

プルマン・ストライキ (1)

——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、本号)

1. 問題の整理

プルマン・ストライキは、1893年恐慌を代表するストライキであり、1892年のホームステッド・ストライキや1893年の「コクシの行進」と並んで世紀末のアメリカの社会不安を代表する事件である。スクリブナーの『アメリカ歴史事典』のプルマン・ストライキの項を見ると、“1893年の恐慌の結果、多くの鉄道会社が大きな損害を蒙った。そこでかれらは操業を縮小し、従業員の賃金を減らさざるをえなかった。寝台車を生産していたプルマン客車会社は従業員の賃金を平均25パーセント引き下げた。1867年に組織されたこの会社は、その主な操業をシカゴのすぐ南のプルマンの町で営んでいた。賃金が引き下げられたとき、会社町の従業員に課せられた家賃や料金は値引きされなかった。約4000人の不満を抱いた従業員はユージンV. デブスのアメリカン・レイルウェイ・ユニオンに1894年の春加入した。1894年5月11日、約2500人のプルマン従業員は仕事を放棄し、会社の閉鎖を余儀なくさせた。その後会社側と従業員側の要求の相違を調停する努力がおこなわれた。しか

し会社側は調停に応じないという態度をとった。またプルマン社の役員たちは、従業員と個人的に交渉する態度を崩さず、組合と交渉することには同意しなかった。

地域的ストライキは、アメリカン・レイルウェイ・ユニオンの組合員たちがプルマン車輛をとり扱うことを拒絶したとき、全国的ストライキへ発展した。第一に、ジェネラル・マネージャーズ・アソシエーションの経営下にある24の、シカゴに集中した鉄道会社の運行が停った。これは6月28日には西部中の鉄道のストップ状態へ発展した。さらに2日後ストライキは実質上国内のすべての部分に広がった。一つの結果は郵便輸送の深刻な遅滞であり、この時点で連邦裁判官ウィリアム A. ウッツとピーター S. グロスカップはすべての鉄道運行にたいする干渉を禁止する‘包括的インジャンクション’（禁止令）を發布した。スト参加労働者たちはこのインジャンクションを無視し、暴力に訴えた。そこで7月4日にグローバー・クリヴランド大統領はシカゴへ連邦軍を出動させた。それが到着したあと群集の暴動が起り、鉄道資産が破壊された。暴動はカリフォルニア州オークランドでも起り、その州までも連邦軍は出動した。7月13日には軍隊の保護下に若干の鉄道が走り始め、数日後ストライキは敗北した。7月20日には全連邦軍はシカゴから撤退した。ストライキ中デプスは逮捕され、連邦インジャンクションに違反したとして有罪宣告を受けたことが、その後長期にわたって労働争議に包括的インジャンクションを使用することを制限しようとする運動の出発点となった。この運動は、最後には1932年のノリス・ラガーディア・反インジャンクション法の通過として結実した。”¹⁾となっている。以上はそれなりの経過の要約であるが、あまりにも多くのこのストライキに含まれた諸問題が触れられていないと考えられる。この2カ月にわたる全国的ストライキには多くの背景があり、それらが組み合わさってこのストライキを構成したと考えられる。精しく見る前にそのいくつかを列挙してみよう。

1. 恐慌時の鉄道ストライキであったことから、77年スト²⁾の場合のよう

に、独特の広がりを見た。他の企業のストの場合と違って、一工場、一地域にとどまらなかっただけでなく、鉄道がとくにこの時期の大都市では独占的に流通や人間の移動を担当していたこと、都市住民の生活のなかで大きな比重を占めていたことから鉄道従業員以外の都市住民たちが容易にこれに巻きこまれ、しばしば市街暴動となった。失業者が町に溢れ、職があっても低賃金に苦しんでいる労働者が多い不況下の都市では、大規模鉄道ストライキは全市的な、ゼネスト状態を生みだした。

2. 鉄道が公的性格をもつことは、アメリカでは、鉄道会社にたいする土地付与政策などにも現われるが、ストライキの場合も例外ではなかった。鉄道輸送の中止によって、市民の足が奪われ、混乱する外、生鮮食料品、石炭などが不足するが、とくに郵便輸送がほぼ鉄道に頼っていた当時はその中断は大きな社会問題であった。土地付与を受けた鉄道会社は政府の財産である軍隊と郵便の無料ないし割引価格輸送を義務づけられていたが、この点を経営者側がストを押えこむために利用し、このストライキの場合もこの義務にたいする違反を根拠に大統領名によって軍隊が出動し、裁判所がインジャンクションを發布し、実際上ストライキを窒息させたのであった。

3. このストライキの発端がプルマン寝台車工場で始まったことから、ジョージ M. プルマンという特異な 19 世紀型経営者の体質が最後までこのストライキの一要素となった。かれは鉄道業に寝台車を導入し、それを企業化することに成功した独創性に富んだ経歴の持ち主であるが、その点はプルマン・タウンという工場町の設計、管理においても見られる。かれの方法は一面合理性に貫ぬかれているが、頑固な個人主義の点では他の当時の経営者たちと共通であり、政・財界に支持されたその体質がこのストライキの一面を形成した。

4. 労働組合側では、従来のブラザーフード中心の職階的組織を打破する形で現われたアメリカン・レイルウェイ・ユニオンが指導したのであり、ユージン V. デプスの個性も重要な意味をもったが、片や機関士や車掌など労働

貴族的なブラザーフッドが必ずしもこれに同調せず、むしろ会社側に立つ従来の傾向は続いたし、片やレイルウェイ・ユニオンがデプスの意向に反して黒人労働者の参加を認めず、その結果かれらはしばしばストライキ破りの側に廻ったといった当時の鉄道労働者の体質がこのストライキの一要素であった。

5. このストライキは19世紀後半アメリカ型ストライキの一典型であるとともに、次の段階への転換点になることになった。財産の私有権と労働の自由契約の原則とスト破りを利用できる状況を盾にとつての、経営者側の一切譲歩しない断固たる態度、労働者側の力による抵抗、必然的に生じる暴力行為、それを地方の官憲では押えきれないことから生じる連邦軍の出動、以上のような19世紀後半期の大ストライキに一般に見られる要素はこのストライキにも見られる。しかし、一面では非熟練労働者主体型の労働組合が主導した点、この時期には新聞報道によって大ストライキが全国民の関心事となったことからシカゴ市長、イリノイ州知事など各地方の政治機関も連邦軍の出動などの問題をめぐって対応策を出さざるをえず、これが中央政府の対応策とくいちがいを見せるなど、単にストライキが個々の経営の問題にとどまらない20世紀型の社会的騒乱の様相を見せた。また大ストライキが紛争状況に入って暴力や放火事件が頻発し始めると裁判所がインジャンクションを發布し、一時的に大量動員された地方警察や連邦軍による鎮圧がそのままストライキを押しつぶしてしまう19世紀型の收拾方法が、ストライキのあとかなり論議的となり、批判され、鉄道に関しては1898年のエルドマン法に見られるように、労使間の仲裁、協議への道が開かれていくなど、労使間の力による衝突方式がようやく否定される傾向が生れる点が注目される。

以上のような問題点を順を追って見ていくが、事実関係については、若干古い³が、Almond Lindsay, *The Pullman Strike, The Story of Unique Experiment and of a Great Labor Upheaval*. 1942. が多くの原資料を駆使したもつとも精しいものであり、これに大きく依存した。

