

monetkin tekijät, kuten joissakin tapauksissa inhimillisuus, halu vähentää häiriötä ja tyytymättömyyttä, jotka joutuvat alhaisista palkoista, pitkää työpäivästä ja työpalkan epävarmuudesta. Nykyajan liberaaliset työnantajat puhuvat paljon työn tehoistamisesta, tuotannon vakauttamisesta ja hyvästä tahdosta teollisuudessa. Usein ovat työnantajat vastoin tahtoaan olleet pakotetut parantamaan työläistensä olosuhteita, voidakseen estää työläistensä järjestymispyrkimyksiä. Tieteellinen työnjohto, johon yritetään sovittaa työläisten edustusta, osakeiden kauppaaminen työläiselle, yhtiö-unionismi, mustallista y.m. keinoja riittää heillä loppumattomiin, joilla kaikilla yritetään ratkaista työväen pulmaa ja pidättää työläiset valvomasta asioktaan omien unioidensa kautta.

Kolmas pulman ratkaisukeino on lainlaadinta, jonka voimme jakaa kolmeen osaan. Ne lait, jotka laaditaan suojaamaan palkkatyöläisiä suhteettomien työsopimusten alaiseksi joutumasta. Näillä säännöstellään lasten, naisten ja joissakin tapauksissa miestenkin työpäivän pituutta ja palkkoja. Toiseksi ne lait, joita laaditaan teollisuusoloihin nähden, kuten tapaturma- ja kuolemakorvauslait, teollisuustauteja koskevat ja jossain tapauksessa työttömyyttä koskevat työnvälitysvirasto-asetukset ja työttömyysvakuutuslait. Kolmanneksi ne lait, joilla tarkoitetaan teollisia riitoja ja erimie-

lisyyksiä sovittella, kuten sovittelulautakuntien välitseminen määrätyn ajan kuluttua, tutkimuslautakuntien säätäminen ja sovittelusäädökset. Johtava tarkoitus näillä laeilla on yleisön suojeleminen, joka mahdollisesti kärsii lakosta tai sulusta. Selostetaan nim., että työn ja pääoman väliset asiat eivät ole heidän henkilökohtaisia asioitaan vaan koko yleisöä koskevia. Yleisesti puhuen ovat työläisiä suojaavat ja puolustavat lait tässä maassa kuollut asia.

Ammattiliitot, liberaaliset työnantajat ja lainlaadinta eivät huojenna eivätkä voi poistaa työn ja pääoman välistä pulmaa. On huomattava, että nämä kaikki jättävät sivuun teollisuudessa vallitsevat perustekijät, eikä yksikään niistä puutu yhteiskuntataloudelliseen järjestelmään. Ne yrittävät paikata tätä mädännyttä kuorta yhteiskunnassa, joka perustuu ristolle ja yksityisomaisuudelle. "Uusi kapitalismi" on yksinkertaisesti vanhan kapitalismin soveltamista työläisiä vastaan käytävän taistelun uusiin menetelmiin. Me I. W. W. liitossa olemme väittämme, että sellaiset pikku reformit ovat turhaa työtä ja olemme sinä vakaumuksessa, että työläisiä koskevat pulmat ovat perinnäisiä kapitalismille, joita ei voida poistaa poistamatta koko kapitalismia. "Järjestymällä teollisuuslaitoin, me muodostamme uutta yhteiskuntarakennetta vanhan kuoren sisällä."

Suurin Ilmaisen Työn Ryöstäjä Maailmassa

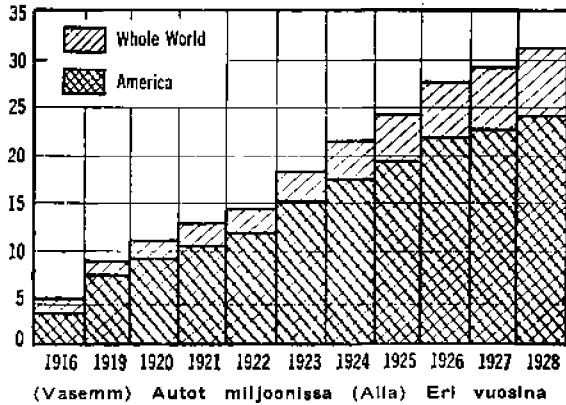
NYKYAIKAISISTA teollisuuksista pidetään autoteollisuutta yhtenä hämmästyttävimpänä sen nopeaan kasvuun ja siihen sijoitettuihin jättiläimäisiin pääomiin nähden. Jotkut teollisuusekspertit arvioivat, että koko maailman autotuotannosta elää noin kuusi miljoonaa perhettä, lukuunottamatta epäsuorasti siitä johtuvia teollisuuksia. Autoteollisuus on tuskin kolmeakymmentä vuotta vvanha. Keskuudessamme on suuri osa väestöstä sen ikäistä, että se on elänyt ajalla, jolloin autoa ei vielä ollut olemassa. Nykyään on autoja maailmassa käytännössä hyvän matkaa yli kolmekymmentä kolme miljoonaa, tämä lu-

ku tehden yhden auton jokaista 55:ttä ihmistä kohden koko maailmassa.

