

rautakangen ladon seinustalta ja sitä perässään vetäen lähtenyt astelemaan metsään päin. Jonkun matkan päässä loppui kuitenkin tämä jälki tiellä, matalan, kuivuneen ojan pohjalla. Tämän kaupan niityn toisella puolella olevan petäjäkankaan rintaan olikin sitten Pekan matka päättynyt, päättynyt koko maallinen vaelluksensa. Hän oli keksinyt aika ison tervas-juurikkaan mäen rinteessä ja ryhtynyt sitä nostamaan. Oli ensin koetellut rautakangella nostamalla saada juurikkaan ylös maasta, mutta eivät olleet voimat siihen riittäneet; siksi lujaan oli honka juurensa maahan työntänyt. Kun ei juurikas muuten ottanut noustakseen, oli vanhus ryhtynyt käsineen kaivamaan maata pois sen ympäriltä. Pienen

kuopan oli hän vasta saanut vapisevilla käsillään syntymään hiekkaiseen maahan, kun voimat äkkiä olivat loppuneet ja vanhus kuukahtanut suulleen juurikkaan ääreen. Siinä he lepäsivät rinnakkain nuo kaksi tervaskantoa ikäänkuin sulassa sovussa ruokalepoa pitäen, käydäkseen taas hetken kuluttua toistensa kimppuun.

Useasti, kovin useasti oli Pekka käynyt korven juurikon kimppuun, käynyt kaikin voimin, iskenyt kyntensä niin lujasti, että aina oli juurikas peräksi antanut. (Mutta nyt oli tullut hänen vuoronsa alistua, luopua ottelusta ja jättää korven tervaskanto odottamaan miestä, joka tuoreilla voimillaan sen irti maasta tempaisi ja tasoittaisi kuopan, jonka juurikas jälkeensä jättäisi.

## Valtiokapitalismin Pyrkimyksiä

**L**UEMME historiasta, miten jotkut hallitukset ovat joinakin aikoina hyväksyneet ja asettaneet täytäntöön tuotannollista elämää koskevia suunnitelmia onnistuenkin sellaisissa huolimatta siitä, että yhteiskuntataloudelliset olot eivät ehdottomasti ole näitä suunnitelmia vaatineet. Sellaisia ovat aikaisin rakennetut rautatiet Yhdysvalloissa, joita rakennettiin hallituksen avustamana vaikka liikenne ei sellaista ehdottomasti vaatinutkaan. Samanluontoinen, joskin militaristisista syistä pääasiassa, oli Venäjän hallituksen rakennuttama rautatie läpi Mantshurian, josta nykypäivän lehdistö on meille huomattavasti kertonut.

Mutta mitään niin laajakantoista ja suurta suunnitelmaa ei poliittisten hallitusten taholta ole milloinkaan maailmassa yritetty, ei suunniteltukaan, kuin on tällä kertaa Venäjän hallituksen n.k. viisivuotinen rakennussuunnitelma. Tuon maan yhteiskuntataloudellinen tilanne ei nostanut tätä suunnitelmaa väistämättömänä ilmoille. Tarkastamme tässä lyhyesti mitä pääasiassa tähän viisivuotiseen suunnitelmaan kuuluu ja sitten vasta voimme analysoida sen johdosta.

Huolimatta siitä, että monet tiedotukset kertovat mainitun suunnitelman tulleen läpiajetuksi Venäjän nykyisen päämiehen Joseph Stalinin poliittisena voittona, on suunnitelman harkin-

taan ja luontiin osallistunut ei yksin Venäjän talous- ja teollisuusmiehet, mutta on heillä siinä ollut apuna myös ulkomaiden teollisuusekspertejä ja talouspulmien tuntijoita, joten suunnitelmaa ei siis voida pitää politikoitsijain päähänpistona, vaan on sitä käsiteltävä harkittuna keinotekoisena yrityksenä lähes kaksisataa miljoonaa asukasta käsittävän suureksi osaksi vielä feodalisen maan taloudellisen ja teollisen elämän kohottamiseksi muiden kapitalististen maiden teollisuus- ja talouselämän veroiseksi tai vielä siitäkin edelle.

### Virallisen lehden selostus

New Yorkissa olevan Venäjän virallisen kauppayhtiön lehti *The Economic Review of the Soviet Union*, tietää virallisena tietona kertoa hallituksensa viiden vuoden suunnitelmasta, että se —

“Edellyttää lokak. 1 päivä, 1928 alkavan viiden vuoden ajalla yhteensä 33 biljoonan dollarin (\$33,000,000,000) pääoman sijoittamista, joka on kaksi ja puoli kertaa niin paljon kuin sijoitettiin yhteensä edellämäinnittuun päivään päättyneen 5 vuoden ajalla. Suurin osa tästä tulee menemään teollisuuslaitosten rakentamiseen ja ulkomailla valmistetun tuotantokoneiston ostamiseen. Ulkomaiseen kauppaan, se on, ulkomailta tuotettavaan tavaraan edellyttää

suunnitelma käytettäväksi noin 2,200 miljoonaa dollaria tästä summasta mainitun viiden vuoden ajalla.

