

プルマン・ストライキ (2)

—1894 年のアメリカ鉄道ストライキ—

小澤 治郎

1. 問題の整理
2. プルマン寝台車会社
3. アメリカ鉄道労働者
4. ストライキの前夜 (以上, 第 19 卷第 1 号)
5. ストライキの経過
6. シカゴ以外の地域
7. プルマン・ストライキの意味 (以上, 本号)

5. ストライキの経過

前号に続いて本稿ではストライキの経過とその結末を見る。事実の叙述については、少し古いが筆者の手許にあるなかで最も精しいリンゼイの研究に大きく頼った。

プルマン・ストライキの大きな背景については前稿で見たが、直接的な問題を見ると、まず労働者側においてはやはり 93 年恐慌の影響が決定的な意味をもった。前述のようなプルマン市の家父長制は恐慌時には抜き差しならない問題を生み出した。若干の清潔さとひきかえに一般よりも 20~25 パーセント高かった家賃は、賃金を切り下げられた労働者にとって耐えられない負担となった。労働者たちは家賃の滞納を始めた。1893 年に 1 万 2600 人であったプルマン市の人口は 1895 年には 8000 人に減り、1893 年に 5500 人を

数えた労働者数は95年には3500人に減っていくが¹⁾、家賃の負担を免れるために部屋を又貸しすることが流行し、1894年には1100人の従業員が部屋住みの状況となり、町の人口減少は、ストライキの終了時には全家屋の1/3が空屋になる状況となって現われた²⁾。

プルマン車輛会社は、恐慌にも拘らず、比較的に乗客数の減少が少なかったために、車輛操作部門においては若干の操業縮小にとどまったが、車輛製造部門では大きな打撃を蒙っていた。客車、手荷物車、冷凍車、市街電車、有蓋車の注文が激減し、価格も低下した。市場を失わないため、ジョージ・プルマンは工場閉鎖を避けて経営を続ける決心をするが、その必然的結果は賃金の切り下げであった。賃金は、出来高払い制でも、一時間当りにおいても切り下げられ、塗装工のように17パーセントの切り下げですんだ職種もあったが、貨物車輛製造工は41パーセントも切り下げられ、平均して25パーセントの切り下げであった³⁾。プルマンは表面的には会社と労働者の双方が損害を負担すべきであるとする態度をとったが、現実には会社の役員や現場監督らの給料は、執行部の力を保ち、辞職を防ぐためであるとして何ら減給されなかった。そして現実には会社の総利益はそれほど深刻な打撃を受けていなかった。1893年には会社の総資産は6200万ドルで8パーセントの配当を支払ったあとも400万ドルの利益が残った。94年には8パーセントの配当が支払われ、232万ドルの利益が残った。労働者たちが会社にたいして反抗の姿勢を示し始めたのも無理はなかった。会社町の空気は二つに割れ始め、片やジョージ・プルマン支持派と片や貧窮に打ちひしがれつつある労働者側との対立が目立ち始めた。管理職を中心とする前者はフローレンス・ホールに集り、象徴として小型のアメリカ国旗を身につけた。片や労働者側は白いリボンを身につけ、牧師たちもいずれかの側を支持して二派に分裂した。94年4月初めには、当時鉄道労働者の間で人気があったアメリカン・レイルウェイ・ユニオンを組織体として団結が始まり、プルマン市内では組合活動が禁じられていたので、それはシカゴでおこなわれ、4000人が参加す

る 19 の地方支部ができ上っていった⁴⁾。

デブスの率いるアメリカン・レイルウェイ・ユニオン (以下 ARU と略す) の指導部は、時機尚早であるとしてその時期のストライキなどの実行使に強く反対したが、労働者たちの動きは激化し、5月7日には労働者側代表のトマス H. ヒースコートが副社長のトマス・ウィックスに要求書をつきつけ、続いて、ジョージ・プルマンと ARU の副代表ジョージ W. ハワードの会談も開かれたが、ジョージ・プルマンの一切譲歩しようとする非妥協的な態度は労働者たちを怒らせ、交渉による事態打開に希望を失ったかれらは新しい方策を探し始めた⁵⁾。5月10日に、会社側との交渉に当たっていた「苦情委員会」の3人のメンバーが怠業を理由に解雇されたことから一気に労働者側の憤激が昂まり、デブスら ARU の幹部の時機尚早論を押し切ってストライキ突入が決議された。11日は従業員たちは一応、午前中は就業したが、午後から会社側がロック・アウトに踏み出すという噂が広がったことから、300人が仕事にとどまったのにたいして3000人が仕事を放棄した⁶⁾。

ARU の地方支部の代表は「中央委員会」を選出し、トマス・ヒースコートが議長に選ばれた。ARU は紛争状態が起きることを恐れて、飲酒や任意の集会を含むあらゆる紛争に参加しないよう組合員に呼びかけ、一方300人のスト参加労働者からなる自警団が組織されて、暴力行為からプルマン工場の設備を守るための昼夜をわかたぬ巡回が始められた (これは6月11日まで続けられた)。一方、すでに食糧不足など困窮の状態にあった労働者にたいして援助の手が必要であり、個人的な食糧の寄付や医師団による栄養失調者救助などが見られたが、5月末には全シカゴの各種労働団体が組織的な募金活動をおこない始め、この募金額は7月半ばまでに1万5000ドルに達し、2700家族がその恩恵に浴することになった⁷⁾。このころには経済力と政治力を兼ね具えたプルマン社にたいする困窮した労働者の反抗にたいする同情が圧倒的な情勢であったが、一面、不況期であるため労働者の戦う力が弱く、失業者が町に溢れている状況下でのスト突入にたいしては、多くの新聞がそ

