

プルマン・ストライキとその余波

——ボイコットとシカゴ鉄道経営者協会——

伊藤健市

目次

はじめに

1 プルマン・ストライキとその後の展開

——ストライキからボイコットへ——

- (1) プルマン・ストライキの進展
- (2) シカゴ市民連盟の活動
- (3) アメリカ鉄道労働組合の関与
- (4) ボイコットと連邦政府の関与

2 アメリカ鉄道労働組合とボイコット

- (1) ユージン・デブスの略歴
- (2) 機関車火夫友愛会とユージン・デブス
- (3) アメリカ鉄道労働組合の結成
- (4) グレート・ノーザン鉄道ストライキ
- (5) ストライキからボイコットへ

3 シカゴ鉄道経営者協会とボイコット

- (1) 研究の系譜
- (2) シカゴ鉄道経営者協会の結成
- (3) 第1期の活動
- (4) 第2期の活動
- (5) シカゴ鉄道経営者協会とボイコット

今後の課題

はじめに

この小論の目的は、すでに発表した2本のプルマン・ストライキ関連の論文を受けて¹⁾、同ストライキのその後の展開、つまりボイコットへの進展と、それへのシカゴ市民連盟(Chicago Civic Federation)の関与、その成否とそうした結果をもたらした要因を明らかにすることにある。筆者の関心は、創設まもないシカゴ市民連盟が、このプルマン・ストライキならびにボ

1) 伊藤健市「会社町とプルマン・ストライキ」『関西大学商学論集』(第57巻第3号, 2012年12月), 同「プルマン豪華車輛会社における労務管理とプルマン・ストライキ」『関西大学商学論集』(第57巻第4号, 2013年3月)。

イコットからどのような教訓を学び取り、それを全国市民連盟 (National Civic Federation) へと継承していったのか、という点にある。

シカゴ市民連盟は、プルマン・ストライキに関与するのであるが、それがストライキを終焉させたのかと問われれば、否と答えるほかはない。結論を先取りすれば、シカゴ市民連盟はプルマン・ストライキの解決策として調停 (arbitration) を試みる。同じように調停で解決しようとの試みは、アメリカ鉄道労働組合 (American Railway Union) によってもとられた。そうした試みは、ジョージ・M・プルマン (George Motimer Pullman, 以下ジョージ・プルマン) ならびにプルマン豪華車輛会社 (Pullman Palace Car Company, 以下プルマン社) によってことごとく拒否される。表面化するはこの拒否という事実であるが、その背後にはある組織の存在があった。この組織とは、シカゴ鉄道経営者協会 (General Managers' Association of Chicago) である。同協会の目的は、プルマン・ストライキをボイコットにまで進展させ、それを契機にアメリカ鉄道労働組合を粉砕することにあった。こうした目的が、結果的にシカゴ市民連盟の関与を失敗に終わらせたのである。

手元に、*The Pullman Strike of 1894*と題する読み物がある²⁾。「読み物」としたのは、これが学術研究書ではないからである。この書物は、索引も含めてわずか48ページしかない小冊子で、プルマン・ストライキとボイコットのダイジェスト版といっても過言ではない。読者として想定されているのは少年・少女 (日本でいえば小学校高学年から中学生レベル) である。その意味で、プルマン・ストライキとボイコットの全体像を手っ取り早く知るには格好の手引き書でもある。少し冗長だが、この小論と関係する2つの章、「ストライキからボイコットへ (From Strike to Boycott)」と「連邦政府の関与 (The U. S. Government Steps In)」をまず訳出しておこう。

ストライキからボイコットへ

シカゴの指導者のなかには、ストライキを終わらせる方法を模索した者もいた。シカゴ市民連盟と呼ばれていた一団は、調停を支持していた。同連盟のメンバーには、シカゴの貧しい移民のために尽力していた改革者、ジェーン・アダムズ (Jane Addams) がいた。彼女は、「調停という考えに非常に好感をもっている」と語るアメリカ鉄道労働組合の幹部と会っていた。しかし、ジョージ・プルマンは調停を検討しようとしなかった。彼は組合を嫌っていたし、組合幹部にはストライキに訴えれば自分がビジネス手法を変えるのでは、とは考えてほしくなかったのである。

ジョージ・プルマンは、シカゴに拠点を置く多くの鉄道会社の経営者が自分と同じ考えを共

2) Michael Burgan, *The Pullman Strike of 1894*, Compass Point Book, 2008. 著者は、児童書を中心に100冊以上の本を執筆している。また、同書の監修者としてイリノイ大学労使関係研究所のウィリアム・アデルマン (William Adelman) 教授の名前が挙がっている。

有しているのを知っていた。そうした鉄道会社は、1886年に鉄道経営者協会 (General Managers' Association) と呼ばれる組織を結成していた。同協会の会員鉄道会社は、そのすべてを合わせれば4万1,000マイル (6万5,600キロ) に及ぶ路線を所有し、22万人以上の従業員を雇用していた。これらの鉄道会社は、アメリカ鉄道労働組合に対して、ジョージ・プルマンと歩調を合わせることに同意していた。

1894年6月、アメリカ鉄道労働組合はその最初の全国大会をシカゴで開催した。その時点までに、同組合はアメリカ各地に15万人の組合員を擁していた。プルマン・ストライキは、この全国大会の主な議題となった。アメリカ鉄道労働組合の支部のなかには、すでにプルマン社製車輻を連結する列車は、いかなる列車であれボイコットすると決めているものもあった。そうした支部所属の組合員は、プルマン社製車輻を連結する列車への荷物の積み降ろしだけでなく、運転も拒否した。全国大会で、アメリカ鉄道労働組合の組合員は、プルマン社製車輻に対して全国規模のボイコットに訴えることの是非を議論した。

ストライキ中のプルマン社従業員が、ボイコットによる支援を求めて全国大会に赴いた。そのなかの一人がジェニー・カーティス (Jennie Curtis) である。弱冠19歳の彼女は、シカゴにあったアメリカ鉄道労働組合の「女性労働者」グループ {女性のみをメンバーとする第269支部一注、伊藤} の支部長であった。「女性労働者」グループのティーン・エージャーとうら若き娘たちは、プルマン社製車輻に使われるカーベットやカーテンを縫う仕事をしていた。カーティスは、「私たちは、何の希望ももてなかったのでジョージ・プルマン氏に対してストライキを敢行しました。……すべての工場でのより良い労働条件を求めて、私たちと行動をとまにしてください」と全国大会で訴えた。

ユージン・V・デブス (Eugene Victor Debs) は、この大会のためにシカゴに来た。彼は、ストライキが終結しないなら、ジョージ・プルマンがすぐにでも代替要員を雇い始めるのではないかと危惧した。さらに、アメリカ鉄道労働組合がボイコットに訴えれば、大多数のアメリカ人が同組合を嫌悪し始めるのではないかと憂えていた。彼は、「この国には、『ボイコット』という言葉に対して根強い敵意がある」と語っている。デブスは誕生まもない組合が、一般大衆のボイコット嫌悪感のなかで生き長らえないのではないかと危惧したのである。アメリカ鉄道労働組合は、ジョージ・プルマンが調停に同意するかどうかを再度確かめようとした。プルマンの答えは今回もノーであった。

鉄道労働者たちは、最終的に、自分たちの要求を手にする唯一の頼りは、全国規模でのボイコットしかないと決断した。アメリカ各地にいたアメリカ鉄道労働組合の組合員は、プルマン社でストライキを行っている従業員への支持を示す方法として、6月26日以降働くことを拒否した。その後2日を経ずして、10万人以上の鉄道労働者がストライキに入った。シカゴ・タイムズ紙の見出しは、「西部で車輪は1つも回っていない」と大げさに書き立てた。

デブスは、ボイコットが全鉄道会社に対するゼネストに発展することは望んでいなかった。

主たる目標は、プルマン社製の車輻を止めることにあった。しかし、鉄道経営者協会はアメリカ鉄道労働組合に対する憤怒を掻き立てることを決定し、同組合を粉砕する処置を講じた。鉄道会社は、仕事にあぶれた労働者をスト参加者の代替要員として雇い始めた。鉄道会社は、通常ならプルマン社製の車輻を連結していない列車である貨物列車とか郵便列車とかにも、あえて連結し始めたのである。鉄道会社は、そうした列車がボイコットされたなら、多くのアメリカ人が影響を受け、ストライキ中のアメリカ鉄道労働組合の組合員が不利な立場に置かれることを期待したのである。鉄道経営者協会は、貨物・郵便列車にあえてプルマン社製の車輻を連結することで、アメリカ政府がボイコット終結を目的に軍隊を派遣するであろうことも期待していた。

デブスは、アメリカ鉄道労働組合が責任を負わされることを期待して、暴力行為を煽動するために人を雇った、と鉄道会社を非難した。彼は、多くのアメリカ人が組合と、多くの場合ストライキに端を発する暴力行為を恐れているのを知っていた。デブスは、アメリカ鉄道労働組合の組合員は権利の侵害を避けたし、法は犯していない、と主張し続けた。彼は一般大衆が支持し続けてくれることを期待していたのである。しかし、スト参加者を支援するためか、あるいはただ単に鉄道会社が嫌いであったイリノイ州の住民のなかには、あえて行動を起こす者もいた。彼らが複数の列車の運行を止めたことで、ジョン・P・オールドゲルド (John P. Altgeld) 知事が対応に乗り出した。彼は、走行中の列車は止められていなかった点を確認するために、州兵を派遣した。現場に州兵が派遣されたことで、暴力行為の脅威は薄れていった。

連邦政府の介入

大統領グローヴァー・クリーヴランド (Grover Cleveland) は、列車の運行停止に驚きを禁じ得なかった。連邦政府は、郵便物の配送と、ある州から別の州に物品が搬送されるのを確保する義務を負っていた。

司法長官リチャード・B・オルニー (Richard B. Olney) は、政権内の法曹家としては第一人者であった。彼は、以前複数の鉄道会社で働いていた。彼は鉄道経営者協会を支持していたし、鉄道会社と同様、アメリカ鉄道労働組合を粉砕したがっていた。彼は、シカゴがストライキの中心地であるのを知っていた。それで彼は、「行えることは、どんなことでもシカゴで行うべきである。……シカゴでアメリカ鉄道労働組合が粉砕されるなら、他のいかなる場所でも壊滅することになろう (傍点は、本文がイタリック—注、伊藤)」と語っていた。

オルニーは、合衆国の裁判所がデブスとアメリカ鉄道労働組合に対して、差し止め命令 (injunction) を出すようにクリーヴランド大統領を説得した。1894年7月2日、法的措置は、アメリカ鉄道労働組合に対し、鉄道経営者協会の会員鉄道会社の列車と郵便物を運んでいるいかなる列車に対するボイコットも中止するよう命じた。クリーヴランド大統領は、連邦軍をシカゴに派遣したいとするオルニーの願いも聞き入れた。連邦軍は7月4日の真夜中に到着し始

めた。

この時までには、暴力行為はシカゴ近郊の諸都市で生じていたが、シカゴそのものは平穏であった。ジョン・オールドゲルド知事は、大統領が独自に行動したことで動転していた。通常、知事が支援を求めた後でしか、大統領は軍隊を送り込めなかったからである。暴力行為のせいではなく、鉄道会社が従業員を十分確保できていなかったから列車は動いていなかったし、新聞による暴力行為報道も多くは虚偽であった、とオールドゲルド知事は語っている。大統領への手紙で、彼は「実際には、ごくごくわずかな暴力行為しか起きていなかった」と書いている。だが、クリーヴランド大統領は軍隊がシカゴに駐留することを主張し、多くの兵士がまもなく到着した。

最悪の暴力事件は兵士がシカゴに到着した後で起こった。暴徒が鉄道車輛を燃やし、転覆させ、暴徒に向けて警備員が発砲したことで数人が殺された。シカゴでの列車運行が停止したことで、アメリカ各地で食糧不足が生じた。暴力行為は、カリフォルニア、オクラホマ、ユタを含め、他の地域にも拡大した。ある時点では、約25万人のアメリカ人がストライキを続行していたが、暴動に加わっていた人数ははるかに少数であった。

7月半ばまでに、アメリカ鉄道労働組合の組合員のなかにはストライキで勝利できないとみる者も出始めた。ジョージ・ブルマンは依然として調停に応じようとしなかったし、一般大衆は暴力行為と物品不足を厭うようになった。アメリカ鉄道労働組合以外の主要組合は、ストライキに加わるのを拒否していた。さらに、連邦政府が鉄道会社の味方をしてきたことや、ストライキが続かないようにしようとしたことも明確であった。

列車は再び時間通りの運行を始め、ユージン・デブスと数人の組合幹部は7月2日の差し止め命令を無視したという罪で逮捕された。7月18日に以下のような内容の文章が、ブルマン社に掲示された。そこには、「オペラティブの数が全部署で必要な人数に達すればすぐに」、同社は操業を再開することが謳われていた。その後数週間にわたって、ストライキを行っていた従業員の多くが工場に戻った。9月の初め、シカゴ・トリビューン紙は「すべての労働組合と大衆は、総じて、[ストライキ]に関心を示さなくなった」と報じたのであった。

著者のマイケル・バーガン (Michael Burgan) は、ブルマン・ストライキからボイコットへの進展を簡略かつ見事に描いている。彼は、シカゴ市民連盟のブルマン・ストライキへの関与という、あまり注目されてこなかった事実についても触れている。ただ、その関与がなぜ成功しなかったのかという、筆者にとっての最重要論点については触れていないが、ジョージ・ブルマンの組合忌避とそれを共有する鉄道経営者協会の存在という視点は提供してくれている。バーガンのいう「鉄道経営者協会」が、シカゴ鉄道経営者協会であることはいうまでもない。

このシカゴ鉄道経営者協会の存在こそ、当時の巨大企業の1つであったとはいえ一地方の一

企業で発生した争議がボイコットに、さらには全米をも巻き込みかねないゼネスト一歩手前まで進展した元凶であった。表面的には、ジョージ・プルマンの組合忌避からくる調停拒否ということしかみえないが、その背後にいたシカゴ鉄道経営者協会抜きには、プルマン・ストライキがアメリカ鉄道労働組合とシカゴ鉄道経営者協会の、さらにはアメリカ鉄道労働組合対連邦政府の闘いに進展したことは理解できないのである。

この小論では、ボイコットを避けたがっていたユージン・デブスの思いに反して、なぜアメリカ鉄道労働組合はボイコットに踏み込まざるを得なかったのか、同組合をそうした窮地に追い込む戦略を策定したシカゴ鉄道経営者協会とはどういった組織であったのか、その存在はシカゴ市民連盟にどういった影響を与えたのか、といった諸点を考察する。

1 プルマン・ストライキとその後の展開 ——ストライキからボイコットへ——

ここでの目的は、1894年5月11日に始まったプルマン社のプルマン車輛製造所 (Pullman Car Works) におけるストライキが³⁾、アメリカ鉄道労働組合の関与とともに、その後どう進展したのかを概観することにある⁴⁾。5月11日前後の動きに関しては、拙稿を参照してほしいが⁵⁾、この小論でも重複して取り上げている点があることを最初に断っておきたい。

(1) プルマン・ストライキの進展

ストが始まった翌日の5月12日は土曜日ではあったが、若者たちは野球やローンテニスに興じていた。また、午後遅くには、アーケード・パークの芝生の上でゆったりと時を過ごしたり、ピクニックをしていた家族を前に、プルマン・バンドが演奏を披露していた。会社町プルマン (Pullman Town) の住民たちは、あたかも祭日が重なる週末のように行動していたのである⁶⁾。このような情景からは、とてもストライキが行われていたとは考えにくい、その裏で事態は刻々と進展していた。

会社町プルマンにストライキの本部を置けなかったため、スト参加者たちはケンジントンの

3) このストライキの発端・原因については、伊藤健市「会社町とプルマンストライキ」と、「プルマン豪華車輛会社における労務管理とプルマン・ストライキ」を参照のこと。

4) 以下の記述に関しては、多くの研究・書物に依拠していることはいうまでもない。ここに記して感謝の意を表したい。ただし、参照した文献のなかには、仮名遣いを変えたり、固有名詞の記載法を統一するため変更している場合もある。邦訳書の場合、明らかに誤訳である箇所は訳し直した。また、原著に従って、数字が誤っている箇所も訂正した。

5) 伊藤健市「プルマン豪華車輛会社における労務管理とプルマン・ストライキ」を参照のこと。

6) Stanley Buder, *Pullman: An Experiment in Industrial Order and Community Planning, 1880-1930*, Oxford University Press, 1967, p.168.

ハワード通りと115番街の角にあるストライキ本部に集まっていた⁷⁾。ストライキ初日の5月11日には、早くも第208支部（lodge、アメリカ鉄道労働組合ではローカルのことを支部と呼んでいた）の支部長トマス・W・ヒースコート（Thomas W. Heathcoate）を委員長とするストライキ委員会（Strike Committee）が組織された。5月13日、ヒースコートは、シカゴ・タイムズ紙（*Chicago Times*）に対し、ストライキに至った理由を、「私たちは、プルマン社が要求をのむことを期待していたわけではありません。ストライキの結果どうなるかもわかっていなかったし、事実そうしたことは気にも留めていませんでした。私たちは、自分たちと家族が必要最低限の生活を営むのに必要な賃金よりも少ない賃金で働いていたこと知ったのです。この一点だけで、これ以上仕事をするのを断固拒否したのです⁸⁾」と説明していた。

ストライキ委員会の最初の活動は、プルマン車輛製造所の24時間巡回警護団の結成であった。それは、スト参加者約300人で組織されていた。組合側は、これを財産の損害と過度の宣伝を防ぐものと主張したが、会社側は、同製造所で新規雇用された（もちろんスト参加者の代替要員として）従業員が構内に入るのを防ぐためのピケット・ラインの構築と指摘していた。ストライキ中、組合は規律の励行を懸命に試み、ヒースコートらは辛抱と礼儀正しさを強く主張した。スト参加者たちは、製造所に近づかないようにと告げられ、彼らの闘いに支障を来す可能性の高い飲酒や乱暴な行為をその後も強く諫め続けられるのである⁹⁾。

スト参加者たちは、ストライキは早期に解決して、すぐに職場に戻れると期待していた。だが、アーケード街の店舗が1つの店舗を除いてストライキ中は閉店するとのニュースを聞いたとき、その期待はもろくも消え失せた。一方、プルマン社の役員は、ストライキは3カ月は続くと長期戦を覚悟していた。彼らの意図は明確で、組合が壊滅するまで製造所は閉鎖されたままにしておくというものであった。事実、ジョージ・プルマンは、5月12日、事後を副社長のトマス・W・ウィキス（Thomas W. Wickes）に託してロング・ブランチ（Long Branch）に旅立った。その後、ニューヨークで妻と娘と合流し、アルビオン（Albion）と首都ワシントンへの短期旅行は別として、6月20日にシカゴに戻るまでニューヨークで過ごすのである¹⁰⁾。

プルマン・ストライキは、最初の1カ月間はシカゴの新聞各紙で取り上げられていただけであった。タイムズ紙を除く各紙は、ストライキが始まったときに、現下の経済情勢のもとでの労働者のこのような行動はばかげているし、失敗するとの論陣を張っていた。5月12日付のシカゴ・レコーズ紙（*Chicago Record's*）のとった立場はその典型であった。「労働者たちの闘

7) *Ibid.*, p.173.

8) "For a Living Wage," *Chicago Times*, 13 May, 1894. (Susan E. Hirsch, *After the Strike : A Century of Labor Struggle at Pullman*, University of Illinois Press, 2003, p.33.)

9) United States Strike Commission, *Report on the Chicago Strike of June-July 1894*, Government Printing Office, 1895, p.417. S. Buder, *Pullman*, pp.168 and 170.

10) S. Buder, *Pullman*, pp.168-169, 179 and 284.