〔注〕

- 1) *Dictionary of American History*. Charles Scribner's Sons. 1976. Vol. V. p. 463.
- 2) 1877年ストについては、拙稿「1877年のアメリカ鉄道ストライキ」(1)・(2)、岐阜経済大学論集、第6巻第2号、昭和47年、第7巻第1号、昭和48年。

2. プルマン寝台車会社

このストライキの発端となったプルマン寝台車会社から見てみよう。この会社の歴史はアメリカの鉄道の一側面の興味ある歴史である。アメリカ大陸は広大である。それを横切る旅には長距離のものが多く、ごく初期には夜間列車がなかった時期があるが、すぐに昼夜兼行の旅客旅行が主流になってくる。従来の馬車旅行に代る鉄道駅を中心とした宿泊と食事の設備が19世紀を通じてでき上っていくが、その過程は必ずしも順調ではなかった。食事の場合、現在もアメリカの長距離バスに見られるミール・ストップ(食事のための長時間停車)の伝統ができ上っていくが、わずか20分ほどの時間でとる食事はあわただしく、とくに雨の日や冬期のそれはみじめなものであった。料理も駅の周辺の主婦たちの内職によるものが多かったが、その内容は一定せず、簡易食堂も、ハーヴェイ方式といわれた専門業者による地域的チェーン方式が成功したサンタフェ鉄道の場合などを除いては、全国的組織はまだ生れなかった。

この時期の鉄道の発展の傾向の一つは、当時のアメリカ社会の発展をそのまま反映した貧富の差の問題であった。当時は都市の発展がめざましい時期であるが、これも富裕な上層、専門職を中心とする中産階層、肉体労働を中心とする下層階層のそれぞれが、それぞれの生活様式を生みだしていた。都市内の交通も、鉄道、市内馬車、電車などが、定期券交通の形で、それぞれの層の市民の生活を変化させていたが、長距離旅行においても、それぞれの層はそれぞれの資力に応じて設備を要求しつつあった。一般に通路が真中を

通った長い車輛方式のアメリカの客車は、種々の階層の人々が乗り合わせたことから、ヨーロッパの客車のコンパートメント方式にたいして開放的であり、平等主義であるとされ、アメリカ型民主主義を反映したものであるとされた¹⁾。しかし現実には、それぞれの階層の要求は、その旅行の程度によって様々であった。たとえば移民列車は、移民として東部の海岸都市に一時的に滞在した人々が、ある程度の資産をたずさえて西部へ移住する際、なるべく安価に切り上げるために利用した一種の割引運賃制度で、貨車に毛の生えた程度の劣悪な設備で、板だけの寝台や乗客自身による自炊などそのサービスの悪さには定評があったが、その運賃は驚くほど安価で、のちには新移民と呼ばれた移民たちが流入し続けたため、その後一般に鉄道設備の質が向上していったにも拘らず、1890年代に入ってもこの制度はかなり残っていた²⁾。

一方、上流、中産階層の人々も、郊外へ移住して定期客として都心へ通勤したり、“遠足列車”で少し離れた風光明媚な土地へでかけるなど、徐々に鉄道を生活の中にとり入れていたが、商用などの長距離旅行もかれらの日常生活の中に浸透しつつあった。その際かれらを苦しめたのが夜間旅行であり、そのニーズを先取りして寝台車会社を組織して成功したのがジョージ M. プルマンであったのである。南北戦争前のろうそくと粗末な石炭ストーブを備えた不潔な寝台車にたいして、プルマンは南北戦争中に、一車輛1万8000ドルを費した豪華車輛「パイオニア」³⁾号を作って世人を驚かせた。特別製のスプリングによって震動を減らし、良質の照明と暖房と換気装置を備え、広い空間をとって、座席を移動式にし、昼間は天井に収納している寝台を広げる様式であった⁴⁾。この大型車輛は、当時種々の軌道が併存していた鉄道業界では限られた鉄道会社しか利用できなかったが、南北戦争後北部の鉄道がかなり急速に標準軌道を採用するにつれて⁵⁾、シカゴ周辺の諸線から徐々に広がっていった。これによって、旅客は昼夜を通して乗り換えなしの長距離旅行を享受できるようになったし、婦人、子供、病人たちの長距離旅

行が一般的に現実化し始めた⁶⁾。一方すでに 1867 年にはプルマン社は“ホテル・カー”という食堂車つきの寝台車を開発し、これは富豪たちの“遠足旅行”に使われたのち、シカゴ-ニューヨーク間で定期的に運行されることになった。1869 年開通の大陸横断鉄道にはプルマン・カーは最初から参加し、シカゴ-カリフォルニア間 6 泊の旅が新聞で書きたてられるなかで、“プルマン・カー”は有名になっていった。1870 年にはボストン-サンフランシスコ間を結び、“プルマン・カー”はその地位を確立していった。その方式はプルマン車輛が各鉄道会社の列車に連結される方法で、プルマン車輛内の車掌、料理人、給仕、雑役夫などの従業員もプルマン社から派遣される形をとった。プルマン車輛の需要は季節的にも変動があったので、各鉄道会社はこのような設備を常置することは好まず、プルマン車輛はプルマン社から出向する形をとったのであった⁷⁾。70 年代にはプルマン社はデトロイトに専用の車輛生産工場をもち、“プルマン・カー”はその独創性のゆえにイギリスやイタリアの鉄道にも進出するなどの発展も見られるが、その成功の主な原因は国内での競争にうち勝っていったことであった。その競争相手としてはニューヨーク・セントラル鉄道系のゲーツ寝台車会社やワグナー寝台車会社、カムデン・アンド・アンボイ鉄道やバルティモア・アンド・オハイオ鉄道、テレフォート・アンド・アルトン鉄道のウッドラフ寝台車会社、イリー鉄道系のマン・ブードア寝台車会社などがあったが、その多くはプルマン社が開発したノウ・ハウを使っており、1880 年代にはそのいくつかはプルマン社に合併されていった。かくて、1880 年代末にプルマン社は西部を中心に際立って第一人者の地位にあり、それ以外には東部のヴァンダービルト系のワグナー社、ニュー・イングランドのモナーク寝台車会社が存在したにすぎなかった⁸⁾。このように、ジョージ M. プルマンはニューヨークの家具職人から出発し、寝台車業という特異な分野でありながら、新しい分野を自ら切り開き、それを企業化し、大量生産化することに成功し、同業者間の競争にうち勝った当時の経済的成功者(セルフ・メード・マン)の一人であった。1890

年ごろには、かれは農機具生産のマコーミック、肉缶詰業のアーマー、百貨店主マーシャル・フィールドらと並んで、シカゴの財界の名士になっていた⁹⁾。

プルマン社はセントルイス、デトロイト、エルミラ、ウィルミントンの各地に、自社の車輛の生産・修理工場をもっていたが、1880年あらたにシカゴ周辺に工場を新設することになった。この際すでに成功者として自信に満ちていたプルマンは、かれ流の独創性に満ちた計画を実行に移した。工場場所は、シカゴから約1マイル離れたイリノイ・セントラル鉄道の沿線、カルムート湖畔のクック郡が選ばれた。この地はシカゴへ乗り入れている鉄道のほとんどが通過する地点で、寝台車会社の位置としては申し分がなかった¹⁰⁾。