の無謀さを責めるなど、前途が危ぶまれる情勢であった。必然的に ARU の挙動が注目された。

デブスは、大会社の圧力下に呻吟する未組織労働者の組織化と救済という本来の主張を前提に、プルマン・ストライキの特殊な局面にとり組むことになった。ストライキが始まって1カ月足らず経た6月12日からシカゴのウーリッヒ・ホールで ARU の大会が開かれ（その後も ARU の本部はウーリッヒ・ホールにおかれた）、15日からプルマン・スト参加労働者の報告がおこなわれた。これに基づき、プルマン市出身の6人を含む12人の委員会がプルマン社の次席副社長と交渉するが、かれは個人とならばともかく、“委員”と交渉することはないとして交渉を拒絶した。6月22日にはとるべき行動を議論するために特設委員会が開かれ、26日までにプルマン社が交渉に応じなければ、各鉄道会社の列車からプルマン車輛を切り離すこと、セントルイスとミズーリ州ドローのプルマン工場の労働者をストライキに入らせるという案ができた。そしてウィックスが交渉を拒絶したため、委員会は26日から前述の実力行使に入ることを23日に決議した⁸⁾。スト開始以来6週間を経たが、会社側は一切交渉に応じないどころか、ストライキを屈服させる態度を益々明らかにしていた。労働者側は、賃金切り下げの外、ブラックリスト、長時間労働、恣意的命令、先任権の侵害、ARU 組合員への差別など種々の苦情を唱えていたが、ストライキを勝つためにはプルマン車ボイコットを中心とする次の段階へ進む必要があった。このことはシカゴに集るほとんどの主要路線を代表する General Manager's Association と ARU が対決することを意味した。GMA もこの情勢に備え始め、プルマン車輛を連結するプルマン社との契約を守り続けることを確認し、あらゆるボイコットに抵抗することを6月26日に声明した⁹⁾。

26日にストライキが始まり、プルマン車の切り離しに直接たざさわった転轍手の反抗から始まった騒動（転轍手は ARU が最も組織化に成功していた分野であった）は徐々に拡がり、28日には約1万8000人の労働者がスト

に参加しており、その主要な路線はイリノイ・セントラル鉄道、シカゴ・ノースウェスタン鉄道、シカゴ・パーリントン・キンシー鉄道、アチソン・トピカ・サンタフェ鉄道、およびユニオン・ストックヤード・トランジット会社であった。この大量の労働者の自発的なストライキ参加は労使双方を驚かせた。ARUの指導部は多くの地方支部がこのような形で意志表示をしてきたことを受けとめなければならなかったし、GMA側もこれ以後7月15日まで連日会合を開いて対応策を検討しなければならなくなった。GMA側では元シカゴ・ノースウェスタン鉄道の経営に参加していたジョン M. イーガンがこの問題に対処する責任者に選ばれた。かれはロッカーリー・ビルディングに電話・電信設備と24時間態勢の事務組織を備え、各鉄道会社と緊密な連絡をとるほか、警察署長、クック郡保安官、連邦保安官、陸軍関係との連絡に当たった。東部から運ばれてきたストライキ破りの補充労働者はこの事務所で受け入れられ、各会社へ割り当てられた。また新聞報道者に対応する組織が作られ、経営者側に有利な情勢を生み出すための世論操作が計画された。さらにARUの活動を探るために20~30人の探偵が雇用された。このようにGMAは臨戦態勢を整え、29日にはARUの指導下に就労を拒絶した労働者は以後一切雇用しないことを申し合せた。補充要員を東部で広く集めるため、ピッツバーグ、フィラデルフィア、バルティモア、クリーヴランド、ニューヨーク、バッファローで雇用事務所が開かれ、西部も含めて全体で約2500人の労働者が雇用された¹⁰⁾。

さらにARUにたいする法的戦術を統一するために7人の小委員会が作られ、個々の鉄道会社が情勢に応じてシカゴ地方検事にインジャンクション令の発布を要請する方法が検討されたが、同時にストライキが郵便輸送と州際通商に干渉する点で連邦政府に包括的インジャンクションの発布を促す方策が検討された。ストライキや社会不安に際して、軍隊の出動を含む「包括的な」インジャンクションを発令する方策が、前稿で見たように、すでにくつかのストライキや「コクシ軍」の場合に現実化しており、今回も法務省

がこの方策に賛成することは充分見こまれた。そして、ストライキを会社対労働者の問題にとどめず、労働者対国家の問題に転化していくことがGMAの主要な政策になり始めた。暴力行為なしに、比較的平穩裡に続いているストライキを打ち破ることがその主要な目標であったが、ストライキにたいする一般世論の反感を惹き起すことも重要な一側面であった。鉄道ストライキが旅客や貨物荷主など一般大衆の憤激を買うことは一般に見られるところであり、このストライキの場合も7月の上旬にはこのような風潮が強まってくるのであるが、GMAはこのようなストライキ労働者にたいする一般市民の反感をあおるため、わざとストライキ的状况を作り出そうとさえした。すなわち、それほどストライキ状態が広まっていない地域で列車をわざと遅らせたり、普段ブルマン寝台車を連結していない場所で、スト参加労働者に妨害させるためにわざとブルマン車輛を連結するなどの会社側の方策が見られた。そして、機関士ブラザーフッドなど会社側に味方する上層鉄道従業員たちもしばしばこの方策を援助したようである¹¹⁾。

