

Fra Udlandet.

Jernbanestriken i Californien.

De Forenede Stater have nu haft tre store Jernbanestriker: Pittsburgh-Striken i 1877, Missouri-Striken i 1886 og Striken i afvigte Sommer. Den sidste er bleven karakteriseret som „a secondary boycott“, hvorved skal forstaas A's (Jernbanefunktionærernes) Forsøg paa at knække B (Jernbane-ejerne) i det Øjemed at bevæge B til at gøre sin Indflydelse paa C (Pullman) gældende saaledes, at C bliver noget mere skikkelig ligeoverfor D (Pullmans Arbejdere). Det Antal Arbejdere, der deltog i Striken, og den Vejlængde, hvorover Striken strakte sig, var i 1894 langt større end i 1877, men Ødelæggelsen af Ejendom og Tabet af Menneskeliv havde i 1877 langt større Dimensioner end i 1894. I alt Fald beregnedes det kort efter Strikens Tilendringelse, at kun 25 Mennesker mistede Livet, og at der af Værdier kun opbrændtes for $\frac{1}{4}$ Million Dollars i 1894, medens der i 1877 ødelagdes 1600 Wagoner og 126 Lokomotiver og i det Hele ledes et Værditab paa 5 Millioner Dollars. At man i 1894 slap billigere fra det, skyldes aabenbart overvejende

Fra Udlandet.

Jernbanestriken i Californien.

De Forenede Stater have nu haft tre store Jernbanestriker: Pittsburgh-Striken i 1877, Missouri-Striken i 1886 og Striken i afvigte Sommer. Den sidste er bleven karakteriseret som „a secondary boycott“, hvorved skal forstaas A's (Jernbanefunktionærernes) Forsøg paa at knække B (Jernbane-ejerne) i det Øjemed at bevæge B til at gøre sin Indflydelse paa C (Pullman) gældende saaledes, at C bliver noget mere skikkelig ligeoverfor D (Pullmans Arbejdere). Det Antal Arbejdere, der deltog i Striken, og den Vejlængde, hvorover Striken strakte sig, var i 1894 langt større end i 1877, men Ødelæggelsen af Ejendom og Tabet af Menneskeliv havde i 1877 langt større Dimensioner end i 1894. I alt Fald beregnedes det kort efter Strikens Tilendringelse, at kun 25 Mennesker mistede Livet, og at der af Værdier kun opbrændtes for $\frac{1}{4}$ Million Dollars i 1894, medens der i 1877 ødelagdes 1600 Wagoner og 126 Lokomotiver og i det Hele ledes et Værditab paa 5 Millioner Dollars. At man i 1894 slap billigere fra det, skyldes aabenbart overvejende

Forbundsmagtens Indskriden, og at Forbundsmagten saa hurtigt og energisk skred ind, hænger tildels sammen med de Strikendes Ubetænksomhed at udæske Forbundsmagten dertil ved særligt at standse de gennemgaaende Post- og Passagertog.

Paa forskellige Steder i det udstrakte Territorium, som 1894-Striken strakte sig over, havde Striken en noget forskellig Karakter; i alt Fald fremviste den i Californien nogle ejendommelige Træk, der vel skyldtes lokale Aarsager, men som dog have en videre Interesse. I en Artikel i Novemberheftet af „The Yale Review“ paavises dette nøjere af Thomas R. Bacon, Professor ved Californiens Universitet.

Det særlige Præg, Striken antog i Californien, skyldes Californiens isolerede Beliggenhed, den Monopolstilling, „The Southern Pacific Company“ har i den allersterste Del af Staten, og de Følelser, Befolkningen i det Hele nærer ligeoverfor dette Jernbaneselskab. Selskabet hersker over den allerstørste Del af Statens Jernbaner; kun i den forholdsvis lille Del, som kaldes „Southern California“, hersker det ikke, og nogle enkelte rent lokale Baner ere ligeledes unddragne dets Herredømme; — men det er umuligt at slippe ud af Nord-Californien pr. Bane uden at passere „Southern Pacifics“ Linjer, og naar disse Linjer lukkes, er hele Jernbanetrafiken i det store Landomraade standset.