争にいかなる利点があろうとも、……彼らがゆゆしき間違いを犯したことは……疑いない。」¹¹⁾ 日を経るにつれて、シカゴの各紙は法律を遵守する、意志の固いプルマン車輛製造所のスト参加者が直面している絶望的な状況を報じた。それに対し、シカゴの住民や労働組合は、急速に労働者への同情と支援を拡大した。それ以外にも、慈善団体、数社の企業からも支援がもたらされていた¹²⁾。

シカゴの住民は、プルマン社の従業員の窮状をよく理解し、多数の住民がスト参加者にカンパを行っていた。プルマン・メソジスト教会 (Pullman Methodist Church) のウィリアム・H・カーワディン牧師 (William H. Carwardine) が集めた資金カンパのリストは、シカゴのさまざまな住民からの寄付が寄せられていたことを示している。この事実から、プルマン社の従業員は決して孤立していなかったことが伺えるし、組合員や住民の意識の高さも伺える。以下がそのリストである¹³⁾。

印刷工組合第16支部,
 塗装・内装職人組合第147支部,
 大工組合第23支部,
 第34地区共和党クラブ,
 グランド・クロッシング警察署,
 ハイドパーク水道局,
 ガーディナーズ・パークでピクニックを楽しんでいた人々,
 牛乳販売者組合,
 ハイドパーク酒類販売業者組合,
 第14警察分署,
 スウェーデン・コンサートの聴衆,
 シカゴ消防署,
 ドイツ歌唱協会,
 モンタナ州アナコンダからの小切手。

もちろん、スト参加者たちも、5月17日に救済委員会 (Relief Committee) を組織していた。シカゴのデイリー・ニュース (Daily News) 社は、救済委員会のシカゴ本部として同社の店舗を提供した。救済委員会には、ホプキンス市長が経営する雑貨店、セコード・ホプキンス (Secord-Hopkins) から1,500ドルの価値のある小麦粉、ジャガイモ、そして食肉に加えて、現金1,000ドルの寄付が寄せられていた¹⁴⁾。5月22日に従業員たちは最後の給与小切手を受け取

11) 12) *Ibid.*, p.170.

13) Howard Zinn, *A People's History of the United States: 1492-Present*, HarperPerennial, 2003, p.279. 猿谷要監修, 富田虎男他訳『民衆のアメリカ史 上巻』明石書店, 2005年, 503~504ページ。

14) S. Buder, *Pullman*, p.171. Nick Salvatore, *Eugene V. Debs : Citizen and Socialist*, University of Illinois Press, 1982, p.128.

った。5月27日には、ピクニックやダンス会が催され、そこで、ホプキンス市長と第269支部の支部長ジェニー・カーティスがダンスをした、と報じられていた¹⁵⁾。だが、事態の悪化は避けられなかった。6月までに、従業員のうち800家族以上が援助を受けざるを得ない状態に陥るまでに貧窮していたと報告されている¹⁶⁾。

スト参加者たちの窮状を救うべくさまざまな取り組みが行われた。6月5日、62名のシカゴ市議会議員は、市長が救済委員会のために全市民の支援を要請する決議案を満場一致で承認した。ホプキンス市長は、この決議案に従ったし、シカゴの労働組合による金銭、衣服、食料を寄付する日も設定された¹⁷⁾。

（2）シカゴ市民連盟の活動

救済活動以外にみるべきものとしては、シカゴ市民連盟の活動がある。同連盟は、6月初旬に、調停による和解に向けた取り組みを始めたのである。副会長であったバーサ・パルマー（Bertha Palmer）は¹⁸⁾、シカゴ社会のエリートでもあったが、プルマン・ストライキに対しては、プルマン社が、「（ストライキが発生するに至った一注、伊藤）事態を把握し、その行動を抑制」するべきだと信じていた。彼女は、ストライキを調停しようとするシカゴ市民連盟の取り組みを支持していた¹⁹⁾。

そこで、シカゴ市民連盟内に6人で構成される「仲裁委員会（conciliation committee）」が、プルマン社とアメリカ鉄道労働組合を一堂に会させるという目的をもって組織された²⁰⁾。デブスは、このシカゴ市民連盟の調停活動に積極的に応じたが、トマス・ウィキスに宛てて出された数通の手紙には一切返事はなかった。最終的に、仲裁委員会のメンバーの一人が、ウィキスを訪ねた。このメンバーとは、ジェーン・アダムズである。ウィキスは彼女に、第三者が「関係もない」問題に口を挟むのを許すわけにはいかないと言った²¹⁾。ともかく、プルマン社は組

15) S. Buder, *Pullman*, p.176.

16) *Ibid.*, p.172.

17) *Ibid.*, p.175.

18) バーサ・パルマー、つまりポッター・パルマー夫人については、伊藤健市「全国市民連盟成立前史——シカゴ市民連盟の一考察——」（『大阪産業大学論集（社会科学編）』第79号、1990年）と同「ラルフ・M・イーズリーとシカゴ市民連盟」（『関西大学商学論集』（第54巻第5号、2009年）を参照のこと。

19) U. S. Strike Commission, *Report*, p.91. Susan E. Hirsch, “The Search for Unity among Railroad Workers,” Richard Schneirov, Shelton Stromquist, and Nick Salvatore, *The Pullman Strike and the Crisis of the 1890s : Essays on Labor and Politics*, University of Illinois Press, 1999, p.49.

20) Almont Lindsey, *The Pullman Strike : the Story of a Unique Experiment and of a Great Labor Upheaval*, University of Chicago Press, pp.230-231.

21) 残念ながら、彼女の自伝には、プルマン・ストライキの折りにケンジントン近くのホールで開催された最初の会合に、「市民調停委員会（Citizens' Arbitration Committee）」から派遣され、プルマン社の従業員と話し合ったことは触れられているが、ウィキスとの会談については触れられていない。Jane Addams, *Twenty Years at Hull-House With Autobiographical Notes*, Macmillan Company, 1910, pp.214-215. 柴田善守訳『ハル・ハウスの20年—アメリカにおけるスラム活動の記録—』岩崎学術出版社、1969年、156～157ページ。

合と交渉するつもりはないのであって、「元従業員」と個人としてなら交渉する余地はあった。だが、いかなる状況になろうとも、調停には一切応じない。それというのも、「調停に付すことは何もない」からである、というのがウィキスの立場であった²²⁾。これは、交渉あるいは調停を通した迅速かつ平和的な解決を求める、利害関係のない第三者からの度重なる懇願に対するジョージ・プルマンならびにプルマン社の一貫した対応であった。

ただし、シカゴ市民連盟も一枚岩ではなかった。その初代会長ライマン・J・ゲージ (Lyman J. Gage) に関して、次のような逸話がある²³⁾。スト参加者たちの窮状を見かねて、ファニー・カヴァーナ (Fanny Kavanagh) とチャールズ・D・ブラッドレー婦人 (Mrs. Charles D. Bradley) が率いるシカゴの著名な婦人たちのグループは、スト参加者に代わって金融機関に支援を求めた。この二人が、シカゴ市民連盟の創立者の一人である、ファースト・ナショナル銀行 (First National Bank) のライマン・ゲージに面会を求めたとき、そこで諍いが起こった。ゲージは、労働者に同情を寄せていると思われていたが、二人が自分たちの使命を話したとき、彼はジョージ・プルマンとその会社町に対する敬慕の念を丁重に伝え、自分はいずれにせよジョージ・プルマンを傷つけるつもりはない、とも告げたのであった²⁴⁾。会長と副会長でプルマン・ストライキに対する対応が違うという、特にゲージのシカゴの市民や市議会の意を汲まない、かえってジョージ・プルマンを擁護する態度は、シカゴ市民連盟という組織がもつ1つの限界を示すものであるし、それは全国市民連盟がシカゴ市民連盟から発展的に誕生する1つの要因ともなったのである。

(3) アメリカ鉄道労働組合の関与—ストライキからボイコットへ—

6月中旬、会社町プルマンの街路は引越シトラックで溢れかえていた。数百という家族が、新たな雇用先を求めて引越していった。1ヵ月を経過した時点で、プルマン・ストライキは当時一般的なストライキ期間と考えられていた期間をすでに超えていた。一方、従業員はその犠牲のわりには何も得るものはなかった²⁵⁾。事態を打開する次の手が打たれなければならなかった。

スト参加者たちが頼れるのはアメリカ鉄道労働組合しかなかった。ストライキが始まってほぼ1ヵ月が経過した6月12日、同組合の第1回全国大会が本部のあるシカゴのウーリックス・ホール (Uhlrich's Hall) で始まった。そこには、全465支部に属する15万人の鉄道労働者を代表する400人以上の代議員が出席していた。彼ら代議員のほとんどは、西部あるいは中西部の鉄道会社で働いており、彼ら自身も賃金カットを経験していた。彼らももつ不満は、プルマン・

22) *Chicago Mail*, June 1, 1894. *Chicago Herald*, June 2, 1894. (S. Buder, *Pullman*, p.171.)

23) ライマン・ゲージに関しては、伊藤健市「ラルフ・M・イーズリーとシカゴ市民連盟」を参照のこと。

24) *Chicago Times*, June 7 and 8, 1894. (S. Buder, *Pullman*, p.172.)

25) S. Buder, *Pullman*, p.177.

ストライキの参加者たちの窮状に対し、大いに同情心を抱かせるものとなったし、その意味で経営者側との決定的対決に至るのは時間の問題であった。

6月15日、全国大会に姿を現したスト参加者の代表は、自分たちがストライキに入った動機を訴えた²⁶⁾。それまでに、全国大会に出席していた代議員の多くは、会社町ブルマンの視察を行い、ブルマン社の従業員ともその窮状に関して話し合っていた。スト参加者の代表の一人が、女性のみで構成されていた第269支部の支部長ジェニー・カーティスであった。やせこけて疲れ果てた様子の彼女は、ブルマン社で13年勤続した父親が亡くなったあと、父親の残した未払いの家賃として60ドルの借財を抱えていることを述べた。この点も含め、以下の彼女によるアピールは短いものであったが、代議員たちの心に強く訴えるものとなった²⁷⁾。

アメリカ鉄道労働組合の委員長ならびに仲間の皆さんへ。

私たちは希望をもてなかったことからブルマン氏に対してストライキを敢行しました。アメリカ鉄道労働組合が一縷の望みを与えてくださったので、私たちはこの組合に加入しました。2万もの人々、男性も女性も、小さな子どもたちまでもが、今日のこの全国大会の行方に目をこらしています。暗く意気消沈しているなかで、この組合だけが地球上で私たちに与えてくださる天与のメッセージのかすかな光を必死に目に焼き付けようとしているのです。

ブルマン氏も会社町ブルマンも、この国に生じた潰瘍です。ブルマン氏は、謙虚な気持ちで自身の名前を付けた町で、住居も、学校も、さらには神の教会までも所有するまでになっています。

だから、楽しいことなどありません。事実、これはブルマン氏との非常に困難な戦争なのです。従業員はやせ細り、惨めな気持ちでいっぱいです。アメリカ鉄道労働組合の同志の皆さんがそれを止め、それを終わらせ、それを鎮圧してくれるまで、この戦争は永遠に続くのです。

私はこういいたいのです。あらゆるところでまともな労働条件を手にするために、いつも私たちとともにいてほしい、と²⁸⁾。

こうしたスト参加者の直訴を受けて、ある代議員がブルマン車輛のボイコットを動議として提出し、紆余曲折を経ながらも6月26日にブルマン・ボイコットは始まる。この間の経緯は、次節で詳しく取り上げる（第1表を参照）。

26) *Ibid.*, p.178.

27) Ray Ginger, *The Bending Cross : A Biography of Eugene Victor Debs*, Trustees of Rutgers College, 1949, p.117. なお、同じ著者の *Eugene V. Debs : A Biography* (Collier Books, 1962) は、内容的には *The Bending Cross* と同じであるが、ページの振り方は違う。

28) <http://www.illinoislaborhistory.org/articles/225-address-to-1894-convention-of-american-railway-union-.html>. (2013年4月1日アクセス。)「はじめに」で取り上げたマイケル・バーガンの引用とは表現が少し異っているが、こちらがカーティスの肉声である。

第1表 プルマン・ストライキとボイコットおよびその余波の略年譜

1867年	
2月22日	ジョージ・プルマンがプルマン豪華車輛会社(以下、プルマン社)を設立。
1869年	労働騎士団があらゆる種類の労働者を代表する目的をもって創設。
1877年	10%の賃下げを受けて、ボルティモア&オハイオ鉄道の火夫による最初の鉄道大ストライキが始まる。ストライキは東部の別の鉄道に広がるものの、州と連邦の軍隊の出動で粉碎。
1886年	労働騎士団はサミュエル・ゴンパースによってアメリカ労働総同盟に改編。シカゴ鉄道経営者協会が、鉄道労働者の給与体系の設定を目的に、24の鉄道会社経営者によってシカゴで組織。
1893年	
5~11月	コロンブス航海400周年を記念したコロンビア万国博覧会(シカゴ万博とも呼ばれる)が開催。5月5日に勃発した金融恐慌がアメリカを覆い尽くし、産業をマヒさせ、300万人の労働者が職を失い、さらに何百万人の賃金も削減。
6月20日	アメリカ鉄道労働組合が1つの組織に鉄道労働者を統合する目的をもって設立。ユージン・デプスが委員長に選出。プルマン車輛製造工場の賃金が、1893年9月から1894年5月まで平均25%という大きな規模で削減。
1894年	
3~5月	何人かのプルマン社の従業員がアメリカ鉄道労働組合に加入。
4月	デプスはグレート・ノーザン鉄道に勝利した、アメリカ鉄道労働組合のストライキを指導。ミネアポリスからセント・ポールに在住の実業家で構成される委員会が労働者側を支持する仲裁裁定を下す。
5月7~9日	プルマン社従業員で構成される委員会が、賃上げとプルマン社宅賃貸料の引き下げを要求。
5月10日	上記委員会のメンバー3人が解雇。46人のプルマン社従業員の支部代表がストライキに向けた票決を要求。
5月11日	プルマン社の4,000人の従業員が、賃金カットと目の当たりにした組合代表者の解雇に抗議し、ストライキに突入。
6月12~23日	アメリカ鉄道労働組合が、15万人の組合員を代表する会議をシカゴで開催。
6月15~22日	プルマン社がアメリカ鉄道労働組合との対話とどのような調停をも考慮するのを拒否。
6月21日	アメリカ鉄道労働組合の大会に出席していた代議員は、プルマン社が調停を拒否するなら、6月26日をもってプルマン車輛の操車を停止することを票決。
6月22日	プルマン社がシカゴ鉄道経営者協会と会談し、プルマン車輛の操車ボイコットに抵抗することを決定。
6月25日	ジョージ・プルマンが、シカゴ鉄道経営者協会に支援を要請。7月14日まで、シカゴ鉄道経営者協会は特別会議を連日開催。
6月26日	シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社がプルマン車輛を連結した客車の操車を拒否した労働者を解雇したことで、ボイコットとそれに付随するストライキが始まり、その影響が拡大。
6月28日	列車の強制的占拠に対する苦情と暴力に対し、リチャード・オルニー司法長官は、合衆国地方検事に列車妨害に荷担したいかなる人物をも逮捕することを命令。
6月30日	シカゴ地方検事が機能不全に陥った郵便列車の存在を報告し、郵便列車に乗る警備員を保安官代理にすることを勧告。オルニーはシカゴで起きているストライキを粉碎するために、1890年のシャーマン独占禁止法を共謀罪に対して適用するよう示唆。
7月2日	オルニーの命令のもと、州際通商の制限、アメリカ郵便事業の妨害、ストライキに参加していない鉄道労働者へのスト参加の強要を禁ずるべく、シカゴ地方検事にユージン・デプスとアメリカ鉄道労働組合に対する差し止め命令を発給。シェリダンの駐屯地の合衆国陸軍部隊がシカゴに向けて移動する準備を開始。
7月3日	シカゴでは、合衆国法執行官J・W・アーノルドが、暴徒が郵便車輛を切り離し、貨車を転覆させ、鉄道乗換駅を支配下に置いていることなどを報告し、軍隊を要請。

7月4日	未明に連邦軍がシカゴに到着。
7月5日	1,000人からなる暴徒が、シカゴ駅構内で兵隊とひしめき合い、列車の運行を妨害し、脱線させているとの報告される。オールドゲルド知事は、州の部隊が十分に支配していると宣言して、電報でクリーヴランド大統領に連邦軍の撤退を要請。オールドゲルド知事は州の権限を越えて連邦軍が派遣されたことに抗議。ジャクソン・パーク内のシカゴ万博用の建物数棟に何者かが放火。
7月6日	700輻以上の有蓋車輛が50番街の駅構内で炎上。暴徒が、兵士たちと障害物を取り除いている列車の乗組員に投石・発砲。イリノイ州兵が暴徒を解散させるのに銃剣と銃弾を使用。4人が射殺され、20人が負傷。
7月8日	クリーヴランド大統領が、群集がトラブルのもととなるのを止めさせるため、シカゴに大統領布告を発令。
7月10日	連邦大陪審が「合衆国郵便事業を妨害する共謀」の証拠を発見。デブスとその同志3名が逮捕。州兵がシカゴ駅構内の封鎖を解除。
7月12日	労働者が再雇用されるなら、ストライキとボイコットを放棄するとアメリカ鉄道労働組合が提案。
7月13日	シカゴの操車場の封鎖はすべて解除され、列車の発着も通常通りに復帰。アメリカ鉄道労働組合の代表がアメリカ労働総同盟の幹部と会合をもち、ストライキが失敗に終わったとの結論に到達。アメリカ労働総同盟の幹部たちは、労働者に仕事に戻るべきことと、労働者に同情的な政治候補者を投票することで救済策を求めると助言。
7月17日	デブスが、7月2日の差し止め命令違反による法廷侮辱罪容疑で2度目の逮捕。
7月18日	スト参加者は、組合に属さないことに同意する条件でブルマン社の仕事への復帰が許可。
7月26日	クリーヴランド大統領はブルマン・ストライキに関する事実を集め、報告する委員会を指名。
8月15日	合衆国ストライキ委員会の公聴会がシカゴで開催。
11月14日	合衆国ストライキ委員会による『1894年6～7月のシカゴ・ストライキに関する報告書』がクリーヴランド大統領に提出。同報告書は、ボイコット、ロックアウト、そしてストライキを非難し、次のように記述。「多くの公正な批評家は、これらの混乱に対する真の責任の多くは、人々自身と、十分に独占と会社をコントロールできず、さらに労働者の権利を過度に守りすぎ、その誤りを修正するのに失敗した政府にある、という意見に達している」と。
12月14日	デブスと同志たちに法廷侮辱罪で有罪が宣告。
1895年	
1月8日	デブスは侮辱罪のために6カ月の受刑を開始。
1月14日	デブスが最高裁判所に控訴。
1月24日	デブスの共謀罪に関する裁判がシカゴで開始。
2月12日	一人の陪審員が病気になり、裁判官はその陪審員に代わる人物はいないと裁定。共謀罪に関する裁判は検察側によってそれ以降再開されず。
5月27日	デブスに関する裁定：最高裁判所は、合衆国郵便事業と州際通商の妨害を防ぐために、差し止め命令と種々の権限を行使する連邦政府の権利を支持。
1898年	イリノイ州最高裁は、すべての不動産が一つの会社に帰属する会社町ブルマンが問題であると述べ、ブルマン社に工場以外のすべての不動産を5年以内に売却することを命令。
1901年	種々の社会主義の党派がアメリカ社会党に合流（デブスは、1904年、1908年、1912年、そして1920年に同党の大統領候補者に選出）。

出所) 各種資料より筆者作成。

(4) ボイコットの進展と連邦政府の介入

1894年6月26日、ボイコットはゆっくりと始まり、その後燎原の火のように広がった。翌27日には5,000人の鉄道労働者が職場を離れ、15路線が停止した。28日、さらに4万人が職場を放棄した。29日には12万5,000人の労働者が職場を放棄し、20路線が停止した²⁹⁾。その後、シカゴに乗り入れている全26路線が事実上マヒし、プルマン社製車輛を走らせていなかったグレート・ノーザン鉄道以外の大陸横断鉄道が停止した。ストライキは、27の州および準州に広がった。約26万の鉄道労働者が（その約半数はアメリカ鉄道労働組合の組合員ではなかったが）参加した。ブラッドストリート (*Bradstreet*) 誌は、ボイコットとストライキのせいで、50万人が職場を離れていた、と推計している³⁰⁾。

