki havaintonsa, joilla uskovat olevan merkitystä työvälineiden ja koneiden parantamiseen nähden. Tosin joissakin tehtaissa myönnetään oikeus, että näiden lehtien kautta saa esittää asioita, jotka koskevat työläisten turvallisuutta, palkkoja jne. Epäilemättä kuitenkin voi jokainen uskoa, että tämä viimeinen seikka tässä tapauksessa tarkoittaa samaa, kuin edellä mainittuja työmaakomiteoita koskevissa asioissa, s. o. nämä "oikeudet" ovat

liitetyt mukaan periaatteellisesti sivuseikkoina, joiden uskotaan auttavan varsinaista tarkoitusta eteenpäin. Sillä sanomatta-kin jokainen tietää, että näiden työmaalehtien toimittajat valitaan työnantajain toimesta ja myös yhtiöiden taholta katsotaan, että niissä ei pääse läpäisemään mitään sellaista, joka nostaisi esille työnantajille epäedullisia vaatimuksia.

Suurtuotanto itsestään vaatii suurten joukkojen yhteistoimintaa, voidakseen jatkuva säännöllisesti. Mutta erittäinkin töiden tehoistaminen vaatii yhteistoimintaa ja suostumusta työläisten puolelta. Tavataan sanoa, että pakkotyö ei ole tuottavaista. Myönnettävästi kaikki työ on pakollista työläisille, sillä vain sen kautta he saavat elämällensä välttämättömät välineet. Mutta kuitenkin on suuri ero työn tehoisuuteen jos työläiset saadaan tekemään työtä innolla — ikäänkuin omaa työtään. Jokainen työläinen on oman elämänsä varrella saamain kokemusten kautta tullut havaitsemaan tämän seikan varmuuden.

Tässä olemme tutustuneet joihinkin työn tehoistamista koskeviin seikkoihin, jotka ovat saaneet alkunsa ja ylläpidetään työnantajain toimesta. Johdonmukaisesti ajatellen työn tehoistaminen kuuluu työnantajain yrityksiin ja tehtäviin, sillä juurihan nämä nauttivat siitä tulokset. Jos he tässä onnistuvat, niin se on heidän asiansa. Työläisten etujen näkökannalta katsoen työn tehoistaminen ei ole edullista, sillä se lisää työttömyyttä. Mutta tästä huolimatta jotkut työväenjärjestötkin ovat antautuneet auttamaan työn tehoistamista. Näin ovat tehneet ehkä räikeimmässä muodossa rautatiepajatyöläisten järjestöt. Ennem-

min olemme jo maininneet, että rautatiepajatyöläisten järjestöt ovat tehneet Baltimore & Ohio rautatieyhtiön kanssa sopimuksen, jonka kautta nämä asianomaiset suostuvat yhteistoimintaan työn tehoistamista koskevassa tarkoituksessa. Tässä sopimuksessa sanotaan m. m. seuraavasti:

“Baltimore & Ohio rautatien ja sen työläisten hyvinvointi riippuu siitä palveluksesta, jonka ne antavat yleisölle.

“Parannukset tässä yleisön palveluksessa ja liikenteen jatkumisen sekä yllä pitämisen taloushoidossa ovat seurauksena pääasiallisesti rautatien johdon ja työläisten vapaaehtoisten järjestöjen välisestä sekä molemmien puoliseen suostuntaan perustuvasta yhteistoiminnasta.

Silloin, kun ryhmät, jotka ovat vastuunalaisia parempaan ja suurempaan tehoisuuteen, nauttivat tasapuolisesti heidän yhteistoiminnastaan johtuneet hyödyllisyydet, niin rautatien johdannossa ja taloudessa tapahtuu suuria sekä rohkaisevia parannuksia.

“Tähän sopimukseen asialliset eli osalliset ryhmät tunnustavat edellä lausutut perusajatukset ja suostuvat näiden ajatusten hallinnon alaisuuteen keskinäisissä suhteissaan.”