当時一般に大都市の労働者たちはスラム街に住んでいた。とくに移民労働者の場合にその傾向が強かったが、劣悪な住居、食料条件が、かれらの低廉な給与でかれらが生活することを可能ならしめていた。スラム街の住民にも熟練労働者、半熟練労働者、非熟練労働者、短期滞在者もしくは浮浪者とかかなりの階層性が見られたが、一般に狭い地域へ群がり住むこと、婦人、少年少女労働、教育の欠如、不潔な安上りの生活に代表されるかれらのみじめな生活が、かれらが極端な低賃金しか得ていないにも拘らず、かれらが一応の生活を営み、場合によっては若干の貯蓄や生活水準の向上を望むことのできる条件を提供していた¹¹⁾。

一方、これもまた都会に増えつつあった富裕者層、中産階層は、自らも徐々に生活程度を向上させて、ヨーロッパのそれに劣らない住居に住みつつあったが、上述のようなスラム街の貧困と不衛生を改良しようという要求に動かされつつあった。これは片や都市を美的に計画する運動となって現われ、ニューヨーク市のセントラル・パークを設計して一躍有名になったフレデリック・ロー・オームステッドらを先頭に市街を美的に設計する運動が流行し、片やスラム街やその安アパート（テナメント・ハウス）を改良しようという人道主義的運動となって現われた。このように、19世紀末には都市改

良が流行し始めていた¹²⁾。

ブルマンは、低賃金労働者を確保しつつ、同時に美しい町を作りたいという、いわば二つの問題を新しい会社町の建設のなかで解決しようとしたのであった。当時工業の質的、量的な伸張のなかで、会社町 company town はそれほど珍しくなかった。人口稀薄な西部や南部の山奥の鉱山では会社町に頼らざるをえなかったし、大工業都市では衛星化現象も現われていた。ピッツバーグ周辺のヴァンダーグリフトやホームステッド、ロード・アイランド州のピース・デール、マサチューセッツ州のホープデールなどがそれであった。ブルマン市もこの種類に属すると思われるが、一般にこれらの町には市民生活の場が欠けているという欠点があった。病院や刑務所などの公的施設が不足していたし、労働者たちの資力で利用できるような、安価な日常生活施設や娯楽の場所が不十分であるのが普通であった。

ブルマンはその強引な、これまで成功してきた方法で、ある意味で合理的な、創意と工夫に富んだ計画で町作りにとり組んだ。1880年から建設が始まり、81年には350人が住んでいたブルマン市は85年には工場施設も建設されて、人口8500人に達した。そのうち2700人が従業員であったが、その過半数(84年には51パーセント、92年には72パーセント)が移民であった¹³⁾。約1400のテナメント・ハウスが並んだが、その壁は煉瓦、屋根はスレート張りで、単調ではあったがこざっぱりしたものであった。ヴィスタ湖という人口の池とアーケード公園が緑の芝生、花、灌木にかざられ、町中水道施設と下水施設が完備され、外観上、形式的には申し分なく、1896年のブラッグで開かれた国際衛生薬学博覧会では表彰されたほどであった。町の中央にはアーケードと呼ばれる公的建築物が建てられ、その中に郵便局、銀行、病院、劇場、図書館、理髪店が収っていた。その他教会、学校、市場も清潔に建てられたが、労働者の生活を墮落させないため、酒場と売春宿は厳禁された(もっとも労働者が飲む場所は密かに、各所にできていた)。こざっぱりした町の外観、完全な衛生設備、それなりに生れてきた楽隊や各種ク

ラブなどの社会生活のためにこの男はかなり有名になり¹⁴⁾、見学者も相当の数にのぼった。いわば、企業家プルマンが作った実験都市の観を呈したのであった。

当然の結果としてプルマンの個人的色彩の濃い市政となった。プルマンの合理主義は経済面で歴然と現われた。住宅はプルマン社から各労働者へ貸し出されたが、その家賃はシカゴおよびその周辺の相場より20~25パーセント高かった。ガスや水道料金もかなり割高であった。住宅はプルマンの影響下にあるタウン・エージェントを通じて労働者に貸されたが、借家人は家を清潔に保つこと、家を又貸ししないこと（一般にスラム街では部屋代を浮かすため、これが流行していた）を誓約させられ、好ましからざる人物であるとされたときは、10日間の猶予をおいた通告で家を明け渡さなければならなかった。家の周辺の土地を掘ったり、耕したりすることは許されず、ペンキを塗るのにも許可が要り、動物を飼うことは許されなかった。税金問題や各選挙、その他個々の政治問題においてもプルマンの意向が支配した。のちにシカゴ市長になったジョンズ・ホプキンスが政治問題でプルマンに逆らって解雇されるという事件も起きた。リチャードT. イリーもその論文で指摘したように、その町の雰囲気は「非アメリカ的」であり、アメリカの一般の都市がもつ混沌と自由さに欠けていた¹⁵⁾。プルマンの経営者の合理主義と家父長的温情主義の下に、表面上の清潔さと謹厳を誇ったこの町にも、のちの騒動で明るみに出る大きな弱点がかくされていた。

〔注〕

- 1) チャールズ・ディケンズなどイギリス人旅行者は一様にこの点を述べている。Cf. Charles Dickens, *American Notes*. 1842. Chap. IV. An American Railroad. Oxford Univ. Press. 1957. pp. 63-65.
- 2) たとえば『宝島』の作者ロバート・ルイス・スティーヴンソンもこれでカリフォルニアへ向い、その間の様子を書き残している。Robert Louis Stevenson, *Across the Plains*. 1892. Ludovic Kennedy, *A Book of Railway Journeys*. 1980. pp. 110-114. それによれば、数日かかって東部からオグデンへ到着したとき、その列車は家畜車のような悪臭に満ちていたそうである。

- 3) それ以前は一輛 5000ドルが限界と考えられていた。Joseph Husband, *The Story of the Pullman Car*. 1917. p. 33.
- 4) *Ibid.*, pp. 43-44.
- 5) George Rogers Taylor & Irene D. Neu, *American Railroad Network 1861-1890*. 1956. Chap. VII.
- 6) Husband, *op. cit.*, p. 48.
- 7) *Ibid.*, pp. 49-58.
- 8) *Ibid.*, pp. 73-84. 1894年に、プルマン社はアメリカ寝台業の3/4を占めていた。Lindsay, *op. cit.*, p. 23.
- 9) Frederick Cople Jaher, *The Urban Establishment, Upper Strata in Boston, New York, Charleston, Chicago and Los Angeles*. 1982. Chap V.
- 10) イリノイ・セントラル鉄道沿線だけでなく、アチソン・トピカ・アンド・サンタフェ鉄道、シカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道の沿線にも肉処理工場、石油精製業、鋼鉄工場、煉瓦製造所などがこのころ建設され、シカゴの北部が上流、中産階層の住宅地になったのにたいし、西部、南部は工業地域になっていった。Jon C. Teaford, *City and Suburb, The Political Fragmentation of Metropolitan America. 1850-1970*. 1979. p. 11.
- 11) Cf. Maury Klein & Harvey A. Kantor, *Prisoners of Progress. American Industrial Cities. 1850-1920*. 1976. Chap. 9.
- 12) 1894年にはこのような運動の全国的組織が生れた。National Municipal League と American Society of Municipal Improvements がそれである。Bayrd Still, *Urban America. A History with Documents*. 1974. p. 317.
- 13) Lindsay, *op. cit.*, pp. 24, 50.
- 14) すでにプルマン・ストライキが起る前から、この町についての論文や本が現われていた。Richard T. Ely, Pullman, A Social Study, *Harper's Monthly*, LXX (1885). Duane Doty, *The Town of Pullman*. 1893. 1893年のシカゴ博覧会の際には、多くの東部有名人がこの町を訪れ、プルマンはそれをプルマン車で送迎した。
- 15) Lindsay, *op. cit.*, pp. 66-86.

