

【研究ノート】

プルマン・ストライキはどう描かれてきたか

伊藤 健市

目 次

はじめに

1 プルマン・ストライキと鉄道ストライキについて

2 プルマン・ストライキと鉄道ストライキの評価について

今後の課題

はじめに

中西部の大都市シカゴに、市民が主体となって組織された団体が登場したのは、1871年のシカゴ市民協会 (Citizen's Association of Chicago) をもってその嚆矢とする。このシカゴ市民協会は、「市民協会」とは銘打っているものの、その内実はシカゴの実業家を中心とした組織であった。その意味で、本来の市民団体と評価できる組織は、1893年11月に結成されたシカゴ市民連盟 (Chicago Civic Federation) である。

このシカゴ市民連盟が登場したのは、シカゴ市民協会から始まる「市民運動」が、特に労使の対立によって危機に瀕していた時期であった。この危機は、1893年に発生した19世紀最後で最悪の恐慌が、5月1日に始まったコロンプスのアメリカ大陸発見400周年を記念して開催された万国博覧会が10月31日に終わった時点で顕在化してきたことを契機に表面化してきた。それを決定的なものとしたのは、1894年5月に始まるプルマン・ストライキであった。

本稿の目的は、このシカゴ市民連盟結成後に発生した、しかもシカゴから始まって全国規模へと拡大したプルマン・ストライキが、「アメリカ労働運動史」・「アメリカ史」を冠した文献の中でどのように位置づけられているのかを明らかにするとともに、そうした文献で見落とされている視点・論点は何かを明確にすることにある。そこに、シカゴ市民連盟が1901年に全国市民連盟として再編されざるを得なかった遠因の1つがあると筆者は考えている。

なお、本稿では、プルマン・ストライキを、プルマン豪華車輛会社 (Pullman Palace Car Company, 以下引用でない場合はプルマン社と略す) で発生したストライキと、同ストライキに対してアメリカ鉄道労働組合 (American Railway Union) が起こした同情ストライキで

ある鉄道ストライキに分けて考察している。後者をアメリカ鉄道労働組合の委員長ユージン・V・デブス (Eugene V. Debs) にちなんで「デブス鉄道ストライキ」と呼ぶ場合もあるが、本稿では単に「鉄道ストライキ」と表現する。

まず、前半で取り上げるのは、プルマン・ストライキと鉄道ストライキがどのように描かれてきたのか、である。本稿で取り上げる資料は、「労働運動史」をタイトルに冠した文献である。なかでも、本稿の目的からして、日本語訳のあるものならびに日本の研究者のものに限定した。なお、文献は発行年（翻訳の場合は原著の）順に取り上げている。内容的には重複する部分もあり、冗長になっている箇所もあるが、事実の確認を含め、全体の流れを読み取るにはそうした煩わしさもやむを得ないと判断した。

次に、後半では、プルマン・ストライキと鉄道ストライキが「アメリカ史」をタイトルに冠した文献でどのように評価されているのかを取り上げる。そこでも、文献の中心は日本語訳のあるものならびに日本の研究者によるものに限定した。こちらも発行年順に取り上げた。

1 プルマン・ストライキと鉄道ストライキについて

①Aline Austin, *The Labor Story : A Popular History of American Labor 1786-1949*, Coward-McCann, 1949. 雪山慶正訳『アメリカ労働運動の歩み』青木新書, 1954年。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

「アメリカ鉄道労働組合 (American Railway Union) は、設立後一年も経たぬうちに、かつてアメリカの雇い主が労働組合に対して加えたうちで一番はげしい攻撃を受けた。すべては、シカゴ郊外の小さなプルマンという町で起こった出来事だった。」(pp.135-136. 邦訳191ページ)

まずは、プルマンという会社町の説明である。そこでは、プルマン社が、社宅の家賃のみならず、公共料金の徴収や商店の売価などを通して搾取していた事実を確認しておきたい。

「この町はプルマン豪華車輛会社が所有していた。この会社には、たくさんの工場や製鋼所や鋳物工場があって、およそ5000人の労働者を使用していた。会社はプルマンとは、『一言でいうならば、みにくい、不調和な、人をダラクさせるようなものは一切とりのぞかれ、一切の自尊心を吹き込むものが、おしみなく準備されている』町だと主張していた。ところが、『モデル都市』プルマンの住民にとっては、『一切の自尊心を吹き込むもの』なんかこれっぽっちもなかった。会社は、使用人の住宅を所有していたし、使用人が買い物をする商店を所有していたし、町の図書館や教会や水道やガスを所有していた。プルマン会社は1000ガロンにつき4セントで水を買ひ、これを10セントで使用人たちに売っていた。会社は、1000立方フィート当たり33セントでガスを買い、これを2ドル25セントで使用人に売っていた。プルマンの住人は、すっかり会社のお情けにすがっていた。彼らは、会社の店で買わねばならず、会社の社宅に住

まねばならず、会社がきめた料金はどんな料金でも会社に支払わねばならなかった。

そして会社はたえず金を取り立てた。会社は絶対間違いない組織を作っていたのだ。二週間の週末ごとに、会社は使用人の借金を給料から差し引いた。プルマンのメソジスト監督教会の牧師だったW・H・カーワディン師（W. H. Carwardine）は次のように報告した。『家賃を差し引くと、労働者たちは誰も彼もわずか1ドルないし6ドル、いうならば二週間の間生きてゆくだけの金額しかもっていなかった。ある男の如きは家賃を払ってしまうと、給料はわずか2セントしか手もとに残らなかった。そこでこの男は給料として支払われた小切手を現金に替えないで、記念品としてこれを手許に残しておいた。彼はこれを額に入れたのだ。』（傍点は原著がイタリック。p.136. 邦訳191～192ページ）

次に、プルマン社におけるストライキ発生の原因についての説明である。公共料金をはじめとした生活費関連の搾取に加えて、1893年不況後の大幅な賃下げがその最大の要因であった。その一方で、株式配当は8%を堅持し、不況下にもかかわらず特別配当も支払っていた。そのための賃下げでもあった。こうした事態に対し、従業員側の代表である苦情委員会が賃下げを撤回するように申し入れたが、会社側はそれを拒否した。さらに、苦情委員会のメンバーを差別待遇しないと約束していたにもかかわらず、3名が解雇されたのである。

「明らかにプルマン会社の経営陣はなかなか頭のいい事業家だった。だからこの会社が存続してきた25年間、毎年プルマンの株主に少なくとも8パーセントの配当を支払ったのだ。1893年は不況の年だったけれど、会社は普段の通り8パーセントの配当を支払うと声明したばかりでなく、同時に40万6488ドルの特別配当をも発表したのだ。ところが一方では会社は、1893年の9月から1894年の5月までの間に、25パーセントないし40パーセントだけ使用人の賃金を切り下げてしまったのだ。だが家賃や、会社の商店で取扱う商品の値段は、依然としてこれまでと同じ高さだった。ついに8ヶ月の苦しい日々した後で、労働者たちは以前の賃金を復活してくれと要求して、会社の幹部のところへ委員たちを送った。こうした労働者の訴えにも心を動かされることなく、会社はもはや以前の賃率を支払うことはできぬと主張した。がっかりさせられ、すっかり気持ちを裏切られたけれど、労働委員会は会社の説明を承認することに同意し、一方会社側では苦情委員会のメンバーに差別待遇は加えぬと約束した。

ところが一夜あけると、会社はこの約束を破ってしまった。会社は3人をクビにしたのだ。他の数々の苦情に加えてこうした処置がとられたので、プルマンの使用人たちはもはやだまっていることはできなかった。彼らの労働条件はこれ以前の数カ月の間に、ますます彼らの生活を圧迫するものとなってきていたので、これより先ほとんど4000の使用人がアメリカ鉄道労働組合に加盟していったのだ。いまや彼らは行動の準備を整え、プルマン豪華車輛会社に対してストライキを宣した。」（pp.136-137. 邦訳192～193ページ）

ストライキに入ったプルマン社の従業員に対し、デブスとアメリカ鉄道労働組合の役員ららびに一般組合員たちはどういった行動をとったのであろうか。

「アメリカ鉄道労働組合の委員長として、デブスはこの紛争を調停しようと繰り返し努力したが、その度ごとに拒絶された。会社は1インチさえも譲歩しようとはしなかったのだ。ついにはアメリカ鉄道労働組合は、全国至るところで、プルマンの車輛の操作を拒絶することを票決した。この決議を実行に移した転轍手はすすんで自分たちの扱っている列車からプルマンの車輛を引き離して、プルマンの車輛のボイコットに出た。彼らは直ちに解雇された。彼らといっしょに彼ら以外のアメリカ鉄道労働組合の組合員たちも、職場を放棄した。ここに至って、アメリカ鉄道労働組合は全組合員の全国ストライキを宣言し、間もなく国中いたるところでほとんどすべての列車が運行を停止したのだ。」(p.137. 邦訳193ページ)

プルマン社の従業員から始まったストライキは、このようにアメリカ鉄道労働組合の同情ストライキへと発展していった。その評価は、「これまで合衆国で行われたこれほど大規模なストライキのうちでは、一番効果的なストライキだった」というものであった。経営者側は、これに対してどう対処したのか。そこでは、連邦政府を巻き込むという戦術がとられた。

「24の鉄道会社によってつくられていた経営者協会 (General Managers' Association) はプルマン会社に協力して組合に対する闘争の指導を引き受けたが、第一の手段は、ストライキ破りを導入することであり、第二の手段は軍隊の出動を要求することだった。経営者協会は、地方当局や州当局にではなく、連邦政府に『保護』を求めた。——そしてクリーヴランド大統領はこの要求に応じたのだ。彼は、シカゴ市長ホブキンスやイリノイ州知事オールドゲルドの頭を越えて、シカゴに連邦軍を派遣した。