“Rakenteille otettavien yritysten, joista useimmat tullaan tämän ajan kuluessa valmistamaan, kuuluu myös kaksi traktoritehdasta, joiden kumpaisenkin tuotanto tulee olemaan 40,000 traktoria vuodessa ja autotehdas, jossa tullaan tuottamaan 100,000 autoa vuodessa; parikymmentä terästehdasta, joiden tuotanto tulisi olemaan yli 5,000,000 tonnia terästä vuodessa; useita kemikaali-, tekstiili-, kone-, sähköteknillisiä-, paperi-, lasi-, nahka- ja muita tehtaita, kuten myöskin tusina suuria sähkövoimalaitoksia, useita kaivantoja y.m. Useimmat näistä yrityksistä ovat jo aletut ja suunnitelmia tehdään tuotantovälineiden ja koneiston niihin sijoittamiseksi.

“Saksa ja Suur-Britannia ovat vaarallisimpia kilpailijoita Yhdysvalloille Neuvostomaan konemarkkinoilla. Tosiasia on, että nykyään Saksa varustaa suurimman osan Neuvostomaahan ulkomailta tuoduista teollisuusvälineistä samalla kertaa kun Neuvostomaa on Saksalle johtava markkinapaikka usealle koneajalle. Saksa on kyennyt säilyttämään tämän asemansa viimeaikoina myöntämällä pitkä-aikaista luottoa neuvostohallituksen takauksiin turvaten. Se seikka, että venäläinen insinööritaito koneiden suunnittelussa on käytännössä niihin koneisiin nähden, jotka Saksassa Neuvostomaalle valmistetaan ja että joukko saksalaisia yhtiöitä antavat teknillistä apuansa Neuvostomaan teollisuuksille, on myöskin huomattava tekijä siinä, että Saksan koneet ovat enemmistönä Neuvostomaan markkinoilla.

#### Amerikan pääoma näyttölee suurta osaa

“Kuluneen kahden vuoden aikana kuitenkin ovat amerikalaiset alkaneet näyttellä huomattavaa osaa Neuvostomaan teollisuuden teknillisinä neuvonantajina. Urakoita teknillisen avun saamiseksi, enimmäkseen uusien teollisuusyrityksien rakentamisessa Neuvostomaahan, on tehty merkitsevien amerikalaisen insinööri- ja tehtailija-yhdistysten kanssa, kuten ovat Radio corporationi, Ford, General sähköyhtiö, Du Pont de Nemours kemikaali- ja räjähdysaineyhtiö, Nitrogen Engineering yhtiö, Hugh L. Cooper ja yhtiö, Stuart, James &

Cooke, Freyn Engineering yhtiö, Albert Kahn ja Frank Chase. Voidaan otaksua, että tämä merkityksellinen kehitys Neuvostomaa-Amerikan taloudellisissa suhteissa vaikuttaa tulevaisuudessa paljon amerikalaisen koneiston lisääntymiseen Neuvostomaan markkinoilla.”

Edelleen kertoo mainittu lehti, että tämän viiden vuoden suunnitelman mukaan tulee Venäjän teollisuus kohoamaan kolmenkertaiseksi siitä, mitä se oli ennen sotaa, mutta maanviljelyksessä ei otaksuta saavutettavan kuin noin 50 pros. lisäys viljan tuotannossa. Moskovassa ilmestyvä lehti, nimeltä Bolshevik innostuu kuitenkin väittämään, että “tämän viisivuotisen suunnitelman päätyttyä täytyy Venäjän maanviljelystuotannon olla nousseen 142 pros. ja Venäjän teollisuuksien 135 pros.” Tämä lehti täten nostaa teollisuuden vain vaille puolitoista kertaa, ja maanviljelyksen melkein puolitoista kertaa, jotavastoin new yorakilainen virallinen lehti nostaa teollisuuden 300 pros. ja maanviljelyksen vain puoli kertaa. Mistä nämä kaksi virallista lehteä ovat saaneet näin erilaiset numerot siitä, mitä tuleman pitää, sitä on kaikei hyödytön udella.