一方、鉄道会社为中心となって演出した暴力行為が6月30日の夜に始まった。「シカゴ警察部長の証言によれば、『ごろつきや泥棒や前科者たち』が、宣誓した上で、治安官代理 (*deputy marshals*) に任命された。これら治安官代理たちには犯人を逮捕するばかりか、これを射殺する権利までも授けられ、彼らは直ちにこうした権利を行使した（傍点は邦訳のもの一注、伊藤）。」³¹⁾30日の暴力行為を誘導したのは、鉄道会社が雇った1,000人以上の治安官代理であった。シカゴ警察部長のジョン・ブレナン (*John Brennan*) は、合衆国ストライキ委員会 (*United States Strike Commission*) に対し、彼ら治安官代理は「挑発もされないのに、武器をもたない平穏な群衆に向かって発砲した」³²⁾と語っている。

鉄道会社が演出したものとはいえ、暴力行為が発生した。これを契機に連邦政府が争議に介入する。そこに登場するのが、司法長官リチャード・B・オルニーである。オルニーは、シカゴの連邦検事を支援するための特別法律顧問としてエドウィン・ウォーカー (*Edwin Walker*) を指名した。オルニーは、「輸送を制限しかつアメリカ合衆国の郵便物輸送を妨害せる共謀を理由として、組合を告発し、全ストライキ指導者に対して差し止め命令を適用するよう（傍点は原著がイタリック）」ウォーカーに勧めた³³⁾。

7月2日、連邦政府は、正常な輸送の妨害、郵便物輸送の妨害、さらには威嚇などによって人々の雇用を妨害しているとして、アメリカ鉄道労働組合とデブスおよび16名を告発した。こ

29) Richard O. Boyer and Herbert M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.127. 雪山慶正訳『アメリカ労働運動の歴史I』岩波現代叢書、1958年、233ページ。

30) Jeremy Brecher, *Strike!*, South End Press, p.82. 戸塚秀夫・櫻井弘子訳『ストライキ！—アメリカの大衆ラジカリズム—』晶文社、1980年、106ページ。

31) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.127. 前掲邦訳書、233ページ。なお、*deputy* は *sheriff* と同じような任務に就くが、*sheriff* (保安官) が郡民の選挙によって選ばれるのに対し、*deputy* (治安官) は連邦裁判所によって任命される。

32) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.128. 前掲邦訳書、233ページ。

33) Elias Lieberman, *Unions before the Bar: Historic Trials Showing the Evolution of Labor Rights in the United States*, Oxford Book Company, 1950, p.34. 近藤享一・佐藤 進訳『労働組合と裁判所』弘文堂、1958年、42ページ。訳文は若干変えている。以下、同様。

の告発に基づき、司法長官はウィリアム・A・ウッズ（William A. Woods）とピーター・S・グロスカップ（Peter S. Grosscup）の両判事から全被告に対する差し止め命令を手にすることができた。その内容は、「被告らは、シカゴに入る一切の鉄道事業もしくは連邦郵便物運搬もしくは州際通商に従事する一切の列車を、『いかなる方法によっても妨害し邪魔をし、停止させる行為を行うこと』を制止する」³⁴⁾ というものであった。

差し止め命令は、ストライキに勝ち抜くために必要な一切の活動を禁止した。それは、アメリカ鉄道労働組合の幹部と組合員に対して、鉄道労働者に道具を捨てることを強制することを禁じたばかりでなく、労働者に職場を離れることを説得することさえ阻止した。穏やかなピケットでさえも、この包括的な差し止め命令（blanket injunction）によって禁止された。差し止め命令は、組合幹部をはじめ、一切の人々を「包括」していたのである³⁵⁾。

差し止め命令は最強のストライキつぶし的手段であったが、なぜ裁判所はそれをいとも簡単に出せたのであろうか。「万人に対する正義」を謳うアメリカで、労働者にのみ一方的に不利益を強いる差し止め命令を出すには、それなりに合理性のある論理が必要であった。この点は「財産」という言葉の解釈で容易に決着がついた。当時の裁判所の考えでは、財産には有形財産（機会、建物、製品など）と無形財産（事業の期待、利潤、大衆の好意など）があり、ストライキやピケットやボイコットが物理的な財産＝有形財産に脅威を与えなくとも、事業の期待＝無形財産を脅かす、という論理である。裁判所は、この事業の期待こそ、裁判所が保護すべき義務をもつ財産権と認定し、この論理に基づいて差し止め命令を乱発した。その結果、労働者は、自らの経済状態を改善する権利を奪われてしまったのである。そして、この差し止め命令に最高裁判所による合憲性を付与したのがシャーマン反トラスト法（Sherman Antitrust Act）であった。裁判所は、ストライキやボイコットといった組合活動は、取引の抑制を目的とする結合や陰謀と解釈し、ブルマン・ストライキに端を発するアメリカ鉄道労働組合のボイコットは、取引の制限を目的とする同法に違反する企業結合であると理解されたのである。こうした差し止め命令による裁判所の労働争議への介入は、1932年のノリス＝ラ・ガーディア差し止め命令反対法の成立まで続くことになる。

差し止め命令が出た後、オルニーは「連邦軍隊を急派するようクリーヴランド大統領を説き伏せた。」³⁶⁾ オールトゲルド知事の抗議はあったものの、7月4日、連邦政府は、軍隊——連邦第15歩兵連隊に4つの歩兵中隊——を差し止め命令履行のために、シカゴ近郊のブルー・アイランド操車場に派遣した³⁷⁾。連邦政府の軍隊は、その場で駐留した。その後、600名の連邦政府軍、5,000名に上る鉄道会社が雇った治安官代理、3,000名の警官からなる1万4,000名の武

34) *Ibid.*, p.34. 前掲邦訳書, 43ページ。

35) Aleine Austin, *The Labor Story: A Popular History of American Labor 1786-1949*, Coward-McCann, 1949, p.140. 雪山慶正訳『アメリカ労働運動の歩み』青木新書, 1954年, 196ページ。

36) 37) E. Lieberman, *Unions before the Bar*, p.34. 前掲邦訳書, 43ページ。

装部隊」がシカゴに現れた³⁸⁾。これに対し、デブスらは、全国規模での同情ストライキを組織化しようと、7月12日にそのための会議を開催する計画を立てていた。

こうした動きに対し、政府はアメリカ鉄道労働組合の敗北を早める措置をとる。まず、グロスカップ判事が大陪審 (grand jury) を招集し、鉄道ストライキは国家に対する暴動と化したと宣告した。それを受けた大陪審は、7月10日にアメリカ鉄道労働組合の委員長、副委員長、書記長、および執行役員であったデブス、ハワード、ケリハーらを、(1)郵便物輸送を妨害し、(2)州際通商を妨害し、(3)市民の憲法に基づく権利と特権の自由な行使と享受を脅かしたとして、起訴した。こうした戦術により、シカゴにおけるゼネストの試みは未然に摘まれてしまったのであった³⁹⁾。

窮地に陥ったデブスは、有罪とされた者を除いて、鉄道スト参加者は差別待遇を受けることなく再雇用されるという条件でプルマン車輻のボイコット中止を申し出た。それは、ストライキでの敗北を認めたのも同じことであり、デブスらは7月17日に、差し止め命令違反の法廷侮辱罪で再度逮捕された。それは、7月2日の差し止め命令に違反したという理由からであった。今回は、組合幹部のみならず75人が起訴され、700名以上のスト参加者も逮捕された。7月13日までのストライキ期間中に、12名が銃撃されて死傷した。また、指導者たちはクック郡ウッドストックの監獄に投獄され、一切の司令からは遮断されて、ストライキは壊滅したのである⁴⁰⁾。

2 アメリカ鉄道労働組合とボイコット

当時のシカゴを代表する巨大企業であったプルマン社で発生したストライキは、1894年6月26日よりボイコットへ、そして最終的にはゼネストの一步手前まで進展した。ストライキは、約2ヵ月に及ぶ争議となったものの最終的には敗北した。ただし、この2ヵ月は、プルマン・ストライキの当初の1ヵ月と、アメリカ鉄道労働組合が関与した残りの1ヵ月ではその様相を大きく異にしているのは前節でみた通りである。

そこで、ここでの目的であるが、それはアメリカ鉄道労働組合の関与とは一体何であったのかを明らかにすることにある。それには、短命で終わった同組合の歴史を、その組織化の最大の推進者であったユージン・デブスの思想の変遷を踏まえて解き明かすことが必要になる。ただし、ボイコットの敗北後、デブスは社会主義の信奉者へと大きく転身するが、この点は本稿で扱う範囲を大きく逸脱していることから取り上げない。さらには、アメリカ労働総同盟 (American Federation of Labor)、特にサミュエル・ゴンパーズ (Samuel Gompers) のアメ

38) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.129. 前掲邦訳書, 237ページ。

39) E. Lieberman, *Unions before the Bar*, p.36. 前掲邦訳書, 45ページ。

40) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.130. 前掲邦訳書, 238ページ。

リカ鉄道労働組合に対する態度を知る必要もある。この点に関しては、ゴンパーズが全国市民連盟で重要な役割を演じた点も踏まえて、別稿で扱うことを予定している⁴¹⁾。

（1）ユージン・デブスの略歴

以下の記述は、他の研究者・著述家と同様、その多くをレイ・ジンジャー（Ray Ginger）の詳細な伝記に負っていることを最初に断っておきたい⁴²⁾。なお、この項は、デブスが機関車火夫友愛会（Brotherhood of Locomotive Firemen）と密接な関係を築くまでを対象としている。

ユージン・ヴィクター・デブス（以下、この項ではユージン、それ以降の項ではデブスと略す）は、フランス人移民の父ジーン・ダニエル・デブス（Jean Daniel Debs）と母マーガレット・マリー・ベトリッチ・デブス（Marguerite Marie Bettrich Debs）の長男（5番目の子どもであったが、長女と次女は生後まもなく亡くなっている。ユージン誕生後に両親は5人の子どもをもうけ、そのうち二人も亡くなった）として、1855年11月5日に、フランス人居留地であったインディアナ州テラ・ホウト（Terre Haute）で生まれた。彼の名前は、父親が敬愛していたフランス新聞小説の開拓者Eugène Sue（ユジーン・シュー）と『レ・ミゼラブル』のVictor Hugo（ヴィクトル・ユゴー）にちなんで付けられた。父親は、さまざまな職を転々とするが、最初にテラ・ホウトに通じたヴァンダリア鉄道（Vandalia Railroad）で枕木を敷設する仕事——ケガのためわずか2日でレイオフ——に就いたこともあった。最終的に、マーガレットが貯金していた、なけなしの40ドルを投資して始めた食料雑貨店で生計を立てることになる⁴³⁾。

1861年、ユージンが5歳の時に南北戦争が始まった。それに伴うミシシッピ川の封鎖は、テラ・ホウトを鉄道の中心地へと変えた。当時のテラ・ホウトは、8,000人の人口を抱えるインディアナ州第4位の都市であった⁴⁴⁾。彼は、列車が町を通過していくのを眺めて過ごすのが好きで、その夢は機関士になることであった。彼は、1960年に1セミナー16ドルの授業料を要する私立のオールド・セミナリー・スクール（Old Seminary School）に入学し、1867年には公立の中等学校に進んだ⁴⁵⁾。その後高等学校に進学するも、14歳の折り（1870年）に1年で中退した。両親は当然反対したものの、大家族を自分も支えるというユージンの意思は堅かった。息子が食料雑貨店の仕事に向いていないと判断した父親は、ヴァンダリア鉄道の塗装工場で働

41) サミュエル・ゴンパーズの全国市民連盟での役割などに関しては、伊藤健市『アメリカ企業福祉論』（ミネルヴァ書房、1990年）を参照のこと。

42) R. Ginger, *The Bending Cross*.

43) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.3-6. Harold W. Currie, *Eugene V. Debs*, Twayne Publishers, 1976, p.17. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.9. 本文にあるヴァンダリア鉄道に関し、ハロルド・W・カーリー（Harold W. Currie）とニック・サルヴァトーレ（Nick Salvatore）は、インディアナポリス鉄道としている。

44) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.6.

45) *Ibid*, p.11.

いていたアルザス人の友人ピエール・ソロモン (Pierre Solomon) に職があれば紹介してほしいと頼んだ。1853年操業の同鉄道は、この時期に最初の拡張期を迎えており、ユージンは1870年5月23日、塗装前の貨物用無蓋貨車からグリース (脂) を拭き取る、1日50セントの仕事に就いた。約1年半後の1871年クリスマスの1週間前、ユージンは別の仕事を提示されてそれに就いた。それは、テラ・ホウトからインディアナポリスの間の機関車の罐焚きの仕事で、機関車に火を入れることで当初は一晩に1ドル稼いでいた。この間、午後の開いた時間を利用して専門学校 (business college) にも通っていた。だが、1873年9月18日、ノーザン・パシフィック鉄道 (Northern Pacific Railroad) に巨額の投資をしていたジェイ・クック社 (Jay Cooke & Company) の倒産に始まる負の連鎖のなかで、ユージンはヴァンダリア鉄道をレイオフされる。テラ・ホウトに鉄道関連の仕事はないと判断した彼は、セントルイスで機関車火夫の仕事に就くが、1874年の秋に友人が蒸気機関車の下で滑って転んで亡くなり、それまでも鉄道労働者が置かれていた危険な労働環境に心を痛めていた母親のこともあり、この年を最後に鉄道業での仕事を辞める決意をする⁴⁶⁾。

鉄道業の現業から身を引いたユージンは、父親の友人であったハーマン・ハルマン (Herman Hulman) の食料品店ハルマン&コックス商会 (Hulman & Cox) の会計係の事務員 (billing clerk) として働くことになったが、この仕事には何の興味ももっておらず、意欲もわかなかった。彼の関心は絶えず鉄道業に向けられていた。そのような折り、機関車火夫友愛会の委員長 (Grand Master) であったジョシュア・リーチ (Joshua Leach) が組合を組織するためにテラ・ホウトを来訪するという情報を得た彼は、組合についての知識は皆無であったにもかかわらず、1875年2月26日、話を聞きに行った。リーチの話は、友愛会の目的は、低廉な保険と友愛に満ちた精神を提供することにあるというもので、ユージンは翌日ヴィゴ支部 (Vigo Lodge) に加入し、同支部の記録係書記 (recording secretary) に選出されている⁴⁷⁾。

この時期のユージンは、友愛会のメンバーの多くがそうであったように、ストライキを信用していなかった。友愛会の第一義的な任務は、低廉な保険制度の提供にあると信じられていたし、労働組合ではなく友愛会という名称を使っていた意味もそこにあった⁴⁸⁾。1877年の鉄道ストライキ終結直後のインディアナポリスで開催された機関車火夫友愛会の全国大会で、ユージンはこう宣言していた。

賃金の継続した切り下げは、アメリカ全土を恐怖の淵に立たせた昨今のストライキの直接的な

46) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.6-19. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.107. H. W. Currie, *Eugene V. Debs*, p.18. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, pp.11-18.

47) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.20-22. H. W. Currie, *Eugene V. Debs*, p.19. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, pp.20-21.

48) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.115. 前掲邦訳書, 209ページ。



プルマン・ストライキ前夜、39歳のユージン・デブス。
出所) Nick Salvatore, *Eugene V. Debs : Citizen and Socialist*,
University of Illinois Press, 1982.



政治的な風刺画で、*Harper's Weekly*誌 (1894年7月14日号) の表紙を飾ったもの。「King Debs」というタイトルが付いている。プルマン・ストライキへのデブスの関与を示している。デブスの王冠にはアメリカ鉄道労働組合 (AMERICAN RAILWAY UNION) の文字がみえる。腰掛けている鉄道の陸橋には「通商の幹線道路 (HIGHWAY OF TRADE)」という文字がみえ、彼が通商を妨害していたことを風刺している。少しみえにくいですが、デブスの左の貨物列車には、「BEEF, PORK, FLOUR, MAIL TRAIN」といった文字がみえる。貨物列車の真ん中にある「客車用車庫 (PASSENGER DEPOT)」は「閉鎖 (CLOSED)」されている。デブスの右に描かれている「貨車用車庫 (FREIGHT DEPOT)」の壁には「貨物便は一便も到着せず (NO FREIGHT RECEIVED)」との文字がみえる。貨車用車庫の前に、今にも運河に落ちそうな「プルマン寝台車 (PULLMAN SLEEPER)」が描かれている。煙突の奥の2つのビルの壁には、「工場は閉鎖中 (FACTORY CLOSED)」と「穀物エレベータ停止中 (GRAIN ELEVATOR CLOSED)」の文字がみえる。

原因である。現下のストライキは無政府と革命の前兆であり、つい数日前のストライキ (1877年の鉄道ストライキのこと一注、伊藤) はけっしてわれわれの脳裏からぬぐい去られはしないであろう。友愛会はスト参加者を鼓舞したのでは、といった質問をたびたび受ける。同志諸君、こうした質問には、そうではないと断固答えようではないか⁴⁹⁾。

この宣言は、友人でヴァンダリア鉄道社長のライリ・マッキーン (Riley McKeen) から褒めそやされた。人間の善意を信じていたユージンは、「産業上の争いは不必要だと信じ、鉄道会社の社長はみな親切な紳士で、実情が明らかにされるならば、弊害を改善し賃金を引き上げてくれるものと確信」⁵⁰⁾ していた。

このようにしてユージンは再度鉄道業と関係するようになる。その後、1878年には機関車火夫友愛会の公式機関誌『機関車火夫雑誌 (*Locomotive Firemen's Magazine*)』の副編集長に就いた。翌79年には、民主党公認としてテラ・ホウトの市議会議員に立候補し、1,100票を得て当選、1881年に1,102票を得て再選されている。その間、1880年には機関車火夫友愛会の会計担当書記と、公式機関誌の編集長にそれぞれ任じられている⁵¹⁾。さらに、民主党から州下院議員として出馬し、1885年1月8日に就任の宣誓をしている⁵²⁾。同年6月9日には、彼はキャサリン・メツェル (Katherine Metzler) と結婚している⁵³⁾。

(2) 機関車火夫友愛会とユージン・デブス

1880年代と90年代の鉄道労働者は、労働騎士団 (Knights of Labor) を別にすれば、5つの友愛会 (brotherhood) に組織されていた。その5つとは、1863年創立の機関士友愛会 (Brotherhood of Locomotive Engineers), 1868年創立の鉄道車掌同盟 (Order of Railway Conductors), 1873年創立の機関車火夫友愛会, 1883年創立の鉄道制動手友愛会 (Brotherhood of Railroad Brakemen, 1890年に鉄道乗務員友愛会 (Brotherhood of Railway Trainmen) と名称変更), そして転轍手共済組合 (Swichmen's Mutual Association) である。このうち、機関士友愛会のみが団体交渉機関として出発したが、残りは当初よりその存在を秘していた友愛組織 (fraternal society) であった。ただし、これらの友愛会は、徐々に団体交渉機関となっていく⁵⁴⁾。

友愛会は鉄道労働者のごく一部を代表していただけで、鉄道業で働く不熟練・半熟練労働者

49) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.24.

50) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.116. 前掲邦訳書, 209ページ。

51) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.29-30. H. W. Currie, *Eugene V. Debs*, pp.19-20. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.39.

52) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.42. H. W. Currie, *Eugene V. Debs*, p.19.

53) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.44. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.52.

54) Philip S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, International Publishers, 1955, p.247.