ホブキンス市長とオールドゲルド知事はただちに抗議した。オールドゲルドは、憤然としてクリーヴランド大統領に打電し、次のように述べた。『余の聞くところによると、貴下は連邦軍にイリノイ州で勤務につくことを命じられたとのことでありますが、貴下は本件については正確な情報を受取っていなかったものと確信いたします。さもなくば貴下はよもやこうした手段をとることはありますまい。なぜなら、軍隊の出動は全く不必要であり、さらに余にとっては不当に思われるからです。……余の聞くところによると、市の官吏でも十分に事件を処理することができたのです。こうした事実にもかかわらず、州政府を無視しようと欲する政治上の利己的な動機をいだく人々によって、連邦政府が本件の処理にあたることにされました。現在のところ、いくつかのわが州の鉄道はマヒされておりますが、これは妨害のためではなく彼らが労働者に列車を運転させることができぬからです。……』」(p.138. 邦訳194ページ)

クリーヴランド大統領の返事は、連邦軍の派遣は合衆国郵便列車を動かすためだということであった。しかも、ストライキは平和裏に進行していたにもかかわらず派遣された。衝突を煽動したり鉄道会社の財産を焼いたりしていたのは、鉄道会社が雇い入れて給与を支払っていた3400人もの「治安官代理 (special deputies)」であった。そして、「実際、公然たる戦闘を挑発したものは、連邦軍の到着」(p.138. 邦訳195ページ)であった。さらに、「鉄砲やライフル銃が発射され、市街戦がまきおこされ、シカゴは武装した1万4000人を収容する武装キャンプ

になった。軍隊は群集めがけて発砲し、少なくとも20人ないし30人が殺された」(p.138. 邦訳195ページ)のである。それでも、ストライキは効果的に行われていた。スト破り、「治安官代理」、連邦軍ではストライキが広がるのを阻止することはできなかったのである。

「何か手をうたねばならなかった。アメリカ鉄道労働組合を屈服させるために、何かほかの手段が発見されねばならなかった。14年間、このストライキに巻き込まれていた鉄道会社のひとつで弁護士をしていたエドウィン・ウォーカー (Edwin Walker) は、経営者協会が探し求めていた手段を発見した。最初ストライキが始まった時に、合衆国司法長官は、便宜上彼を政府の特別顧問に任命していたのだ。こうした役目を帯びていたウォーカーは、裁判所をアメリカ鉄道労働組合反対の行動に巻き込むことに成功したのだ。

ストライキ破りや治安官代理や連邦軍が、暴力によってやり遂げることができなかったことを、裁判所はペンの走り書きによって——つまり一般には差し止め命令 (injunction) として知られている特殊な法律上の計略によって成し遂げたのだ。ウォーカーの要求に基づいて、連邦地方裁判所のグロスカップ (Grosscup) 判事は差し止め命令を出した。これはアメリカ鉄道労働組合が各州間の商業や、郵便物の輸送や、ストライキに巻き込まれている23に上る鉄道会社の業務に干渉することを阻止する裁判所の命令だった。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てしまった。差し止め命令は、アメリカ鉄道労働組合の幹部と組合員とに対して、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 (このこと自体は合点できる)、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のだ。穏やかなピケットでさえも、この『毛布のような差し止め命令』(blanket injunction, 包括的な差し止め命令, 注一伊藤)によって禁止されてしまった。——つまりこの差し止め命令は一切の人々を、つまり組合幹部をはじめ『誰彼の区別なく一切の他の人々を』包んでしまったのだ。」(傍点は原著がイタリック。pp.139-140. 邦訳195~196ページ)

デブスたちは差し止め命令に従うことなく、法廷侮辱罪で投獄された。だが、指導者を失って士気喪失したスト参加者たちは、職場へと帰っていった。つまり、鉄道ストライキに発展したブルマン・ストライキは、鉄道ストライキの敗北を待たずして敗北してしまっただけである。一方、経営側にとっては、スト破りや軍隊の導入は失敗したが、差し止め命令というストライキを打ち破る新たな手段を提供することになった。

ブルマン・ストライキは、「雇い主たちに、彼らがずっと以前から探し求めていた理想的なストライキ破りの武器——差し止め命令——を与えた。この合法的な武器は、これまでには労働争議に用いられたことはきわめてまれだったが、ブルマンのストライキの後には、雇い主はひっきりなしに差し止め命令を用いて労働運動をフラフラにさせたのだ。」(p.141. 邦訳198ページ)

「ブルマンのストライキ労働者たちは、差し止め命令を『紙上のガットリング機関銃』と名づけたが、これ以上適当な定義を見つけることはできぬだろう。差し止め命令は小銃よりも有

効だった。それは、確実に威厳をもって——つまり流血をもってするよりもむしろ裁判所の助力をもってストライキを粉碎したのだ。

労働者に対する差し止め命令の根本的な効果は、労働者をむりやりに雇い主が定めた条件に服従させることだった。法律上ではアメリカの労働者は組織したり、組合を作ったり、雇用条件が不適当な場合は労働を拒絶したりする権利をもっていた。こうした権利を行使することによって、彼らはしばしば賃金の引き上げを獲得したり、労働条件を改善したりすることができたのだ。

もちろん、雇い主は労働者への譲歩を強いる労働者のこうした権利には反対した。だが差し止め命令を手に入れる以前には、使用人の要求と闘う以外にはほとんど手がなかった。彼らはストライキ破りや、スパイや、腕つぶしの強い男たちや、軍隊など、できるだけの方法を尽くして使用人と闘ったが、これらは余りにも高価だった。

だがそこに差し止め命令が現れたのだ。労働者の権利はもはや脅威ではなくなった。雇い主は、いまや文字通り労働者から経済上の武器を奪い取り、実際上彼らがストライキに勝つことができぬようにさせる手段を自由に使うことができた。雇い主がしなくてはならぬことといえば、ただ裁判所へ出かけて、判事に、ストライキに勝つために必要な一切の活動が続けることを禁止する命令を出してくれと要求することだけだった。そしてこうした場合には、裁判所は99パーセントまでこれに応じたのだ。裁判所が禁止した行為は、ピケットを張ったり、他人に職場を棄てることを説得したり、ボイコットしたり、演説したり、集会をもったり、リーフレットを配ったり、これはほとんど信じられまいが、本当にそうだったが、教会で歌ったり路上でお祈りをしたりすることなど、考えるほとんど一切の組合活動を含んでいた。労働者はどっちをむいてもワナにひっかかったのだ。つまりこうした差し止め命令に従うならば、彼らのストライキは粉碎されたし、従わなかったならば、彼らと指導者とは法廷侮辱罪で投獄され、ストライキはぶつぶぶされたのだ。」(pp.141-142. 邦訳198~199ページ)

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、裁判所は簡単に差し止め命令を出せたのであろうか。「万人にたいする正義」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の合理的論理が必要であった。だが、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ストライキは、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。

②Elias Lieberman, *Unions before the Bar : Historic Trials Showing the Evolution of Labor Rights in the United States*, Oxfors Book Company, 1950. 近藤享一・佐藤進訳『労働組合と裁判所』弘文堂, 1958年。残念なことながら、翻訳は誤訳が散見される。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いは若干変えている。

ブルマン・ストライキに対する同情ストライキとして始まった鉄道ストライキの中心人物は、いうまでもなくユージン・V・デブスであった。ブルマン・ストライキと鉄道ストライキの経緯を取り上げる前に、本書によってデブスがアメリカ鉄道労働組合を結成するに至るまでを略述しておきたい。

機関車火夫友愛会の一般組合員からテレ・ホート支部の書記長、1880年には本部の常任書記、機関誌の主筆の地位にまで登り詰めたデブスではあったが、1888年のシカゴ・パーリントン・クインシー鉄道に対して機関車運転手が起こしたストライキの敗北を契機に、産業別組合こそ労働者の福祉に貢献するとの考えに至った。それが実現するのは、1893年に鉄道友愛会がバッファロの転轍手のストライキに敗北した後、デブスが鉄道友愛会から身をひき、アメリカ鉄道労働組合を結成した1893年6月21日（20日という説もある）のことであった。デブスを助けたのは、車掌友愛会のジョージ・ハワード（George Howard）とシルヴェスター・ケリハー（Sylvester Keliker）の二人であった。ハワードは副委員長、ケリハーは書記であった。もともと、産業別組合という考えは、このハワードがもっていたもので、彼は1891年にアメリカ労働総同盟（American Federation of Labor, AFL）のサミュエル・ゴンパーズ（Samuel Gompers）にこの計画を提示し、会長につくよう求めたのであるが、ゴンパーズはそれが実際のでもなく、何よりも鉄道友愛会を崩壊させる可能性もあったことから、賛同することはなかった。

アメリカ鉄道労働組合は、1894年のグレート・ノーザン鉄道のストライキで勝利し、1894年6月には、「465地方支部とその15万人の組合を有すると主張するに至った」（p.30. 邦訳37～38ページ）のである。これに最も危機を感じたのは、鉄道業の使用者団体であった経営者協会であった。「鉄道業務のグループたる、経営者協会はこの新組合を、考慮を払わねばならない勢力として注目するに至った。彼ら経営者は、最初の機会を見つけてそれを打破せんことを決定した。まもなく、その機会がやって来た。」（p.30. 邦訳38ページ）

こうした状況下、つまりアメリカで初めて産業別組合が出現し、それがグレート・ノーザン

鉄道のストライキで勝利したことから世間の注目を浴び、一大勢力になろうとしていた時期であり、経営側がそれをつぶす機会を虎視眈々と狙っていた時期に発生したのがプルマン・ストライキであった。それは、経営者協会にとっては、産業別組合運動を打ち破る格好のチャンスを与えるものであった。経営者協会は、アメリカ鉄道労働組合を崩壊へと導くために、あらゆる反労働者勢力を結集してストライキに対抗し、それが経営社側に奏功したのであった。