さて93年恐慌はかなりの社会的混乱を生み出していた。炭鉱ストライキ、「コクシ軍」運動、その他無数のストライキのため、これまでになくかまびすしく無産者の声が社会をにぎわしていたし、多数の破産事件は社会 upper 層部や政界の不安をかき立てていた。その状況を利用して、事実をねじ曲げ、小さな事件を仰々しく書き立てて一時的な販売部数の増加を狙う一部の新聞の風潮がブルマン・ストライキの頃に流行していた。そして、労働者側のささやかな抵抗が、しばしば労働界が産業を支配しようとしているといった表現で報道され、「二つの階級間の生死をかけた闘争」といった大げさな表現が新聞紙上に見られ、一般に社会的アナキー状態が間近いと感じられる風潮があった。ストライキが長引くにつれて新聞の風潮はヒステリックになっていった。そして前年の「コクシ軍」事件で同じような事態を経験していた検事総長リチャード・オルニィらの一派は、GMAの前述の方策と呼応して、社会的混乱を恐れる上流階層、中流階層の感情を利用してストライキ

参加労働者にたいする恐怖と反感の風潮を作り出し、その上で連邦軍を出動させる方向へ事態を誘導していった。

GMA は各鉄道会社とブルマン社との間の契約をストライキに対抗して団結する理論の根拠としたが、連邦軍の出動については暴力行為によって秩序が乱されたかどうか、とくに郵便輸送が妨害されたかどうか論点となった。現実にはブルマン車輛は、心ずしもすべての列車に連結されていたわけではないし、郵便車もすべての列車に含まれていたわけではなかった。一般に連邦政府、州政府の援助を受けて建設された鉄道が多かったことから、郵便輸送が鉄道会社の義務であることはすでに認められた慣習であったが、どのような列車を郵便車と呼ぶかが法的に規定されていたわけではなかった。労働者側は郵便車を連結したままブルマン車を切り離すことは可能であるとしたが、鉄道会社側はこれを許そうとしなかった。6月末まではストライキによる郵便の遅配はまだ大したことはなく、地域的、部分的なものであった。しかしリチャード・オルニイ検事総長はこの部分的な郵便輸送遅滞を大きくとり上げた。そしてシカゴの地方検事トマス E. ミルクリストがこれと GMA との連絡係を勤めた。オルニイは 6 月 30 日には鉄道会社の弁護士であったエドウィン・ウォーカーをシカゴの特例検事に任命し、対ストライキ体制を補強した。ウォーカーは以後司法省のシカゴ支部として活躍することになった。以後ワシントンとシカゴの間には電報、電信がとび交い、両者を結ぶ司法部の方針ができ上っていった¹²⁾。

7 月 1 日、シカゴの事態はまだ平静であったが、その近郊のブルー・アイランドでは若干の騒動が見られた。またカイロやインディアナ州ハモンドで若干の混乱が見られた。数百人の臨時保安官が任命され、これを機にオルニイ検事総長は州際通商法、反ストライキ法を根拠にインジャンクション令を発布することを考え始めた。すでに 1894 年 4 月のノーザン・パシフィック鉄道のストライキのとき、ウィスコンシン州のジェンキンズ連邦判事が州際通商法違反であるとしてインジャンクションを発令していたが、シャーマン反

トラスト法がその根拠にされたのは今回が始めてであった。このインジャンクションはウィリアム A. ウッツ判事とピーター S. ゴシップ判事によって発布されたが、この背後にはトマス・ミルクリスト、エドウィン・ウォーカー、リチャード・オルニィが控えていたのであった。かくて、デブスを始め ARU のストライキ活動は非合法なものになった。かれらは電報をうつこと、演説をすること、文書を書くことを含めてあらゆる活動を禁じられた。そしてこの 7 月 2 日は GMA がわざと騒動を起そうと始めていたときであり、これと司法部の動きが連動していたことは明白であった。すでにワシントンではオルニィが事態の推移を刻々大統領に報告し、連日開かれた閣議で連邦軍出動の下準備をしていたが、7 月 2 日から 3 日にかけて、大統領、検事総長、陸軍長官、陸軍の最高指揮官の間でシカゴへの連邦軍出動についての議論が煮つまっていった¹³⁾。

シカゴではこの間大量の代理保安官の補充が続いていた。6 月末から 7 月 5 日にかけて約 5000 人が補充されたとされるが、これらは保安官によって直接任命されたものと、鉄道会社によって備われ、それから給料を支払われたものとの別れた。後者の場合は GMA の審査を経たのち連邦保安官によって任命され、その多くは鉄道従業員で、機関士や火夫が多く、かれらは従業員でありながら保安官であるという二重の職務についた。これらの任命はかなり恣意的なもので、そこに居合せたものが宣誓すれば誰でも良かったというのが実態で、浮浪者や酔っ払い、その他過去に犯罪歴のあるものも多く含まれ、のちに本職の警官たちから“役に立つよりは邪魔になった”と評され、とくに肝心の群集の騒動を鎮める点ではきわめて無力な存在であったし、むしろ恣意的に行動することで正規の警官たちの活動を妨げた場合が少なくなかった¹⁴⁾。