からなる一団を無視していたし、黒人もそうであった。フィリップ・S・フォナー（Philip S. Foner）は、「不熟練・半熟練労働者が未組織であったのはもちろん、機関士、火夫、車掌、乗務員であったとしても、多くは組合に加入していなかった」⁵⁵⁾としている。その結果、1893年の時点で、これら友愛会に属するメンバーを総計しても10万人未滿しかおらず、鉄道業で働く労働者の10分の1程度しか組織されていなかった、という状況にあった⁵⁶⁾。

組織労働者の弱体化という現状のもと、鉄道労働者の労働条件は惨憺たるものであった。機関士はその交渉力のおかげで他の職種に比べるとその賃金は高水準にあったが、鉄道労働者の大多数は生存に必要な水準以下の賃金しか得ていなかった。1890年の職種ごとの年収は、機関士が957ドル、車掌が575ドル、火夫が337ドル、制動手が212ドル、転轍手が264ドル、信号手が224ドル、手荷物係が311ドル、一般労働者が124ドル、電信技師が235ドルであった⁵⁷⁾。しかも、こうした低賃金に加えて、鉄道業はデブスの母親が心配していた通り、アメリカの全産業のなかで最も危険な仕事であった。州際通商委員会（Interstate Commerce Commission）の報告書によると、鉄道業で働く労働者115人当たり一人は事故で死亡し、10人当たり一人はケガをしていた。1893年6月30日に終わる年度の実数でいくと、2,727人が死亡、3万1,729人がケガをしていた⁵⁸⁾。

こうした現状に対し、まず変えなければならなかったのは、1879年の機関車火夫友愛会の年次大会で採択されていた、「ストライキを承認しない」という方針であった⁵⁹⁾。デブスが語っているように、「労働者の問題は理性と妥協とによって解決することができる」⁶⁰⁾段階ではなくなっていたのである。それが表面化するのには、1885年の年次大会であった。レイ・ジンジャーはこう指摘している。

1885年の機関車火夫友愛会の年次大会に出席した代議員たちは、ブラックリストや黄犬契約、失業、さらには長時間労働に疲れ果てていた。彼らは、おとなしく屈従しているのがほとほといやになっていた。彼らは、闘うべき時がやって来たと考えた。その最初の行動は、規約にあるストライキ禁止条項（no-strike provision）をたたきのめすことであった。彼らは、ストライキをやりたいわけではなかったが、やらなければならない時には神に誓ってそれに訴えるであろう。彼らは、1万5,000ドルのストライキ基金を準備することでこの決意を表明していた⁶¹⁾。

55) 56) *Ibid.*, p.248.

57) *Fifth Annual Report of the Commissioner of Labor*, 1899, Railroad Labor, 51st Cong., 1st Sess., H. R. Exec. Doc. No.336, Washington, 1890, pp.131 and 145.

58) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.248.

59) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.41.

60) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.117. 前掲邦訳書, 212ページ。

61) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.45.

これを受けて、機関車火夫友愛会の機関誌は、1885年以降、「鉄道会社の貪欲さを抑え、鉄道労働者の労働条件を改善する唯一の方法は、鉄道組合による共同の活動を実現することである」⁶²⁾、と繰り返し強調した。デブスは、労働騎士団の許可を得た上で、そのスローガン「一人に対する危害は、すべての者の関心事である」を機関誌の論説で引用していた。また、単独の組合では巨大鉄道会社に対峙するのは不可能であることから、鉄道労働者が勝利を得る唯一の方法は、「機関士、火夫、転轍手、制動手の連合体」を通じた運動しかない、と繰り返し指摘していた⁶³⁾。こうした彼の主張を受けて、1886年には機関士と火夫は活動をもとにすることを始めた。その成果は、ジェイ・グールド (Jay Gould) の支配下にあったニューヨーク市高架鉄道 (New York City Elevated Railway) とオハイオ & ミシシッピ鉄道 (Ohio & Mississippi Railroad) における勝利として結実した。特に前者では、1886年1月のストライキの後、賃上げ、時間外労働に対する超過賃金、9時間労働制、出勤者最低保障賃金として半日分の賃金、厳密なセニヨリティ、争議中に解雇された全労働者の復職といったことを勝ち取っていた⁶⁴⁾。デブスは、「この出来事は、2つの巨大友愛会がお互いを必要としていることを示して余りある証拠である」⁶⁵⁾、と機関誌で勝利を祝福している。

機関士と火夫の共同行動は、鉄道会社に対する全鉄道労働者の共同戦線の構築を進める重要な一歩であったが、実際のところ、先のニューヨーク市高架鉄道以外ではそれほど大きな成果を残してはいない。例えば、1888年2月27日に始まったシカゴ・バーリントン・クインシー鉄道 (Chicago, Burlington & Quincy Railroad) での機関士と火夫のストライキでは、転轍手と制動手が、仕事を止めてストライキに入ることを拒否していた⁶⁶⁾。さらに機関車火夫友愛会は、経営陣との紛争を和解で解決しようとする試みが失敗に終わったことから、1888年の秋に開催された大会で各友愛会の苦情委員会の代表で構成される委員会の設置を提案した。この委員会は、ストライキが必要な場合に、3分の2の投票を得られれば会員組織にストライキを指令できるものであった。今回、転轍手と制動手の友愛会はこれを承認したが、機関士友愛会は反対した⁶⁷⁾。こうした状況を踏まえて、デブスは次のように声明した。

ストライキは、抑圧された者——正義の何たるかを知り、不正に抵抗し、原則のために闘う勇気をもつ人たちの武器である。国民は、必要不可欠なものとしてストライキを手に行っている。そして、傲慢な不正の輩が闘う権利に手袋を投げつけて挑戦状を叩き付けてきたとき、ストラ

62) 63) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.249.

64) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.47. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.249.

65) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.249.

66) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.55-57. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.249.

67) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.250.

イキは避けられない法則に基づいて生じるであろう。ストライキは、人類が知性と独立心を向上させるにつれて、ますます広範かつ強力なものとなるよう運命づけられているのである⁶⁸⁾。

ここには、かつてストライキを「無政府と革命の前兆」と位置づけていたデブスはもはやいない。

1889年6月3日、機関車火夫と転轍手、そして制動手の友愛会の幹部それぞれ3名ずつ、計9名がシカゴで会合をもち、合同鉄道従業員同盟最高会議（Supreme Council of United Orders of Railway Employees）という名の連合体を結成した。その委員長は、フランク・P・サージェント（Frank P. Sargent）、デブスは書記長に就任した⁶⁹⁾。この最高会議は、ストライキの脅しによって、エリー鉄道を含む4つの事業場で賃上げ、セニヨリティ、労働時間短縮といった要求を獲得していた⁷⁰⁾。しかし、機関士と車掌の加入には反対があったことが示すように、友愛会間の縄張り争いが主たる原因で、1892年6月20日に完全に解体してしまう⁷¹⁾。

最高会議解体後の1892年8月12日、ニューヨーク州バッファローで同州の10時間労働制に反対する転轍手のストライキが起こり、これまでのストライキ以上に友愛会の分離主義者的方針の弱点を晒す結果がもたらされた⁷²⁾。転轍手たちの悲惨な敗北の2週間後の9月5日、ジョージ・W・ハワード（George W. Howard）は、サミュエル・ゴンパーズに、「鉄道労働者を1つの組合に結合する」目的で、シカゴで秘密裏に会合が開かれると伝えた⁷³⁾。それに対し、ゴンパーズがさしたる興味を示さなかったことは周知の事実である。

（3）アメリカ鉄道労働組合の結成

1892年9月の機関車火夫友愛会の全国大会で、デブスは、熟練工と不熟練工の区別なく、鉄道労働者が全員加入できる1つの巨大組合の設立に専念するために、会計担当書記と機関紙編集長を退任すると発表した。代議員たちの反対を受けて、編集長の職は退任しないことに同意した。彼は、1878年に発行部数わずか1,500部だったものを、1892年には3万7,000部にまで拡張させるという功績を誇っていた⁷⁴⁾。

後にアメリカ鉄道労働組合として結実する新しい組織に関する議論は1891年に始まっていたが、デブスがそこに積極的にかかわるのは1892年6月のことである。当初、合同鉄道従業員同

68) "Where Strikes Flourish," *Locomotive Firemen's Magazine*, 12 (1888), p.407. R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.119. 前掲邦訳書, 215ページ。H. W. Currie, *Eugene V. Debs*, p.21.

69) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.66-67. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.250.

70) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.251.

71) *Ibid.*, p.253.

72) *Ibid.*, pp.253-254.

73) *Ibid.*, pp.254-255.

74) *Ibid.*, p.255.

盟最高会議の復活を願う者もいたし、サミュエル・ゴンパーズは、個人的にはそこでの議論が友愛会とアメリカ労働総同盟との合同へと導くことを期待していた。デブス自身の目的は明確で、友愛会に代わり、職種別分断を廃して、全鉄道労働者を統合する組織の創出がそれであった。全友愛会を併せても全鉄道労働者の25%未満しか組織化していなかった当時において、管轄権に基づく自治 (jurisdictional autonomy) に伴う縄張り争いを打破する唯一の方法は、闘う労働組合運動の創出しかない、とデブスは語っていた⁷⁵⁾。

1893年6月20日、50人の鉄道労働者がシカゴのウーリックス・ホールで会合をもち、アメリカ鉄道労働組合が正式に発足した⁷⁶⁾。この組織を創設する最終計画は、1893年2月7日にシカゴで開催された会合で練り上げられていた⁷⁷⁾。そこでは、機関士、火夫、車掌、乗務員 (carmen) の代表が、デブス、シルヴェスター・ケリハー (Sylvester Keliker)、ルイス・W・ロジャース (Louis W. Rogers) で構成される規約起草委員会を指名した。当初の組織名は、「合同アメリカ鉄道労働者組合 (United Railwaymen of America)」であった⁷⁸⁾。

組合員は、男女の全白人従業員で、鉄道でどんな仕事をしていようと関係なかった。つまり、鉄道業と関連する仕事に就いている者であれば、男女の区別なく全白人が組合員となれたが、管理職は除外された。炭鉱夫、沖仲仕、車輛製造者であっても、鉄道会社に雇用されていれば、勧誘された。組合費は少額で、入会費は1ドル、全国組織体には1年1ドル、支部の組合費は各支部が決定していた⁷⁹⁾。第1回年次大会では、黒人加入を認めるかどうかの投票が行われ、113対102で却下されたことから、黒人の加入は認められていなかった。一方、女性は組合員となることを認められたのはもちろん、「女性が男性の就く仕事に従事した際には、公平に評して、男性用の給与を受け取らなければならない」とアメリカ鉄道労働組合は主張していた⁸⁰⁾。

アメリカ鉄道労働組合の目的は、「生活保障賃金と満足のいく労働条件の維持、8時間労働制・列車の安全対策・休日労働の制限・雇用者責任法といった労働者にとって有利な法律制定へのロビー活動、低額で掛けられる保険の提供、日刊紙の発行」といったことにあった⁸¹⁾。

アメリカ鉄道労働組合は、その行動宣言 (declaration of principles) において、労働者と資本家は、互いが公正かつ尊敬に値する行動をとれば、ロックアウト、ストライキ、ブラックリスト、さらにはボイコットに頼ることなく考え方の相違を調整できる、という信念を表明して

75) *Railway Times*, 2 Feb., 1895. (N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.115.)

76) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.92. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.255.

77) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.115.

78) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.255.

79) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.92-93. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.255.

80) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.255.

81) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.93. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, pp.255-256.

いた。ただし、こうした平和的な関係が構築されるには、鉄道労働者が完璧に組織されていることが必要である、ともしていた⁸²⁾。

フィリップ・フォナーがいうには、アメリカ鉄道労働組合の構造は、修正版の産業別組合であった。その支部は職種を基盤（craft basis）に組織されており、こうしたクラフト別の支部が主要な鉄道網ごとに連合体（federation）を結成していた。そうした連合体が、次に、全国組織に統合されていたのである。このアメリカ鉄道労働組合の顕著な特徴は、いかなるメンバーであれその権利が脅威に晒されたときには、統一行動をとるというその方針にあった⁸³⁾。あらゆる調停の努力が失敗した折には、支部のストライキを承認する議論を各支部が行うことを許可していた。全国本部は、利害関係を有する支部が認めない限り、ストライキを宣言できなかつたのである⁸⁴⁾。

アメリカ鉄道労働組合は、デブス委員長、ハワード副委員長、ケリハー書記、といった執行部で出発した。その最初の支部は1893年8月17日にアイオワ州フォート・マジソン（Fort Madison）で設立された。9月5日までに34支部が設立され、1日に200人から400人の組合員が誕生していた⁸⁵⁾。さらに、11月15日までに、支部設立許可状が87支部に対して発行された。ノーザン・パシフィック鉄道に22支部、サザン・パシフィック鉄道に40支部以上など、1894年初頭には総勢で125支部が存在していた⁸⁶⁾。この間の熱狂ぶりをレイ・ジンジャーは次のように表現している。

組合の幹部は、申し込みのペースに合わせたスピードで支部設立許可状（charter）を手渡せなかつた。鉄道乗務員、転轍手の全支部がアメリカ鉄道労働組合に移った。火夫、車掌、機関士までもがこの産業別組合（industrial union）に移った。しかし、新入会員の大部分は、友愛会の高額の月会費を払えず、それまで未組織に置かれていた労働者たちであった。不熟練労働者たちは、それまで保護されず、低賃金で働かされ、搾取されていた。今や堰が切れ、鬱積した苦悩とアメリカ鉄道労働組合に見出される希望が人々を殺到させたのである⁸⁷⁾。

1894年1月1日には、アメリカ鉄道労働組合の機関紙*Railway Times*の第1号が発刊された。その編集長は、かつての*Railroad Trainman*の編集長であったルイス・W・ロジャースであった。同号は、4ページ、6つのコラム、隔週発行であった⁸⁸⁾。

82) 83) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.256.

84) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.92-93. U. S. Strike Commission, *Report*, p.xxiv.

85) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.98.

86) *Ibid.*, pp.100-101. *Chicago Intelligencer*, Jan. 7, 1894. (P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.256.)

87) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.97.

88) *Ibid.*, p.101. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.256.

アメリカ鉄道労働組合の発足とともに、鉄道乗務員と転轍手の支部はすべて合流した。火夫、車掌、機関士までもが加わったが、こうした旧友愛会からの新会員は少数派であった。圧倒的多数は、未組織労働者、不熟練労働者、そして若年労働者であった。彼らは、そもそも友愛会から排除されるか、あるいは高額な会費を支払うことができないことから、友愛会に加入できない者たちであった。先にみたように、アメリカ鉄道労働組合の年会費は、1年で1ドルであった⁸⁹⁾。

(4) グレート・ノーザン鉄道ストライキ

1894年春に発生したグレート・ノーザン鉄道でのストライキに勝利したことが、アメリカ鉄道労働組合の組合員数を急速に拡大させる途方もない刺激となった。同鉄道は、大陸横断鉄道の1つで、その本社はミネソタ州セント・ポールに置かれ、営業路線は2,500マイル、賃金台帳には9,000人の労働者の名前があった。1893年8月、1894年1月と3月、都合三度の賃金カットは、全従業員の賃金水準を平均で1ヵ月当たり40ドル以下にまで引き下げた⁹⁰⁾。

1894年4月、従業員たちは、ジェームズ・J・ヒル (James J. Hill) が新たな賃金表を設定するために自分たちの代表と話し合わないなら、ストライキに入ることを票決した。同日、アメリカ鉄道労働組合は総支配人のC・W・ケース (C. W. Case) に対し、最初の賃金カット以前の水準に賃金を戻さないなら、ストライキに入ることを通知していたが、同組合からの同鉄道従業員の決定を知らせる手紙をヒルが無視した4月13日正午に、従業員はストライキに入った⁹¹⁾。

「このストライキは労働史を作った」⁹²⁾とフィリップ・フォーナーが評価するストライキは、モンタナ管区 (Montana division) から始まり即座に東西に広がった。「最初からストライキは固い団結のもとに出発した。職場を放棄しなかった者は、ほとんど一人もいなかった」⁹³⁾といわれる状況が出現していた。これに対し、ジェームズ・ヒルはアメリカ鉄道労働組合に同情的な従業員は誰であれ解雇するよう通達を出した。さらに、従業員を怖じ気づかせるため、連邦郵便物を妨害する者は、1万ドルの罰金と禁固2年の刑を受けるとの副司法長官の通達を記したボール紙がグレート・ノーザン鉄道の沿線に掲示された。列車は、暴力行為のせいではなく、誰も働こうとしなかったことで止まっていた⁹⁴⁾。機関士、車掌、転轍手、扇形機関車庫内の労働者、火夫、管区内の一般労働者などが、争議を支えるために強固に団結していた。もち

89) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.257.

90) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.103. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.257.

91) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.103. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.120.

92) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.257.

93) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.122. 前掲邦訳書, 223ページ。

94) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.103.

ろん、駅の職員や通信士、操車場の主任（yard master）やそれと同種の仕事に就いていた者は鉄道会社に忠実で、ストライキには参加していなかった。各列車は郵便列車を除いて運行を停止していた。郵便列車はデブスの明瞭な指示のもとで運行を許可されていた⁹⁵⁾。数本の普通列車は動いていたが、大陸横断列車は動いていなかった⁹⁶⁾。

グレート・ノーザン鉄道によってスト破りも用意されていたが、鉄道労働者の強固な共同戦線の前では、彼らをスト参加者に代えて仕事に就かせようとする試みは行われなかった⁹⁷⁾。その背後には、沿線の農夫や事業経営者たちが全面的にスト参加者を支援していたことから、ヒルが躊躇したという事実もあった⁹⁸⁾。グレート・ノーザン鉄道は、ストライキ中の運行マヒが労働者に敵対する世論を喚起すると期待したが、農民や事業経営者たちはスト参加者を強固に支えていた⁹⁹⁾。

グレート・ノーザン鉄道が運行を停止して1週間以上が経過した時点で、ジェームズ・ヒルはアメリカ鉄道労働組合の幹部に会見を要求した。その場で彼は、友愛会が代表する交渉団なら調停に応じる用意があると明言した。デブスは、友愛会は今回の争議の当事者ではないという理由でまずこれを拒否する。次に、デブスは、友愛会が同鉄道の従業員を掌握しているなら、なぜ列車を運行できないかと尋ねた上で、ストライキはアメリカ鉄道労働組合がすでに提示した条件に基づかない限り、解決はないと告げた。デブスの背後には、強固に結束し、ストライキを背後から支えていた同鉄道の9,000人の従業員がいた¹⁰⁰⁾。

ジェームズ・ヒルは、4月19日に司法長官のリチャード・オルニーに対し、ストライキの現状とそれが自社の従業員でない者たちによって敢行されていた点を伝えていた。さらに、4月28日には、グローヴァー・クリーヴランド大統領に対し、ストライキが合衆国の郵便事業を妨害しているという理由で連邦軍の派遣を要請した。ブルマン・ストライキがボイコットに至ると同じような状況が整っていたのである。後でみるように、その折りと異なり、グレート・ノーザン鉄道ストライキではヒルの要請が満たされることはなかった。グレート・ノーザン鉄道ストライキとブルマン・ストライキから派生したボイコットでのこの対応の違いは、その背後にシカゴ鉄道経営者協会の存在があったかどうかということに帰着する。

連邦政府を巻き込むという戦術に失敗したジェームズ・ヒルが次に頼ったのがセントポール商業会議所（St. Paul Chamber of Commerce）であった。ヒルは、同会議所に対し、自分への支援を期待していたが、ストライキが発生してから18日後、アメリカ鉄道労働組合の幹部は、同会議所のチャールズ・ピルズベリー（Charles Pillsbury）を座長とする調停団（arbitration

95) *Ibid.*, p.104.

96) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.257.

97) *Ibid.*, pp.257-258.

98) 99) *Ibid.*, p.258.

100) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.104.

panel) の決定をヒルのオフォスで伝えられた。その内容は、グレート・ノーザン鉄道の敗北であった。スト参加者は、実質的にそのすべて(レイ・ジンジャーは97.5%としている)の要求を勝ち取り、1ヵ月当たり総計で14万6,000ドルの賃上げを獲得した¹⁰¹⁾。

グレート・ノーザン鉄道ストライキでの勝利に続く数週間、アメリカ鉄道労働組合は1日に2,000人の割合で組合員が雪崩れ込んだ¹⁰²⁾。創立1年後には、425支部を抱える、単体としては当時アメリカ最大の労働組合となった。当初の50人の組合員から、1年で15万人にまで膨らんだのである。一方、友愛会は、すべて併せても9万人を擁するだけで、しかも労働者が高額な会費を払えないこともあってその数は減り続けた¹⁰³⁾。

(5) ストライキからボイコットへ

プルマン・ストライキが始まったという情報を得たデブスは、その原因を調査するため現地へ赴いた。アメリカ鉄道労働組合は、その規約に明記されているように、ストライキを呼びかけたり、正式に認可することはできなかったが、デブスは行動の正当性を明確にするのが自分の責任であると自覚していた。そのためには自分の目で真実を確かめる必要があった¹⁰⁴⁾。

デブスがジョージ・プルマンのことを知るのはこの時が初めてではない。デブスは、プルマン・ストライキが起こる7年前から、ジョージ・プルマンの労務政策(labor policy)に非難の目を向けていた。特に、プルマン車輻に乗務していた車掌に対する処遇にその目は向けられていた。彼ら車掌は、1ヵ月に75ドルの給与を得ていたが、そのなかから20ドルを食事代、4ドルを制服代として徴収されていた。さらに、ジョージ・プルマンはスパイを雇い、同社製の車輻に乗車させ、些細なルール違反であっても報告させていた。報告された違反に対しては科料が課され、その額は車掌一人当たり月平均で6ドルにも達していた。デブスは、従業員に対するジョージ・プルマンのこうした横暴な搾取に鋭く切り込む論陣を張っていたのである¹⁰⁵⁾。

車掌に対するジョージ・プルマンの悪しき労務政策については熟知していたが、プルマン車輻製造所従業員の実態についての知識は皆無であった。その実態についてはすでに明らかにしたので、ここでは繰り返さない¹⁰⁶⁾。5月14日(ストライキ発生の3日後)、デブスは丸1日を費やして社宅を調査するために会社町を歩き回り、給与小切手の金額を知り、さらには不満を聞き出すために、何十人、何百人の人々と会話を交わした。そのなかには、女性や子どもたちも含まれていた。同日の夜、彼はセントポールに向かったが、4日後に再度訪れて従業員や

101) *Ibid.*, p.106. A. Linsey, *The Pullman Strike*, p.113. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.121.

102) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.125.

103) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.258. N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.125.

104) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.112. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.124.

105) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.48.

106) 詳しくは、伊藤健市「プルマン豪華車輻会社における労務管理とプルマン・ストライキ」を参照のこと。

住民の話に耳を傾けた¹⁰⁷⁾。こうした調査の過程で、ストライキに訴える時期ではないとしていたデブスもその考えを改める。スト参加者を前にしたスピーチでデブスは、ジョージ・プルマンを次のように激しく攻撃した。このスピーチが行われた日を、アルモント・リンジー（Almont Lindsey）は5月16日としているが¹⁰⁸⁾、レイ・ジンジャーはその日付を明記していない¹⁰⁹⁾。

私は、ジョージ・プルマンのような金持ちの略奪者は貧しい泥棒よりもはるかに重罪犯であると信じるし、見せかけの博愛主義者から偽善のマスクを取り去って、そして、労働者の压制者として世界に彼を晒すのは、この組織の少なからぬ義務の一部となった。プルマン社の重役の一人は、今日、諸君たちが同社に対して10日も抵抗できないだろうといった。ジョージ・プルマンのために数年間働き続けたにもかかわらず、仕事を止めてストライキに入って2週間しか経っていないのに、ボロをまとい飢えに苦しんでいるというこの事実だけが、私が会社町プルマンに対して投げつける非難の正当性を強調するものとなっている。そして、ジョージ・プルマンは自身が認めた泥棒として諸君の前に立っている。……ジョージ・プルマンの温情主義は、奴隷所有者がその人間家畜にみせる関心と同じものである。諸君たちは、奴隷的な身分と退席から抜け出すためにストライキを闘っているのである¹¹⁰⁾。

第1節で触れたように、アメリカ鉄道労働組合の第1回全国大会は1894年6月12日に始まった。そして、プルマン・ストライキにかかわる問題が取り上げられ、ジェニー・カーティスらの直訴があったのは、6月15日である。それまでに、デブス同様、多くの代議員が会社町プルマンを調査のために訪れていた。現地の実情を知り、またスト参加者たちの直訴を受けて、ある代議員がプルマン車輛のボイコットを動議として提出した。会場もそれに賛同する声が大勢を占めた¹¹¹⁾。デブスは、あまりにも危険が多いとみていたボイコットを避けたがっていたし、避けられない場合には、ボイコットをする正当な理由を少なくとももちたがっていた¹¹²⁾。最終的に、デブスはこの動議の承認を拒否した。彼は、カーネギー製鋼会社（Carnegie Steel Company）のホームステッド（Homestead）工場やアイダホ州の炭鉱地帯クール・ダーレイン（Coeur d'Alene）でのストライキに対して連邦政府が示した、差し止め命令の連発やその

107) R. Ginger, *The Bending Cross*, pp.113-114.

108) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.124.

109) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.114.

110) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.124.

111) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.117. R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.126. 前掲邦訳書、230ページ。

112) S. Buder, *Pullman*, p.179.

実施のための軍隊の派遣、さらには組合つぶしを目的とした組合役員の投獄など、ストライキを取り巻く当時の現状を冷静に分析していたのである¹¹³⁾。デブスの指導のもと、大会は武力よりも交渉を望んでいることを表明した¹¹⁴⁾。

デブスはボイコットを避けたがっていた。その理由としては、①1893年恐慌以降の不況のなかで、職を求めている鉄道労働者が多数いたこと、②各種の鉄道友愛会との折り合いが悪く、協力して手を貸してくれるどころか、スト破りを供給するのではと判断できたこと、③次節で詳細に取り上げるシカゴ鉄道経営者協会の存在、④上記で指摘した連邦政府の介入と差し止め命令や連邦軍などの利用、⑤アメリカ鉄道労働組合がプルマン社を相手にする準備を整えていなかったこと、とりわけ、急速に拡大し強力になっているとはいえ組合員は未経験の初心者で、地方支部の指導層も労働運動に慣れていなかったこと、⑥アメリカ鉄道労働組合にはストライキ資金がまったくなかったこと、といったことが挙げられよう。レイ・ジンジャーがいうように、「グレート・ノーザン鉄道の折りは幸運だったが、再度同じような幸運は起こるべくもない」¹¹⁵⁾という状況下にあったのである。

そこでデブスが提示したのは、代議員6人とスト参加者6人からなる委員会（レイ・ジンジャーは「仲裁委員会 (mediation Committee)」と記述している¹¹⁶⁾)を指名し、この委員会が調停の提案をもって6月16日にプルマン社と会見する、というものであった。もちろん、プルマン社はアメリカ鉄道労働組合のメンバーとは誰であれ協議するのを拒否した。翌17日、スト参加者たちは、プルマン社はけっして調停に応じないということを知らせるためだけに戻ってきた。その後、再度ボイコットが圧倒的な支持をもって動議された。今回もデブスはそうした動きを阻止すべく、プルマン社の従業員のみで構成される第二次委員会 (second committee) が同社との調停を要求することを提案した。第二次委員会は数時間後に戻ってきた。今回も、トマス・W・ウィキスは何も調停に付すべきものはないと回答した。今や大会は、その無能さを認めなければならないか、あるいはボイコットに踏み出さなければならなくなった¹¹⁷⁾。

デブスは、代議員たちにそれぞれの支部に指示を仰ぐ電報を打つようアドバイスした。各支部からは、ボイコットを支持するという回答が返ってきた。鉄道労働者がこうした決定を行ったのは、単にプルマン社従業員への同情心だけではなかった。すでに触れたように、アメリカ鉄道労働組合の全国大会に出席した代議員たちは、ほぼその全員が賃金カットを経験していた。同組合に大挙雪崩れ込んだ鉄道労働者は、鉄道友愛会に失望し、同組合を最後のよりどころとしていたのであった。すべての代議員は、

113) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.117. R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.126. 同上邦訳書, 230ページ。

114) S. Buder, *Pullman*, p.179.

115) 116) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.118.

117) *Ibid.*, pp.117-118. S. Buder, *Pullman*, p.179.

賃金を回復し、従業員としての権利と賃金を保護するために行動することを期待していた。彼らには、権利を侵害されたブルマン社従業員の主張を支持する用意が十分にあった……。ブルマン社従業員の権利侵害と不満は、彼らの正義感や救済への義務感に強く訴えた。同時に、彼ら自身のさらに多くの不満が、ブルマン社従業員を守るためにも、自分たちの構成員を守るためにも、できるだけことはしなければ……という気持ちにさせ、ますます代議員を縛ることになった¹¹⁸⁾。

事態を收拾するために、どういった行動をとるべきかを勧告する特別委員会 (special committee) が組織された¹¹⁹⁾。6月22日、この委員会は、ブルマン社が4日以内に交渉に応じなければ、ケンタッキー州ルドロー (Ludlow) とセントルイス (St. Louis) のブルマン工場がストライキに入り、アメリカ鉄道労働組合はブルマン社製車輛の操車を拒否するとの意見書を提出した。この計画に対し、ジョージ・ハワードは反対したものの、それに対する代議員たちの賛同は得られなかった。一方、デブスは代議員たちの判断を受け入れる用意のあることを示唆しつつ彼らに慎重さも求めた。6月20日にジョージ・ブルマンがシカゴに戻って来てはいたが、特別委員会はトマス・ウィキスと最終会談を行った。結果はこれまでと同じで、ウィキスは平和的な手段による争議の解決を依然として拒否し続けた。全国大会は、ブルマン社が6月26日正午までに労働者との交渉に応じなければ、当日正午を期してブルマン車輛に対するボイコットを開始すること、そしてもしアメリカ鉄道労働組合の組合員が一人でも寝台車の運転を拒否したために轍を切られるならば、当該鉄道会社で働く労働者は一人残らず一斉にストライキに入ることが満場一致で採択され、ウィキスに最後通告したのである¹²⁰⁾。

6月26日正午、デブスはすべてのブルマン社製寝台車を切り離し、それを側線に入れるよう命令を出した。これをもって、ブルマン・ストライキはボイコットに、ブルマン社従業員の闘争からアメリカ鉄道労働組合の闘争へ、アメリカ鉄道労働組合と連邦政府との闘争へと大きく舵を切るのである。

第1節でみたように、一地方の一企業で始まったストライキは、ある時点よりその規模を格段に拡大し、一国全体をも飲み込む勢いを示すこととなった。事実、ボイコットとそれに伴うストライキは、シカゴ以西の鉄道網をマヒさせ、ゼネストは全米を覆い尽くす可能性も示していた。ブルマン社とその独裁的統治者であったジョージ・ブルマンにとっては、思いもよらない事態の連続であったと思われる。しかし、その元凶がジョージ・ブルマンの、あるいは彼の意を受けたトマス・ウィキスの調停をあくまでも拒み続ける態度であったことに疑問の余地はない。ストライキからボイコットへの展開は、多くの論者・評者指摘しているように、ジョー

118) J. Brecher, *Strike!*, p.81. 前掲邦訳書, 104ページ。

119) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.119.

120) *Ibid.*, pp.119-120.

ジ・プルマンの頑なまでの態度がもたらしたものであった。

この点に関し、鉄道業を詳細に研究された小澤治郎教授は、「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1要素となった。……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」¹²¹⁾とされている。前半はともあれ、後半の「政・財界に支持されたその体質」という評価には疑問符が付く。当時の政界にあって、共和党指導者の一人としてマッキンリー政権の大立て者であり、後に全国市民連盟の会長に就くマーカス・A・ハナ (Marcus Alonzo Hanna) は、ジョージ・プルマンをやり玉に挙げて、「自分が雇っている従業員と折り合おうとしない男は、大馬鹿野郎だ」と憤慨していた¹²²⁾。このハナの憤慨は、全国市民連盟創設に繋がる1つの要因でもあった。

だが、ストライキからボイコットへの展開を、小澤教授のように一企業家の性格論で片づけてしまうと事の本質を見逃すことになりかねない。プルマン社、ひいてはジョージ・プルマンの頑なまでの態度の背後には、それを支える何かがあったと考えなければならない。この点に関しては、それを連邦政府、つまりグローヴァー・クリーヴランド政権に帰する論調がある。もちろんそれは正しい。連邦軍を実際に動かせるのは、大統領以外にはいないのだから。だが、筆者はそうではないと考える。ジョージ・プルマンとグローヴァー・クリーヴランド、両者の背後にいて戦略を立てていたのはシカゴ鉄道経営者協会であった。

3 シカゴ鉄道経営者協会とボイコット

プルマン・ストライキは、ボイコットへと展開し、ゼネストの一步手前まで進展したものの、最終的には敗北する。その要因として、ヘンリー・ペリング (Henry Pelling) は4つ挙げている。第1に、鉄道労働者がストライキに入ったとしても、雇用が縮小している当時の状況下では、経営側にとって代替要員を見つけることが容易であったこと。第2に、旧来の鉄道友愛会が、自分たちの組織にとって代わることを企図していると思われるアメリカ鉄道労働組合に対して、敵意を懐いていたこと。それゆえ、ストライキによって空席となった職に友愛会の会員が就業するのを阻止しなかったこと。第3に、プルマン社側は、アメリカ鉄道労働組合が、会社の権限に対して、最も危険な挑戦的性格を有するものだとみてとり、シカゴ鉄道経営者協会と密接な協同歩調をとったこと。第4——これが決定的に重要である——に、連邦政府はクリーヴランド大統領の司法長官リチャード・オルニーの名において、直ちに干渉し、郵便および州際商業取引の運行疎外で差し止め命令を発し、それを実施するために、クリーヴランドを

121) 小澤治郎『アメリカ鉄道業の展開』ミネルヴァ書房、1992年、221ページ。

122) Thomas Beer, *Hanna, Crane and the Mauve Decade*, Alfred A. Knopf, 1941, p.498.

説き伏せて連邦軍隊を出動させたこと¹²³⁾。

このペリングの指摘は、多くの研究者の指摘するところと大差はないし、おおむね首肯できるものである。だが、これら4つの要因のどれにウェイトを置くかは別の問題である。ペリングは、上記のように4つ目の要因に最も大きなウェイトを置いている。筆者は、ペリングのいう3つ目の要因こそが最も重要なものであったと考えている。ストライキからボイコットへの展開は、シカゴ鉄道経営者協会の描いた筋書き通りの展開であるし、ペリングが最重要要因として挙げる、4つ目の連邦政府の介入も同協会の意図するところであり、そのように画策したとしか思えないからである。そして何よりも、ジョージ・プルマンの、あるいはその意を受けたトマス・ウィキスの、シカゴ市民連盟・アメリカ鉄道労働組合などから提案された調停を頑なに拒否する態度は、その背後にあって彼ら二人を支えた「鉄道経営者たちの参謀本部(general staff)」¹²⁴⁾としてのシカゴ鉄道経営者協会の存在を抜きにしては考えられないのである。

そこで本節では、まず、シカゴ鉄道経営者協会とは何を目的に組織されたのか、さらに、同協会がどういった背景・意図のもとでプルマン・ボイコットにかかわったのかを明らかにする。同協会にとって、プルマン・ストライキからボイコットへの進展は、アメリカ鉄道労働組合を壊滅させる千載一遇のチャンスをもたらすものであった。一方、シカゴ鉄道経営者協会を中心とした対応は、ボイコットとそこから派生したストライキ、さらにはアメリカ鉄道労働組合を壊滅させることに成功したかもしれないが、シカゴ市民連盟にとってはその存立基盤をゆるがすものであった。

(1) 研究の系譜

シカゴ鉄道経営者協会を主題にした研究はほとんどないといってよい。まず、欧文献としては、この小論で参照している文献でも扱われているが、それらは同協会を主たる研究対象としたものではない。そのなかで、ある程度まとまった記述がみられるのは、アルモント・リンジーとフィリップ・フォナーの研究である。その意味では、ドナルド・L・マクマリー(Donald L. McMurry)の論文が、唯一同協会を取り上げた研究といえよう¹²⁵⁾。彼の研究は、シカゴ鉄道経営者協会の会議録(Proceedings)・議事録(Minutes)のうち、現時点で筆者が入手し得ていない1894年6月25日以前のもを活用している点で貴重である。以下の引用においては、煩雑さを避けるため、マクマリーの論文からの引用に留め、彼が参照した会議録・議事録の該当ページを示すことはしない。ただし、彼の場合、ボイコットの直前までを対象としているこ

123) Henry Pelling, *American Labor*, University of Chicago Press, 1960, pp.94-95. 大河内暁男・神代和欣訳『アメリカ労働運動史』時事通信社、1962年、117～118ページ。

124) R. Ginger, *The Bending Cross*, p.121.

125) Donald L. McMurry, "Labor Policies of the General Managers' Association of Chicago, 1886-1894," *The Journal of Economic History*, Vol.13, No.2 (Spring, 1953).

とから、ボイコットにシカゴ鉄道経営者協会がどうかかわったのか、この小論にとって一番肝要なこの点には残念ながら一切触れられていない。

次に邦文文献である。これも少ない。1つは、小澤治郎教授の『アメリカ鉄道業の展開』（ミネルヴァ書房、1992年）で、同書では「経営者協会」として取り上げられている。小澤教授が依拠されているのは、先のアルモント・リンジーの研究である。ただし、リンジーがボイコットを取り上げている箇所を参照されているだけで、以下で筆者が取り上げるリンジーがシカゴ鉄道経営者協会に言及している箇所は取り上げておられない。もう1つが、山口房司教授の『多分節国家アメリカの法と社会』（ミネルヴァ書房、1999年）である。そこでは、「総括支配人協会」として取り上げられている。ただし、山口教授は先のドナルド・マクマリーの研究にそのほとんどを依拠されている。しかも、シカゴ鉄道経営者協会がアメリカ鉄道労働組合とどう対峙したのかという、本節の主題に関しては、マクマリーが取り上げていないこともあって、十分に説明されているとは言い難い。

ただし、筆者が入手した1894年6月25日から7月14日までの議事録でシカゴ鉄道経営者協会の動向をすべて把握できるかといえ、そこには限界があるといわざるを得ない。そもそも、アメリカ鉄道労働組合が第1回の全国大会を開催する6月12日から、ボイコットを意思決定するまでの22日までのシカゴ鉄道経営者協会の活動が重要なのであるが、この間の動向を知り得る一次資料が手薄である。この点は、先行研究や合衆国ストライキ委員会の調査に依拠せざるを得ない。しかし、ボイコットが始まる6月26日以降のシカゴ鉄道経営者協会の対応をみれば、同協会が26日以前にどのような取り組みを行い、どのように対処しようとしたのかに関して、ある程度のことは把握できる。

最後に、山口教授が筆者の「シカゴ鉄道経営者協会」と違って、「総括支配人協会」と訳されている点について若干コメントしておきたい。これは、General Managerをどう訳すかという問題である。鉄道業にあっては、その肩書きをどういった呼称で呼ぶかは鉄道会社によって多様であったが、一般的には鉄道敷設時の呼称をそのまま操業開始以降も援用したようである。そこでは、鉄道敷設時に全体を指揮した技師をチーフ・エンジニアとか支配人と呼び、それを引き継いだのである。支配人という肩書きは、その後営業管区の長にも与えられ、それらの頂点にいる者が総支配人と呼ばれるようになった。彼らは取締役会との間で契約を結び、操業に関するすべてを立案・実行していたのである¹²⁶⁾。この小論では、General Managerの専門経営者的側面を明確にするため、ここまでも、そしてこれ以降も「シカゴ鉄道経営者協会」と表記することにする。

126) 森 果『アメリカ職人の仕事史』中公新書、1996年、212ページ。

（２）シカゴ鉄道経営者協会の結成

シカゴ鉄道経営者協会は、1886年4月20日に、シカゴ・パーリントン&クインシー鉄道¹²⁷⁾の本社で開催された会議を起源としている¹²⁸⁾。ヘイ・マーケット事件、あるいはアメリカ労働総同盟の結成に象徴されるように、1886年はグレート・アップヒーヴァル（Great Upheaval、労働運動の大高揚期）の年であった。周知のように、その気運は各地でみられた8時間労働制を求める運動に現れ、同年5月1日にはアメリカ全土で35万人の労働者がストライキに入った。もちろん、シカゴもその一大中心地で、4万人がストライキに入った¹²⁹⁾。

鉄道業では、1886年3月初旬から5月4日まで、労働騎士団がジェイ・グールド（Jay Gould）のサウスウエスタン鉄道の労働者を中心にストライキに入っていた。特にシカゴでは、4月16・17日に、ボルチモア・オハイオ鉄道とレイクショー&ミシガン・サザン鉄道の転轍手が相次いでストライキに入った。両鉄道会社ともシカゴ鉄道経営者協会の会員である。さらに、4月末にはシカゴを発着点とする鉄道会社の貨車操車係も8時間労働制とそれまでの10時間労働で得ていたのと同じ賃金額を8時間労働で獲得することを求めてストライキに入っていた。彼らも組合を結成し、転轍手をはじめとして、鉄道労働者の支援を期待していた。

シカゴ・パーリントン&クインシー鉄道本社での会議は、このような状況下で開催されたものであった。山口教授は、「シカゴを発着点とする諸鉄道会社の経営者たちは、これらの出来事に対し、共通の利害を有したし、かつは弱腰の経営者が組合の要求に屈するのを防止するため支配人協会の設立にふみきった¹³⁰⁾」とされている。ドナルド・マクマリーの所論に沿った教授の評価は、おおむね首肯できるものである。ただし、教授も指摘されているように、シカゴ鉄道経営者協会は、上記に示したシカゴにおける鉄道業の危機的状況に対応するべく組織されたが、当初は一時的手段とみなされていた点は注意する必要がある¹³¹⁾。この時期の会員鉄道会社は18社で（後に24社となる）、イリノイ・セントラル鉄道の総支配人であったE・T・ジェフリー（E. T. Jeffrey）を会長に選出した¹³²⁾。1887年6月23日まで、その議事録にはManagers of Chicago Railroad（シカゴ鉄道会社経営協会）という組織名が記され、1887年6月23日以降、General Managers' Association of Chicagoと記されるようになった¹³³⁾。

127) 以下、シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社の欧文表記は第2表を参照のこと。

128) http://www.theccib.com/CCIB_History_2008.doc. (2013年3月26日アクセス。)

129) 野村達郎『アメリカ労働民衆の歴史』ミネルヴァ書房、2013年、90ページ。

130) 山口房司『多分節国家アメリカの法と社会』ミネルヴァ書房、1999年、217ページ。

131) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.161. 山口房司『多分節国家アメリカの法と社会』, 217ページ。

132) *Record of Proceedings of General Managers' Association of Chicago, May, 1886-Feb., 1890*. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.162.