まずは、プルマン・ストライキの舞台となったプルマン社と同社の従業員が生活していた会社町プルマン市についてである。

「イリノイ州、シカゴ郊外のプルマン市は、プルマン豪華車輛会社の創設者にしてプルマン寝台車および食堂車の製造技師であったジョージ・プルマン (George Pullman) によって建設された。まさにそれこそ、『代表的な会社町』であった。ジョージ・プルマンは絶対の権力をもっていた。彼の会社は、教会や、店舗や、そこにあるホテルと同時に労働者住宅をも所有していた。そのホテルすら、禁酒原則 (飲酒は部屋においてのみ紳士に許された) によって経営されるという模範ホテルであった。プルマンは、労働者の賃金を定め、労働者がその住宅設備の使用のために支払わねばならない家賃を決めるのも、プルマンであった。会社のパンフレットは、プルマン市は『相互の承認に基づいて、闘争や不合理の存在しない、資本家と労働者の希望のある結合をみせている』ことを誇った。しかし、パンフレットは、ジョージ・プルマンがその工場における一切の労働者組織を承認もしくは許さないという点については述べていなかった。」(pp.30-31. 邦訳38ページ)

1893年の恐慌とその後の不況は、プルマン社にも襲いかかった。同社は、事業を刺激するためにコスト以下で製品を売っていると主張したのであるが、それは従業員の賃金を30%以上切り下げることとなった。一方、社宅の家賃は下げられなかった。だが、株式配当は8%を下ることはなかった。

「賃金切り下げの結果、1894年の冬はプルマン社の労働者にとっては悲惨な冬となった。彼ら労働者は、組合結成を問題としそれを決定した。彼らは、労働者自身が自由に集まり、語り合うホールやサロンすらもたないモデル都市のプルマン市においては、集まることすら不可能であった。同時に、彼らの中には、近隣のケンジントンに出かける者さえあった。そこで、彼らは組合を結成し、その後においてアメリカ鉄道労働組合に加入した。」(p.31. 邦訳38～39ページ)

プルマン・ストライキは、どのようにして始まったのであろうか。さらに、アメリカ鉄道労働組合はどのタイミングでこのストライキにかかわったのであろうか。

1894年5月7日、プルマン社の労働者を代表する苦情処理委員会 (grievance committee) が同社を訪問し、以下の3つを要求した。つまり、(1)賃金切り下げは取り消されるべきこと、(2)賃金はもとの状態に戻されるべきこと、(3)社宅家賃は値下げされるべきこと、であった (p.31. 邦訳39ページ)。

「二日後に、彼らはブルマン氏に面会した。彼は、当社は犠牲を覚悟して仕事をしつつある。したがって、当社は労働者に雇用の機会を与えるようにした。そのため、賃金切り下げは取り消し得ない旨伝えた。彼は、家賃問題を考慮することを拒否した。何となれば、彼にとって、その問題は家主と貸借人との間の問題であり、労使問題の範囲ではないという理由に基づいていた。彼は、労働者に一切の行動をしないよう勧めるとともに、ブルマン社はその苦情処理委員会のメンバーを差別待遇しないことを約束した。彼はまた、労働者が不満として打ちあけた店舗の悪弊は調査するつもりであると約束した」（p.31. 邦訳39ページ）のであった。

ところが、ブルマンは労働者たちとの約束を守らず、翌日には3名の苦情処理委員が解雇された。その日の晩から翌朝にかけて、ブルマン支部の代表者19名が会合し、満場一致でストライキに入ることを票決した。これを嗅ぎつけたブルマンは、労働者に対して工場閉鎖を行うことを決定した。組合は、それに対し、直ちに行動を起こした。2500名の従業員が工場から離れ、正午にはさらに600名の従業員が仕事を離れた。彼ら従業員は、苦情処理委員会がブルマン社に求めた3つの要求を支持してストライキを続けた。一方、ブルマン社は、無期限工場閉鎖を行う旨の掲示を掲げた。スト参加者たちは、解決に向けて交渉を幾度となく試みたが、ブルマンは交渉を徹底して拒否し続けた。

ストライキは何ら解決に向かう進展もなく数週間が経過した。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。まさにその時期、アメリカ鉄道労働組合は本部のあるシカゴで第一回年次大会を開催していた。この大会で、鉄道ストライキが指令されることになる。

「ストライキが数週間継続した後、スト参加者たちはシカゴにおいて開催中のその親組合であるアメリカ鉄道労働組合に、その仲間たちがどの鉄道においてもブルマン社の車輛を運ぶことを拒否するように同情ストライキを命ずるよう訴えた。」（p.32. 邦訳40ページ）これに対し、賃金切り下げやブラックリストの件で経営者協会との間で問題を抱えていたデブスは、「先ずブルマン社のスト参加者たちが、そのストライキを仲裁に附託するようにと勧告し」、スト参加者これに従ったが、ブルマン社からの回答は全面拒否であった。ブルマン氏に言わせると、「何も仲裁に附託すべき事案がない」ということであった（p.32. 邦訳40ページ）。スト参加者たちは、再度同情ストライキを訴えた。

デブスをはじめとして、アメリカ鉄道労働組合の役員たちは、結成間もない同組合の組織力を今回のストライキで試すことには躊躇していた。だが、大会の雰囲気はブルマン社の従業員に同情的であった。「1894年6月21日に、大会は、ブルマンに最後通告をつきつけた。その通告は、同社の従業員たちとの妥協の交渉を4日以内に行うことに同意しない場合には、同情ストライキが指令されるであろうというものであった。」（p.32. 邦訳40ページ）しかし、ブルマンの回答は前回同様、「何も仲裁に附託すべき事案がない」というものであった。ブルマン車輛に対するボイコットが指令され、アメリカ鉄道労働組合の組合員は、「どの鉄道においてもブルマン車輛については検査や転轍やさらに輸送しないこと」（p.32. 邦訳41ページ）になった

のである。

ボイコットが正式に宣言される前の日、プルマンは経営者協会に支援を求めた。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。経営者協会は、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、その一方で同組合を法廷闘争に巻き込みつつ、連邦政府の介入を図るという巧妙な方法で対抗することになる。それは、プルマン車輛に郵便物搬送車に取り付けられていることをうまく活用したものであった。

まず、郵便物輸送の妨害を避け、財産を守る目的で、3600名の治安官代理が雇用された。「彼らは武装し、鉄道から俸給の支払いを得、そこで長期勤務に対する支払い明細は40万ドルにも達するものであった。これらの治安官代理たちは、鉄道の被用者で、連邦公務員という二重の身分で行動した。しかし、権力を行使する一方、しかし一切の政府公務員の直接指揮下にはなかった。彼らは、性格や過去の経歴に対する配慮なしに無差別に雇用された。彼らの多くの者の経歴は、罪状もちであり、シカゴ警察署長によれば『殺人、窃盗、および罪人くずれ』と呼ばれるたぐいの者であることが分かった。」(p.33. 邦訳41～42ページ)

次は連邦政府の介入である。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 (John Peter Altgeld) が秩序維持のために州軍に警察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。そこで経営者協会がとったのは、司法長官のリチャード・B・オルニー (Richard B. Olney) に支援を求めることであった。オルニーは複数の鉄道会社の顧問弁護士であったし、かつてはシカゴ・バーリントン・クインシー鉄道の取締役であると同時に、経営者協会の一員でもあった。「経営者協会の要請によって、彼(オルニーのこと、注一伊藤)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。」(p.34. 邦訳42ページ) ウォーカー任命後、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す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。p.34. 邦訳42ページ) ウォーカーに勧めた。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。この告発に基づき、司法長官はピーター・S・グロスカップ (Peter S. Grosscup) 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」(p.34. 邦訳43ページ) ものであった。

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。」(p.34. 邦訳43ページ) オールド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周辺のブルー・アイランド鉄道地域に派遣した」（p.34. 邦訳43ページ）のである。連邦政府の軍隊は、その場で駐留した。「労働者の指導者たちは、郵便物に対する妨害をなしたという理由によって、さらに連邦政府がスト破りを支援するために、個々の使用者たるブルマン社や鉄道会社に力を貸したという理由でますますいきり立った。」（p.35. 邦訳44ページ）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にでた。グロスカップ判事が鉄道ストライキは国家に対する暴動と化したとして大陪審（grand jury）を招集し、7月10日に大陪審は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。「連邦当局は、組合事務室に侵入し、そして一切の組合の書類や公文書を押収した。すべての起訴された組合幹部は、逮捕され、またそれぞれ1万ドルの保釈金によって保釈された。」（p.36. 邦訳45ページ）こうした政府の戦術により、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。さらには、「AFL会長のサミュエル・ゴンパーズの指導に基づく全国にわたる同情ストライキの討議のための会議は、ストライキに対して連邦政府によってとられた強力な措置、新聞の敵意、デフレーション時であるという事実が同情ストライキに突入することを妨げていると結論」（p.36. 邦訳45ページ）づけていたのであった。

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ブルマン車輛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、経営者協会がこの申し出を受けるともなかった。同協会にとっては、勝利は掌中にあり、徹底的に産業別組合主義を提唱するアメリカ鉄道労働組合を粉砕する道を選んだ。その結果、差し止め命令違反の法廷侮辱罪で、再度デブスらが逮捕され、今回も1万ドルの保釈金で保釈された。だが今回は、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が逮捕された。

ブルマン・ストライキに触発された鉄道ストライキは、1984年8月5日に開催された臨時大会で正式に終結した。一方、ブルマン・ストライキが正式に終結したのは9月6日のことであった。

③Richard O. Boyer and Herbert M. Morais, *Labor's Untold Story : The Adventure Story of the Battles, Betrayals and Victories of American Working Men and Women*, Cameron Associate, 1955. 雪山慶正訳『アメリカ労働運動の歴史』岩波現代叢書, 1958年。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

醸造労働者や炭鉱労働者、さらには西部鉱夫連盟 (Western Federation of Miners) に結集した金属鉱山の労働者は、産業別に組織されていた。そうした産業別組合として、アメリカ鉄道労働組合がシカゴで結成されたのは、1893年6月20日のことであった(21日とする説もある)。本部はシカゴに置かれ、「炭鉱夫や沖仲仕でも、鉄道会社から賃金を支給されていさえすれば、この組合に参加する資格」(p.121. 邦訳221ページ)を与えられた。当時の鉄道業に存在していたのは、職業別の友愛会であり、そこには非熟練労働者や低賃金労働者は加入できなかった。アメリカ鉄道労働組合は、11月15日までに、4人の常任オルグを雇っていた87支部に対し、認可状を与えていた。例えば、ノーザン・パシフィック鉄道には22支部、サザン・パシフィック鉄道には40を超える支部があった。