3. アメリカ鉄道労働者

プルマン・ストライキの発端は前章で見たプルマン寝台車会社の労働者た

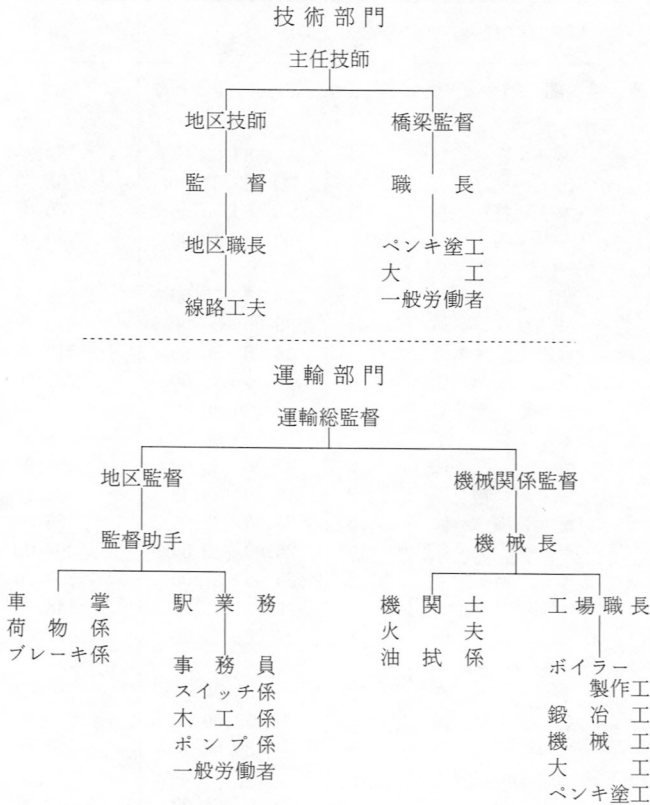
ち——その中でもブルマン・タウンの労働者は、1893年の全ブルマン企業労働者1万4500人中約1/3を占めた¹⁾に過ぎなかったが——から始まったのであったが、アメリカン・レイルウェイ・ユニオンがストライキの主導権を握ってからは、とくにシカゴを中心とする各鉄道会社の全鉄道労働者が参加したのであった。その背景を見る意味で、アメリカ鉄道労働者の歴史を概観する。

1830年代に鉄道業が始まってから二、三十年間は、鉄道業自体が新しかったため、鉄道労働者は他の分野から集められなければならなかった。機関士は主として機械工場から採用された。初期の機関車は機関士つきで配達されたという。当時は機関士の専門的技能をもったものは少なく、稀少価値があった。車掌には従来の駅馬車や船会社で働いていたものが多く、駅員には商業関係出身者、とくに店の経営者などが多かった。

以上の常備労働者とは別に、初期の建設の段階では純粋な肉体労働者が多く必要とされた。技師らによる測量のあと、木の伐採、地ならし、築堤、砂利を敷く作業、枕木を敷き、レールを犬釘で打ちつける作業などは当時馬力と人力によった。ヨーロッパ農村地帯、とくにアイルランドから到着したばかりの東部の大都会の移民たちが、請負師によって募集され、請負師は集った移民たちの組（ギャング）を率いて、請負った区間を建設した。これらの労働者たちは同じ請負制度の下で、他の一般の建設作業、運河の建設などにも従事したので、常備鉄道労働者とは別個の存在であった²⁾。もっとも後述するように、路線の維持や補修にたずさわった保線係やブレーキ係の労働者には敷設労働者出身のものも少なくなく、給料などの面でも両者は同水準であった。

鉄道労働者の世界の特色は、他の業界の熟練工中心体制と同じく階層制であったが、それは1850年代の会社の組織化とともにでき上がった。イリー鉄道やペンシルヴァニア鉄道などで生れた管理の方式が全国の鉄道に広がったのであった。図表Iは1857年のイリノイ・セントラル鉄道の場合³⁾である

図表 I イリノイ・セントラル鉄道の経営構成 (1857)



が、会社の管理体系に沿って労働者の序列化がおこなわれたことがわかる。この序列化の中心は給料体系であった (図表II)⁴⁾。階層の上層部である機関士や車掌は下層労働者のほぼ倍の給料を得ていたのであり、かれらは下級管理職的役割を兼ね具えていた。その背景には当時の仕事が個人主義的性格をもっていたことがあった。たとえば、当時の機関士たちは自分たちが稀少価値をもっていたことと、自分たちが列車運転の責任者であったことから、自らの仕事にたいして異常ともいえる誇りと情熱をもっていた。当時は特定の

図表 II イリノイ・セントラル鉄道、ワラペラ-ダンレイス間の雇用表 (1855)

職 種	数	月 額 給 与 (\$)	総 費 用 (\$)
運 輸 部 門			
1. 中 央 部			
運 輸 総 監 督	1	83.33	83.33
出 納 官	1	83.33	83.33
木 材 長	1	60.00	60.00
事 務 員	2	30.00~40.00	70.00
2. 駅 従 業 員			
駅 長	25	33.33~75.00	1,039.95
一 般 従 業 員	11	35.00~80.00	451.66
倉庫係, 操車係	5	35.00~50.00	210.00
見 張 係	6	31.00~35.00	201.00
馬 車 御 者	1	30.00	30.00
木 材 工	3	26.00	78.00
ス イ ッ チ 係	5	27.00~35.00	154.00
手 荷 物 係	3	17.50~33.33	84.16
車 輻 修 繕 係	2	31.00~35.00	66.00
ポ ン プ 係	10	26.00~40.00	297.00
労 務 者	52	25.00~27.00	1,357.00
〔不 明〕	3	〔不 明〕	148.00
3. 路 線 ポ ン プ 係	7	27.00~30.00	201.00
4. 乗 務 員 関 係			
車 掌	13	60.00	780.00
手 荷 物 係	4	35.00	140.00
ブ レ ー キ 係	24	30.00	720.00
5. 機 関 車 関 係			
機 関 士	22	60.00~65.00	1,395.00
火 夫	20	35.00	700.00
油 拭 き 係	17	30.00	510.00
6. 工 場 関 係			
職 長	9	50.00~100.00	698.38
一 般 勞 働 者	97	〔不 明〕 〔平均 39.63〕	3,844.00
技 術 部 門			
1. 中 央 部			
路 線 監 督	2	100.00	200.00
路 線 助 監 督	2	50.00~60.00	110.00
2. 保 線 関 係			

	職保線	長係	40	〔不明〕	8,225.00
			305		
3.	溝掘り		45	〔不明〕 平均 28.55	1,285.00
4.	木材関係		22		
5.	路線補修		25	〔不明〕 平均 25.80	645.00