このような状況下に 7 月 3 日の午後 4 時、シェリダン砦の連邦軍に出動命令が下された。このように平和裡にストライキが続いていたにも拘らず、若干の小ぜり合いを口実にインジャンクションが発令され、混乱が拡がるとこ

ろへ連邦軍を出動させる方策が実現されていったのであり、その背後には経営者たちと検事総長以下の司法陣の計画があったことがかなり明白に推測できる。つまり、会社対労働者の対決の関係が、労働者対政府ないしは連邦軍の対決へと転化させられていくのが、6月末から7月5日までの経緯であったといえる。

したがって軍隊が出動したときシカゴ市内にはほとんど騒乱状態が見られなかったという奇妙な事態になった。軍隊出動の直接の原因になったブルー・アイランドの若干の騒動もシカゴ市内には何の関係もなく、デブスはインジャンクション令を無視してまだ従来の指導を続けていたし、それ以外の若干の騒動についてはイリノイ州知事ジョン P. アルトゲルトが細心の注意を払って州軍の用意をしていたので、このような平穏な情勢で連邦軍を出動させたことにたいし、州知事はその直後から激しく大統領や検事総長に抗議することになった。ユージン・デブスでさえ最初は連邦軍の出動は事態を平静な状態に保ち、兵士たちが労働者を悩ますことはあるまいと楽観視するほどであったが、すぐにかげは連邦軍の出動が、州際通商法や法廷の隠れみなの下にストライキを粉碎しようとするものであることを見抜き、それに真向から反対する態度に変わった¹⁵⁾。6月29日から7月4日にかけてシカゴの諸鉄道は ARU の計画通りほとんど停止状態にあった。シカゴへ集る 26 の鉄道中 13 は停止状態にあり、残りの 10 社も貨車輸送は停止していた。とくにイリノイ・セントラル鉄道やロックアイランド鉄道、シカゴ、ミルウォーキー・アンド・セントポール鉄道では徹底したストライキ状態で、全ストライキ参加労働者は 12 万 5000 人を数えた。この情勢は、デブスには、ストライキは労働者側の勝利だと思わしめたのであり、GMA のジョン・イーガンも、鉄道会社側は追いつめられたと認めざるをえなかった¹⁶⁾。

千数百人の連邦軍の出動を機に事態は一変した。連邦軍の出動した 4 日夜から始まった群集の鉄道施設襲撃は 5 日には爆発的に激化した。暴徒は浮浪者たち、青年たち、婦人、子供を含む町の群集であり、スト参加労働者たち

はデブスの命令を守って暴力行為には参加しなかったが、不況期の失業と生活不安に耐えて不安と絶望の日々を送っていたこれらの人々が、鉄道ストライキという異常事態のなかで、数千人の臨時保安官の登場と、唐突な連邦軍の出動を機に、反感と興奮にかられて破壊行為を始め、興奮が興奮を呼んで破壊行為はとめどもなく広まった。とくにロックアイランド鉄道の貨車がくつがえされ、放火され、列車の運行が妨害された。5日夜には折柄開催中であったコロンビア博覧会のジャクソン公園の会場が放火され、犯人はわからなかったが、これも鉄道ストライキと関連するものと考えられた。6日には無法状態は全市に拡がった。数千人から万単位の群集が各所に形成された。イリノイ・セントラル鉄道は各所で放火された。すぐに消防隊はお手上げの状態になった。夕方には騒ぎはさらに広まり、南シカゴのパンハンドル操車場では2.5マイル続いた700台の貨車が焼かれた。この日一日の鉄道資産の損害総額は34万ドルにのぼった¹⁷⁾。7日もこの事態は続き、6日から出動した州軍（群集の騒乱の鎮圧は州軍の管轄で、連邦軍は郵便輸送と州際通商法を守るために行動することになっていた）と群集の間に各所で小ざり合いが起った。このころから輸送中断から生じる食糧不足が表面化し始めた。当時180万の人口を抱えていたシカゴでは果物、野菜、ミルク、肉類の多くを鉄道輸送に依存しており、地方から入ってきたこれらの生鮮食品を積んだ貨車が市の外側で立往生して食品は腐っていった。石炭も不足し始めた。この事態は一般民衆のストライキ参加労働者にたいする反感を強めた。以上の暴動状態や輸送中断などの事態は新聞によって誇張して報道された。シカゴ以外の全国民は誇張された新聞報道によって誤った危機感を抱いたが、シカゴ内部でもその傾向は強かった¹⁸⁾。大統領は8日にはさらに連邦軍を増強することを命じるとともに、シカゴ市内の無法状態にたいして布告を發布した。連邦軍は直接鎮圧行動には参加しなかったが、その存在は事態の鎮静化に力があつた。警察と州軍の活躍によって事態は鎮静化に向うが、この間ARUはほとんど何の影響力ももたなかった。ARU傘下の鉄道労働者たちがデブス

らの指導に従ってこの騒動に参加しなかったことは、目撃していた人々すべてが認めた。しかし、このように鉄道ストライキをめぐって大騒乱が生じたことは、経営者側が予想したように——恐らくかれらが予想した以上に——世論を動かした。ストライキにたいして好意的な世論は消え去り、詳しい事情を知らない大衆は騒乱とストライキを同一視した。今や ARU は無力であった。援助を期待するとすれば、他の労働組合の支援しかなかった。このストライキの動向を見守っていた他の労働組合はこの状況を見て立ち上ることを考えた。7日からその気運が出始め、8日の夜、炭坑夫組合、労働騎士団、印刷工組合、機械工組合の代表が ARU の本部があったユーリッヒ・ホールに集って協議した。しかし、協議の最中に、シカゴの治安に関する大統領の布告の報せが到着し、かれらはこれを戒厳令と受けとり、支援ストは思い止まらざるをえなかった。