133) D. R. Papke, *The Debs Case : Labor, Capital, and the Federal Courts of the 1890s*, Federal Judicial Center, 2008, p.27.

(3) 第1期の活動

ここでいう第1期とは、1886年4月20日から、初代会長のE・T・ジェフリーが辞任する1890年2月10日までのことである。

シカゴ鉄道経営者協会は、1886年5月3日から12日まで連日会議を開催した。その議事録には、当時の同協会の目的を端的に示すタイトルが事務担当者 (secretary) によって付けられていた。それは、「シカゴの貨物操車係やその他の鉄道労働者の8時間労働制または賃上げの要求から派生したストライキに関する諸問題を検討するための……シカゴの諸鉄道会社経営者による会議の記録」というものであった¹³⁴⁾。この連日の会議が最終的に下した結論は、①貨物操車係の時間賃率と1日当たりの労働時間は変更なく継続する、②この方針を日給制あるいは時間給制の区別なくシカゴで働く全鉄道労働者に適応する、③いかなる場合であろうと、命じられた仕事の遂行を拒否する者は解雇され、その後シカゴに乗り入れる鉄道会社で雇用されることはない、④どの会社も、以前働いていた会社から十分な推薦を受けられないシカゴの労働者は採用すべきではない、というものであった¹³⁵⁾。鉄道労働者の要求の拒否と、ブラックリストを彷彿とさせる労務政策の提示である。

なかでも特徴的だったのは、クック郡の保安官 (郡などの行政区で法の執行権限を有する官吏のこと) が、経営陣と協議したいという貨物操車係で構成される委員会の要請をもって登場した際、直接スト参加者と交渉するかどうかを議論したシカゴ鉄道経営者協会は、同委員会との会合を断った点である。同協会は、結成時より労働者あるいは組合との直接交渉を断固拒否していたのである。ただし、ジェフリーは、同協会自体は労働者や組合と交渉することを目的に結成されたものではないとしながらも、個々の経営者は雇用している従業員と協議する準備はいつも整えている、と発言していた¹³⁶⁾。

5月3日から12日までの連日会議に次いで、6月25日から29日まで、同じく連日会議が催された。今回は、一度は解決したと思われたレイクショー&ミシガン・サザン鉄道の転轍手のストライキに関する問題を検討するために招集されたものであった。そこでは、副会長のニューエル (Newell) が、転轍手が申し立てている協約をけっして受け入れるべきではないし、スト参加者たちは理由もなく自発的に持ち場を離れたのであるから、彼らを従業員と考える必要はなく、代替要員と置き換えることも可能だし、スト参加者たちはけっして再雇用されることはない、と主張した。この勧告に応じて、レイクショー&ミシガン・サザン鉄道は6月28日付で転轍手を新たに採用して29日には運行を再開したが、それは武装した保安官代理 (deputy) の保護のもとでのことであった¹³⁷⁾。

7月16日開催の会合では、多数の保安官代理の採用で被ったレイクショー&ミシガン・サザ

134) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.161.

135) 136) Ibid., p.162.

137) Ibid., pp.164-165.

ン鉄道の財務負担を救済する手段について議論が交わされ、9月25日にシカゴ鉄道経営者協会は同鉄道の出費の一部を軽減するために、2万5,000ドルの寄付金を募る委員会を発足させた¹³⁸⁾。まさに、アルモント・リンジーが指摘するように、同協会は労働政策あるいは利害関係が共通している問題に関しては、「一社は全社のために、全社は一社のために」という方針を実践していたのである¹³⁹⁾。

しかし、1887年11月26日以降、約10ヵ月以上にわたって会合は開催されなかった。その理由として、ドナルド・マクマリーは、1888年の初めにシカゴ以西の鉄道会社各社が熾烈な運賃競争 (rate war) に巻き込まれ、利益が出ない水準にまで運賃を引き下げざるを得ない事態に直面したという事実を指摘している。しかも、この運賃の引き下げは、シカゴ鉄道経営者協会の会員であったシカゴ・バーリントン&クインシー鉄道が始めたものであった。

シカゴ・バーリントン&クインシー鉄道は、1888年2月27日に始まった機関士と火夫によるストライキに直面した。ドナルド・マクマリーによると、それは「シカゴ鉄道経営者協会の誕生とプルマン・ストライキの間に生じた最も過酷なストライキ」¹⁴⁰⁾であった。スト参加者たちは、ボイコットによって同鉄道の動きを封じるという戦術をとった。それを支援するため、機関士友愛会はシカゴ・バーリントン&クインシー鉄道での操車を拒否した。同鉄道と競合関係にあった他の鉄道会社は、運賃競争の責任を問い、自分たちの鉄道がストライキに巻き込まれるのを恐れるあまり、自社の従業員がボイコットに関係するのを黙殺していた。一方、シカゴ・バーリントン&クインシー鉄道は、労働組合の侵入という鉄道会社全体に影響する事態に対し、自社が先陣を切って闘っていると自負していた。そうであるなら、同鉄道が1886年にレイクショー&ミシガン・サザン鉄道が受けたのと同様、シカゴ鉄道経営者協会の全会員鉄道会社の支援を受けるのは当然と考えるのは自然なことであった。シカゴ・バーリントン&クインシー鉄道とそれ以外のシカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社との相互の感情は激した。こうした状況下では、組織の足並みが揃うはずもなく、シカゴ鉄道経営者協会の会合も開催されなかったのも当然のことであった。ジェフリーは、事態の収拾を図るべく6月7日に会議を招集したが、出席したのは8鉄道会社の代表だけで定足数には至らなかった。定足数を満たす会議が開催されるのは、1888年9月28日まで待たなければならなかった¹⁴¹⁾。

1888年末から1889年末までの1年間の会合は、労働問題以外の問題にその時間を費やしていた。シカゴ鉄道経営者協会は、経営者間の審議や統一行動が必要な数多くの問題を処理するのに適した組織へと変身していたのである。1889年9月に、E・T・ジェフリーはイリノイ・セントラル鉄道を退職し、それに合わせてシカゴ鉄道経営者協会からも身を引くつもりであった

138) *Ibid.*, p.165.

139) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.108.

140) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.165.

141) 142) *Ibid.*, p.166.

が、慰留されて1890年2月10日までは会長職を務めた。彼に代わって会長職を務める者は現れず、その後2年以上にわたって会合は開催されなかった¹⁴²⁾。アルモント・リンジーは、1889年にシカゴ鉄道経営者協会はその活動を完全に停止する事態に陥ったとしているが¹⁴³⁾、それはこの事態を指していると思われる。

E・T・ジェフリー会長のもと、シカゴ鉄道経営者協会は1886年の貨物操車係のストライキとレイクショー&ミシガン・サザン鉄道の転轍手のストライキに積極的に対処し、会員鉄道会社を挙げて処理した。しかし、1888年のシカゴ・バーリントン&クインシー鉄道でのボイコットでは、その機能を十全に発揮したとはいえない。同鉄道では、後のプルマン・ストライキから派生したボイコットの先例となる事態が発生していたが、その解決に同協会が積極的にかかわった形跡はない。この事態は同鉄道が単独で收拾せざるを得ないものとなった。「一社は全社のために、全社は一社のために」という方針は、組織の結束が強固であって初めて成り立つものであり、この時点での結束力はそれほど強固ではなかったのである。それは、第二代会長エヴェレット・セントジョン (Everett St. John) のもとで達成される。

(4) 第2期の活動

ここでいう第2期とは、シカゴ・ロックアイランド&パシフィック鉄道の総支配人エヴェレット・セントジョンが会長に選出された1892年1月22日から、アメリカ鉄道労働組合によるボイコットまでのことである。この時期、シカゴ鉄道経営者協会は、第2表に示した24鉄道会社で構成されていた。

第1期末には、シカゴ鉄道経営者協会は名ばかりの組織に成り果てていた。ドナルド・マクマリーは、その理由として、「この時期 (この小論でいう第1期一注、伊藤)、シカゴ鉄道経営者協会は規約も内規もない、非公式の諮問機関にすぎなかった。その結果、全構成員の満場一致がなければ、何ら重要な方策を採択することもできなかった。全鉄道会社に共通する利害が危険に晒されるストライキのような緊急時には、迅速な行動をとり得たが、それほど急を要しない他の問題の場合には、その行動は緩慢で、大多数の賛同を得る方策を採択することはできなかった」¹⁴⁴⁾ 点を指摘している。

シカゴ鉄道経営者協会の復活を託されたのがエヴェレット・セントジョン会長であった。1892年1月22日に会長に選出された彼は、内規を作成する執行委員会 (executive committee) の選考を一任された。最終的に、執行委員会は規約と内規を作成し、それらは若干の修正を施された上で、1893年1月19日に採択された。これをもって、シカゴ鉄道経営者協会は公式の組織として発足したのである¹⁴⁵⁾。同協会を統べる規約と内規は、議事録に添付して印刷されている¹⁴⁶⁾。

143) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.108.

144) 145) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.167.

146) D. R. Papke, *The Debs Case*, p.27.

第2表 シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社（1894年6月25日時点）

アチソン・トピーカ&サンタフェ鉄道 (Atchison, Topeka, and Santa Fé Railroad)
ボルチモア&オハイオ鉄道 (Baltimore and Ohio Railroad)
カルメ&ブルーアイランド鉄道 (Calmet & Blue Island Railroad)
シカゴ&アルトン鉄道 (Chicago & Alton Railroad)
シカゴ&エリー鉄道 (Chicago and Erie Railroad)
シカゴ&イースタン・イリノイ鉄道 (Chicago & Eastern Illinois Railroad)
シカゴ&ウェスタン・インディアナ鉄道, シカゴ・ベルト鉄道 (Chicago & Western Indiana Railroad and the Belt Railway of Chicago)
シカゴ&グランド・トランク鉄道 (Chicago & Grand Trunk Railway)
シカゴ&ノースウェスタン鉄道 (Chicago and North-Western Railway)
シカゴ・パーリントン&クインシー鉄道 (Chicago, Burlington & Quincy Railroad)
シカゴ・ミルウォーキー&セントポール鉄道 (Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway)
シカゴ・ロックアイランド&パシフィック鉄道 (Chicago, Rock Island, and Pacific Railway)
シカゴ・グレートウェスタン鉄道 (Chicago Great Western Railway)
シカゴ&ノーザン・パシフィック鉄道 (Chicago and Northern Pacific Railway)
イリノイ・セントラル鉄道 (Illinois Central)
ルイスヴィル・ニューアルバーニー&シカゴ鉄道 (Louisville, New Albany & Chicago Railway)
レイクショア&ミシガン・サザン鉄道 (Lake Shore & Michigan Southern Railway)
ミシガン・セントラル鉄道 (Michigan Central Railroad)
ニューヨーク・シカゴ&セントルイス鉄道 (New York, Chicago, and St. Louis Railroad)
ピッツバーグ・シンシナティ・シカゴ&セントルイス鉄道 (Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railroad)
ピッツバーグ・フォートウェイン&シカゴ鉄道 (Pittsburg, Ft Wayne & Chicago Railway)
ユニオン・ストックヤード&トランジット鉄道 (Union Stock Yard & Transit Railway)
ウィスコンシン・セントラル鉄道 (Wisconsin Central Railroad)
ウォバッシュ鉄道 (Wabash Railroad)

出所) *Proceedings of the General Managers' Association of Chicago*, June 25, 1894, To July 14, 1894, No.22.

シカゴ鉄道経営者協会の規約に記された目的は、「シカゴを発着点とする鉄道会社の事業から生じる経営上の問題の検討」¹⁴⁷⁾にあった。ニック・サルヴァトーレ (Nick Salvatore) はもう少し踏み込んで、同協会の目的は、「鉄道会社各社間の競争をできるだけ小さなものにし、経営の『専門家 (experts)』の指揮のもとで、組合に属さない従順な労働者を陶冶すること」¹⁴⁸⁾にあったとしているし、筆者も考えを同じくしている。何よりも、組合との関係に触れずして同協会の目的を語ることはできない。ブルマン・ストライキに際し、シカゴ鉄道経営者協会は当初よりアメリカ鉄道労働組合を粉砕することと鉄道業での好戦的な組合主義の根絶を目的としていたし、そのためにやれることならいかなることも厭わなかった。事実、連邦政府すらそこに巻き込むことに成功していたのである。

シカゴ鉄道経営者協会は、general manager (総支配人)、assistant general manager (副支配人)、general superintendent (総管理人) といった肩書きをもつ者だけがメンバーとして各

147) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.167.

148) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.130.

会員鉄道会社を代表することができた。定例会議は2ヵ月に一度開催された。ただし、緊急を要する際には特別会合 (special session) を招集できた。毎年、以下の役員が選出された。つまり、会長、事務担当者、5人のメンバーで構成される執行委員会である。これらの役員で構成される役員会 (executive board) は、2ヵ月に一度の定例会議で検討できなかった問題の処置が委ねられていた。全メンバーは、とられた行動に関するすべての情報を伝えられ、正当な理由がある場合に特別会議 (special meeting) を要請できた。運営に要する経費は全会員鉄道会社が均等に負担していた¹⁴⁹⁾。ただし、会員鉄道会社は、その全路線がシカゴ鉄道経営者協会の政策に従わなければならないというものでもなかった。例えば、アチソン・トピーカ&サンタフェ鉄道は、その西部路線を鉄道経営者協会の管轄下からはずしてもらっていた¹⁵⁰⁾。

合衆国ストライキ委員会は、シカゴ鉄道経営者協会の第一義的な目的は賃金表 (wage schedules) の決定にあったと主張している。しかし、忘れてはならないのは、他の重要な問題も同協会によって処理されていた点である。同協会のもと、車輛点検、運搬できる家畜類の重量、貨物の積み降ろし、積載貨物と積み替えの予定運賃といった問題に対する一貫した政策が、シカゴ地区の全鉄道会社向けに開発されている。もちろん、賃金よりも肝要な議題はなかった。総支配人たちは、賃金や労働者に対する統一的な政策の必要性を十分認めていた¹⁵¹⁾。事実、1893年3月には転轍手用の「シカゴ基準賃金 (Chicago scale)」を設定していた¹⁵²⁾。デヴィッド・R・パプケ (David Ray Papke) は、この点に関し、シカゴ鉄道経営者協会の目的は、鉄道設備と運行事続きの標準化と統一的な賃金表の提供にあった、としている。さらに、賃金表は労働者との交渉の際にその価値を証明したし、鉄道労働者の全国基準賃金表に近いものとなり始めた、とも指摘している¹⁵³⁾。

新執行部が労働問題に取り組み始めるのは1893年2月11日のことである。アルモント・リンジーは、「1893年春に、転轍手によるストライキの脅威が発生した時に初めて、シカゴ鉄道経営者協会は労働者に対してまとまって対抗するというその潜在能力を示した¹⁵⁴⁾」と指摘している。同日の特別会議で、エヴェレット・セントジョン会長は、転轍手が賃上げを煽り立てていて、来週中には全鉄道会社が転轍手から賃上げを要求されるであろうと報告した。彼は、転轍手に乗務員が同調する気配もみられ、それへの最善の対抗策を相談するためにこの会議を招集した、とも説明している。全会員鉄道会社の代表は、「賃金の引き上げは認められないし、そ

149) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.115. D. L. McMurry, "Labor Policies," pp.167-168.

150) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.114.

151) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.xxxix, xxx-xxxi, 132, and 242. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.115.

152) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.xxix-xxx, and 223. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.260.

153) D. R. Papke, *The Debs Case*, p.27.

154) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.115.

うした事態に対抗するため全員が足並みを揃えることに同意した¹⁵⁵⁾のである。その後の一連の特別会議において、ストライキに備える態勢を整えた。そのなかで、起こりうる可能性の高い問題を処理するための委員会の設置が検討された¹⁵⁶⁾。

シカゴ鉄道経営者協会は、1893年2月27日、特別会議をシカゴのルカリ・ビル (Rookery Building) にある本部で開催した。そこでは、ストライキが発生した折には2つの少人数ではあるが有効な委員会を通して行動に移るのが最善策であることが決定された。この2つの委員会は、会長のエヴェレット・セントジョンによって指名されたそれぞれ5名のメンバーで構成されていた¹⁵⁷⁾。これら委員会の目的は、ニック・サルヴァトーレによると、「全体的な戦略を策定し、日々の戦術的な決定を履行し、スト破りを採用し、こうした取り組みを地方・州・連邦当局との間で調整する」¹⁵⁸⁾ ことにあった。

第一委員会 (Committee No. 1) には、必要とされる人数の転轍手を確保し、スト参加者の代替要員としてシカゴに連れてくる、という任務が割り振られた。これに要する経費は、会員鉄道会社が雇っている転轍手の人数に応じて決定された¹⁵⁹⁾。この第一委員会は、代替要員を確保するための代行事務所 (agency) を東部のフィラデルフィアとボルチモアに開設し、フィラデルフィア鉄道とボルチモア&オハイオ鉄道がそれを支援していたようである。第二委員会 (Committee No. 2) は、シカゴ鉄道経営者協会の全会員鉄道会社で実施されている賃金率表 (schedule of wage rates) と規則 (rules) の確認を求められた。各鉄道会社は、この第二委員会に従業員側から出された賃上げや規則の改定 (revision in wages or regulations) といった要求の検討を委託することに同意した。

1893年3月6日、北アメリカ転轍手共済会 (Switchmen's Mutual Aid Association of North America) が、シカゴ地区の鉄道会社各社の経営陣に対し賃上げを要求した。要求の対象となった路線は、それまで「シカゴ基準賃金」として知られる同じ賃金率で転轍手に払い続けてきた。そうした理由から、賃上げの要求はシカゴ地区の全鉄道会社にも同じように求められたのである¹⁶⁰⁾。事態がストライキへと向かう気配を示したとき、第一委員会はその割り振られた任務を遂行するよう指示された。東部の代行事務所と契約し、約20都市で労働者を登録した。各応募者の入念な記録が作られ、数千人の労働者が即座に雇用できる態勢が整えられた。そのうちの何人かはシカゴに移送され、そこで宿営した。3月9日、会員鉄道会社は、もし転轍手が特定の鉄道会社にねらいを定めるようであれば、その鉄道会社の収入の減少と経費の増大を全会員鉄道会社とその雇っている転轍手の人数に応じて負担することも満場一致で決定し

155) 156) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.168.

157) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.116. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.168.

158) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.130.

159) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.116. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.168.

160) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.116.

た¹⁶¹⁾。最後の予備的措置として、シカゴ鉄道経営者協会はシカゴの住民である5名のメンバーで構成される委員会（第三委員会, Committee No. 3）の創設も提案した。この委員会の任務は、郡あるいは市の職員と協働して、労働争議の迅速な終結に必要と思われることを、独自の判断のもとに行動に移すことにあった¹⁶²⁾。

こうしたシカゴ鉄道経営者協会の万全の態勢を知った北アメリカ転轍手共済会は、3月12日、ストライキの時機を逸したと判断し、要求を取り下げ、以前の賃金表を受け入れる決定を行った。この転轍手がストライキに入る一歩手前までいった際に打ち立てられた機構は廃棄されるのではなく、将来起こるかもしれない困難な事態に備えるものとなった¹⁶³⁾。なお、北アメリカ転轍手共済会によるストライキ回避の決定は、翌3月13日にエヴェレット・セントジョン会長に周知されていた¹⁶⁴⁾。

1893年3月22日、レイクショー&ミシガン・サザン鉄道の手荷物取扱係が賃上げを申請した。同鉄道は、単独で問題を処理する代わりに、それを第二委員会に即座に委ねた。第二委員会は、手荷物取扱主任の賃上げは承認したものの、それ以外の者には認めなかった¹⁶⁵⁾。第二委員会の勧告を無視することは賢明でないし、得策でないと思われただけでなく、いかなる鉄道会社もそうはしないとされた。というのも、シカゴ鉄道経営者協会の機構がそこで決められたことを守る気にさせていたからであった。いかなる鉄道会社の賃金問題もシカゴ鉄道経営者協会全体の問題となった。こうした処置の結果、シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社の立場は計り知れないほど強化された¹⁶⁶⁾。

さらに、より強固な団結を培うために、1893年3月にシカゴ鉄道経営者協会はある委員会を指名し、次の定例会議で、「将来起こりうる緊急事態に関して、シカゴ鉄道経営者協会はどのようにいった責務を負うべきか」について報告することを求めた¹⁶⁷⁾。7月の定例会議で、この委員会は、賃金や規則に関する争議に関係した鉄道会社が、第二委員会の勧告に従うべきであるなら、その問題はシカゴ鉄道経営者協会の関心事として扱われることが決定された。争議 (trouble) の際には、シカゴ鉄道経営者協会は闘いに全精力を傾け、全委員会は攻撃を受けている鉄道会社に代わって機能するものとなった¹⁶⁸⁾。

仕事と同じであっても、鉄道会社が違えば賃率も違う点が、従業員の不安を煽るものとなり、

161) *Ibid.*, pp.116-117.

162) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.245-246. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.117. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.169. この第三委員会のほかに、シカゴ鉄道経営者協会内には第四委員会もあった。

163) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.117.

164) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.170.

165) U. S. Strike Commission, *Report*, p.249. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.117.

166) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.117.

167) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.117. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.171.

168) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.118. D. L. McMurry, "Labor Policies," p.171.

最高額の賃金を支払われていない鉄道網に雇用されている従業員にとって強力な交渉案件となるという考えは、鉄道会社の経営陣に共有されていた。こうしたトラブルのもととなりかねないものを排除するため、種々の賃金表が調整され、可能なら統一賃金表を作成することが強く支持されていた。これを支援するべく、シカゴ鉄道経営者協会はシカゴを発着点とする全鉄道網に関する賃金表を1886年以降集めていた。賃金表の変更が行われた時には、それを各会員鉄道会社に伝える試みはとられていたが、必ずしもすべてが報告されていたわけではなかった¹⁶⁹⁾。

1893年8月には、シカゴ鉄道経営者協会は「誠に遺憾なことではあるが、従業員の賃金カットは絶対に必要である」と主張しつつ、会員24鉄道会社の路線で支払われていた賃金に関する綿密な一覧表を作成した。その結果、同年秋には、数社の鉄道会社で賃金カットが行われた。それは、シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社全体の傾向として、全路線の賃金を最低水準に「均等化」するものであった¹⁷⁰⁾。1893年11月、鉄道経営者協会は賃率の新規かつ包括的な分類を用意し、それを地理的に東部、南部、西部という3つの広範な地域にグループ分けした。賃金表は6分冊になっており、機関士、火夫、制動手、転轍手、車掌、保線係、事務員、手荷物係といった従業員の階層別に詳細に網羅されていた。鉄道経営者協会の会員企業は、賃金を均等化する際の指標としてワンセットずつ所有していた。その賃金表を平均値に近づけるために、賃金カットが種々の鉄道会社で敢行された。当然、そうしたことは他の競合鉄道会社にも影響を及ぼした¹⁷¹⁾。

1894年1月、第二委員会はシカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社によって支払われる、操車場従業員あるいは列車乗務員の適正な平均賃金を決定するよう指示された。2月の特別会議でその報告を行った際、要請に応じて、第二委員会は当時全路線で支払われていた平均賃率に関する陳述書を提出したが、それに加えて、東部、西部、南部の鉄道に向けた新規で大幅に削減された賃金表も提出した¹⁷²⁾。そこでは、例えば、シカゴの転轍手、転轍技師 (seitching engineer)、そして火夫は、同じ賃率を10時間労働ではなく、12時間労働に対して受け取るべきだとされた。その他多くの職種で、第二委員会は賃金の大幅引き下げと労働時間の延長を主張した。これに関する議論は続き、最終的には第二委員会の5名に追加の5名を加えた10名からなる拡大委員会に付託することになった¹⁷³⁾。シカゴ鉄道経営者協会に対し、3月に提出されたこの拡大委員会の報告書は、詳細ではあったが、賃下げには賛同していなかった。その後

169) U. S. Strike Commission, *Report*, p.246-247. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.118.

170) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.xxxix-xxx, and 223. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.260.

171) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.xxx, 10-11, 147-248, 252, and 263. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.118.

172) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, pp.118-119.

173) *Ibid.*, p.119.

の長時間に及ぶ議論の後、拡大委員会のメンバーは組織としては何の行動もとらないことを決定した¹⁷⁴⁾。それというのも、賃下げは危険で最善の策ではないと考えられたからである。だが、作成された賃金表は全会員鉄道会社で利用できたし、ある鉄道会社での賃金の下方修正にそれは反映されていた¹⁷⁵⁾。

シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社を拡大する議論も数度にわたって行われ、1893年7月21日には、アメリカの全鉄道会社の総支配人たちを強力に結集することに賛同する決議が行われ、その計画の実現に向けた措置を講じる目的で委員会も指名されていた¹⁷⁶⁾。この拡大会議は、通常のルカリ・ビルではなく、グランド・パシフィック・ホテル (Grand Pacific Hotel) で1893年8月17日に秘密裏に開催された。しかし、東部の鉄道会社の参加は振るわず、シカゴ鉄道経営者協会の24鉄道会社を含めて、出席したのは40鉄道会社にすぎなかった¹⁷⁷⁾。なお、8月31日に開かれた同趣旨の会合には58の鉄道会社を代表する総支配人たちが集まった。この数字でも、アメリカとカナダを合わせて400~500人の役員がいたことと重ね合わせれば、少数派であったことは間違いない¹⁷⁸⁾。

アメリカ全土の鉄道会社を大同団結させるというシカゴ鉄道経営者協会の試みは、この時点ではまだ時期尚早であったと解されるかもしれない。しかし、こうした試みの主要な、事実上唯一の障害となるのは、アメリカ鉄道労働組合に代表される鉄道労働者の一体となった運動であることは間違いなかった。この会合に出席したボルチモア・オハイオ鉄道の総支配人、J・T・オデル (J. T. Odell) は、われわれ全員が非常に恐れる日がすでにやってきていると警鐘を鳴らし、次のように声高に話した。「ここ数年私たちは、いわば恐怖と身震いをもって私たちが全責任を負う経営権と資産に対して、まったくもって不幸で真っ向から敵対する要求が行われるという、避け難い時の到来を目にしてきた」と。この「避け難い時」は、いうまでもなくアメリカ鉄道労働組合の結成とともに到来したのである¹⁷⁹⁾。この「避け難い時」を乗り越えるために、シカゴ鉄道経営者協会はアメリカ鉄道労働組合に猛襲を掛ける手はずを着々と整えた。

シカゴ鉄道経営者協会がアメリカの全鉄道会社の大同団結を呼びかけたのは、奇しくもアメリカ鉄道労働組合がシカゴで支部を組織し始めた時期と軌を一にしていた。同組合が、鉄道労

174) U. S. Strike Commission, *Report*, pp.246-267. A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.119.

175) A. Lindsey, *The Pullman Strike*, p.119.

176) *Ibid.*, D. L. McMurry, "Labor Policies," pp.173-174. アルモント・リンジーは、会員鉄道会社の拡大を図る決議を採択したのを本文にある7月21日ではなく、8月31日としているが、間違いだと思われる。

177) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.174.

178) *Ibid.*, p.175.

179) J. T. Odell, "On the Necessity for Similar Associations to the Chicago General Managers' Association," *Record of Proceedings of General Managers' Association of Chicago, 1892-1893*. (P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.259.)

働者を勧誘する際に用いた論理は、こうであった。強大な組織であるアメリカ鉄道労働組合のもとでは将来ストライキは不要になる。それというのも、いかなる鉄道会社であれ、組合の正当な要求を受け入れざるを得ないからである¹⁸⁰⁾。その一方で、デブスは1894年の初めに、「企業は、鉄道業に注目している。彼らは攻撃の潮時を知っている」と警告を発していた¹⁸¹⁾。

（5）シカゴ鉄道経営者協会とボイコット

1894年時点でシカゴ鉄道経営者協会を構成していた24の会員鉄道会社は、4万1,000マイルの軌道、8億1,800万ドルの資本金、22万1,000人の従業員を擁していた¹⁸²⁾。

別稿で考察したプルマン車輛製造所における賃金カットは¹⁸³⁾、シカゴ鉄道経営者協会の一律賃金表の提示を受けたプルマン社の行動でもあったように、両者はプルマン・ストライキ以前から関係を有していた。シカゴ鉄道経営者協会がボイコットに関係する背景には、プルマン社と会員鉄道会社との間で締結されていた「プルマン契約（Pullman contracts）」の存在があった。この契約のもと、プルマン社は鉄道会社に豪華車輛（寝台車や食堂車など）を提供する義務を、他方鉄道会社はそれを運行する義務を有していた。ストライキの際に、両者がそれぞれの義務から解放されるという条項はもろくなかった。プルマン社は、鉄道会社がボイコットに屈服したり、豪華車輛を側線に入れられる事態を許した時は、訴訟に訴えることができたのである。一方、鉄道会社もその義務を回避するつもりはなかった。シカゴ鉄道経営者協会は、会員鉄道会社がプルマン社に対して負っていたこうした義務に従ってボイコットに対峙することになるが、繰り返し指摘してきたように、そこでアメリカ鉄道労働組合を粉砕する絶好のチャンスも得たのである。

ジョージ・プルマンとその意を受けたトマス・ウィキスが、シカゴ市民連盟やアメリカ鉄道労働組合の再三にわたる調停の試みを頑なに拒み続けた背後には、彼らの組合忌避感に加えてこのプルマン契約の存在、つまりシカゴ鉄道経営者協会の存在があったことは疑うべくもない。同協会という力強い味方もっていたジョージ・プルマンは、ボイコットが正式に宣言される前日の6月25日、同協会に支援を求めた。一方、同協会はこのチャンスを待っていた。つまり、鉄道における産業別組合を打ち破り、アメリカ鉄道労働組合を粉砕する機会をである。シカゴ鉄道経営者協会は、種々の立場から行われた調停の試みをすべて否定することで、最終的にアメリカ鉄道労働組合をプルマン・ストライキに関与させ、さらには連邦政府の介入を図るという巧妙な戦略に沿って行動することになる。シカゴ鉄道経営者協会は、一般大衆の感情をスト

180) D. L. McMurry, "Labor Policies," p.174.

181) U. S. Strike Commission, Report, pp.xxxix-xxx, 223. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.260.

182) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.260.

183) 伊藤健市「プルマン豪華車輛会社における労務管理とプルマン・ストライキ」を参照のこと。

ライキあるいはボイコットを行っている労働者に敵対させるものへと変える策を講じた。同協会は、会員鉄道会社に対し、郵便列車、貨物列車、通勤列車にプルマン社製車輛を連結するよう説得した。プルマン社製の車輛が連結されていることでボイコット参加者がこうした列車を動かすのを拒否すれば、運行サービスが停止し、一般大衆はストライキやボイコットに敵対するようになるからである。

シカゴ鉄道経営者協会はプルマン社との既存の契約を維持する方向で行動することを、公に宣言した。アルモント・リンジーは、「シカゴ鉄道経営者協会の取り組みのすべては1つの目的に向けられていた。つまり、アメリカ鉄道労働組合の完全なる壊滅であった。シカゴ鉄道経営者協会は争議の平和的な解決に向けた交渉を一度たりとも準備したことはなかったし、平和のためにほんのわずかな譲歩ですらしようとしなかった」と述べている¹⁸⁴⁾。シカゴ鉄道経営者協会がとった1つ目の手段は、ストライキ破りを導入することであり、2つ目の手段は軍隊の出動を要請することであった¹⁸⁵⁾。

第1節で示したように、6月26日の正午、デブスがプルマン社製寝台車を列車から切り離し側線に入れるよう命令したことをもって、ボイコットは始まった。数日でボイコットは中西部に広がり、約12万5,000人の労働者がアメリカ鉄道労働組合の呼びかけに応じた¹⁸⁶⁾。

このボイコットが始まる前日の6月25日、それにどう対処するかを話し合うシカゴ鉄道経営者協会の特別会議が招集された。この会議の開催を告げる手紙は、6月22日付で出されていた¹⁸⁷⁾。ここまで参照してきたドナルド・マクマリーの論文は、この6月25日に特別会議が開かれたという事実を指摘したところで終わる。これ以降は、シカゴ鉄道経営者協会の会議録・議事録に基づき、同協会で何がどう意思決定されてきたのかを明らかにするしかない。特別会議は、6月25日から7月14日までの20日間連続して開催された。この20日間の議事録をまとめた会議録の表紙には、「極秘 (confidential)」の文字があり、それには強調するためにアンダーラインが引かれている。

この25日の特別会議には、トマス・ウィキスが当事者として招かれていた¹⁸⁸⁾。そこでは、会員鉄道会社がアメリカ鉄道労働組合との闘争で「統一した行動をとる」ことが決定され、臨時本部をシカゴの金融中心地であるラサール街 (LaSalle Street) のルカリ・ビルに置くことが決定された¹⁸⁹⁾。合衆国ストライキ委員会によると、「(ボイコットが一注、伊藤) 実質的に

184) A. Linsey, *The Pullman Strike*, p.139.

185) A. Austin, *The Labor Story*, p.138. 前掲邦訳書, 194ページ。

186) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.263.

187) "Minutes of Special Meeting, June 25, 1894," *Proceedings of the General Managers' Association of Chicago*, June 25, 1894, To July 14, 1894, p.94.

188) U. S. Strike Commission, *Report*, p.590. A. Linsey, *The Pullman Strike*, p.137.

189) S. Buder, *Pullman*, p.180. 残念ながら、議事録でこの「統一した行動をとる」という決定を確認することはできなかった。

終わるまで、シカゴ鉄道経営者協会は、闘争を支え、各鉄道会社の保護を請け負うために全鉄道会社の結合された資源を利用しつつ、闘争を鉄道会社の立場から指示・統制¹⁹⁰⁾していた。ウィキスが登場した最初の会議の後、プルマン社とシカゴ鉄道経営者協会との間には公式の接触はなかった¹⁹¹⁾。しかし、お互いの願望と意図を知っていたことは想像するに難くない。プルマン社と鉄道会社の役員たちは、相互扶助クラブ（mutual club）でその後の展開を話し合っていたのである¹⁹²⁾。

6月26日。この日に開催された特別会議で、シカゴ鉄道経営者協会の会長であったエヴェレット・セントジョンは、イリノイ・セントラル鉄道の列車が定刻通り運行されてケンタッキーに到着したことを開口一番に公表している。この列車は、アメリカ鉄道労働組合のボイコット命令が発せられた後に出発した最初の列車であった。会員鉄道会社が報告しているところによると、その時点では各社ともそれほど大きなトラブルに見舞われていないようであった。アメリカ鉄道労働組合の組合員は、カルメ&ブルーアイランド鉄道では従業員の3分の1、シカゴ・ロックアイランド&パシフィック鉄道のシカゴ操車場で働く従業員のうち30名弱、シカゴ・グレート・ウェスタン鉄道では従業員の20%、ニューヨーク・シカゴ&セントルイス鉄道では150人の従業員、ピッツバーグ・シンシナティ・シカゴ&セントルイス鉄道ではここ数日の間に従業員の25~30%をそれぞれ占めていた。それ以外の会員鉄道会社の従業員にはほとんど組合員はおらず、いたとしてもごく少数であったことも報告されていた。各鉄道とも、組合員の多くは転轍手であった。この会議では、従業員がプルマン社製車輛を連結した列車の操車を拒否した時に、会員鉄道会社が共通した行動をとるべきことに加えて、従業員がその任務を拒否した際には解雇することも提案されていた¹⁹³⁾。

6月27日。この日に開催された特別会議では、前日までと異なり、複数の会員鉄道会社がトラブルに見舞われていた実態が報告されている。そこでは、転轍手がプルマン社製車輛の操車を拒否していた実態が明らかにされている。一方、影響を何も受けていない鉄道会社もあった。反ボイコット運動の先頭に立つ人物としてジョン・M・イーガン（John M. Egan）が選出されたことも記載されている¹⁹⁴⁾。イーガンは、1894年5月まで6年以上にわたってシカゴ鉄道経営者協会のメンバーであったし、会員鉄道会社のシカゴ・グレートウェスタン鉄道で長きにわたって総支配人を務めていた。しかし、この時点では、どの鉄道会社とも関係をもっておらず、この重要な任務に十分な時間を投入できるとみなされたのである¹⁹⁵⁾。アルモント・リンジーは、イーガンの肩書きをstrike managerとしているが¹⁹⁶⁾、ニック・サルヴァトーレは

190) U. S. Strike Commission, *Report*, p.XLIII. S. Buder, *Pullman*, p.180.

191) A. Linsey, *The Pullman Strike*, p.137.

192) U. S. Strike Commission, *Report*, p.625. S. Buder, *Pullman*, p.180.

193) "Minutes of Special Meeting, June 26, 1894," *Proceedings*, pp.97-98.

194) "Minutes of Special Meeting, June 27, 1894," *Proceedings*, p.102. D. R. Papke, *The Debs Case*, p.27.

195) 196) A. Linsey, *The Pullman Strike*, p.138.

strike directorとしている¹⁹⁷⁾。

シカゴ鉄道経営者協会はジョン・イーガンのもと、任務の遂行を拒否したり、アメリカ鉄道労働組合の命令で持ち場を離れた労働者は、同協会の会員鉄道会社で採用される資格を再び手にすることはないと告知した¹⁹⁸⁾。イーガンは、私立探偵を雇って、ボイコットを支援していた鉄道労働者の名前を集めた。こうした労働者は解雇され、同協会はその空席を東部で雇い入れた労働者で埋めた¹⁹⁹⁾。さらに、スト参加者に代わって採用された者は、特別な保護を提供され、その職に永久に留まることを許可されていた²⁰⁰⁾。会員鉄道会社は、命令を拒否するのは誰でも解雇できると同協会からアドバイスされ、それに代わる代替要員の補充を同協会は約束していた。同協会は、必要なら48時間以内に5万人の東部の鉄道マンを連れてこられると豪語していたし、事実、2,500人のスト破りを仕事に就かせていた²⁰¹⁾。

6月28日。この日の議事録によると、シカゴ&ウェスタン・インディアナ鉄道では、仕事を拒否した転轍手が解雇され、代替要員でその空席が埋められたことが報告されている。一方、ウィスコンシン・セントラル鉄道のように、プルマン社製車輛を連結した列車が通常通り運行されている鉄道もあった。他方、イリノイ・セントラル鉄道での状況は深刻度を増していた。同鉄道では、転轍手は誰一人として仕事をしていなかった。シカゴ鉄道経営者協会は、プルマン・ストライキに派生する今回の難局に対処するため、1893年春の転轍手ストライキの折りと同様、1万ドルの基金を積み立てることを提案している²⁰²⁾。

シカゴ鉄道経営者協会はアメリカ東部を中心にスト破りを調達した。だが、アメリカ鉄道労働組合が鉄道輸送をマヒさせているのをそうした代替要員で防ぐことはできなかった。シカゴから出るプルマン社製車輛を連結した列車はほぼ全列車が停止していた。同協会の決定に続く自然発生的なストライキによって、11路線が動かなくなっていた。ボイコットとその結果として生じたストライキはほぼアメリカ全土を覆い尽くそうとしていた。これは、本当の意味での最初の全国規模のストライキであった。それは、西海岸からニューヨーク州北部にまで至り、アメリカ鉄道労働組合の数百の支部に属する15万人以上の労働者が関係していた²⁰³⁾。

6月29日。この日を境に、会員鉄道会社の現状報告の内容がそれまでと比べ格段に豊富になる。それまでは1～2ページに収まっていたものが、4～5ページ、さらには6ページを要するものにまでなっている。これは、アメリカ鉄道労働組合によるボイコットとそれに伴うスト

197) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.130.

