

Amerikalaisen pääoman "raivaustyö" Guatemalassa

Kappale yhdysvaltalaisen imperialismin historiaa

Äskettäin kierteli sanomalehdissä nutinen, jossa kerrottiin erään Bluefield höyrylaivayhtiön hävinneen nostamansa oikeusjutun hedelmätrustia vastaan. Juttu, joka on ollut vireillä useita vuosia, tarkoitti useiden miljoonien hyvityksen saantia mainitulle yhtiölle, joka väitti tuon summan hävinneensä hedelmätrustin lakivastaisen kilpailun kautta.

Oikeusjutun kuluessa kertoilivat muutamat todistajat trustin synnystä. Se oli muka kehittynyt siten, että pari täkäläistä pienempää yhtiötä lyöttäytyivät yhteen, voidakseen menestyksellisemmin myydä banaaneja, joita viimeisinä vuosikymmeninä on saatu, paitsi Länsi-Indian saarilta, banaanien aikaisemmalta kasvialueelta, myöskin Keski-Amerikan valtioista, joissa trustin toimesta on kehitetty banaaniviljelystä. Viimemainitut viljelyshommat oli, todistajain lausunnon mukaan, pääasiassa aiheuttanut se seikka, että sääsuhteet aikaisemmillä viljelysalueilla olivat ajottain erittäin epäsuotuisat, aiheuttaen täydellistä katoa banaaniviljelyksen alalla. Näiden epäkohtien varalta oli mannermaalla sijaitsevat viljelykset tarpeeseen, ja siksi trusti niitä kannatti.

Miltei samaan aikaan, kun edelläoleva oikeusjuttu oli käsiteltävänä, julkaistiin eräässä republikaanisen rahaylimyksen tukemassa aikakauskirjassa artikkeli, jossa mitä kauneimmin värein kuvattiin

yhdysvalt. pääoman raivaustyötä Keski-Amerikan tasavalloissa. Tarina, jossa kerrottiin rautatierakennuksista Guatemalassa, alkoi seuraavalla kauniilla kertomuksella:

"Eräs merikapteeni, joka purjelaivallaan aikoinaan ylläpiti likeyhteyttä Keski-Amerikan ja Yhdysvaltain välillä, sai kerran päähänpiston tuoda lastillisen banaaneja New Orleansiin. Hän lastasi laivansa täyteen näitä arkoja hedelmiä ja kuljetti ne määräpaikkaansa: mutta New Orleansiin päästyään huomasi hän, että sutrin osa lastista oli mennyt keltovottomaksi. Matka purjelaivalla kesti liian kauan, ollakseen sovelias hedelmän kuljetukseen. Joku arkaluontoinen mies olisi näin epäsuotuisasta kokeesta väsähtänyt; mutta kyseessä oleva kapteeni jatkoi yritystään ja loi sen kautta pohjan nykyiselle banaaniliikelle, joka on yksi maailman mahtavimmista likeyrityksistä."

Nykyään ei banaaneja enää kuljeteta Yhdysvaltoihin yksityisten omistamilla purjelaivoilla. Koko maailmaa käsittävää banaanikauppaa hallitsee mahtava trusti, jonka käytettävänä on yhteensä 91 suurta valtamerilaivaa. Pienin näistä trustin omistamista laivoista on lähes 3,000 tonnin kantoinen. Toiset ovat isompia. Yhteinen tonnimäärä tällä laivastolla on 266,610 tonnia.

Näillä aluksillaan kuljettaa trusti banaaneja kaikkiin maailman ääriin. Syrjässä olevaan Suomeenkin ulottuu trustin toiminta

ja jokaisessa suuremmissa teollisuusmaassa ovat trustin tuotteet yleisesti tunnetut.

Hedelmätrustin toiminta ei kuitenkaan rajoitu yksinomaan banaanien kuljettamiseen ja kauppaamiseen. Paitsi meriliikennettä harjottaa trusti banaanien viljelystä mitä suurimmassa mittakaavassa. Viime vuoden selostusten mukaan omisti trusti, paitsi noita valtamerilaivoja, jotka kuljettavat sen tuotteita ympäri maapallon,

tupakkia, kautsua, vuotia ym., joita trustin liikepiirissä olevien maitten asukkaat olivat tuottaneet ja Yhdysvaltoihin lähettäneet. Trusti tässä suhteessa toimi yhtenä yhdysvaltalaisen maailmankaupan parhaimpina edistäjinä.