かれらは仲裁による努力を試みることにした。またシカゴ市長ジョン・ホプキンスはジョン・マクギレンを委員長とする委員会を作って仲裁させようと計画していた。この両者が一体となってプルマン社に仲裁を申し出るが、その結果は再び妥協なしの拒絶であった。これにたいして全シカゴ労働者によるゼネストが計画されるが、その成功はまず望むことができない情勢であった。7月10日にデブスは逮捕、監禁され、その数時間後に保釈されるが、その威勢はもはや失われていた。12日に開かれた AFL のサミュエル・ゴンパスを含む労働者の集会でも支援ストは否決された。ジェーン・アダムズのシカゴ市民連盟やデトロイト市長 H. S. ピングレーの仲裁案にたいしてもプルマン社は断固として妥協しようとはしなかった。約1万4000人の警官、州軍、代理保安官、連邦軍が警備するなかで、列車の運行は平常に戻っていた¹⁹⁾。7月17日にはデブスらは再び逮捕、投獄され、ストライキは終熄に向った。

6. シカゴ以外の地域

鉄道ストライキが、その路線を通じて他の地域まで広がっていくのはしばしば見られる傾向であるが、このプルマン・ストライキの場合はその規模は大きかった。ARUも急成長の途中であったし、GMAも4万1000マイルの鉄道を代表していた。このストライキは27州に拡大していった。シカゴが中心であったが、そこから東、西、南に延びる諸線はいずれも、少なくとも部分的には影響を受けたし、大陸横断諸鉄道はグレート・ノーザン鉄道を除いていずれも大混乱を経験した。連邦軍の全国の8軍管区のうち6軍管区で出動準備令が下り、全部で1万8000人の兵士が待機した²⁰⁾。

ストライキは急速に広まり、各地で小ぜり合いが生じた。当時大都市の連絡点では転轍が各社共同でなされていたことも混乱の一要因になった。ARUはプルマン車輛を扱っている鉄道だけにスト指令を出したが、これは必ずしも守られず、またGMAに加入していない鉄道にまでストライキは広まった。ほとんどの会社で賃金が切り下げられていたのがその原因であった。

プルマン車輛の切り離しが一つの焦点となった。労働者たちは郵便車は妨害せず、プルマン車輛だけを切り離す戦術をとった。経営者側はプルマン車輛を切り離した列車の運行を認めようとはせず、その発車を許さなかった。このような形で列車の運行は停止していったが、7月2日のインジャンクション発令以後は各地で同種類のインジャンクションが発令され、保安官や代理保安官がスト参加労働者を取り締まり始めた。しかし、かれらはしばしば誰がどのような違反を犯しているかをつきとめることはできず、ほとんど会社の報告に頼った。この頃から労働者同士の間で密告を含めて労働者間の動揺が深まっていった²¹⁾。ARU側から見れば、それ自体が短期間に急成長したものであったが、それに加入した各地方支部はさらに新参の、経験のな

い、団結心を欠いた存在であった。この指導の頂点に立ったのはデプス自身で、かれはこのストライキ中何千という電報を各支部に送り続けた。“噂にまどわされず、軍隊や警察の脅迫に屈せず、仕事へ戻るな。戻ればスト破りになるぞ。”といった内容のものであったが、ストライキが拡がっている状況なども知らされた。インジャンクション発令後、この情宣活動が制限されて指導部の影響力は低下し、ARUの勢力は激減した²²⁾。

一方、リチャード・オルニも各地の状況を見て、その他の情勢が不穏であると見れば臨時保安官を大量に採用させ、さらに事態が深刻になると連邦保安官や地方検事に連邦軍の出動を要請させ、それに従って連邦軍が問題の地に出動した。最初に紛争が生じたのはサンタフェ鉄道のコロラド州ジュンタ、ニュー・メキシコ州ラスベガス間であった。当時この鉄道は破産状態で給料支払いは2~4カ月遅れていた。憤激した従業員の多くはARUに加盟し、その指令に従ってプルマン車を切り離れた。列車の運行は停止した。検事総長リチャード・オルニは早くからその状況を注目していたが、鉄道が集っていたトリニダードで群集がスト参加労働者に味方して7月1日に騒ぎ始め、代理保安官たちがこれを静めることができなかったので、合衆国連邦保安官とコロラド州地方判事の要請によって、シカゴ市の場合と同じように州知事デヴィッド・ウェイトの意向を質すことなく、大統領を説得する形で7月2日に連邦軍を出動させた。銃剣の保護の下に群集は鉄道路線から追い払われ、7月4日には48人の指導者が逮捕された。ニュー・メキシコ州ラトンでも約500人のARU組合員のストライキを300人の炭坑夫が応援し、他の多くの場所で見られたようにその地の保安官がストライキ参加労働者に同情的で、他地域からの保安官の導入に反対したことから連邦軍の出動が要請されることになった。これらの地域では死者はでなかったが、事態は容易に元に戻らず、8月に入るまで連邦軍は駐留し続けた。