このアメリカ鉄道労働組合が最初に直面した試練は、ユニオン・パシフィック鉄道の賃下げに対する闘争であった。「この闘いは、連邦裁判所が管財人の役を買って出て、以前の決定を変更し予定されていた賃下げを却下したので、ストライキに入らずに予想外の勝利」(p.122. 邦訳223ページ)をおさめた。次に、グレート・ノーザン鉄道のストライキが発生した時に、アメリカ鉄道労働組合の真価が問われた。同鉄道では3回にわたって賃下げが行われた後の1894年4月13日にストライキが宣言された。今回も、同鉄道の所有者であったジェームズ・J・ヒル (James J. Hill) が18日後に屈服したことで、アメリカ鉄道労働組合は勝利した。これら2つのストライキでの勝利により、アメリカ鉄道労働組合は15万人もの労働者を擁する巨大組合になった。

だが、それから2週間と経たずに勃発した一連の事件において、アメリカ鉄道労働組合を攻撃するために考えられる、ありとあらゆる手段が用いられた。それは、合衆国政府、大統領、陸軍、司法長官、裁判所、監獄、弾薬、そして新聞であった。

「この事件は、シカゴ郊外の会社町、イリノイ州プルマンにはじまった。この町には寝台車を製造しているジョージ・M・プルマン氏の5000の労働者が住んでいた。ほとんど信じられないようなあつかましさをもってプルマン氏は、彼が『絶対君主』となっている封建的なこの町を、ユートピア、つまり模範的な共同社会として描いた文献を広汎に撒き散らした。なるほど、たしかにユートピアであったが、それはプルマン氏にとってのユートピアでしかなかった。彼は、労働者に支払うわずかばかりの賃金を文字通り悉く——しかもおまけをつけて取り戻す方法を完成したのだ。プルマンの工場のすべての労働者は、好景気のときでも普通よりも低い賃金しか支払われていなかった。そればかりではない。彼らはプルマンのモデル町に住むことを強制されていて、シカゴのこれと同様な住宅の家賃よりも20%ないし25%だけ高い家賃を支払っていたのだ。プルマン社にとっては、ガス灯の費用は1000立方フィート当たりわずか33セントにすぎなかったが、プルマン社の労働者は1000立方フィート当たり2ドル25セントもプルマン社に支払われていた。シカゴ市はプルマン社に1000ガロン当たり4セントで給水していたが、プルマンの労働者は同社に1000ガロン当たり10セント支払っていた。

しかも、こうした料金はすべて労働者の給料から自動的に差引かれて、プルマン社を儲けさせていた。このユートピアのなかでは、酒場も、労働組合も、大衆集會も禁止され、教会での儀式や説教も、プルマンの教会でやられるものの他は一切禁止されていた。その上このユートピアのなかには、スパイが横行していて、彼らは給料をもらって毎週同社に報告を書いていた。永年勤続した労働者でも、ただ一言不注意な言葉を漏らしただけで、勝手にクビにされた。一労働者は次のように断言した。『俺たちはプルマンの住宅に生まれ、プルマンの店のもので育てられ、プルマンの学校で教育され、プルマンの教会で洗礼を受けた。死ねばプルマンの墓地に葬られ、プルマンの地獄へ墮ちるだろうぜ。』」（pp.123-124. 邦訳225～226ページ）

こうしたプルマン社の未組織労働者に組合に入る資格を与えたのがアメリカ鉄道労働組合であった。プルマン社は、小さな鉄道会社を運営していたのである。1894年5月7日、プルマン社の従業員たちは組合を結成し、即日40人の従業員が副社長で支配人を務めていたウィックス（Wickes）の事務所を訪れた。ウィックスは彼らを追い返したが、従業員たちは2日後に再度事務所を訪れたものの、今回も従業員たちは追い返された。その翌日、ケンシングトンで開かれた会合で、アメリカ鉄道労働組合の役員たちはプルマン社の従業員たちにゆっくりと前進するよう勧めたが、5月11日にストライキに入った。

ここまでが、プルマン・ストライキに至った背景である。このストライキは、プルマン社の従業員たちが始めたものであったが、彼らは鉄道労働者の多くから同情を集め、ストライキは全国規模へと展開していく。その契機となったのが、1894年6月12日にシカゴのウルリッヒ・ホールで開催されたアメリカ鉄道労働組合の第一回年次大会であった。この大会には、465支部に上る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。この場で、デブスはプルマン社の従業員たちが直面していた窮状について報告した。それとともに、彼は代議員の前で、スト参加者の大会へのアピールを読み上げた。そのアピールは、次のような宣言をもって終わっていた。

「われらは、希望を失ってしまったからストライキに立ったのです。われらはかすかな希望の光を与えてくれたから、アメリカ鉄道労働組合に参加したのです。……もし諸君がわれらに、われらの必要とする援助の手を差し伸べてくれるならば、兄弟の皆さん、われらは諸君をわれらの誇りにするでしょう。われらが、われらの祖国をいっそうよき国に、いっそう完全な国にする事業に力を貸していただきたい。……貧乏人の顔を踏み砕く傲慢不遜な奴らに、いまだにこの国にイスラエルの神のいますことを、そしてもし必要ならば、闘いの神エホバまたこの地にましますことを教えていただきたい。」（p.125. 邦訳229ページ）

この宣言に続いて、プルマン社のお抱え牧師であったウィリアム・H・カーワディンも、会社を裏切って、プルマン社の従業員たちの窮状を訴えた。さらには、プルマン社の第269婦人支部の支部長で、裁縫労働者であったジェニー・カーティス（Jennie Curtis）も自身の窮状を訴えた。

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、会場もそれに賛同する声が大勢を占めたのであるが、デブスはこの動議の承認を拒否した。彼は、連邦政府による差し止め命令の連発やその実施のための軍隊の派遣、そして組合つぶしのための役員の投獄など、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。そこで彼が出した勧告は、スト参加者6名とストライキに参加していない労働者6名で構成される委員会を指名し、この委員会が調停の提案をもってプルマン社に会見を求める、というものであった。もちろん、ウィックスはそれを拒否した。その後、再度ボイコットが提起されたが、今回もデブスはそれを避けるべく、プルマン社の全従業員を代表する委員が同社との調停を要求することを提案した。ウィックスの回答は何も調停に伏すべきものはないというものであった。その結果、「もしプルマン社が6月26日正午までに労働者との交渉に応じなければ、当日正午を期してプ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首を切られるならば、当該の鉄道に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、満場一致で票決された」(p.126. 邦訳230ページ)のであった。

アメリカ最強の使用者団体の1つで、8億1800万ドルの資本と、約22万1000人の労働者、そして4万1000マイルに及ぶ主要路線をもつ巨大鉄道会社24社を代表する経営者協会は、こうした事態をある意味歓迎していた。同協会は、このボイコットを新興の産業別組合を粉碎する絶好の機会と捉えていた。彼らの行動は、このボイコットが成功すれば、単に鉄道業のみならず、あらゆる産業に産業別組合が浸透するという支配階層にとっての危機的状況のもとでの行動であった。経営者協会は、すべての列車にプルマン車輛を連結すると宣言した。しかも、できうる限りプルマン車輛を郵便列車の近いところに連結することも宣言していたのである。そうすれば、必ず紛争が引き起こされると確信していたし、それを待ち望んでいた。それというのも、「連邦政府に紛争への介入をせまって政府を経営者側につかせることができると信じていた」(p.126. 邦訳231ページ)からであった。

そうした経営者協会の強大な力に加えて、別の巨大な力もアメリカ鉄道労働組合に対峙した。当時の司法長官リチャード・B・オルニーは、かつて鉄道会社6社の顧問弁護士を務めていたし、シカゴ・パーリントン・クインシー鉄道の経営陣の一人であった。彼が司法長官に就任する際、同鉄道の社長チャールス・E・パーキンス(Charles E. Perkins)は、同職への就任が同鉄道の利益にかなうとお墨付きを与えていたことは有名な話である。クリーヴランド大統領がオルニーに与えたのは、全国規模のストライキを支配する権限であった。経営者協会は、このオルニーを介してストライキを処理する権限をワシントンで握っていたが、シカゴではどうであったのか。この点に関しては、エドウィン・ウォーカーがオルニーの推薦のもと、シカゴの合衆国特別検事に就任していた。ウォーカーは、アメリカ鉄道労働組合のストライキに巻き込まれたシカゴ・ミルウォーキー・アンド・セントポール鉄道の顧問弁護士のパートナーであった。要するに、連邦政府を代表してストライキに当たる要人二人は、ともに鉄道会社と密接な関係

をもった人物であった。

経営者協会をはじめとして、オルニーやウォーカーにとって必要だったのは、暴力行為であった。これがなければ、ストライキに介入することができない。一方、デブスもしかりで、「彼にとって一番大事な仕事が暴力を阻止することだということと、ストライキは平和にやらなければ勝てないだろうということ、十分に了解していた」(p.127. 邦訳232ページ) ののである。

ブルマン・ストライキを契機とした鉄道ストライキは6月27日に始まり、5000人の労働者が職場を離れ、15の鉄道が停止した。翌日、さらに4万人が職場を放棄した。29日には、12万5000人の労働者が職場を放棄し、20の鉄道が停止していた。一方この時点で、鉄道会社を中心となって演出した暴力行為が始まった。30日のことである。「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、治安官代理に任命された。これらの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たが、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。p.127. 邦訳233ページ) のである。30日の夜に行動を開始したのは、つまり暴力事件を誘導したのは1000人以上に上る鉄道会社が雇った治安官代理たちであった。彼らは、シカゴ警察部長のジョン・ブレナン (John Brennan) がストライキ後に政府委員会に、「挑発もされないで、武器ももたず平穏な群衆に向かって発砲した」(p.128. 邦訳233ページ) と語っている。