機関車が特定の機関士に割り当てられていたが、当時の機関車の性能が一台ごとに違っていた事情もあって、かれらは「自分の機関車」の長所と欠点をよく捉え、それを家族の一員であるかのように愛し、時間を費して整備し大切に扱った。車掌は客車の最高責任者として、安物ではあったが山高帽とフロック・コートに身を固め、紳士の身だしなみを守り、かつ車内の警察権を与えられて誇り高き存在であった。そしてかれらを中心にして職場で職階制ができ上り、油拭き係から火夫を経て機関士へというコース、ブレーキ係から荷物係を経て車掌へという一種の徒弟制度が固定化していった⁵⁾。

鉄道労働の特殊性がこれらの階層制に適合する面もあった。機械を中心とする労働であったため、規律と時間の正確さが必要とされた。この点を集約したのが各労働者に配られた規則書 (rule book) であった。その内容は、仕事の権限を明確にすること、個人の行動の基準を確立すること、実際の仕事の明確な指示を与えることであった。それらは職種によって内容が違っていたが、一般に礼儀正しさ、節酒、服従、勤勉が強調され、上の階層への服従が厳しく規定されていた。80年代に機械の合理化が進むとともに、このルール・ブックの内容は変化し、固定化していく。新しい労働者の採用が、中央では上級管理職によって、地方では下級管理職によってなされたことも原因となって、個人的な職階制内の縦の結びつきが大きな意味をもつ社会が形成されていった。初期の外部からの採用の時期が終って、内部での昇進制度が中心となるにつれてこの傾向は硬直化していった。イリノイ・セントラル鉄道を例にとってみると、機関士になる典型的なコースは、十代の後半に修理

工場、あるいは機関車庫の手伝いとして仕事を始め、二十代の後半に火夫に昇進し、4~5年を経て機関士に昇格する。そして若い機関士の間は、不規則で距離が長く、夜の勤務が多い貨物列車に乗るが、これが10年ほど続くと最高位の客車の機関士に昇格した。車掌の場合は、二十代の初めにブレーキ係として入り、4~5年を経たのち貨物の車掌に昇進し、そこで10年間働いて最高位の客車の車掌に昇格するのが典型的な、順調なコースであった。また若年で駅の仕事の手伝いとして入り、電信手などを経て駅長に昇格するコースもあった。以上のように大体は年齢による階層制であったが、かなり年若くして客車の車掌となり、地区職長の地位を得たものの中から地区監督という上級管理職に昇格するものも出たが、これは例外的であった。

以上のような昇格に関する事務は、初期の鉄道会社では重役自らが当たっていたが、会社の規模が大きくなるにつれて、地方の管理職の仕事になっていった。そしてさらには各地区の現場監督の仕事になっていった。1880年代になって、各会社は多くの弊害を経験して昇格試験の形式を整え、試験制度も採用するようになるが、それまでは地方の管理職が人事権を握る体制が続いた。ここに家族関係、政治関係、金銭関係などの縁故主義 (nepotism) がどうしても支配的になっていった。同一の職場に同姓の労働者が多数見られ、昇進が早いもの (fast climbers) とおそいもの (slow climbers) の区別が現われた。前者は実業家、専門職、熟練労働者の子弟であり、後者は農民、非熟練労働者の子弟であり、驚くべきことに鉄道労働者の子弟は後者に属した。もっとも教育の有無や教育を受けた期間の長短、土着アメリカ人であるか、移民であるかなどは昇進の基準にならず、一般社会の基準では説明できない面があった。一般的にいつて出身家庭の社会的背景と個人の能力が昇進を決定した。会社側は会社への忠誠を昇進の理論的根拠とした。労働者の会社にたいする忠誠を現場監督が査定するという訳である。その結果上級労働者や現場監督のおぼえをめでたくするため、賜物も流行し、実際上昇進が金銭によって売買される場合もかなり多かった⁶⁾。

上層労働者と下層労働者の差は単に給料の額にとどまらなかった。まず、上層労働者の間では一つの会社に勤め続ける傾向が強かったが、下層労働者の間では転職の率が高かった。その一つの原因は、鉄道の輸送量は季節によって増減があり、そのしわ寄せを下層労働者層が荷なったことであった。農産物輸送が集中する秋に輸送量ももっとも多く、冬の雪害の修復がおこなわれる春もかなりの人手が必要であったが、夏と冬は仕事量が少なく、下層労働者の間には仕事にありつけないものが多かった。1884年に労働省が初めて全体の調査をしたが、58パーセントの労働者が6カ月以内しか働いておらず、年間を通じて給料をもらったものは全体の1/4にすぎなかったという数字がでた。また下層労働者には事故が多かった。一般に乗務員が当時かなり多かった衝突等の事故の犠牲となったが、とくにブレーキ係は日常の事故にさらされ続けていた。自動連結器と自動ブレーキが、発明されていながら、会社側は経済上の理由で、労働者側は労働者たち自身が仕事の様式の変化によって自らの職を失うことを恐れたため、1890年まで一般的に普及せず、ブレーキ係が人力でブレーキをかける方式が長く続いた。機関士が「ブレーキをかける」の合図の汽笛を吹くと、ブレーキ係たちが屋根の上のブレーキの把手を廻したのであるが、走っている車輛の上での作業であったことから、滑ったり、落ちたりし易く、とくに夜間、冬期、天候の悪い日にはひじょうに危険であった。また車輛の連結は、ブレーキ係が連結する二つの車輛の間に立って、片方の車輛の連結器に他方の車輛の棒が入ると、その瞬間にピンを落すのであるが、とくに違う会社で製造された、型の違う車輛の場合などぴったり合わない場合が多く、ブレーキ係は押ししたり、引いたりしなければならず、その間にしばしば指や手を切断された。ある程度の年数を勤めたブレーキ係は、ほとんどがその指を失ったり、手が曲っていたらしく、それが再雇用の場合有利な条件になったという。

当時の機械工場やボイラー工場も粗末なもので、ボイラーはしばしば爆発し、当時使われた機械や道具は未発達なものが多く、また当時の工場は一般

に雑然としていたことから、機械工場で働く労働者たちはしばしば重傷や火傷を負い、しばしば手足を失うなどの障害を負った。駅や操車場も危険に満ちていた。駅員たちも車輛を連結する作業の場合はブレーキ係の役を果たさなければならなかったし、重い荷物の積み降しの際の事故も多かった。車輛の入れ換え作業中の事故は多く、保線係の仕事も危険に満ちていた。その他、列車強盗や、鉄道に反感を抱く地元民や農民が実力行使にでる場合が稀にあったが、それらの場合に襲撃を受けたのも現場で働く労働者たちであった⁷⁾。

機関士、車掌などの上層、渡り労務者や臨時傭いなどの最下層、その間に火夫、ブレーキ係などの中間層という階層性は、機関士ブラザーフッドを先頭に各ブラザーフッドが形成されていくにつれて固まっていくが、階層性は職場だけにとどまらず、社会生活、家庭生活にまで及んだ。大都会を除いて、中小都市では鉄道員たちはしばしば自分たちだけの住宅街に住んだが、その中でも同じ職種のもが同じ場所に群がり住んだ。そして家族を含めて自分たちの間だけで交際し合った。たとえば機関士たちは自分たちだけの酒場をもち、その直属部下の火夫たちだけがそこへ出入りした。下層労働者たちはもっと程度の低い酒場や食堂をたまり場にした。かれらは自分たちの間だけで通用する隠語を使い、独特の生活の型を作っていた。だから職場で昇進した場合は、社会的に交際する仲間が変わるという事態が生じた。たとえば車掌たちは、会社が違っても車掌同士として尊敬し合い、信頼し合った⁸⁾。