極西部では従来からサザン・パシフィック鉄道にたいする一般大衆の反感が強かったことからARU支持の雰囲気が強くなり、サンフランシスコ、ロサン

ジェルスを中心に、新聞や州軍も鉄道会社に味方せず、プルマン車のボイコットは圧倒的に成功した。不安を感じた鉄道会社はオルニイ検事総長に援助を求め、7月4日にウィリアム R. シャプター将軍が率いる連邦軍がロサンゼルスへ到着した。その保護の下にスト破りの補充が進み、7月7日から列車は動き始めたが、連邦軍は8月中旬まで駐留した²³⁾。ユニオン・パシフィック鉄道、セントラル・パシフィック鉄道でもかなりの混乱が見られ、前者ではオグデン市へ連邦軍が出動し、後者でもサクラメントへ500名余、オークランドへ300名の連邦軍が出動した。着剣した兵士たちが駅構内や工場から群集を追い払い、ストライキは制圧されたが、兵士を運搬中の列車が転覆させられて数名の死者が出る騒ぎはあった。7月中旬に事態は平静化した²⁴⁾。ノーザン・パシフィック鉄道はほとんど始めからストライキに巻きこまれ、6月末からモンタナ州を中心に各所で列車の運行は停止した。他の場合と同じような経過で7月初旬に連邦軍が出動したが、この地の事態の解決はおくれ、連邦軍が引き揚げたのは9月に入ってからであった²⁵⁾。グレート・ノーザン鉄道ではプルマン寝台車を使っていなかったこともあって事件は生じなかった。オクラホマ州のロック・アイランド鉄道ではダイナマイトで列車が爆破され、アイオワ州のスー・シティ、イリノイ州のスプリング・ヴァリエ、インディアナ州のハモンドなどでは種々の暴力事件が発生し、州軍が出動するが、これはしばしば効果に乏しく、連邦軍の出動が要請され、あるいはこれに反対する集会が開かれるなど事態は紛糾した²⁶⁾。

東部では西部ほど事態が悪化しなかったのは、ARUが東部ではそれほど勢力をもっていなかったこと、東部の諸都市には失業労働者が満ち溢れていたこと、東部ではワグナー寝台車会社やモナーク寝台車会社が優勢で、プルマン車はあまり多くなかったことなどが原因であった。しかし、西部での鉄道輸送混乱による影響はニューヨークでも顕著であった。貨物輸送の混乱による物価の上昇は生鮮食品の場合極端であった。ストライキ前に一箱1ドルであった桃は、7月5日には3.60ドルに値上りしたし、家禽類のそれは1ポ

ンド当り 4.5 セント値上りした。

ARU の活動にたいする旧くからのブラザーフード系の組合の反撥は相当なものであった。ブラザーフードの組合員の一部が ARU に加入したため事態は複雑になったが、いわゆる身分の高いブラザーフードの幹部の ARU にたいする敵対は明白であった。機関士ブラザーフードを代表する P. M. アーサーは公然と ARU に対抗して GMA に協力すると表明したし、Order of Railroad Conductors の幹部もデプスに対する敵意を隠さなかった。Switchmen's Union も Brotherhood of Railroad Trainmen の幹部も同様の態度をとり、鉄道会社の労働政策を支持するわけではないが、かれらがブルマン社との間に結んだ契約を守るという態度をとった。そして、鉄道会社はこの面に関しては古いブラザーフードに敵意をもたないと表明した²⁷⁾。

一方、労働騎士団を始め、一般の労組は ARU に少なくとも言論による支援を惜しまなかった。ボストンやニューヨークなどのセントラル・レーバー・ユニオンや ARU の各支部はそれぞれ ARU の戦いを支援し、ブルマンの強情と横暴を非難した²⁸⁾。しかし、演説や決議だけで勝利を収めることはできない。経営者や政界に加えてブラザーフードや熟練労働者たちの反感があり、さらに鉄道労働者自身のなかでも失業者は多く、経営者側はスト破りの募集には不自由しなかった。当時東部では鉄道労働者の 1/3 が失業中であるといわれ、西部のストライキのスト破り供給地となった。ARU の敗北は決定的であった。

7. プルマン・ストライキの意味

プルマン・ストライキはどれほどの経済的損失をもたらしたか。これは裏面から当時のアメリカ社会における鉄道の地位を証明することであった。鉄道業だけでなく、輸送中断による製造業者、運送業者、商人、消費者の損失のすべてを推計することは不可能に近い。全国の損失は少なくとも 8000 万

ドルにのぼったとする推計がある。シカゴ市だけで1万4000人の州軍や保安官が動員されたが、これにたいするシカゴ市の出費は40万ドルであった。U.S. ストライキ・コミッションの調査によれば、全鉄道会社の損失は536万ドル（そのうち最大の被害額を出したのはイリノイ・セントラル鉄道で、財産の損害が10万ドル、利益損失が50万ドル、総額73万ドルにのぼった）で、シカゴに集る鉄道会社の従業員が140万ドル、プルマン市の労働者が35万ドルの賃金をふいにした²⁹⁾。

ストライキで会社に反抗した従業員は再雇用しないのが会社の原則となり、ブラック・リスト制が流行したが、イリノイ・セントラル鉄道の場合、スト参加労働者の $\frac{2}{3}$ が仕事に復帰することを許されたし、他社の場合も大体同じ傾向であった。しかし全体でとくにARUに加入した数千人はブラック・リストに載せられ、そのなかには悲劇的な窮境に落ちたものもあった³⁰⁾。