こうした暴力の横行にもかかわらず、ストライキ突入後5日目の7月1日に至ってもストライキはいささかも崩れることなく続いていた。これに対し、アメリカ中の新聞が一斉にデブスと鉄道労働者に非難の声を上げ始めた。その主なものを取り上げておこう。6月30日、シカゴの『トリビューン』紙は、「モップが支配している」あるいは「法律は蹂躪されつつある」といった見出しを掲げていた。その後、「ストライキは戦争と化しつつある」といった見出しも登場した。ニューヨークの『タイムズ』紙は、7月7日の論説で、デブスは、政府の権威に対して暴力と反乱とを煽動する罪によって処罰されねばならぬ」と書き、同じ日のニューヨーク『トリビューン』紙は、「この男(デブス)は、これまで示された最も危険な形で無政府を代表している。彼は、会社と闘っているのでも、資本と闘っているのでもなく、まさしく合衆国政府ならびに一切の政府と闘っている」と書いていた (pp.128-129. 邦訳235~236ページ)。

政府に加えて、新聞という「世論」を味方にするなかで、連邦政府の差し止め命令を発令するための舞台は整った。この7月20日を期して一切のストライキ活動を禁ずる命令は、連邦判事ウィリアム・A・ウッズ (William A. Woods) とピーター・S・グロスカップによって発せられたが、ウッズは鉄道会社からの恩顧を受けていた人物であったし、グロスカップは「労働組合の発展は法律によって阻止しなければならない」と言っただけで、はばからぬ人物であった。要するに、「ストライキのぶつぷしを主な目的としてウォーカーによって起草され、秘密小会議で二人の判事によって修正強化されたこの差し止め命令は、アメリカ鉄道労働組合に弁護人を出させもせず、また連邦裁判所が発令の準備をしつつあることを組合に全然知らせもしない

で、発令された」(p.129. 邦訳233ページ)のものであった。

鉄道ストライキは、一気に終末に向かっていく。7月4日、イリノイ州知事ジョン・ピーター・オールトゲルドの非合法かつ違憲であるとの抗議を退け、1936名に上る連邦軍がクリーヴランド大統領の権限に基づき、シカゴに派遣された。その後、600名の連邦政府軍、5000名に上る鉄道会社が雇った治安官代理、3000名の警官からなる1万4000名の武装部隊がシカゴに現れた。そのなかで、「鉄道会社に雇われ、合衆国官吏の権限を与えられたごろつきどもによって」(傍点は邦訳のもの。p.129. 邦訳237ページ)暴力事件が引き起こされ、男女30名が殺され、その3倍の人々が負傷した。その多くは傍観者であった。

最後に振り下ろされたのは連邦大陪審の告発であった。同陪審は、シャーマン反トラスト法違反、つまり州際商業を妨害し、合衆国政府に反逆罪を犯したとして、デブスとアメリカ鉄道労働組合の幹部を告発した。彼らは逮捕されたものの、保釈金を納めて釈放された。この間、ストライキは継続しているだけでなく、「シカゴでは、組合の一般大衆がゼネストを要求しつつあり、約2万5000に上る組合員が幹部の許可なしに自発的に同情ストに入って職場を捨て」(p.130. 邦訳237ページ)るなど、ゼネストになる様相を示し始めていた。7月17日、デブスをはじめ、ストライキの指導者たちが、今回は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。「指導者たちはクック郡の監獄に投獄され、一切の司令からは遮断されて、ストライキはついに壊滅させられた」(p.130. 邦訳238ページ)のである。

ボイヤーとモレーズは、デブスがイリノイ州ウッドストックに6か月間禁錮され、その間に民主党支持者から社会主義者へと変貌したことは記述しているものの、残念ながらプルマン・ストライキ自体がどうなったかの記述はない。

このプルマン・ストライキとそれに触発された鉄道ストライキの結果、アメリカ鉄道労働組合は粉碎された。その後の歴史が示しているように、産業別労働組合が一大勢力としてアメリカ労働運動史に再度登場するのは、1930年代後半以降のことである。

④川田 壽『アメリカ労働運動史 上巻』勁草書房、1955年。

川田教授はプルマン・ストライキと同ストライキに同情するアメリカ鉄道労働組合のストライキを以下のように記述されている。

「1892年の経験(ホームステッド・ストライキのこと、注一伊藤)は、ゴムパースを職能組合の狭い殻に閉ぢこもらせ独占資本に屈服させたが、反面これと正反対の近代独占資本に対抗しうる組織形態を労働者階級が採用する機会をも与えた。それは産業別労働組合である。ナイツ(労働騎士団 Noble Order of the Knights of Laborのこと、注一伊藤)の組織は産業別に類したが、その背後には生産者協同社会に解決を求めるような、非近代的な時代錯誤があった。

それ故組織は徒らに放漫となって決定的段階に戦を組織的に指導することができなかった。その間例外的に醸造労働者組合は、1887年の全国大会を機会に産業別組織を採用し、そのために広汎なボイコット運動を行なって成果をあげることができた。92年の教訓によって最初に産業別組合を結成したのは、鉱山の敗北から学んだ西部坑夫連盟である。これと並んで鉄道の分野でユージン・デブスを中心となって、アメリカ鉄道組合を結成した。

デブスはバッファロ鉄道の新設ストライキ敗北後、機関車火夫友愛会の財務書記を辞任して専心鉄道関係全労働者の統一につとめた。1893年6月、彼は全鉄道労働者を包括するアメリカ鉄道組合を結成した。この組合は友愛会系組織の反対にもかかわらず、急速に発展し、一年間で465支部15万人の大勢力となった。同年（1894年の間違いと思われる、注一伊藤）4月、グレイト・ノーザン鉄道の賃下反対ストライキに勝利して、組合は氣勢が上がっていた。3月に加盟したブルマン寝台食堂車会社の労働者は30%の賃下撤回とその交渉員の解雇撤回を要求して5月11日ストライキに突入し、それは拡大した。6月開かれた鉄道組合大会では、ブルマン会社が6月26日までに紛争を仲裁にかけることを承諾しない限り、各社の全組合員はブルマン社の取扱を中止することを全員一致で決定した。会社がこれを拒否すると同時に6月26日まずボイコットにそのごストライキに突入した。シカゴを中心とする24線の使用者はブルマン会社との契約によって拘束されていた。その上、一大鉄道労働組合と対決して壊滅させる機会を使用者協会は待っていた。ブルマン・ストライキが他社へ拡大することを予定して郵便物車をブルマン車に直結しておき、ブルマン車と一共[ママ]に切離れるようにしておいた。これは予め政府の介入を計画したためであった。そこで労働組合は強硬な使用者協会と正面から戦わねばならなくなった。デブスは若い組合の危険を感じてゼネストを回避しようとしたが、使用者側は意識的に挑発していった。

ストライキは広汎な地域に拡大して、多くの友愛会組合員も指導部の反対をけてストライキに参加した。鉄道ストライキは常に重大問題とされ、短時日に政府が介入することになり、会社側に有利な解決をもたらしてきた。ブルマン・ストライキには、1万4千余名の軍隊・執行代理人・治安官代理・警察がシカゴに動員された。7月13日までのストライキ期間中、12名のものが銃撃されて死傷した。多くの暴動がおこり、車輛は焼かれ、7百名以上が殺人・放火・浮浪脅嚇等の名儀[ママ]で検挙された。ストライキは初め平和裡に進行したが、会社側が鉄道会社出身の検事総長を動かし、鉄道会社の弁護士をしている地方法務官を利用し、多数の浮浪者を治安官代理に任命し、彼等に暴動をおこさせたり放火までさせた。これは軍隊の出動や裁判所の争議差止命令の発動を容易にするための計画的行動でもあった。まず組合幹部を刑事共謀罪で告発して検挙し、保証金によって釈放した。そのご、差止命令を出し、これに従わないから法廷侮辱罪となる故をもってデブスははじめ多数の組合指導者を検挙し、釈放には高額の保証金を要求した。

使用者の挑戦によって初め[ママ]られ、使用者の仲裁拒否によって拡大したストライキは、

使用者協会の計画的な策謀によって、軍隊・裁判所等の国家権力の前に立たされた。ストライキは困難な状態に追いこまれ、デブスはAFL全労働組合の協力を求めたが拒否された。ゴムパースは巨大産業別組合の発展がAFLの狭い排他的組織の脅威になることを恐れて、職能組合の門戸を堅く閉ざしたのである。このとき適時にAFLの全勢力が、このストライキを支持しておれば、そのごのアメリカ労働運動は全く違った途を進んでいたであろう。

AFLの拒否は退勢にのぞんだストライキに致命的であり、その翌日デブスは州知事を通じてストライキ終結と検事被告労働者を除く全労働者の無差別就業を使用者側に求めた。しかし使用者は組合指導者の刑事訴訟と連邦軍隊の派遣に力を得てデブスの申入を拒否し、完全に一方的勝利をもって歴史的なストライキを終結した。このようにして、アメリカ鉄道組合は崩壊した。デブスはこれについて国会ストライキ調査委員会においてストライキの敗北は軍隊その他の力によるものではなく全く連邦裁判所の行動によって指導部の責任遂行が抑制されたからである、と述べている。ストライキは組合の完全な敗北に終わったが、そのご国会ストライキ調査委員会の調査が行われて真相が明らかにされ、政府の労働者に対する態度を緩和する前提をつくり、さらに労働者の政治への関心を高め、この刺激によって民主党は労働争議を禁止する政府として共和党を非難する態度を明確にするにいたった。」(325~328ページ)

長い引用だが、川田教授の最後の指摘は重要だと思われる。全国市民連盟の第二代会長は、共和党の重鎮マークス・A・ハナ (Marcus A. Hanna) であった。彼は、民主党の労働政策に対抗する有効な手段を全国市民連盟に求めていた。それが、彼が全国市民連盟でゴンパーズら職業別労働組合運動の指導者とともに労働政策を含めてさまざまな政策を論議するといった関係へと発展させたのである。