会社経営陣はこのような傾向を歓迎し、奨励した。一面でかれらは機関士や車掌たちの職場内での権威やそれから生じるかれらの経営陣への圧力と対抗しなければならなかったが、実質的には会社の序列関係をそのまま現わすこのような労働者の分離状態を承認し、むしろ階層別の区別に基いた形で自治を認める政策にでた。いわば労働者を階層的に分裂した状態においておくために労働者間の「カースト」制度を利用したのであった。とくにストライ

キの場合には個々のブラザーフッドと個別に交渉して統一戦線を切りくずす試みがくりかえし見られた。労働者側としては、先任権制度を含む自治的体制を認められていたゆえにこの制度に安住していくが、その代償として、たとえば景気後退期に会社側が人員削減の通告をしてくると、自分たちの間で休職者や位が下るものを選ばなければならないという痛ましい経験をしなければならなかった。

このような体制に鉄道労働者たちがつねに満足していたわけでは決してない。全職種にわたる統一組合を作ろうという動きはつねに存在していた。すでに1850年代からストライキの場合はしばしば共闘関係が生れた。しかし、上層労働者たちは日頃の優越を維持するため、しばしば共闘には非積極的であった。77年ストライキの場合も機関士たちは不承不承に参加した場合が多く、80年代には多くのストライキがこの労働者間の分裂とそれにつけこんだ経営者側の分裂作戦のために敗北していった。一面、80年代には労働騎士団、93年にはユージン・デプスのアメリカン・レイルウェイ・ユニオンの形で全職種の労働者による統一組合が生れ、この傾向がのちにI.W.W.につながっていくことになった。

以上の鉄道労働者の階層制は、当時のアメリカ社会に形成されつつあった富裕階層（鉄道の場合は経営者、株主たち）、中産階層、下層階層（この中にもいくつかの段階が考えられるが）をその背景にもっていたが、このような階層制の最下層に黒人労働者がいた。南北戦争前の時期には南部鉄道業では大量の黒人労働者が採用された（当時、北部、西部には黒人はほとんどいなかった）。前近代的なプランテーション制度が中心を占めた南部社会は、鉄道業を支える近代性に欠けていた。人的には会社の経営陣や機関士など専門職は北部から輸入し、下層労働者は黒人奴隷に頼る以外に方法はなかった。黒人奴隷が都会の雑役や労働に利用される場合は、プランターに一定の賃料を払って一定期間奴隷を賃借する方法が生れており、鉄道会社もこの方式によって労働者を確保した。線路工夫、駅の助手、ブレーキ係、火夫など

が黒人によって占められ、ときには黒人機関士まで現われた。のちには賃賃料が高騰したことから、自ら黒人奴隷を買い入れる会社が多くなった。奴隷制という条件の下で黒人たちは鉄道業の非熟練労働から半熟練労働の分野まで活躍したのであった。

ところが南北戦争後かれらが鉄道業で働く門戸は漸次閉されていった。再建の過程における南部の黒人の地位の剝奪は徹底したものであった。黒人専用車が復活し、黒人たちは労働者といえども白人車への出入りを止められた。北部でも事態は変らなかつた。まだ北部には黒人数は少なかったが、それにしても鉄道会社における黒人は例外的な存在であった。1870年代にフィラデルフィア市でわずか十数人の黒人鉄道労働者が見られたに過ぎないという。この背景には、一番最初に生れた機関士ブラザーフッドに見ならつて各ブラザーフッドが黒人排除の規約をもっていたことがあつた。自らの階層性に拘らず、すべてのブラザーフッドは黒人を仲間にするのを拒絶したのであつた。各職種の中なかでも鉄道業はもっとも黒人を排斥したものの一つであつた⁹⁾。

もっとも黒人のおかれたこのような状況を利用して、その低賃金を利用しようとする資本家も現われた。寝台車会社のジョージ・プルマン氏こそその人であり、荷物運び、給仕などを中心に、白人労働者が嫌がる汚ない、賤しい仕事を低賃金で働かせる方策の組織化に成功していく。これは19世紀南部の黒人が北部都市へ北上するに従つて数が増え、20世紀にはさらに拡大してホテル業界などにも拡がって、新しい都市の賤業労働者層を生むきっかけになつた。

ともあれ1870年代、80年代とアメリカ鉄道業は量的、質的に大発展をとげた。アメリカの流通体系は、従来の水系路中心から鉄道による高速輸送中心に変わりつつあつた。これを支えたものの一つは鉄道業における技術的革新であつた。機関車の大型化とレールの重量化はともに進行し、1870年代は複線化とスチール・レールへの転換の時代となつた。高速の長距離大量輸送

の時代になった。このなかで労働条件も変わった。かつては自分の気に入ったスピードを楽しんだ機関士たちも、今は一時間 18 マイルの時刻表を厳密に守ることを要求された。乗務距離が長くなったことから従来おこなわれていた一人の機関士に特定の一機の機関車を割り当てる方式が崩れて、数名の機関士が一台の機関車を乗り継ぐ方式に変わった。機関士や火夫たちは、自分の機関車を失って機関車の整備や修理に熱心さを失った。このために機関車の整備係とこれに関する規則が必要となった。この例に示されるように、合理的な仕事の配分が、従来のような個人的な、職人的な仕事の方法にとって変わることは、従来の仕事の慣行が崩れることを意味し、個々の仕事についてのルールと仕事の割り当てがきめ細かく規定されなければならないことを意味した。アメリカの一般工業でテーラー方式といわれる科学的経営の先駆的刷新が、鉄道業の場合 80 年代に爆発的に進行したようである。個々の仕事についての規則が細かく規定され、それが体制化していった。労働者たちの個人的、職人的な誇りは消えさり、膨大なページ数に達する画一的な、きめ細かい規則書が会社側と労働者を結ぶことになった。プルマン・ストライキの場合に会社側がとった「契約主義」が支配的になってきた。

このような情勢は、企業の大型化とともに画一的な労働条件が支配的な体制を生みだし、会社側が労賃の一せい切り下げをおこないうる体制を生みだし、片や労働者が団結して会社に対抗する情勢を生み出した¹⁰⁾。職種別のブラザーフッドに代る統一的な労働組織が要求される気運が生れてきた。ユージン・デプスがアメリカン・レイルウェイ・ユニオンを結成したのはこのような情勢を背景にしており、93 年恐慌による労働者の経済的逼迫がかれらをこの組合へ殺到させる契機になったのであった。

〔注〕

- 1) Lindsay, *op. cit.*, p. 25.
- 2) 拙稿「19 世紀アメリカの鉄道敷設労働者」岐阜経済大学論集, 第 16 巻第 1 号, 昭和 57 年。
- 3) David Lee Lichtner, *Labor on the Illinois Central Railroad. 1852-1900.* 1969.

- p. 69. 鉄道会社の組織の発展については、たとえば Alfred D. Chandler, *The Visible Hand, The Managerial Revolution in American Business*. 1977. pp. 94-109.
- 4) *Ibid.*, pp. 72-73.
 - 5) Walter Licht, *Working for the Railroad, The Organization of Work in the 19th Century*. 1983. Chap. 1. The View from the Top.
 - 6) *Ibid.*, Chap. 3. Working to Rule. Chap. 4. The Reward of Labor.
 - 7) *Ibid.*, Chap. 5. The Perils of Labor.
 - 8) *Ibid.*, Chap. 6. The Railwaymen, A Social Profile.
 - 9) 拙稿「19世紀アメリカの鉄道と黒人」岐阜経済大学論集, 第16巻第3号, 昭和57年。
 - 10) 1892年のホームステッド・ストライキなどでも見られるこのような変化については、たとえば, Stanley Aronowitz, *False Promises, The Shaping of American Working Class Consciousness*. 1973. Part Two. The Formation of the American Working Class. Chap. 3. Formation of the Industrial Working Class. Chap. 4. Trade Unionism, Illusion and Reality.