デブスはウッドストック監獄に収監され、6カ月の禁固刑を終えたあとも鉄道会社側からは危険視され続け、1897年から新しい政治活動に入るためSocial Democratic Partyを結成していくことになった。

アルトゲルト州知事は連邦軍出動にたいして大統領に抗議し続けるとともに、ストライキ敗北後のうちひしがれた状態のプルマン町の労働者の要請を受けてジョージ・プルマンに援助を依頼するが、相変らずのプルマンの拒絶にあって、シカゴ市民に援助を訴え、食糧などかなりの救援を得ることができた。

頑固な態度を貫いたジョージ・プルマンは1897年11月19日、66歳で心臓発作のため急死した。ストライキ以後、会社が市財産を所有する形のプルマン市政の合法性が裁判所で議論されたが、1898年にイリノイ州最高裁判所は、プルマン市のように一会社に市や町が所有される形は、“公的政策と相容れないものであり、わが国の制度の理論と精神に反するものである”として、数年以内に従来の行政的機能を停止することを命じた。プルマン亡きあとの会社はこれに反論せず、町は荒れるに任され、施設は売却され、1907

年ごろにはプルマンはシカゴの普通の郊外になってしまった³¹⁾。

プルマン・ストライキは種々の議論を残したが、1888年の仲裁法を根拠に政府の調査委員会 Report of the U.S. Strike Commission が組織され、94年8月にワシントンで公聴会が開かれ、11月に報告書は大統領に提出された。委員会の結論は、暴動の責任はストライキ参加労働者にはなく、“人民自身および独占や会社を適切に統制せず、労働者の権利を正当に保護し、不正から救済しなかった政府”にあるとした。それは暴力的争議は否認しながらも、かなり大胆に労働者側に立つ態度をとり、プルマン社は時代おくれであるとして、鉄道と荷主の利害を調整する州際通商委員会にたいして、鉄道会社と労働者の利害を調整する委員会の創設を提唱した。そして、これを受けて検事総長のリチャード・オルニィらも参画して、ストライキの際の仲裁を規定した98年のエルドマン法が制定されることになった。この法は決して鉄道の労働関係を革命的に変化させるものではなかったが、それが黄犬契約(労働組合不加入を条件とする雇用契約)、組合員にたいする差別、ブラック・リストの使用を禁止した点で労働者に歓迎された³²⁾。

さてこのストライキを概観すると、第一段階、まずプルマン市というジョージ・プルマンの創意と特異な個性とが生んだシカゴの郊外都市で生じたストライキが、第二段階、ARUとそれに対抗するGMAの形でシカゴを中心とする鉄道ストライキに発展し、第三段階、連邦軍の出動を機にシカゴ市の暴動状態を生んだと考えられる。このうち鉄道労働者自体のストライキは第二段階であり、第三段階や各地のストライキをめぐる一般市民の紛争は、1877年のストライキにも同様の情勢が見られた点で、いわば19世紀後半型の鉄道ストライキ便乗型騒乱といえる。

ウォーター・ライトは、その研究のなかで、1877年から1922年の鉄道大ストライキ時代(1877年の全国的大ストライキ、1885~86年のグールド・ストライキ、1894年のプルマン・ストライキ、1911~14年のハリマン・ストライキ、1916年の乗務員ストライキ、1922年の鉄道工場労働者ストライキ)

に鉄道労働者のストライキを地域の人々が支援した場合を見て、一般にこれは東部の都市では少なく、西部の都市に多かったと述べ、そのような騒乱が起った条件として、1. 鉄道が地域の経済を支配し、鉄道労働者が労働力の重要な部分を占めていた場所、2. 地域の商人や職人がその地に住んでいた鉄道労働者の購買力に依存していた場合、3. 少数の鉄道会社によってその地の運賃設定やサービスが独占され、住民が反感を抱いていた場所、4. その地の上層階層や慣習がまだ確立していなかった新開地、5. かなり大きな操車場をもち、若年の、反抗的な操車場労働者、転轍手、ブレーキ係がいた場所、6. 鉄道労働者人口がある程度の社会を組織していた場所、を挙げている³³⁾。1877年のピッツバーグ、94年のシカゴはその代表的なものであるが、シカゴの場合を概観してみよう。

19世紀のシカゴはまさに鉄道の都市であった。1850年代からの木材運搬、穀物通商および製粉業の中心地、牛、豚の運搬と加工の中心地としてのシカゴは北、西、南の農業地域へ延びる鉄道と湖通商と鉄道による東部との連結点として急成長するのであり、その後登場する農機具生産、鉄鋼業も10本を数える鉄道の沿線に発達していった。移民の増加を中心に急膨張する人口は、70年には30万、93年には180万に達するが、その間乗合馬車からケーブル・カー、高架鉄道へといった市内公共交通機関の発達とともに徐々にスプロール化し、鉄道の沿線から人口増加を見て、いわゆる“星型”の都市となり、周辺にいくつかの衛星工業都市（プルマンもその一つ）も現われた。その間、この頃の他の都市の場合と同じく、富裕者層、中産階層、貧民層のそれぞれが独自の生活方法を作り上げ、住宅地域の階層化をも含めて新成金たちの大邸宅が立ち並ぶ通りから新移民の安アパート街までを含む渾然たる社会ができて上がっていた³⁴⁾。そして、中産階層から下層階層にまたがった鉄道労働者たちもその一構成要素となっていた（鉄道労働者がしばしば臨時保安官に任命されたのはその一例である）。大恐慌下ですべての労働者が極端な低賃金を押しつけられ、多数の失業者が溢れている状況のなかで鉄道スト