⑤Henry Pelling, *American Labor*, University of Chicago Press, 1960. 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。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

1893年の金融恐慌に続く不況はその後4年間続き、1893年の失業数は200万人以上に達していた。その意味では、この時期は労働組合運動が成長するのに適した時期ではなかった。もちろん、鉄道労働者の数も減少していた。そうした中で発生したのがブルマン・ストライキであり、鉄道ストライキであった。

「1894年の春から初夏にかけての時期には、労働不安が多かったが、あまりに失業者が多すぎて、新労働組合が機を捉えて攻勢に出ることはむずかしかった。だが4月に、アメリカ鉄道労働組合はグレート・ノーザン鉄道でのストライキに成功し、その結果威信を得て、組合員数は15万人ばかりに達した。さらにより一層の闘争を始める前に、組織固めのための期間が必要であったには違いない。だがしかし、たとえば1894年夏にブルマン会社の労働者がやってしま

ったように、組合員たちが自発的にストライキをしようとしている時に、いつまでも慎重に構えていることはむずかしかった。世論はブルマン豪華車輛会社の従業員を強力に支持した。彼らの賃金は大幅に切り下げられ、しかも、シカゴの南にある『モデル』社宅町での家賃は、旧来のままの高水準に据え置かれていたのである。ブルマン会社は、その製造工場を閉鎖しても、たいした損失を受けなかった。と言うのは、会社は、各鉄道会社に賃貸している鉄道車輛によって、確実な収入を確保できたのである。ブルマンのストライキ参加者を応援するために、アメリカ鉄道労働組合はブルマン車輛のボイコットを決めた。

このボイコットが失敗に帰し、その結果アメリカ鉄道労働組合も瓦解してしまったが、その主たる原因はつぎの4つである。第一は、すでに示唆したように、鉄道従業員がストライキに入ったとしても、一般に、雇用が縮小している当時の状況下では、代替りの人員を見つけることは、経営者にとって苦もないことだった。第二の原因は、旧来の鉄道友愛会が、彼らの組織にとって代わることを企図していると思われる新組合に対して、敵意を懐いていたことである。彼らはそれゆえ、ストライキによってやり手がなくなった職に彼らの組合員が就業することを、なんら阻止しようとはしなかった。第三に、会社側は、デブスの組合が、会社の権限に対して、今までのうちで最も危険な挑戦的性格のものだと見てとり、経営者協会を通じて密接な協同歩調をとった。第四に、——これが決定的に重要である——連邦政府は、大統領クリーヴランド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差止め命令を発した。そしてこの命令を実施するために、クリーヴランドを説き伏せて、連邦軍隊を出動させたのである。ゴンパーズやAFLは、アメリカ鉄道労働組合に同情を示さないわけではなかったが、事実上何らの援助もできなかった。ストライキはすぐに崩壊し、デブスと彼の同僚多数は、差止め命令に違反したかどで起訴され、デブス自身6ヶ月の懲役を判決された。」(pp.93-95. 邦訳116~118ページ)

ブルマン・ストライキに触発された鉄道ストライキの敗北で、デブスが意図した産業別労働組合の結成は無に帰した。各鉄道友愛会も連合体を結成しようとしたが、それも実らなかった。鉄道業では脆弱な地盤しかもたなかったAFLは、その矛先を炭鉱業に向けることになる。その中心人物はジョン・ミッチェル (John Mitchell) であった。このミッチェルも全国市民連盟と深くかかわることになる。

⑥津田真澄『アメリカ労働運動史』総合労働研究所、1972年。

ブルマン・ストライキと鉄道ストライキに関しては、同書には以下のような短い説明しかない。残念ながら、取り上げるべき視点・論点は見当たらない。

「ブルマン・ストライキは、1894年3月にブルマン・パレス自動車会社従業員が産業別組織をとるアメリカ鉄道組合に一括加入し、5月に前年の賃金率への復帰を要求して会社が拒否した

ことからじまった。イリノイ州のプルマンにあったこの会社は、完全な会社町を形成しており、ストライキの最中の労働者の生活の困窮は非常なものだったという。アメリカ鉄道組合役員に対する活動差止命令が出され、デブスらは逮捕され、イリノイ州オールトゲルド知事の反対にかかわらずクリーブランド大統領は連邦軍隊を派遣し、ストライキは壊滅した。AFLはアメリカ鉄道組合がAFLに加入していないことを理由として援助をおこなわなかった。」(108ページ)

⑦Jeremy Brecher, *Strikel*, South End Press, 1972. 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。この翻訳は原著初版の訳で、原著は1997年に改訂新版が出ているが、プルマン・ストライキに関しては、初版のほうが詳しい。よって、以下の引用の原著ページも初版のものである。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

「90年代半ばの不況期に、賃金カットと一時解雇は、鉱夫だけでなく至る所に広がっていった。一般に行われた賃金カットの極端な例は、イリノイ州プルマンのプルマン豪華車輛会社でみられる。このプルマンの町全体——土地、家屋、商店、教会等々——は、ジョージ・プルマンによって所有されていた。賃借料は、会社によって賃金から差し引かれ、賃金が下がってもそれが減額されることはなかった。プルマン・メソヂスト聖公会の牧師によれば、その結果、

賃借料を差し引かれると、人々には常に1ドルから6ドルしか残らず、それで二週間生活しなければならなかった。ある労働者は、賃借料を支払った後、2セントの給料支払小切手を手にするのである……。彼はそれを額に入れた。

1894年3月から4月にかけて、プルマンの労働者の大半は、不況の初期につくられたアメリカ鉄道組合という新組織に加入した。プルマンの従業員は鉄道労働者ではなかったが加入できた。プルマンは数マイルの鉄道を所有しており、鉄道会社のために働いているものは誰でも——炭鉱夫であれ港湾労働者であれ——組合に加入する資格があった。実際、アメリカ鉄道労働組合の目標は、鉄道労働者を——ひいては全労働者を——ひとつの組織に統一することにより、鉄道労働者間の分裂を克服することにあった。会長のユージン・ヴィクター・デブスは、このように述べている。

労働者諸勢力は団結しなければならない。彼らの間の境界線を徐々にぼかし、ついには認知できなくなるようにすべきである。やがて、ひとつの勝利の旗を掲げて勢揃いした労働者軍勢は、自分たちの労働のすべての成果を受け取り、ともに行進し、ともに決議し、ともに闘うであろう。

(こうした目標にもかかわらず、アメリカ鉄道労働組合は、白人労働者だけを入れるという鉄道友愛会の伝統的な原則を維持した。そのために、大ストライキ最中、若干の黒人が喜んで鉄道の仕事につくという事態が発生した。しかしながら、シカゴの黒人たちが労働運動に参加す

るのをおしとどめることはできず、彼らはその近辺で、鉄道列車を転覆させたほどである。）」
(pp.78-79. 邦訳101～102ページ)

アメリカ鉄道労働組合は、鉄道友愛会の賃下げ受諾勧告に愛想を尽かした労働者を結集し、ジェームズ・J・ヒルが統率するグレート・ノーザン鉄道でストライキを決行した。このストライキで労働者側は、仲裁決定の受諾をヒルに余儀なくさせるという完全な勝利を取めた。その結果、労働者はアメリカ鉄道労働組合に殺到した。

「アメリカ鉄道労働組合は、一年もたたないうちに組合員が15万人になった。これは、前の友愛会員を合わせた数より多く、また全AFL会員より2万5000人少ないだけであった。」
(pp.79-80. 邦訳103ページ)

「プルマン労働者は、苦情委員会を経営者のもとに送り出した。5月10日、その委員会の三名が蹴にされたとき、ストライキの熱気は絶頂に達した。夜どおし行われた苦情委員会の会合で、アメリカ鉄道労働組合の最高役員二名がストライキ反対の意見を主張し、デブスは慎重さを求める電報を打った。しかし、『ハウードの弁舌も、ケリハーの生气に満ちあふれた魅力も、デブスの影響力も、すべて無駄であった』。委員会は満場一致でストライキを可決した。スト参加者は毎日公開集会をもち、そこで委員会の報告がなされ、政策的な事柄が決定された。それぞれの組合支部の代表からなるストライキ中央委員会が、ストライキを指揮した。日夜、300名のスト参加者がプルマン工場の警護にあたった。このストライキは、絶望的な運動であった。ストライキのスポークスマンが書いている。

われわれは、会社側がわれわれの要求をのむとは期待していない。結果がどうなるかわからないし、事実あまりそれを気にしていない。われわれがはっきり知っていることは、われわれが働いている賃金は、自分や家族の生活必需品を獲得するに満たない額だということである。その前提にたつて、われわれはこれ以上働くことを断固拒否する。

ストライキが始まって1ヵ月後、アメリカ鉄道労働組合は、第一回定期大会を開いた。プルマン労働者は大会に支援を求めた。400名の代議員の多くは、これまでにプルマンを訪れたことがあった。彼らにとって、このストライキの争点は、彼らが憎悪してきたすべて——労働者の貧しさ、ジョージ・プルマンの傲慢さ、会社の圧倒的権力など——を象徴するものであった。」
(p.80. 邦訳103ページ)

しかし、デブスはあらゆる努力を傾注してボイコットを避けようとする。というのも、彼は、誕生間もないアメリカ鉄道労働組合が単独でそうした行動に出ることが、組織そのものの存亡に影響を知っていたからである。ほぼ彼一人で組織したといっても過言ではないアメリカ鉄道労働組合が崩壊の危機に瀕しているのをどうにかしたいと思うのは、ある意味仕方のないことだった。だが、彼の努力は結局無に帰するのである。

「アメリカ鉄道労働組合の指導部は、同情ストライキを避けるためにできるだけのことをした。だが、プルマンが『仲裁にかけることは何もない』、いや仲裁すべきことがあるかどうか

を仲裁にかける必要もないと言って仲裁を拒絶したとき、アメリカ鉄道労働組合大会の一委員会は、プルマン列車のボイコットを開始すべきだと主張した。代議員たちがそれぞれの地元で電報で指示を仰いだところ、圧倒的にその計画を支持するとの答えが返ってきた。そして彼らは全員一致で、その計画の実施を採択した。