Rautatierakennukset Guatemalassa

Banaanien viljeleminen Keski-Amerikassa on ollut voimakkaimpana tekijänä niiden rautateiden



25 mallia banaaniviljelystä

lähes miljoonan eekkeriä maata — tarkoin lukien 945,799 eekkeriä — ja vuokralla oli trustilla 110,785 eekkeriä maata. Tästä äärettömästä maa-alueesta oli yhteensä 276,7821 eekkeriä viljelyksen alla. Ei viljavainioina vaan banaani- ja sokeriruokoviljelyksinä.

Viime vuonna kuljetti trusti Yhdysvaltoihin, paitsi useita miljoonia harkkoja banaaneja, yli 300,000,000 paunaa sokeria ja 7,000,000 gallonaa molassia (siirappia). Paitsi näitä tuotteita toivat trustin alukset suunnattomia määriä kahvia, kokospähkinöitä, kaakaota,

luomiseksi, jotka muodostavat Keski-Amerikan rautatieverkon ja joista Guatemalan rautatiet muodostavat huomattavan osan.

Keski-Amerikan mantereella. Meksikon lahden ja Costa Rican välillä on ainoastaan kolme satamapaikkaa, joihin suuret valtamerilaivat voivat poiketa lastia ottamaan. Nämä satamapaikat ovat La Union Guatemalan länsirannikolla ja Puerto Barrios ja Puerto Cortes Guatemalan itärintikolla. Keski-Amerikan rautatieyhtiö on rakennuttanut rautatien kahteen näistä satamista: La Unioniin Tyy-

nen meren rannalla ja Puerto Barriosiin Atlantin rannalla. Yhtiö, joka v. 1904 alkoi toimintansa Guatemalan rautatieyhtiön nimellä, sai tällöin mainitun tasavallan hallitukselta rakennusluvan, jonka mukaan yhtiöllä on yksinoikeus ratojen rakentamiseen alueella, joka käsittää 20 mailia leveän vyöhykkeen kummallakin puolella yhtiön rautatielinjoja. Sopimuksen mukaan on Guatemalan hallituk-

koisia verovapautuksia, sekä vakuuttaneet, että yhtiölle myönnettyjä oikeuksia ei voida muuttaa vastaisuudessa tapahtuvan lain-säädännön kautta. Guatemalan hallituksen ja yhtiön väliset mahdolliset riidat ovat ratkaistavat sovinto-oikeudessa. San Salvador on jättänyt mahdollisten erimielisyyksien ratkaisun Yhdysvaltain oikeuslaitoksille.

Mutta ei siinä kyllin. Perusta-



”klertää”



”tal puhkoa”

sella oikeus lunastaa yhtiön rautatiet valtion omaisuudeksi 99 vuoden kuluttua, suorittamalla niistä puolueettoman arviovaliokunnan määräämän lunastushinnan. San Salvadorin tasavalta, jonka alueella yhtiöllä nimikään on rautateitä, on pidättänyt itselleen oikeuden lunastaa radat valtion omaisuudeksi 70 vuoden kuluttua arvion mukaan ja 99 vuoden kuluttua joutuvat radat tasavallan omaisuudeksi hinnatta.

Sekä San Salvador, että Guatemala ovat myöntäneet yhtiölle eri-

misvuotenaan sai yhtiö Guatemalan hallitukselta rahatta ja hinnatta haltuunsa 130 mailin pituisen rautatien, jonka Guatemalan hallitus oli rakennuttanut. Ehtona luovutukselle oli, että yhtiö rakennuttaa rautatien El Ranchosta Guatemala Cityyn. Kun tämä rautatieosa neljä vuotta myöhemmin (v. 1908) oli valmistunut, joutui yllämainittu 130 mailia pitkä ”pätkä” yhtiön haltuun.

Nykyään omistaa Keski-Amerikan rautatieyhtiö yhteensä 563 mailia valmiiksi rakennettua rau-

tatietä. Työn alla on yhtiöllä nykyään 29 mailia ja valmiiksi suunniteltua rataa 296 mailia. Kun yllämainittu suunnitelma lähitulevaisuudessa saadaan valmiiksi rakennetuksi, tulee yhtiön rautatiejärjestelmä käsittämään yhteensä 846 mailia päärataa.