ライキが起り、それが急速に全鉄道会社に波及して全市がゼネストに近い状況になった。一般労働者もこれを支援するという情勢の中で、外部（東部）からの資本の指令や連邦政府による軍隊の派遣が緊迫した市民感覚を爆発させ、長年の鉄道にたいする反感を背景に市民たちを鉄道資産の焼打ちに駆り立てたのであった。1877年のピッツバーグの場合も同じような経過で鉄道施設や車輛の焼打ちに発展したが、その直後、政治家たちや上流市民たちの間に、暴徒をそれほど非難しようとする雰囲気はなかったといわれる³⁵⁾。アルトゲルト市長が連邦軍の出勤にたいしてくり返して大統領に抗議したのは、このような市民感覚を代弁したものであろう。1877年の鉄道大ストライキにおいては鉄道労働者自身のストがかなり自然発生的であったのに、プルマン・ストライキの場合は組織的であったが、一面類似した経過を迎るのは以上のような背景のためであった。それ以外の西部の各地の騒乱についても、ほぼ同様のことがいえる。

プルマン市の特異性とか、大都市シカゴの市民感覚のような問題を含みながら、プルマン・ストライキは世紀末の時期を代表するストライキの一つである。この時期は工場や機械の発達、それに伴う労働条件の変化が一定の段階に達して、従来の熟練労働者中心体制が非熟練労働者体制に変化しつつある時期であるといわれる³⁶⁾。鉄道労働者の変化について本稿でも見たが、このような面からのこのストライキの位置づけが今後の課題であると考えられる。

〔注〕

- 1) Almond Lindsay, *The Pullman Strike. The Story of a Unique Experiment and of a Great Labor Upheaval*. 1942. p. 24.
- 2) *Ibid.*, p. 93.
- 3) *Ibid.*, p. 98.
- 4) *Ibid.*, pp. 100-103. この頃、ARUの組合員総数はブラザーフッドの9万人にたいして約15万人に達していた。Ray Ginger, *Altgeld's America. The Lincoln Ideal Versus Changing Realities*. 1958. p. 156.
- 5) Lindsay, *op. cit.*, pp. 103-104.

- 6) *Ibid.*, pp. 122-123.
- 7) *Ibid.*, p. 125.
- 8) *Ibid.*, p. 131. この背後には西部各地の鉄道労働者たちの自分たちが勤める会社への不満があった。cf. Jeremy Brecher, *Strike*. 1972. pp. 81-82.
- 9) Lindsay, *op. cit.*, p. 133.
- 10) *Ibid.*, pp. 138-140.
- 11) *Ibid.*, pp. 142-144.
- 12) *Ibid.*, pp. 149-155.
- 13) *Ibid.*, pp. 170-171.
- 14) *Ibid.*, pp. 165-169.
- 15) *Ibid.*, pp. 174-175.
- 16) *Ibid.*, p. 203. Eugene V. Debs, *Writings and Speeches of Eugene Victor Debs*. 1948. p. 45.
- 17) Lindsay, *op. cit.*, pp. 207-208.
- 18) *Ibid.*, pp. 205-211.
- 19) *Ibid.*, pp. 228-235. そして、この間古いブラザーフッドはストライキを復旧するのに大きな力となった。Brecher, *op. cit.*, pp. 89-90.
- 20) Lindsay, *op. cit.*, p. 239.
- 21) *Ibid.*, pp. 240-243.
- 22) *Ibid.*, p. 274.
- 23) *Ibid.*, pp. 249-251.
- 24) *Ibid.*, pp. 253-255.
- 25) *Ibid.*, pp. 256-257.
- 26) *Ibid.*, pp. 258-260. この他、ネブラスカ州、ワイオミング州、ユタ州、ネヴァダ州、モンタナ州でも騒動が見られた。Brecher, *op. cit.*, pp. 88-89.
- 27) Lindsay, *op. cit.*, pp. 264-265.
- 28) *Ibid.*, pp. 266-267.
- 29) *Ibid.*, pp. 335-336.
- 30) *Ibid.*, pp. 336-337.
- 31) *Ibid.*, pp. 341-347.
- 32) Gerald G. Eggert, *Railroad Labor Disputes. The Beginnings of Federal Strike Policy*. 1967. pp. 217-224.
- 33) Walter Licht, *Working for the Railroad. The Organization of Work in the Nineteenth Century*. 1983. pp. 253-254.
- 34) Harold M. Mayer & Richard C. Wade, *Chicago, Growth of a Metropolis*.

1969. Chap. II. Railroad Capital, 1851-1871. Chap. III. The Second City, 1871-1893. 一般的には, Haward P. Chudacoff, *The Evolution of American Urban Society*. 1975. や Blake McKevey, *The Urbanization of America. 1860-1915*. 1963. Maury Klein & Harvey A. Kantor, *Prisoners of Progress. American Industrial Cities. 1850-1920*. 1976. など。その日常生活については Gunther Berth, *City People. The Rise of Modern City Culture in Nineteenth-Century America*. 1980.
- 35) Francis G. Couvares, *The Remaking of Pittsburgh. Class and Culture in an Industrializing City. 1877-1919*. 1984. pp.6-8.
- 36) たとえば D. M. Gordon, R. Edwards, & M. Reich, *Segmented Work, Divided Workers. The Historical Transformation of Labor in the U.S.* 1982.