もちろん、鉄道労働者にこのような異例の決定をさせたのは、単にプルマン労働者への同情だけではなかった。デブス自身が、このように突然連帯が発展した理由を明らかにしている。鉄道会社の従業員は、友愛会への信頼を失っていた。なぜならば、彼らは、次第に国中にひろがっていった賃金カットに『ただの一度も、首尾よく抵抗することができなかった』からである。だから、アメリカ鉄道労働組合大会に出席したすべての代議員は、

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、権利を侵害されたプルマン従業員の主張を支持する用意が十分にあった……。プルマン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、プルマン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。」(p.81. 邦訳104ページ)

「1894年6月26日、ボイコットが始まった。シカゴから出る多くの路線に携わる転轍手たちが、プルマン車輛の転轍を拒否したのである。彼らは即刻誠にされた。が、その路線の他の労働者たちは、これに抗議してストに入った。二日後、1万8000名がスト中のため、4ないし5のシカゴに乗り入れている鉄道が停止した。これは、デブスや他のアメリカ鉄道労働組合の役員が予想していたことであった。しかし、彼らがひどく驚いたのは、各地から鉄道労働者の委員会や集団がスト本部に現れ、その地方支部がプルマン従業員を支持することに決定したと公表し始めたことである。まもなく、シカゴに乗り入れている全26線が事実上マヒし、グレート・ノーザン鉄道——この鉄道はプルマン車輛を走らせていなかった——以外の全大陸横断鉄道が停止した。闘争は、27の州および準州にひろがったのである。およそ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）ストライキに参加した。『ブラッドストリート』誌は、ストライキのために50万人が職場を離れていると推定した。」(p.82. 邦訳105~106ページ)

プルマン・ストライキが全国規模のゼネストの様相を帯びるようになった背景には、背後にあってアメリカ鉄道労働組合が巧みな戦術を弄していたからであった。

「この行動の指揮は二つのレベルで展開された。アメリカ鉄道労働組合の大会は、ストライキ行動をユージン・デブス会長と執行委員会の責任に委ねていた。彼らはいち早くストライキ本部を設営し、シカゴでのストライキに全身全霊を傾けた。これらの役員は、スト参加者の立場を表明し、目標を明確に説明し、非暴力をすすめた。またシカゴで連日大衆集會を開き、一日に数百もスト参加者たちを励ます電報を打った。しかしながら、戦術上の統制は、スト参加者たちの各集団から生まれたストライキ委員会に依っていた。デブスが説明しているように、

『これらの委員会のメンバーは、われわれと協議するため、すべての操車場、すべての鉄道線路からやってきた。たとえば転轍手たちは、われわれに委員会を送り、われわれは委員会に、その操車場、その鉄道線路のために行動する権利を与える。それから委員会は操車場にもどって、業務管理をするのだ』。アメリカ鉄道労働組合の役員たちは、ストライキ決定を具体化するために、日々これらの委員会と協議した。委員会の側でも、指導部によって定められた範囲内にストライキを抑えこもうと幾分は尽力したが、常にそうだというわけではなかった。たとえば、モービル・オハイオ鉄道が、プルマン車輛は走らせないと申し出たとき、アメリカ鉄道労働組合は、そこの労働者にスト中止を勧告した。が、そうなればストライキの統一が弱まると思った労働者は、アメリカ鉄道労働組合の勧告を拒否した。このようなストライキ委員会の非公式な構造のおかげで、組織的準備が欠けていたにもかかわらず、国の広汎な区域でストライキの足並みをそろえることが可能になった。」(pp.82-83. 邦訳106ページ)

鉄道会社とは言い難いプルマン社でのストライキが、全国規模のストライキとして展開し、成功したといった事態は、鉄道経営者の団体にも大きく影響した。だが、彼ら経営者たちも抜け目はなかった。こうした動きに対抗すべき手法をうまく引き出す戦術を巧妙に工夫していたのである。

「この衝突は、急速に全労働者と全会社の間での全般的闘争として理解されるようになった。シカゴの26の鉄道会社を代表する経営者協会は、経営者側の参謀本部として機能し、戦略を考案したりスト破りを募集したり、その巨大な権力を用いて世論や政府に影響を及ぼしていた。」(p.83. 邦訳106ページ)

「ストライキは、誰もの予想を上まわる効果をあげた。1894年6月の最後の一週間に、シカゴに乗り入れている10の幹線は東部行き貨物の4万2892トンを送った。それが7月の第一週には、1万1600トンだけであった。ボルティモア・オハイオ鉄道は52トン運び、大きな四鉄道は1トンも運ばなかった。会社に打撃を与える点では、ストライキは成功であった。『団結した諸会社はマヒし、無力であった』。経営者協会のジョン・イーガン (John Egan) でさえも、7月2日には鉄道が『立ち往生している』ことを認めた。

しかし、経営者協会の法律委員会 (legal committee) は、6月30日、アメリカ鉄道組合が計算に入れていなかった権力——合衆国政府——をもってくるという、綿密な計画をつくりあげた。アーモント・リンジー (Almont Lindsey) の入念な研究、*The Pullman Strike*によると、

協会の戦略の決定的な部分は、合衆国政府をその闘争に引き入れ、闘いが、労働者と鉄道会社間ではなく、労働者と政府間のものであるという格好にすることにあった……。鉄道側の政策は、輸送の不便を緩和することではなく、むしろ旅行する公衆の怒りをひきおこし、連邦当局の行動を促すためにできる限りこの状況を悪化させよう、というものであった。

この政策に従って、経営者協会のジョン・イーガンは、『もはや他に頼る道はない』として、7月2日、連邦軍の使用を要請した。連邦軍が来たら、『ストライキはパンクした風船のよう

にしぼんでしまうだろう。この仕事に着手し、法を回復させ、暴動を制圧し、いまは陰謀者と無法者によって剥奪されているサービスを公衆にとりもどすこと、それが政府の義務である』。

クリーヴランド大統領と司法長官リチャード・オルニー (Richard Olney) は、ストライキをつぶすために、アメリカ合衆国政府の権力を喜んで行使した。オルニーは、35年間鉄道弁護士をしていたし、当時なおいくつかの鉄道 (ボイコットに巻き込まれている一社を含む) の重役であった。彼は、ストライキは鉄道の私有財産と会社の管理に対する攻撃であると考えていた。行政府はシカゴのストライキ打破を決定した。オルニーは、その理由をシカゴの信頼する代理人に打ち明けている。『もし、このデモの発生地であり中心地でもあるシカゴで、合衆国の諸権利が強く主張されれば、その結果として、デモはいたるところで失敗し、国中にひろがるのを防ぐことができるだろう』。グローヴァー・クリーヴランドは、この戦略に同意した。何年か後に、彼はこう書いている。

〔シカゴが〕一番深刻な紛争の中心地となり、法律という強力な武器が求められる場となることは、はじめから予想されていた。このような状況下で、もし政府機関の擁護や連邦の権威への規律正しい従順と服従に責を負う者たちが、その地方での非常事態に備えることを怠っていたとすれば、それは刑事上の義務怠慢となっていたことだろう。

オルニーが最初にとった行動は、経営者協会の法律委員会の一員であり、またストライキ中の一鉄道会社の相談役でもあるエドウィン・ウォーカーを、シカゴの特別連邦検事に任命することであった。次に、あらゆるストライキ活動を禁止する、たとえ一従業員に作業中止を説得しようとしただけでも禁じるような、包括的な禁止命令を裁判所から手に入れることであった。まもなく、その禁止命令は、ミシガンからカリフォルニアにかけての地域にひろがり、すべてのストライキ支援者は法廷侮辱罪を犯すことになった。最初の禁止命令を出した判事の一人は誇らしげに、その命令を『紙上のガトリング銃』とよんだ。(pp.84-85, 邦訳107~108ページ)

シカゴでは、7月2日、連邦裁判所執行官が市街で騒いでいる群衆に禁止命令を読み上げた。群衆は手荷物車を線路に引き込み、列車通過を妨害した。当該執行官はオルニーに電報を打ち、ゼネストが予想されることに加えて、合衆国の正規軍しかこの暴動を止められないと訴えた。イリノイ州知事のオールドゲルトが抗議したにもかかわらず、連邦軍は7月4日シカゴに到着した。それは、デブスやアメリカ鉄道労働組合の役員たちに、ストライキの平和的勝利が不可能なことを確信させるものとなった。5日の朝、イリノイ・セントラル鉄道の鉄道係官が群衆二名を銃で撃った。怒った群衆は構内を焼き払い、こうした行為は他の鉄道にも広がった。その晩、サウスシカゴのパンハンドル操車場で700両もの車輛が破壊され、その日一日で、34万ドルに値する鉄道財産が破壊された。

〔シカゴを占拠する総武装軍勢は、連邦軍、州軍、鉄道会社に雇われ、給与を支払われてい

る連邦裁判所代執行人を含むと、1万4000に達した。断続的な戦闘の過程で、13名が死亡し、53名が重傷を負った。それでもなお、ストライキは堅固であった。7月6日、連合通信 (Associated Press, AP) が伝えるところでは、

合衆国軍が派遣され、州軍五連隊が動員されたにもかかわらず、また戒厳令や銃弾、銃剣の脅威にもかかわらず、アメリカ鉄道組合の始めた大ストライキは、シカゴから出る鉄道の四分の三を強く拘束している。昨晚、不通になってからのどの時点よりも、交通機関はひどいマヒ状態に陥った。」(pp.86-87. 邦訳109~110ページ)

闘争は、全国規模で展開する様相を示すことになる。コロラド州トリニダードやニューメキシコ州レイトンのサンタ・フェ鉄道で、カリフォルニア州ではロサンジェルスやサクラメントやオークランドで、さらには、ネブラスカ、ワイオミング、ユタ、ネバダ、モンタナといった西部諸州にまで及んでいる。連邦軍あるいは州軍が出動したのは、ネブラスカ、アイオワ、コロラド、オクラホマ、カリフォルニア、イリノイの各州であった。