Jos edellämainitun suunnitelman täytteksi vielä rakennetaan noin 40 mailin pituinen yhdysrata Nicaraguan ja yhtiön rautateiden välille, niin voi ken tahansa matkustaa miltä asemalta tahansa Yhdys-

mista. Maanlaatu Guatemalassa, samoinkuin yleensä Keski-Amerikan tasavalloissa on rautatierakennusten suorittamiselle hyvin vähän suotuisaa. Laajojen hiekkaaavikoiden kanssa vaihtelevat jylhät vuoristot ja lälipääsemättömät trooppilisen ilmanalan kehittämät tiheiköt, joissa rautatierakentaja kirveineen saa taistella itselleen tietä jalka jalalta, päästäkseen eteenpäin. Hiekkasarhillä jos edistyykin työ vaikeimmista esteistä, niin saa radanrakentaja



“rotkojen ylitse harpattava”

valloissa suoraa päätä rautateitse Nicaraguahan: Meksikon, Guatemalan ja Hondurasin kautta.

Yhdysvaltalaisien rahamiesten yhtenä tulevaisuuden unelmana on pitkään aikaa ollut yhtenäisen rautatieverkon muodostaminen, joka yhdistäisi Etelä- ja Pohjois-Amerikan toisiinsa. Tämän suunnitelman toteuttamiseksi on Keski-Amerikan rautatieyhtiö, kuten näkyy, tehnyt hyvän alustavan työn.

Mutta yhtiöt, jotka rautateitä rakennuttavat Keski-Amerikan tasavalloissa, eivät yksinomaan tavoittele suuruus-unelmien toteutta-

myrkkien kallioöyränteitten luo saavuttuaan kiertää tai puhkoa kallioleikkettä, ellei halua katkaista sitä tavallista jyrkemmällä nousulla, joka liikenteen ylläpitämiseksi vaatii erityisillä laitteilla varustettuja koneita. Vuoristossa sijaitsevien rotkojen ylitse on harpattava valtavilla siltarakennuksilla, aivan kuin kalliovuorilla, jossa luonto esiintyy vieläkin mahtavampana, kuin kuuman vyöhykkeen trooppisissa maissa.

Ja vuoriston esille työntämät vaikeudet voitettuaan kohtaa rakentajaa tiheä viidakko, joskus

suoperäinen alanko, jossa rautatie-rakentaja saa suorittaa ensimmäisen raivaustyön.

Alankomaissa löytyy kuitenkin juuri se, jota varten yhtiöt raivaustyötään suorittavat. Löytyy kasvullisuudelle otollista maata, johon rautatierakentajan lähdettyä voidaan istuttaa banaaneja. Tiheikön väistyttyä radan leveyden verran rautatierakentajan tieltä, saapuu useimmiten paikalle viljelystyömies jatkamaan rautatierakentajan raivaustyötä ja lyhyen ajan kuluttua kohoaa entisestä tiheiköstä uusi tiheikkö, mutta järjestetyssä muodossa. Leviää katselijan silmien eteen kymmeniä maileja käsittävä banaaniviljelys, jonka verevät lehvät varjostavat rautatie-pengertä. Guatemalan rautateiden varsilla voi tavata suorassa linjassa 25 mailia banaaniviljelystä yhdessä jaksossa.

*

Bluefield höyrylaivayhtiön vahingonkorvausvaatimuksen rauetua Yhdysvaltain ylioikeudessa kirjotti J. H. Egbert New York

Callissa artikkelin, jossa selosti hedelmätrustin ja Bluefield yhtiön välistä juttua.

Tuon selostuksen mukaan oli Bluefield yhtiö aikoinaan vlläpittänyt säännöllistä laivaliikennettä Yhdysvaltain ja Nicaraguan välillä, siten että sen laivat joka toinen viikko lähtivät pääteasemiltaan. Nicaraguan presidentti, S. Zelaya, oli yhtenä yhtiön tukipylväänä ja liike kävi hyvin. Hedelmätrusti sieti yhtiötä niin kauan kunnes sitä alkoi harmittaa yhtiön suuri menestys Nicaraguassa. Väitetään, että Bluefield yhtiön kukistamiseksi käytettiin poliittisia keinoja useanlaisia. Tosiasia on, että Zelaya sai väistyä Nicaraguan hallitusistuimelta ja tästä ajasta lähtien on Bluefield yhtiö ollut hedelmätrustin armoilla, ja epäonnistunut yritys vahingonkorvauksen saamiseksi osottaa, että siitä asemasta on vaikeaa päästä erilleen.

Mutta sadat tuhannet eekkerit kasvavat banaaneja ihmiskunnalle "hedelmätrustin yritteliäisyyden kautta". 276,821 eekkeriä viljelyksen alla — luetaan hedelmätrustin vuosiselostuksessa....

—S —S.