Näin siis työläiset, oman järjestönsä kautta, suostuvat tekemään kaikkensa työn tehoistamiseksi. Tällainen työnantajille “vanhoutuminen” luonnollisesti tarkoittaa sitä, että asianomaiset ovat suostuneet sieluineen ja ruumiineen tehoistamaan työn riistämistä. Kuten kerrotaan, näiden työläisten järjestöjen kokoukset ovat suurin piirtein muuttuneet istunnoiksi, joissa keskinäisen keskustelun ja harkinnan kautta hiotaan työn tehoistamista koskevia asioita. Sitten, kun työläiset ovat omassa kokouksessaan tarkistaneet ja hyödylliseksi eli tuloksia tuottavaksi havainneet jonkun menettelytavan työtavassa tai mekanillisen korjauksen työvälaineissä, tämä esitetään työläisten järjestöjen varustamalle insinöörielle, joka puolestaan sen toimittaa työnantajain eli rautatieyhtiön johtajistolle.

Rautatiepajatyöläisten valitseman insinöörin antamassa lausunnossa selitetään seuraavat merkille pantavat seikat:

“Suunitelmamme kehittämisen alkuaikoina me huomasiimme, että yhteistoiminta suurelta osalta oli opetuksellista laadultaan. Tämä ajatus täytyy olla, kuten se olikin, tiivistä ja varmaa ylhäältä alaspäin ja alhaalta ylöspäin, kautta koko linjan. Paras menettelytapa luonnollisesti oli selittäminen ja sitten konkreettisten hyödyllisyyksien esittäminen esimerkkeinä, jotka (hyödyllisyydet) seuraavat yhteistoiminnan polkua.

“Rautatietyöläiset tietävät, suurelta osal-

ta, että jollei useat vallitsevista tuhlauksista ja työn tehottomuus tule hävitetyksi, niin he ovat niitä, jotka jatkuvasti toistaen joutuvat kärsimään. Kappaletyö, urakoitten antaminen, töiden keskeyttäminen ja palkkain laskeminen kerta toisensa jälkeen ovat yksinkertaisesti niitä keinoja, joiden kautta useimmat rautatiet työntävät vaikeutensa työläisten harteille.

“Työläiset, rautatiepajatyöläiset eritoten, tietävät ja näkevät, että rautatiepajoissa, veturitalleissa ja ratain korjauksessa on olemassa tuhansia ja taas tuhansia vuotoja, joiden tukkimisen kautta voitaisiin säästää miljoonia dollareita ja niin nämä työläisiä vastaan kohdistetut aika-ajottaiset hyökkäykset tulisivat tarpeettomiksi.”

Siis, tämä toiminta oli ensin suurelta osalta kasvatuksellista luonteeltaan. Työläisiin täytyi saada juurtumaan entistä lujemmin ajatus, että heidän etunsa ja työnantajain edut ovat samanlaiset. Tätä kasvatus-työnantajat ovat jatkuvasti tehneet aina siitä saakka, kun riistoa eli palkkatyötä on ollut olemassa. Jokapäiväiset vastakohtat kuitenkin työläisille näyttävät, että heidän ja työnantajain edut ovat kaikkea muuta, vaan ei samanlaiset. Näin näissä vakaantuu ajatus, ikäänkuin vaistomaisesti ensin, luokkavastakohtien olemassaolosta. Tämän ajatuksen vakautuminen johdattaa lopulta luokkataistelun välttämättömyyden käsittämiseen. Näin työläiset lakkaavat uskomasta propagandaan, joka lähtee suoranaisesti kapitalistiluokan eli työnantajain leiristä. Vihdoin joudutaan turvautumaan keinoihin, joiden avulla voidaan tehokkaammin vaikuttaa työläisiin. Siis rautatiepajatyöläisten järjestöt, luonnollisesti rasvottuneiden virkailijain aloitteesta, ovat antautuneet välittämään kapitalistista propagandaa.

Edellä olevassa lainauksessa ja joissakin muissa rautatiepajatyöläisten virkailijain antamissa lausunnoissa yritetään uskottaa, että työntehoistuminen sekä säästäväisyys antavat työläisille paremmat mahdollisuudet. Heidän, kuulemma, ei tarvitse ottaa palkkain alennusta kerta toisensa jälkeen vastaan ja eikä tarvitse joutua väliaikasesitikaan työttömiksi. Luulisi jokaisen käsittävän, että työn tehoistuminen, tuotannon lisääntyminen, johdattaa työttömyyteen. Rautatieliikenteessä tarvittavilla välineillä, koneilla y. m., ei myöskään ole rajoittamattonta kysyntää. Mitä pikemmin työläiset suorittavat vissin määrän työtä, sitä pikemmin heidät lasketaan väliaikaisille lomille, tai vähennetään työvoimaa. Tämä on kiertämätön tosiasia, jota kontroleeraa kapitalistisen tuotannon pakkolaki.