D. 27. Juni 1894 nægtede endel Jernbanefunktionærer her at føre „overland trains“, d. v. s. gennemgaaende Exprestog, der førte Pullmansvogne, frem. Disse Folk klagede ikke over noget

ligeoverfor Jernbaneselskabet. De var Medlemmer af „the American Railway Union“, og naar de strikede, var det blot, fordi Debs i Chicago gav dem Ordre dertil, og denne Ordre skyldtes Hensynet til, at nogle Arbejdere havde nedlagt Arbejdet i Pullmans Jernbanevogns-Fabriker, — 2500 Mile borte. Som sagt, de californisk Jernbanearbejdere klagede ikke, — ja det er endog, siger Prof. Bacon, næsten bogstaveligt sandt, at „de eneste Personer i Californien, der ikke have noget at klage over ligeoverfor Syd-Pacific-Selskabet, er dets Arbejdere.“ Saalangt Selskabets og dets talrige Forgængeres Historie rækker, har der før afvigte Sommer aldrig været nogen alvorlig Uenighed mellem Arbejdsherre og Arbejdere. De Tvistemaal, der kunne være opstaaede, ere altid blevne udjævnede paa venskabelig Vis. Syd-Pacific-Selskabets Ledere have altid handlet efter Principet: „Pokker bryde sig om Publikum!“; — men de have været kloge nok til at staa sig godt med deres Arbejdere. I en Menneskealder er vistnok ikke noget Tog paa de Linjer, der nu række fra Portland til New Orleans og fra San Francisco til Ogden, blevet forsinket en eneste Time formedelst Uenighed mellem Arbejdsgiver og Arbejder. Dette venskabelige Forhold holdt sig til d. 27. Juni 1894, da nogle Folk vægrede sig ved at føre Pullmansvognene frem. Den Dags Aften gik intet gennemgaaende Tog ud, da Selskabet vægrede sig ved at lade A. R. U. (American Railway Union) bestemme, hvorledes Togene skulde sammensættes.

Overlands-Togene ere de eneste, der føre Pullmansvogne. D. 27. og endel af den følgende Dag

kørte alle andre Tog som sædvanligt. D. 28. telegraferede Debs til Knox, den lokale Formand for A. R. U. i Sacramento, at han skulde stoppe for hele Syd-Pacific-Nettet, — og Foreningens Medlemmer gik derefter til Strike. I Begyndelsen af Juli var saa godt som al Jernbanetrafik ophørt. Men allerede d. 3. Juli mødte det første Militær. D. 11. Juli gjordes der et Forsøg paa under militær Beskyttelse at føre et Tog ud fra Sacramento. Faa Mile udenfor Byen kom Toget til en Bro, som man hemmeligt havde haft under Behandling: Toget styrtede i Vandet og fem Mand dræbtes. Andre Forsøg paa at ødelægge Togene fandt Sted, dog uden videre Held. Under militær Bevogtning begyndte Togene at køre, om end først højst uregelmæssigt; — man saa, hvad Soldater kunne benyttes til, og blev synligt overrasket. D. 16. Juli kunde Striken betragtes som brudt; men endnu længe efter finklede Bajonetterne fra Togene, og der gik adskillig Tid, inden man ansaa det for raadeligt at føre et Tog frem uden militær Bevogtning.

Saalænge Striken stod ved Magt, var saa at sige al Handel og Omsætning standset, alt Forretningsliv ophørt. Tabene, der fulgte hermed, var uhyre. Men nu er der det Mærkelige at notere: saa godt som hele Californiens Befolkning sympathiserede med de Strikende; ikke blot de egenlige Arbejdere, men Landmænd, som saa deres høstede Frugt raadne, inden Jernbanerne atter aabnedes, Mænd der ikke kunde komme til deres daglige Arbejde, Forretningsfolk, hvis Forretninger ved Striken truedes med Undergang, Industridrivende og mange andre, der ellers

aldeles ikke holde af Fagforeningerne og deres Gærninger, sympathiserede nu med de Strikende og ønskede, at de maatte vinde. Endnu mere mærkeligt er det maaske, at mange fornuftige Mennesker virkeligt troede, at de vilde vinde. Det synes vanskeligt at forstaa, hvorledes forstandige Mennesker kunde tro paa Muligheden af, at Jernbanevæsenet over hele Landet skulde kunne rette sig efter Debs's og hans Venners Indfald, uden at al Lov, al Regering samtidigt gik til Grunde og afløstes af fuldstændigt Anarki. Saadan var det dog. Af San Franciscos Dagblade var der kun et eneste, der misbilligede Striken. I daglig Samtale anbefaledes i Almindelighed som det bedste Middel til at faa Sagerne iorden igen: at hænge Huntington (Jernbaneselskabets Hovedmand). „Nu kan der være mange og tilstrækkelige Grunde til at hænge Mr. Huntington men hvorledes Trafiken skulde kunne aabnes derved, fremgik ikke klart“.