4. ストライキの前夜

まずユージン・デプスとアメリカン・レイルウェイ・ユニオンの結成を見る。ユージン・デプスについては伝記もいくつかあり¹⁾, 有名であるのでその特徴だけを列挙しよう。その一つはかれが鉄道労働者の実状を熟知していたことである。フランス人の移民の子であったかれはテレ・ホーテで火夫を4年間経験し、以後火夫ブラザーフッドのテレ・ホーテ支部の役員をつとめ、1878年から火夫ブラザーフッドの機関誌の編集に参加し、80年からその編集者となり、以後火夫ブラザーフッドの指導者の一人になり、ゴンパースのAFLの結成にも刺戟を受けながら、全鉄道組合の統一組合を唱えて1893年アメリカン・レイルウェイ・ユニオンの結成に成功したのであった。その二は、かれが土着アメリカ人で、西部出身者であったことであった。両親がフランス人移民で、かれらがニューヨーク經由テレ・ホーテに着いた翌年にデプスは生れたのであったが、デプス自身はテレ・ホーテ生れということで当

時の労働運動指導者に共通していたヨーロッパ的雰囲気をもっていなかった。かれの発想はしばしばきわめて実際の、リンカーンにも似た西部人気質の人物であった（それゆえかれはのちに社会主義者になっても理論的には幼稚であったといわれる）。この点でかれは地元のテレ・ホーテの市議員にも選ばれるなど広く人気を得ることができた人柄であった。

さて、1894年のブルマン・ストライキを見る前に、1893年恐慌が鉄道業や鉄道労働者にどのような影響を与えたかを見ておかなければならない。1893年銀行倒産は642行に達し、破産鉄道マイル数は22万5000マイルに達した。工業市場は崩壊し、流通は減少し、賃金は切り下げられ、失業者数は200万人を超えた。とくに下層肉体労働者層の失業率は25パーセントを超えた²⁾。貯えのない、最下層の非熟練労働者たちはたちまちその日の食事に窮する状況に追いこまれた。そして少しは貯えのあったものも数カ月後には同じ状況に追いこまれた。組合に属する労働者たちは組合の規定賃金以下で働くことを憤り、拒絶した場合もあったが、現実には職のないかれらの競争相手が市場に満ちていた。鉄道業の場合も例外ではなかった。

これらの失業者たちが起した行動に「コクシの行進」といわれる一種の大衆運動があった。これは失業救済を連邦政府へ訴えるためにワシントンまで行進しようという運動で、1894年の2月から5月まで、西部を中心に全国に広がった。続いて5月～7月にブルマン・ストライキが起るから、いわばその前史的意味をもち、その両者で鉄道が舞台となったことから鉄道の混乱という点で共通面がある。

オハイオ州のジェイコブ B. コクシはペンシルヴァニア州で育ち、1881年にオハイオ州のマシロンに移住し、砂岩採石場を経営する傍ら農場で馬を育てる仕事に従事し、90年代初期には20万ドル程度の小資産家になっていた。片やかれは政治に参加し、とくに金融問題に関心をもち、元は緑背紙幣党に属した。そして人民党が現われるとそれに参加したが、その理論はかなり独特のもので、金融問題に加えて道路改良運動を唱え、地方自治体の振興

を計るとともに、8時間労働制などで労働者を救い、失業者を救済しようとするもので、キリスト教的色彩も帯び、いわば中産階級的な改良主義の一つであった。そのスローガンのいずれもが、当時としてはいわば空論に近い、非現実的なものであったが、これも空想的改良主義のカール・ブラウンらの協力を得て、ワシントンの国会へ請願するための行進の計画が93年末にでき上った。ポピュリズムの指導者たちも関心を寄せ始め、コクシィの住んでいたオハイオ州マシロンからワシントンへの行進の出発が94年3月24日と決められたが、実際にどれだけの人数が集るか危ぶまれた³⁾。

しかし若干の失業者が周辺の土地から集り、ようやく約100人の「軍」がワシントンに向けて行進を始めた。途中で脱落するものも多かったが、新たに参加するものもあり、約二、三百人の数を保って一日約15マイルの速度で行進を続けた。通過地ではポピュリストや労働組織の参加を得て演説会を開き、食事は地域の農民たちの援助に頼り、宿泊は指導者たち以外はほとんど野宿で、暗黙裡に通過地の官憲の監視を受けながら行進は続けられた。工業地域ペンシルヴァニア州の各地では熱烈に歓迎され、メリーランド州に入って4月も終りに近づくにつれて国中の関心は昂まってきた。その理由の一つは、全国各地でこれを見ならった運動が生じていたことであった。アイオワ州ではサンフランシスコからきたケリーの率いる1500人の「軍」が、インディアナポリスではロサンジェルスからきたフライの「軍」がそれぞれワシントンを目指し、その他太平洋岸北部ではかなりの、南部やニュー・イングランドでも若干の動きが見られ、事態のなりゆきが心配された。とくにワシントンでは警備の不備を心配して動員可能な軍隊の員数が計算される一方、ポピュリスト派の議員たちは、コクシィの「軍」とは一線を劃しながら、それを歓迎する準備、少なくともかれらの政治活動を守ることを提案した。コクシィはワシントンに入って当局に行進の許可を申請した。警察署長は議事堂敷地内での行進や集会が違法であると回答した。コクシィは下院議長のクリスプと会見して、自分がアメリカ国民の代表であることを認めさせようと

したが、クリスは国会議員こそが国民の代表であるとし、コクシィの要求を議會を脅迫するものとして退けた。5月1日の当日、2、3万の群集と数百人の騎馬警官が見守るなかを、500人のコクシィ「軍」がペンシルヴェニア通りを議事堂に向かって行進した。ブラウンとコクシィが議事堂の階段を登ろうとしたとき、2人は「国会敷地法」違反のかどで逮捕され、あっけなく事態は終わった。その後裁判の結果3人の指導者が20日間の禁固刑を受けて事件は一応落ち着いた⁴⁾。

前述のように、西部の各地で同じような「軍」が生まれ、それらはワシントンへ向おうとするが、遠距離なので鉄道を利用せざるをえなかったが、それらはいずれも汽車（大抵は貨車）に無料で乗せてもらおうとする運動となった。この背景には好景気のときでも一般に浮浪者と呼ばれた下層階層の人々の間に、少しばかりのチップを出して乗務員に見逃してもらったり、危険を冒してもぐりこんだりして貨車で無料で旅行する方法が一般化しており、實際上鉄道会社はこれを見逃していた。ところが、93年恐慌が始まると平時には数万人であった“浮浪者”が急増し、「只乗り」を求める人々の数も急増した。93年秋にはこれらの人々が団結して行動する傾向が現われた。50人から二、三百人の集団となったかれらは、半ば軍隊的な組織を作り、代表を選び、資金をプールして団体行動をとった。乗務員たちはしばしばこれを傍観せざるをえず、かれらが通過する市町村でも面倒を恐れて食料を無料で提供する場合もあった⁵⁾。