Yhdysvalloissa lasketaan olevan käytännössä noin 25,000,000 autoa, eli vähän enemmän kuin yksi auto jokaista viittä asukasta kohden. Ottaen huomioon, että joihinkin autoihin voidaan asettaa kymmeniä ihmisiä, kun joihinkin vain kaksi, arvellaan, että koko Yhdysvaltain kansa voitaisi asettaa samalla aikaa pyörien päälle. Mutta tämä maa ei ole ama ollut edellä autojen lukumäärässä. Ensimmäiset autot markkinoita varten valmistettiin Ranskassa. vv. 1890 ja 1900 välillä V. 1899 alussa oli Ranskassa käytännössä ehkä noin 1,500 autoa.

Yhdysvalloissa oli vasta alle 1,000. Nykyään on Ranskassa yksi auto kutakin 35:tä henkilöä kohden, samoin kuin on Englannissakin.

Monenlaisia mielipiteitä ilmaistaan asiaa tutkivien keskuudessa siitä, miten suureksi autoteollisuus Yhdysvalloissa voi kohota. Toiset arvelevat nykyisen automäärän lähentelevän sitä astetta, jossa se voi suunnilleen pysyä useita vuosia, toiset taas, kuten ranskalainen teollisuksien tutkija Jean-Paul Chaville rohkenee väittää, että nykyinen maailmassa oleva autojen lukumäärä tulee kertaamaan itsensä vähintään kymmenellä tämän vuosisadan kuluessa. Tämänlainen arvionsa luonnollisesti perustuu niihin lukuisiin enemmän tai vähem-



män väkirikkaisiin maihin ja maanosiin, kuten Etelä-Amerikkaan, Afrikaan, Aasiaan, Australiaan ja Europaan, Pohjois-Amerikalla, Canadaa lukuunottamatta, ollen tietysti vähäiset mahdollisuudet kymmenkertaistuttaa automäärää, jos siitä lainkaan voidaan puhua.

Autoteollisuus poikkeaa useassa suhteessa muista teollisuuksista siinä, että se vaatii harvinaisen suuret määrät erinäisiä tuotteita ja raaka-aineita. Esimerkiksi Yhdysvalloissa kuluu autoteollisuus 85 pros. kumituotannosta, 18 terästuotantoa, 60 päällystyskankaasta, 74 levylasista, 19 villasta, 27 aluminista, 15 kuparista, 26 lyijystä, 5 sinkistä, 28 nikkelistä ja 80 prosenttia petroleumista. Rautayhtiöille antaa autoteollisuus tässä maassa eniten liikettä, kuin minkään muun erikoistuotteen teollisuus; se nostaa rakennusteollisuutta tehtaineen ja automyymälöineen sekä talleineen. V. 1928 rakennettiin tässä maassa autoja tuottavien

yrityksien ja autoyhtiöiden taholta lähes \$200,000,000 arvosta rakennuksia.

Mutta samalla kertaa kun tämän teollisuuden kasvusta, siihen sijoitettujen pääomien suuruudesta ja sen käynnissäpitämiseksi välttämättömästi eri tuotteista esitetään numeroita, joille ei löydy vertausta muilta aloilta samassa suhteessa, samalla kertaa voidaan myös esittää eräs tekijä, joka kaikkia muita edellä on tehnyt mahdolliseksi tämänlaiset ihmeet. Ja se tekijä on työn riisto. Missään muussa teollisuudessa ei työläisistä kiskota niin paljon ilmaista työtä kuin tehdään autotuotannossa. Missään toisessa teollisuudessa ei työ ole niin äärimmäisen yksitoikkoista jonotyötä, niin uuvuttavaa ja älyllisyyttä vähän vaativaa kuin autoteollisuudessa. Tämän ovat todistaneet ei ainoastaan ne työläiset, jotka monilla eri aloilla autoteollisuuden ohella ovat raataneet, mutta jopa muutamat autoteollisuuden työjärjestelmää tutkineet opettajat ja professoritkin ovat antaneet avoimesti samanlaisia lausuntoja tutkimuksiansa tuloksena.

Työteho onkin sitten vaikuttanut, että nykyään on auton tuottokustannukset vähän enemmän kuin puolta pienemmät, mitä ne olivat v. 1914. Autojen myyntihinta keskimäärin ei ole laskenut aivan puolta siitä, mitä se oli 1914. Kun verrataan maanviljelyskonetuotantoon, kutomotuotteisiin, jalkineisiin y.m. ei niiden hinta ole jälkeen 1914 laskenut läheskään samassa suhteessa kuin autojen, mutta niiden teollisuksien työalalla ei liioin ole työtehoa voitu kiihottaa suhteellisesti läheskään sitä määrää kuin autotuotannossa. Etupäässä tässä maksamattoman työn ryöstämisessä ja työläisten työtilanteen äärimmäisen uuvuttavaksi ja murhaavaksi muodostamisessa on esiintynyt työläistensä ystäväksi ylistetty biljoonamies Henry Ford.

Sikäli kuin kaikki muut tuotannon alat kykenevät seuraamaan autotuotantoa riistossa ja äärimmäisen massatuotannon kehittämisessä, alkaa työväenluokan asema käydä sellaiseksi, että yksilöllisen rikastumishanteen tilalle nopeasti kasvaa joukkotoiminnan, teollisuksittain järjestymisen välttämättömyyden käsittämätön.