198) S. Buder, *Pullman*, p.181. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, pp.263-264.

199) D. R. Papke, *The Debs Case*, p.27.

200) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.264.

201) U. S. Strike Commission, *Report*, p.252. S. Buder, *Pullman*, p.180.

202) "Minutes of Special Meeting, June 28, 1894," *Proceedings*, pp.105-107.

203) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.264.

ライキが奏功していたことを示している。個々の鉄道会社の現状をすべて取り上げる紙幅の余裕はないので、以下では会員鉄道会社全体にかかわる事項を取り上げる。

この頃から、それまでの転轍手を中心にしたボイコットが、火夫や車輛修理工によるストライキへと拡大していることが、会員鉄道会社の現状報告から読み取れる。ただし、シカゴ・パーリントン&クインシー鉄道のように、依然として転轍手为中心で、機関士や火夫がストライキに入っていない鉄道もあった。シカゴ・ミルウォーキー&セントポール鉄道では、1,200名の鉄道作業員が解雇されていた。この日の議事録では、鉄道従業員1,000人が出席（その4分の3はイリノイ・セントラル鉄道の鉄道作業員）してグランド・クロッシング (Grand Crossing) で開催された会議の様子が報告されている。そこでは、転轍手の組織の70%が、火夫の75%、転轍手の90%、制動手の60%、乗務員の25%、鉄道作業員の80%がそれぞれアメリカ鉄道労働組合に加入していたが、機関士の加入はゆっくりとしたものであった、との報告があった²⁰⁴⁾。

この日の会議では、司法長官リチャード・オルニーから連邦地方検事に宛てた電報が紹介されている。その内容は、法と郵政長官の指示のもとで行われるべき合衆国の郵便物が精確に搬送されているかどうかを確認し、もし妨害する者がいたなら、保安官や治安官といった武装隊に必要な処置を講じさせよ、というものであった²⁰⁵⁾。もちろん、入手先は明記されていないが、問題とすべきはこうした電文を入手していたという事実である。さらに、連邦地方検事が郵便列車の運行を妨害している人物を知りたがっていたことも周知された。この点は、すでに触れたように、ジョン・イーガンを中心に情報収集が行われた。

また、ジョン・イーガンがシカゴ警察の署長 (Chief of Police) と面会し、署長からはシカゴの全鉄道会社への保護が提供されるという確約を得たことも報告されていた。そして、保安官 (Sheriff) からは、権限が及ぶ範囲ですべての支援を惜しまず提供すると言質も得ていた。さらに、警察あるいは保安官などとの接触は、今後イーガンの事務所を介して行うことも確認されている²⁰⁶⁾。

最後に、エヴェレット・セントジョン会長が、第一委員会が代替要員の確保のため、トレド、クリーヴランド、バッファロー、ピッツバーグ、フィラデルフィア、ボルチモア、ニューヨーク、そしてボストンで代行事務所を確保した、との報告が行われている²⁰⁷⁾。

ボイコットとそこから派生したストライキは、それが広がった各地で大衆の支持を得た。カリフォルニア州では鉄道運行は完全に止まっており、事業活動はマヒしていた。最も嫌われたのは、サザン・パシフィック鉄道で、その運賃の高さに憤っていた事業経営者も含め、10人に

204) "Minutes of Special Meeting, June 29, 1894," *Proceedings*, pp.109-113.

205) "Minutes of Special Meeting, June 29, 1894," *Proceedings*, p.113.

206) "Minutes of Special Meeting, June 29, 1894," *Proceedings*, pp.114-115.

207) "Minutes of Special Meeting, June 29, 1894," *Proceedings*, p.115.

9人はスト参加者に同情を寄せていた。その住民の半分がサザン・パシフィック鉄道に雇われていたオークランドの保安官代理は、軌道の上に座り、こう語ったと報じられている。「皆さん、私たちのことは気に留めないでください。私たちは目をつむっていますから。」サクラメントでは、デブスの支援者たちは白いリボンのバッヂを身につけていた。アメリカ労働総同盟のオルグであったウィリアム・ボアス (William Boas) は、7月4日付の手紙でサミュエル・ゴンパーズに次のように書いている。「スト参加者に同情を寄せるシカゴの人々は、上着に白いリボンを着けており、ワンプロックの間で何人かが白いリボンを身につけているのを目にします。」²⁰⁸⁾

6月30日。法務委員会の座長であったアチソン・トピーカ&サンタフェ鉄道のジョージ・R・ペック (George R. Peck) が、連邦地方検事トマス・E・ミルクリスト (Thomas E. Milchrist) の来訪を受け、協力を惜しまないと約束したこと、そして司法長官の命令上、郵便列車が運行されているかどうかを確認する必要がある、と述べていたことを報告している²⁰⁹⁾。後半はともあれ、地方検事が一方の当事者であるシカゴ鉄道経営者協会の一委員会を訪れ、協力を約束するのは通常考えられないことではないだろうか。別の見方をするなら、そこまでの関係が構築されていたということである。

7月1日。エヴェレット・セントジョン会長が第一委員会に代わって代替要員の供給が順調に進んでいることを報告している。制動手、火夫、機関士、信号係、乗務員、転轍手は十分確保されており、明日の朝までに追加の100名が東部から到着する予定であり、夕刻までにもう100名も到着するとの報告が行われていた。必要がある限り、第一委員会は代替要員を確保し続ける、との覚悟も意思表示されている²¹⁰⁾。

この日、司法長官のもとにある法務局 (Legal Department) の小委員会の座長であるロイド・W・ボワーズ (Lloyd W. Bowers) が、次のような内容の報告を行っていた。それは、個々の鉄道会社による差し止め命令に対する請願に関するもので、状況が許す限り1日も早くそれを行うべきことを勧告していた。シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社のなかでは、ミシガン・セントラル鉄道が差し止め命令を得る目的で請願していたものの、未だ手にしていないこと、イリノイ・セントラル鉄道がその準備を進めていること、シカゴ&ノースウェスタン鉄道やシカゴ・ロックアイランド&パシフィック鉄道、そしてボルチモア&オハイオ鉄道などもその必要性を認識していたことも報告されていた。さらに、連邦地方検事も合衆国に代わって、次のような3つの妨害行為に関して差し止め命令を発給すると信じられていたことも報告されている。それは、①郵便列車の妨害、②州際列車の妨害、そして③運輸に限定しない州際通商に対する妨害である。この報告は、連邦政府がその立場で、その名のもとに迅速に差し止め命令を

208) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.264.

209) "Minutes of Special Meeting, June 30, 1894," *Proceedings*, p.122.

210) "Minutes of Special Meeting, July 1, 1894," *Proceedings*, p.134.

発給すると思われるし、そうであることを希望するという言葉で結ばれていた²¹¹⁾。

7月2日。ロイド・ボワーズは、地方判事が州際通商や郵便列車の運行の妨害を制限する差し止め命令の発給を命じたと報告した²¹²⁾。エヴェレット・セントジョン会長は、第一委員会が東部からの制動手、火夫、乗務員、転轍手の多数の代替要員の申し込みがあったことと、さらなる仲介機関が午後開設されることを報告していた²¹³⁾。

ジョン・イーガンはこの日、鉄道会社は「闘いに行き詰まっている」と認めざるを得ない窮地に立たされた。「この問題を処理するのは政府の義務である」と彼は宣言した²¹⁴⁾。先にみた第二の手段である軍隊の出番が近づいていた。

軍隊の出動は、連邦政府をこの争議に巻き込むことができ初めて、可能となるものであった。第1節第4項で触れたように、その前提となる暴力行為は鉄道会社によって6月30日に引き起こされていた。シカゴ鉄道経営者協会は、当時のイリノイ州知事ジョン・P・オールドゲルドが秩序維持のために州軍に警戒体制をとらせているものの、労働者に同情的なことをよく知っていた。そこで同協会がとったのは、司法長官のリチャード・オルニーに支援を求めることであった。オルニーは、シカゴの連邦検事を支援するための特別法律顧問としてエドウィン・ウォーカーを指名した。その後、どういった方策で連邦政府が鉄道ストライキに介入すべきか、複数の計画が検討された。オルニーは、「輸送を制限しかつアメリカ合衆国の郵便物輸送を妨害せる共謀を理由として、組合を告発し、ストライキ指導者に対して差し止め命令を適用するよう(傍点は原著がイタリック)」ウォーカーに勧めた²¹⁵⁾。

リチャード・オルニーは、クリーヴランド政権に入る前、35年間顧問弁護士としての経験を有し、鉄道会社でも数年間勤めていた。彼は、シカゴ鉄道経営者協会のメンバーでもあったし、鉄道会社にかなりの投資をしていた。今回の争議に関係していたシカゴ・バーリントン&クインシー鉄道を含め、鉄道会社数社で取締役を勤めていたし²¹⁶⁾、ボストン&メイン鉄道(Boston & Maine Railroad)ではジョージ・プルマンと共同取締役(co-director)を務めていた²¹⁷⁾。オルニーは、アルモント・リンジーも指摘するように、「クリーヴランド政権をアメリカ鉄道労働組合と敵対させる際に最も優れた戦略家になった」²¹⁸⁾のである。一方、エドウィン・ウォーカーは、シカゴ・ミルウォーキー・セントポール鉄道のイリノイ州での顧問弁護士で、シカ

211) "Minutes of Special Meeting, July 1, 1894," *Proceedings*, p.135.

212) "Minutes of Special Meeting, July 1, 1894," *Proceedings*, p.143.

213) "Minutes of Special Meeting, July 2, 1894," *Proceedings*, p.145.

214) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.265.

215) E. Lieberman, *Unions before the Bar*, p.34. 前掲邦訳書, 42ページ

216) N. Salvatore, *Eugene V. Debs*, p.131.

217) Allan Nevins, *Grover Cleveland: A Study in Courage*, Dodd, Mead and Company, 1932, p.615. P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.266.

218) A. Linsey, *The Pullman Strike*, pp.142-43 and 148.

ゴ鉄道経営者協会の相談役 (general counsel) でもあった²¹⁹⁾。このウォーカーは、シカゴ鉄道経営者協会の代表と会合をもち、スト参加者とアメリカ鉄道労働組合に対する訴訟について議論していた²²⁰⁾。オルニーがウォーカーを指名した時点で、政府とシカゴ鉄道経営者協会と密接な関係が表面化した。

後にユージン・デブスの弁護を引き受けるクラレンス・ダロウ (Clarence Darrow) ですら鉄道会社と関係していたことが示すように、当時の法曹界で鉄道会社と無関係の者を探すのは困難なことであろうが、オルニーとウォーカーほど鉄道会社、それもシカゴ鉄道経営者協会そのもの、およびその会員鉄道会社と関係の深い人物を探すのはさらに困難であろう。そういった二人が、誰のために動いていたのかを想像するのは容易なことである。

7月3日。会員鉄道会社に7月2日に発給された差し止め命令の複写物が必要な枚数手渡され、各路線の主要拠点に掲示するようエヴェレット・セントジョン会長からの告知があった。エドウィン・ウォーカーが会議に参加し、そこで差し止め命令について長時間にわたって解説し、会員鉄道会社に対して命令違反の証拠を提供してくれるよう依頼した。さらにウォーカーは、連邦軍に命令が下ったこと、連邦軍が到着すれば、それは連邦法執行官 (United States Marshal) の管轄下に入るが、この法執務官は鉄道会社が誰よりも必要性を認識している点で的確なアドバイスを行える立場にあることから、各鉄道会社の情報を求めている、と伝えた。これを受けて、シカゴ鉄道経営者協会の会員鉄道会社は、連邦軍の動向に関する見解をジョン・イーガンに伝え、イーガンはそうした見解を政府筋に伝える権限を与えられる、との決議を行った。シカゴ鉄道経営者協会はエドウィン・ウォーカーに感謝し、できれば特別会議に毎日臨席し、忠告や示唆を戴きたい、とその願いを伝えている²²¹⁾。

連邦地方検事が、当事者の一方に肩入れするかのような行動をとっていたのであり、ウォーカーの行動が重大な問題を孕んでいたことは間違いない。視点を変えれば、そうした行動をとれる人物であったからこそ、リチャード・オルニーが選んだともとれるのである。

7月4日。会員鉄道会社各社の現状報告で、昨日と変化なしとするものもあったが、改善したとの報告も散見されるようになった。7月3日頃より事態の改善を報告する動きが出始めていたが、その時点では事態に変化がないとの報告が大勢を占めていた。

ワシントンの郵便事業局 (Post Office Department) は、郵便物が西部のいくつかの場所で妨害されるだろうと予告していた。連邦政府は、郵政長官を介して、プルマン社製の車輛を連結していない客車のみを郵便物の輸送に使うと周知していた。一方、連邦政府は、鉄道労働者の新しく誕生した組合を粉砕する運動において、鉄道会社を直接的かつ決定的に援助することを決

219) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.266.

220) D. R. Papke, *The Debs Case*, p.27.

221) "Minutes of Special Meeting, July 3, 1894," *Proceedings*, 1894, p.151.

定していた²²²⁾。これを受けて、シカゴ鉄道経営者協会は歓喜の声で次のように告知した。「この闘いで、鉄道会社に関する限り、闘いとは関係のないところにいる。闘いは、今や合衆国政府とアメリカ鉄道労働組合との間のものとなり、われわれは両者が闘い抜くことに託している。」²²³⁾

7月5日から8日までの議事録には、ここで取り上げるべき報告はなかった。その間、会員鉄道会社の現状報告は、事態の改善を伝えるものが大勢を占めていた。

7月9日。トマス・ミルクリストの同日付の手紙をエヴェレット・セントジョン会長が読み上げるとともに、会員鉄道会社に配付された。その内容は、大陪審（Grand Jury）による起訴の準備のため、列車運行を妨害し資産にダメージを与えた人物の名前をでき得る限り迅速に報告し、どのような行為が行われていたかに関する簡潔な説明を添付するよう要請するものであった。さらに、各鉄道会社の従業員を今回の争議に巻き込んだ人物を特定することも求めていた²²⁴⁾。各鉄道会社の現状報告から、ボイコットとそれに付随するストライキは終焉を迎えていたことが察せられる。この手紙は、その事後処理を進めるための取り組みを示唆するものである。

アメリカ鉄道労働組合の役員を含む種々の労働組織の代表約400名による会議が夜を徹して行われたが、何の結論にも至らなかった。このことから、議事録は、スト参加者がストライキを止めたがっている、と指摘していた²²⁵⁾。

7月11日。東部に設置されていたスト参加者の代替要員を供給する代行事務所が、第一委員会の指示で10日をもってその事業を中止したことが報告されている²²⁶⁾。

7月12日。11日まで実施されていた会員鉄道会社の現状報告が、この日は5社のみとなり²²⁷⁾、13日にはまったく報告がなされていない。12日にトラブルに見舞われていた会員鉄道会社は皆無であった²²⁸⁾。14日の議事録は、ボイコットが終結したことを、エヴェレット・セントジョン会長、ジョン・イーガンへの賛辞をもって報告している。

以上の議事録から読み取れるのは、①シカゴ鉄道経営者協会は周到な準備を整えてアメリカ鉄道労働組合と対峙していたこと、それにもかかわらず、②ボイコットとそれに伴うストライキに動揺していたこと、③連邦政府との緊密な関係を構築できる人的繋がりを有していたこと、④そうした人的繋がりを最大限利用していたこと、⑤そのもとで連邦政府を巻き込むために郵便事業を活用するという戦略を立て、最終的に差し止め命令と連邦軍の派遣を手にしたこと、といった諸点である。ブルマン・ストライキからボイコットへの推移は、まずシカゴ鉄道経営者協会の支援を受けたジョージ・ブルマンの頑なな行動から始まり、同協会の立てた筋書き通

222) 223) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol. 2, p.265.

224) "Minutes of Special Meeting, July 9, 1894," *Proceedings*, p.192.

225) "Minutes of Special Meeting, July 9, 1894," *Proceedings*, p.198.

226) "Minutes of Special Meeting, July 11, 1894," *Proceedings*, p.205.

227) "Minutes of Special Meeting, July 12, 1894," *Proceedings*, pp.210-211.

228) "Minutes of Special Meeting, July 13, 1894," *Proceedings*, p.215.

りに展開したとみて間違いはない。

さて、こうしたシカゴ鉄道経営者協会の存在は、シカゴ市民連盟にとってどう受け止められたのであろうか。シカゴ市民連盟による調停の試みは、シカゴ鉄道経営者協会の存在のもと、ジョージ・プルマンならびにトマス・ウィキスによって拒否された。その反省を込めて、シカゴ市民連盟はボイコットとそこから派生したストライキが一応の決着をみた後、「仲裁と調停に関する全国会議 (Congress on Industrial Conciliation and Arbitration)」を1894年11月13・14日の両日シカゴで開催する。この仲裁・調停を中核にした対労働組合対策は、シカゴ市民連盟のみならず、その後全国市民連盟にも引き継がれることとなる。

今後の課題

プルマン・ストライキが従業員側の、あるいはアメリカ鉄道労働組合の敗北で終わった最大の要因は、シカゴ鉄道経営者協会の存在であることはこの小論を通して解明できたと思う。だが、そこで忘れてはならない組織がある。いうまでもなくアメリカ労働総同盟である。その支援があれば、プルマン・ストライキあるいはボイコットは随分と違った様相を帯びていたはずである。アメリカ労働総同盟の中心人物であったサミュエル・ゴンパーズは、なぜアメリカ鉄道労働組合を支援しなかったのであろうか。

シカゴ市民連盟とシカゴ鉄道経営者協会との関係から、全国市民連盟と全国製造業者協会 (National Association of Manufacturers) との関係との類似性が思い起こされる。全国製造業者協会は、プルマン・ストライキとボイコットの翌年、1895年に中小製造業者の利害を代表する組織として結成された²²⁹⁾。全国市民連盟が最も嫌悪していたのは、社会主義運動とこの全国製造業者協会であった²³⁰⁾。特に全国製造業者協会に関しては、その徹底した組合つぶしの方策 (オープン・ショップ運動) が、全国市民連盟の理念と相容れないものと受け止められていたのである。

サミュエル・ゴンパーズが全国市民連盟に協力的な態度をとったのも、この全国製造業者協会の存在を抜きには考えられない。そうだとすれば、なぜプルマン・ストライキ当時のゴンパーズはシカゴ鉄道経営者協会に敵対してアメリカ鉄道労働組合を支援しなかったのであろうか。この点を、ゴンパーズの思考の変遷から明らかにするのが筆者の次の課題である。

それには、シカゴ市民連盟の「仲裁と調停に関する全国会議」で何がどう議論されたのか、そして何が全国市民連盟に継承されたのか、あるいはされなかったのかを明らかにする必要がある。

229) 全国製造業者協会については、さしあたり伊藤健市『アメリカ企業福祉論』の第5～6章を参照のこと。

230) Christopher J. Cyphers, *The National Civic Federation and the Making of a New Liberalism, 1900-1915*, Praeger Publishers, 2002., pp.42-47.