Og Grunden til denne Befolkningens Stemning ligeoverfor Striken? Enhver der kender de californiske Forhold, kender ogsaa Forklaringen. Grunden var: den californiske Befolknings næsten enstemmige Had til Syd-Pacific-Selskabet. Det kan være, at der ogsaa paa andre Steder findes Personer, der hade Jernbaner i Almindelighed, og Personer, der hade visse bestemte Jernbaner. Men de fleste Mennesker ere dog meget glade ved Jernbanerne og betragte dem som et stort Gode. Intetsteds udenfor Californien er der vistnok en almindelig Overbevisning om, at en Jernbane er et stort Onde, og at hvad der skader Jernbanerne, gavner Folket. Dette Jernbanehad gør Californierne i den

Grad blinde, at de aldeles ikke kunne skønne i Sager, der angaa Syd-Pacific-Selskabet. Folk ere efter lang Erfaring blevne i den Grad vante til at betragte enhver af Selskabets Handlinger som slet, legalt og moralsk, at de strax drage den Slutning, at Modparten i en hvilken som helst Strid med Selskabet maa have Ret, legalt og moralsk. Da saaledes Selskabet i afvigte Sommer aldeles sagesløst blev anfaldet, stod dette Anfald strax for Folks Bevidsthed som et fuldstændigt berettiget Skridt ligeoverfor et samvittighedsløst Tyranni. Da Regeringen endelig skred ind og brugte sine Soldater for at genoprette Ordenen og retablere Trafiken, da det var blevet klart, at Jernbaneulighederne havde udviklet sig til en Krig mellem Nationen og A. R. U., — begyndte Folk at vakle; men denne Vaklen syntes snarere at hænge sammen med Principet „Our country, right or wrong“, end at skyldes en virkelig Overbevisning om, at Regeringen havde Ret i dette bestemte Tilfælde.

Stemningen ligeoverfor Jernbanen er let at forklare, naar man kender dennes Historie. De fleste Folk kende ikke alle Enkelthederne, men de vide alle eller tro at vide i al Almindelighed, at Hopkins, Huntington, Stanford og Crocker, skjulte bag en Række forskellige Firma-Navne, have delt mellem sig nogle Hundrede Millioner Dollars, eller mere, som ganske vist ikke var tjente Penge, og som ganske vist var noget mere end en rimelig Betaling for overlegen Forstand og Energi. Amerikaneren er ikke misundelig eller smaalig, naar der er Tale om at tilstaa en Belønning for overlegen Dygtighed, — men

han er heller intet Fæ, og han vil ikke tro, at alle disse Hundreder af Millioner var fortjente Penge. Og Udsugelserne fortsættes fremdeles. Selskabet tvinger fremdeles Befolkningen til at betale Skat til det; det bestemmer, hvilke Byer der maa trives og hvilke ikke, hvilke Personer der maa kunne klare sig og hvilke ikke; det leder de politiske Valg efter sit Hoved, lægger sit Tryk paa den lovgivende Forsamling og ignorerer Domstolene. De mest haarrejsende Anklager udslynges imod det, af hvilke nogle ere beviste at være sande, andre vides at være sande, og alle i det mindste troes. Derfor sympathiserede Californien med Striken.

Hvorledes skal der findes et Middel imod de Misligheder, der true Californiens Velstand med Undergang? Nogle anbefale, at Staten overtager Jernbanerne. Andre mene, at der maa kunne gennemføres saadanne Forandringer i Lovgivningen, at det ikke mere bliver muligt for nogle Enkeltmænd bag et Selskabs Maske at røve og udplyndre deres Medborgere. Prof. Bacon siger, at han i den foreliggende Afhandling ikke har villet diskutere de mulige Midler, men kun henpege paa at et Middel maa findes. Vil man ikke tage noget Hensyn til den Advarsel, afvigte Sommer gav, ville hine Uroligheder kun være et Forspil for noget større, som vil komme. Staten faar et Ansvar, hvis den ikke vil gøre noget imod det Tyranni, der nu raader i Californien. Det kan være, at det vil blive nødvendigt for Forbundsmagten at underkue en væbnet Opstand. En saadan Opstand vilde være taabelig og forkastelig; men den almindelige Sympathi med

Striken var ogsaa taabelig og forkastelig. Fortvivlede Mænd og fortvivlede Samfund kunne gøre mærkelige Ting.

Prof. Bacon siger ikke, at han venter, at Sligt vil ske. Men han mener, at Begivenhederne i Juni og Juli 1894 var af en saadan Beskaffenhed, at man maa regne dermed som med en Mulighed, og at et Middel maa findes for at forebygge, at en Ulykke skal ske.

A. P.-St.