Rautatiepajatyöläisten olisi hyvä tietää

se, että juuri nykyään porvarilliset talousmiehet puhuvat rautatieliikennevälineiden tehoistamista ja laajentamista vastustavasti. Vasta hiljattain eräs new-yorkiläinen pankkiiri lausui, että rautatieyhtiöt ovat hiljakkoin tehoitaneet liikennettä, laittaneet uusia rautatievaunuja ja vetureita sekä rakennuttaneet jossain määrin uusia teitä, kokonaan epämääräisiin mahdollisuuksiin luottaen. Hänen lausuntonsa mukaan tämän maan rautatieliikennettä tulee kohtaamaan vakava kriisi aivan lähimmässä tulevaisuudessa. Siis pajatyöläiset omasta vapaasta tahdostaan jouduttavat omaan kaulainsa ympärille kiertyvän työttömyyden silmukkaa kiristymään.

Toinen väite, että työn tehoistuminen, josta on seurauksena yhtiöiden sisääntulojen suurentuminen, koituu hyödyksi työläisille suurennettuina palkkoina, myös on mitä liikaisin valhe. Rautatieyhtiöiden sisääntulojen suurentuminen tarkoittaa yliarvon eli voittomäärän lisääntymistä. Koskaan työnantajat eivät ole työläisille antaneet mitään, joka ei ole välttämätöntä. Työläisten täytyy olla jatkuvassa taistelussa saadaksansa edes jokapäiväiselle elämälleen välttämättömimmät ja yksinkertaisimmat tarpeet. Ja jos he aikovat parantaa taloudellista asemaansa tästä alhaisimman välttämättömyyden rajasta ylöspäin, niin siinä täytyy nykystä entistä päättäväisemmin ja

suurempia ponnistuksia kysyvämmin. Siinä kyllä ei sovellu periaatteellinen eikä käytännöllinen yhteistoiminta.

Vain esimerkiksi eli osoittamaan, kuinka kapitalistinen yhteiskunta vapaaehtoisesti jakaa yhteiskunnallisen tuotannon tehoistumisesta johtuneet rikkauudet, sopii mainita yksi tosiasia. Noin parinkymmenen viimeiseksi kuluneen vuoden aikana tämän maan tuotanto on lisääntynyt, tehoistunut, noin 30 prosenttia jokaista asukasta kohden. Mutta samalla ajalla työläisten todelliset palkat, heidän ostokykynsä, ovat huonontuneet. Siis kuluneet aivan päinvastaiseen suuntaan. Jos tuotannon tehoistumisesta olisi annettu työläisille edes suhteellinen osuus, niin heidän elämäntänsä olisi nykyään 30 prosenttia parempi kuin noin parikymmentä vuotta sitten.

Tosiasia on se, että rautatietyöläisten järjestöt ovat muuttuneet suoranaiseksi työnantajain apuyhdistyksiksi. On häpeäksi ja vahingoksi työväenluokalle sekä yleensä työväenliikkeelle, että moiseen yhteistoimintaan työnantajain kanssa antautuneita järjestöjä vielä nimitetään työläisten järjestöiksi. Parempi olisi niitä sanoa vaikka työnantajain järjestöiksi, järjestöiksi, joiden periaatteellinen ja käytännöllinen tarkoitus tähtää kapitalistisen yhteiskunnan pönkittämiseen ja riistännän tehoistamiseen. Siihen ne pyrkivät.



KURJUUDEN KOURISSA

Epätarvon viime hetkellä
päätin maailman tietoon laittaa,
kuinka ilon ja loiston keskellä
monta kurjaa on ihmisraukkaa.

Vuosia olen mä taistellut,
kärsien sielun ja ruumiin tuskat,
nyt vihdoinkin olen mä uupunut,
edessäin on kuoleman usvat.

Minä viimeiseen penniin kulutin
jälellä olleet dollarini,
kaikkialla työtä mä rukoilin,
porhot vaan mulle naureskeli.

Vatsaani nälkä on jäytännyt,
ei ruokaa moneen päivään,
mä kurjuuden kalkin oon tyhjentännyt,
kadulla kuolla nyt täytyypi nälkään.

Kirottu järjestelmä tää
surmas mun, niin kuin monta muuta.
Pitäs raatajaluokan jo ymmärtää
ja poistaa kurjuus ja puute.

H. K.