このような傾向がコクシィ「軍」によって刺戟され、組織化された。ロサンジェルスของルイスC.フライの率いる600人の「軍」は3月16日に出発し、サン・バーディ、ツーソンとサザン・パシフィック鉄道に只乗りしながら東進するが、エル・パソでは鉄道会社側も態度を硬化させ、エル・パソの東のセラ・ブランカで会社側はフライの「軍」が乗った貨物列車を側線に入れ、砂漠の真中で放置する戦術にでた。ホッグ・テキサス州知事とサザン・パシフィック鉄道の間で激論が交されるが、対立状態のなかでフライ「軍」がふた

たび戻ってくるのを心配したエル・パソ市民が資金を出してサン・アントニオまで「軍」を送ることで事態は解決したが、この経緯は「軍」が進んでいく途中の都市で見られた事態を代表的に示している。一般に少なくとも民衆の一部は「軍」に同情し、歓迎さえするが、数百人の「軍」を野営させ、その食糧を調達することは容易ではない。ましてその旅費まで捻出することは困難であった。そこで「軍」は当時の唯一の長距離交通機関である鉄道に「只乗り」を要求する。鉄道会社はある程度まではこれを認めるが、度を過すと拒絶する。ここに紛争が生じ、州知事や裁判所、ついには連邦政府が登場することになる。

以上の事態が激しい形で現われたのが北西部太平洋岸のノーザン・パシフィック鉄道沿線であった。ここではホーガンのモンタナ「軍」が組織され、4月中旬ごろ失業鉱夫を中心とする約500人がビューテから東へ向おうとしていた。かれらは格安の運賃で運んでもらおうとノーザン・パシフィック鉄道と交渉するが、当時破産状態にあったその社の管財人はこれを拒絶した。ビューテ市民たちの支持を得たモンタナ「軍」は実力行使を辞さない構えだったので、当地の連邦保安官は不安を感じてワシントンのオルニィ法務長官に州軍もしくは連邦軍の出動を求めた。4月23日失業者「軍」のなかの鉄道労働経験者が機関車を運転して「軍」は出発した。「軍」が乗っ取った列車はボズマンで食糧を補給し、ビルングへ向った。連邦保安官は75名の代理保安官を連れてこれを追跡し、4月25日両者はビルングで衝突した。数人が負傷するが、「軍」側が優勢で列車はフォーサイスまで進んだ。この情勢を見て、後述するようなワシントン政府内の経緯を経て大統領は連邦軍を出動させ、ケオ砦から出動6個中隊が就寝中のホーガン「軍」を襲って351人を逮捕した。裁判の結果ホーガンは6カ月、他の指導者たちは3カ月の禁固刑を宣告された⁶⁾。

コロラド州の鉱夫たちのサンダーズの「軍」の場合も華々しかった。ミズーリ・パシフィック鉄道は失業者「軍」に備えてすべての機関車や客車を

プエブロ周辺から遠ざけていたにも拘らず、「軍」は元機関士などによって壊れた機関車を修復し、会社が通行止めにするためにわざとレールを外しているのをつぎつぎに修理して進みコロラド州の外へ出ようとした。連邦保安官たちは郵便輸送妨害の罪でかれらを追跡し、トピカでかれらを逮捕し、その数があまりに多かったのでレベンワース砦に監禁したが、州知事までがポピュリスト派であった当地の「軍」にたいする同情的雰囲気の中かでその多くは逃亡してしまった。カンザス州で生れた他のいくつかの「軍」も多くは列車を「盗んで」捕まり、老廃兵舎などが応急の刑務所として使われた。北西部のタコマヤシアトルで生れた木材労働者、鉄道労働者らの失業者を中心とした「軍」も4月28日トラウトデールで列車乗っ取り事件を起し、連邦軍がワラワラ砦などから出動した。その他ノーザン・パシフィック鉄道ではスポケーンなどでも連邦軍が出動し、事態を鎮めた。

以上のような騒動を通じて、鉄道ストライキおよびその他の騒動から生じる輸送中断にたいする裁判所の措置の変化の問題がでてくる。一般に19世紀中葉の時期には鉄道労働者のストライキは認められていた。裁判所が関与した例はなかった。ところが1877年の大ストライキで各地の騒乱状態を経験して事態は変り始めた。すでにそのストライキ中破産状態にあって管財人の管理下にある鉄道でのストライキにたいして裁判所がインジャンクション（禁止令）を出した。根拠は、ストライキによる郵便輸送の中断は土地付与法によって義務づけられた「政府の輸送」を妨害することであった。ところが、1886年のレーク・ショア・アンド・ミシガン・サザン鉄道のストライキの場合は、破産していない鉄道にたいしてもインジャンクションが発布され、1888年のバーリントン鉄道のストライキの場合にはさらに徹底した、いかなる列車運行にたいする妨害をも禁じるインジャンクションが出された。1893年レーク・イリー・アンド・ウェスタン鉄道やノーザン・パシフィック鉄道でストライキが起ったとき、このような安易なインジャンクション発令にたいする反論が司法界内部で生れ、保守的なストライキ容認派とインジャン

クシオン賛成派の間で意見が分れた⁷⁾。

このような情勢の下で生じたコクシ「軍」の騒動のなかの列車乗っ取り事件は一拳にインジャンクシオン派の発言力を強めた。当時の法律家には鉄道会社の顧問弁護士を勤めるものが多く、一方政治家のなかにも鉄道会社の利益を地方政治や中央政界で代弁するものが多く、クリーヴランド政権の場合もその例外ではなかったが、その法務長官となったリチャード・オルニィはその両者を兼ね具えた人物であった。20年間にわたってボストンで鉄道および一般会社の弁護士を勤めてきたオルニィは、ボストン・アンド・メイン鉄道、バーリントン鉄道を始め多くの鉄道会社の顧問弁護士を勤めた人物であったが、法務大臣に就任してからもいくつかの鉄道でその仕事を続け、バーリントン社からの収入だけで法務大臣の給料を上廻る状態であった⁸⁾。かれは政界と密接な関係にあった鉄道業界を背景にコクシ「軍」にたいして厳しい政策にでた。各地の保安官や裁判官が自らの手で事態が收拾できないとしてワシントンへ正規軍の出動を要請してきたとき、その程度では出動は見合わせるべきだとする当時の陸軍総司令官ジョン M. ショフィールドの反対を押えてクリーヴランド大統領に軍隊を出動させたのはかれの強硬態度であった。そして同じ事態がその直後のプルマン・ストライキでもくり返されることになったのであった。

〔注〕

- 1) McAlister Coleman, *Eugene Debs, A Man Unafraid*. 1930. Flynn, E. G., *Debs, Haywood, Ruthenberg*. 1939. Herbert M. Morais & William Cahn, *Gene Debs. The Story of a Fighting American*. 1948.
- 2) Donald L. McMurry, *Coxey's Army. A Study of the Industrial Army Movement of 1894*. 1929. p. 9.
- 3) *Ibid.*, Chap. I-III.
- 4) *Ibid.*, Chap. IV-VI.
- 5) *Ibid.*, pp. 11-20.
- 6) *Ibid.*, pp. 199-206.
- 7) Gerald G. Eggert, *Railroad Disputes. The Beginnings of Federal Strike Poli-*

cy. 1967. pp. 125-135.

8) *Ibid.*, p. 138.