#### Suunnitelmassa runsaasti propagandaa

Valtiokapitalismin “vapaasta tahdosta” suunniteltu näin jättäjäismäinen teollisuuden kehityksen keinotekoinen yritys nähtävästi sisältää huomattavan prosentin propagandaa. Ottaen huomioon, että Venäjällä on vain noin parikymmentä miljoonaa teollisuusyöläistä ja toista sataa miljoonaa omillaan toimeentulevaa talonpoikaa, on johdonmukaista, että tämänlaiseen yhteiskuntaan 80,000 traktorin valmistaminen vuosittain sisältää huomattavan prosentin propagandaa. Omillaan toimeentulevat talonpojat eivät suinkaan halua nyt yht’äkkiä ostaa 80,000 traktoria vuodessa ja tehdä niin jokainen vuosi, sillä mitäpä ihmettä he niillä näin paljolla tekisivät, kun puusahrallakin peltoja muokkailemalla tulee riittävästi syömistä. Ja tarkoitus, että hallitus kustantaisi traktoreiden käytön ja nostaisi viljan tuotannon vaikkapa 50 prosenttiakin, nostaa menestyessään eteen kysymyksen. Niin tuo vilja mahtuu? Yhdysvalloissa, jolla on parhain kauppalaivasto ja yli maailman tekemiensä sijoitusten kautta suuri vaikutus-

valta melkein kaikkialla, on tällä kertaa yli 300,000,000 busselia viimevuotista viljaa varastossa, jolle ei ole markkinoita ja uusi sato on pian tulossa tähän päälle!

Ja mitä näemme? Tässä maassa on vain noin neljäsosa kansasta suoranaisesti maanviljelyksessä. Kun tuotanto sittenkin on näin suurta ja toiselta puolen ei-viljan tuottajain (vain kuluttajain) luku suhteellisesti niin suuri kuin se on ja lisäksi ulkomainen markkinamahdollisuus yksi parhaimpia, — niin kun kaikki nämä seikat ovat olemassa ja kuitenkin täällä on



Britannia:—”Punalinen piru”— Venäjä:—”Musta porvari”— Molemmat yht’alkaa:—”Mitäs tekemä kauppa?”

300 miljoonaa busselia edellisen vuoden viljaa myymättä uuden sadon valmistuessa, voimme tästä kaikesta päättäen kysyä: mitä Venäjä aikoo tehdä sillä viljalla, jonka sen toista sataa miljoonainen maanviljelysväestö viljavilla ja äärettömän laajoilla maillaan tuottaa ottaessaan käytäntöön 80,000 traktoria jokainen vuosi? Kenen päässä tuollainen ajatus lie syntynytkään, on siinä ehdottomasti huomattavan paljon vain uskovaisia ihmisiä varten varattua propagandaa.

”Päätetty” tuottaa 100,000 autoa vuodessa.

Toinen seikka sietää tarkistelua. Ja se on 100,000:n automobiilin tuottaminen vuodessa! Montako autoa tuolla lähes 150-miljoonaisella kansalla on nykyään käytännössä? Ranskalaisen autokapitalisti Andre Citroen hankkimat tilastot osoittavat niitä olevan yhden jokaista 21,000:tta asukasta kohden. Yhdysvalloissa on yksi jokaista neljää asukasta lausuu Citroen, — jolta kannalta Venäjälläkin teollisuudet ovat käynnissä, — pitää siinä maassa olla käytännössä vähintään 100,000 autoa, että niistä kun kuluu vuosittain 20 prosenttia, se on, noin 20,000 autoa vuodessa, voi nykyaikainen autotehdas nykyajan kilpailuun sovitetulla tuotantokoneistolla menestyä, koska se voi myydä vähintään tuon 20,000 autoa vuodessa, joka 100,000:n auton maassa vuosittain käytetään. Lisäksi pitää maassa asiantuntijan mukaan olla gasoliiniasemia jotakuinkin jokaisessa kylässä ja kaupungissa, ennenkuin 100,000 autoiljaa voi olla. Ihmiset kun eivät osta autoja, elleivät ole varmoja, että saavat matkoillaan niihin polttoainetta ja että maassa on — kulkukelpoiset maantiet.

Venäjällä on nykyään käytännössä noin 21,000:tta autoa. Sen pitäisi siis viisikertaistuttaa autojen käytännön ensin, ennenkuin se voisi edullisesti tuottaa edes 20,000 autoa vuodessa — ja suunnitelma edellyttää, että se tuottaa 100,000 vuodessa, koska se on niin päätetty. Eiköhän tuohonkin suunnitelmaan sisälly huomattava määrä vain uskovaisille uskottavaksi tarkoitettua propagandaa. Amerikalaiset liikemiehet ja kapitalistit yleensä tekevät sijoituksiaan Venäjälle sikäli kuin saavat takeita, kouraantuntuvia takeita, sijoitustensa tuottamasta riistovoitosta, joka ilmaisen työn muodossa kiskotaan venäläisen työlläisen selkänahasta. Se on niin selvä kuin päivä. Heille ei siis tuollainen puustaus merkitse mitään. Mutta niihin työläisiin se vaikuttaa, joita halutaan taluttaa mihin milloinkin tarvitaan määrättyjen etujen valvomiseksi.