「その間、合衆国政府は、シカゴでのストライキを破る計画を組織的に進めていた。7月10日、デブスが共謀罪のかどで逮捕された。連邦裁判所執行官はアメリカ鉄道労働組合の事務所を捜索し、後に司法省までが不法侵害であると認めたようなやり方で、本や書類のすべてを没収した。各列車が、連邦裁判所代執行人40名と合衆国軍隊の分遣隊に警護されて、さまざまな路線に送り出されたとき、シカゴ発の路線の封鎖は、最終的に解除された。シカゴ発の10幹線で、東方行きの貨物は、7月14日までの一週間、4142トンに落ちていたが、翌週には2万9146トンに上がった。」(p.89. 邦訳112ページ)

経営者協会を助けたのは政府——連邦軍、州軍ならびに差し止め命令——だけではなかった。

「経営者協会は、政府の他にもまた別の強力な味方、旧鉄道友愛会をもっていた。ウォバッシュで400名の機関手がストライキをしたとき、その友愛会の会長は、彼らを公然と非難し、失職している機関手はスト破りとして勤めてもよい、との声明を出した。また彼は、スト中の機関手の仕事をするために、特定の人々を推薦するようなことまでした。車掌友愛会の会長も同じ立場をとった。」(pp.91-92. 邦訳112~113ページ)

だが、ストライキを支援する勢力もあった。それは、鉄道労働者以外のシカゴの労働者であった。

「最後の瞬間になって、ストライキはシカゴの労働者に一時的に救われた。彼らは激烈にスト参加者を支援した。たとえば新聞配達人は、ボイコットに反対する新聞を排水溝に捨てた。6月30日、職業・労働会議 (Trades and Labor Assembly) は、その15万人の会員の力をもってストライキを支持すると誓った。そしてアメリカ鉄道労働組合に委員会を送り、必要があればシカゴの全組合員が同情ストライキにはいると告げた。その時点で、デブスは、彼らの考えがあまりに極端であるとみなしていた。が、紛争が進むにつれて、ゼネストへの勢いは高まっていった。7月7日、2万5000人のメンバーを代表する建築関連組合評議会は、全員一致で同情ストライキを可決し、全国的な規模のゼネストを呼びかけた。翌日、ストライキについて決

定するために、シカゴの100の組合から代表が集まった。労働者階級の感情は圧倒的にそのような動きを支持していたが、多くの組合役員は、雇用主との既存の契約に違反することになるので、これに反対していた。しかし、クリーヴランド大統領が、事実上シカゴを戒厳令下におくような、また抵抗する者は『公けの敵』とみなすという宣言書を出した、ということを実代表たちが知ったとき、ゼネストへのすべての反対意見は消えてしまった。それでもなおブルマンは、ゼネストが実行に移される7月10日まで、仲裁を受け入れる余地を与えられることになった。この延期が致命的であった。7月11日、デブスと他のアメリカ鉄道労働組合の役員たちは逮捕され、軍隊がシカゴを完全に支配し、ストライキは明らかに敗北することになったからである。」(p.92. 邦訳113ページ)

AFLのサミュエル・ゴンパーズ会長は、このブルマン・ストライキにどうかかわったのであろうか。

「シカゴの諸組合の要請で、AFLの会長サミュエル・ゴンパーズはシカゴに出向き、他の全国労働組合の役員24名を集めて、ブリッグズ・ハウスで会議を開いた。その最初の会合で、シカゴ葉巻製造工組合の一委員会は、『アメリカ鉄道労働組合の闘争は全労働者の福利に関わるものであり、従ってまた全労働者の完全な連帯を必要とするものであるから、ブルマンに仲裁を押しつけるため、この会議は全国的な規模のゼネストを呼びかけるべきである』と論じた。デブスもまた、鉄道のスト参加者たちが職場に戻ることを許されないときにはゼネストを呼びかけるべきだと提案した。しかし、AFLの指導者たちは、原則として同情ストライキに反対であり、アメリカ鉄道労働組合の産業別組合主義にも反対していたので、同じく反対の姿勢をみせていた鉄道友愛会と同盟を結んだ。労資間の正面衝突は何としても避けねばならないと彼らは考えていた。そして、ゼネストを訴えるかわりに、デブスの法律上の弁護士費用として1000ドルを出すことを勧めて帰っていった。」(pp.92-93. 邦訳113～116ページ)

ゴンパーズの役割は、ゼネスト一歩手前までいったこの争議を、そこにAFLが関与しないことを明確にすることで避けたという点に求められよう。事実、建築関連組合評議会は、同情ストライキを中止したのであった。ゴンパーズは、ブリッグズ・ハウスの声明において、「現在ストライキ中のAFL関係者は皆職場に帰るべきであり、同情ストライキの実施を考えている者は普段の仕事が続けよ」(p.93. 邦訳116ページ)と勧告していたのである。では、ブルマン社の労働者はどうなったのか。この点を最後に取り上げておこう。

「ブルマンの労働者は、最後までがんばった。7月6日、州軍が派遣され、工場を守る労働者たちにとって替わったが、——ストライキはなお堅固であった。しかしながら、いったん鉄道ストライキが崩れると、すべての望みは断たれた。ブルマンは、州軍がそばで見まもる中で、彼自身の決めた条件で労働者の再雇用を始めたのである。」(p.93. 邦訳116ページ)

2 プルマン・ストライキと鉄道ストライキの評価について

- ①C. A. Beard, H. R. Beard and W. Beard, *The Beards' New History of the United States*, Macmillan & Co. Ltd., 1960. 松本重治・岸村金治郎・本間長世訳『新版 アメリカ合衆国史』岩波書店, 1964年。

ブルマン・ストライキと鉄道ストライキに関しては、以下のような短い記述しかなく、しかも差し止め命令（訳では禁止命令）が当時の組合運動に対して有効に機能していたことが指摘されているだけである。

「ところで労働運動が力を増大し、時には鉄道会社の幹線まで普通にするほどのストライキがだんだん多くなるにつれて、会社側の弁護士たちは連邦裁判所に助力をたのんでストライキ労働者に対抗するというならわしが生じた。彼らが要求した助力の一つの形式は、罷業者がその雇主の財産にピケットを張ったり、或いは他の方法で雇主の事業の運営をさまたげたりすることを禁ずるような禁止命令の裁判所による発出ということであった。

こういう雇主による禁止命令発出の依頼は、1873～78年の不景気時代に起きた鉄道の大ストライキ中およびその後ますます多くなった。この傾向は1894年、プルマン会社に対抗するストライキ労働者に同情してシカゴのアメリカ鉄道労働組合が指令したストライキで極点に達した。この労働争議の最中、同市の連邦地方裁判所はすべての罷業者に対し列車の運行を妨害することを禁ずる総括的禁止命令を発した。このストライキの指導者であったアメリカ鉄道労働組合委員長ユージン・V・デブスは禁止命令をおかしたという理由で告発され逮捕され、禁止命令を出した連邦裁判所により法廷侮辱罪で投獄された。上告をうけた合衆国最高裁判所はシカゴの下級裁判所の判決を支持し、そのような場合法廷侮辱罪による即決投獄は、たとえ陪審裁判を欠いても連邦憲法に違反するものではないという宣告を下したのであった。

かくて労働争議に禁止命令を自由に利用することを、国家最高の法廷から完全に認められた実業界の顧問弁護士たちは、あらゆる方面にこの法律上の武器を利用し、ストライキをおさえつけ、雇主に向かって条件の履行をせまる労働組合の努力を妨害した。最高裁判所の判決はまた新しい支配力を増すこととなり、財産権に重大な影響を及ぼすような州の行為については、すべての州当局を最高法廷の支配に従わせることになった。こうして今や、労働争議のたびに自由に禁止命令を出す慣例によって、集中しつつある産業は、同じく集中しつつある労働運動の威圧的手段に対抗する強力な武器を得たのである。」(pp.301-302. 邦訳317ページ)

「不況の時期には、いつも地方的または全国的のストライキがつきものであった。1877年の鉄道大ストライキでは非常な混乱と多くの流血事件とが起り、それに比べると1786年のダニエル・シェイズの叛乱などは園遊会での口論ぐらいのものでしかなかった。このストライキの

最中に、ペンシルヴェニア鉄道のピッツバーグ停車場は暴徒に占領されて焼かれた。その直後、『労働騎士団』を代表するマーティン・アイアンズが指導した西南部地方の、ある鉄道ストライキは、ミズーリ、アーカンソ、カンザス、インディアン属領、およびネブラスカにわたる5000マイル以上の鉄道を麻痺させた。これもまた鉄道会社財産の選挙や機関車関係の怠業をとまなうものだった。シカゴのプルマン工場の労働争議に関連した1894年の鉄道ストライキにおいては、そのあまりの混乱に、大統領クリーヴランドは鎮圧のために合衆国軍隊を用いたほどであった。」(pp.303-304. 邦訳318ページ)

②Samuel E. Morison, *The Oxford History of the American People*, 1965. 西川正身翻訳監修『アメリカの歴史〔4〕』集英社文庫, 1997年。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

まずは、プルマン・ストライキと鉄道ストライキの要約である。

「世界博覧会の魅力に惹かれて流れ込んできた浮動労働者が溢れていたシカゴは、この不況(1893年の不況のこと一注、伊藤)の影響をもっとも強く受けたが、そのシカゴで、1894年の春、プルマン車輛工場の労働者たちが、給料からプルマン『モデル村』の家賃を差し引くと、給料がほとんど手元には残らなくなるほどの賃金カットに反対して、ストライキに入り、アメリカ鉄道労働組合は、プルマン車輛の操車を拒否する戦術によって彼らのストライキを支持した。一方、シカゴに乗り入れている24の鉄道会社を代表する経営者協会は調停を拒否して、力で対決する構えを見せた。シカゴの連邦巡回裁判所は、クリーヴランド政権の司法長官の提案で、労働組合の執行部に、列車の妨害と郵便物の滞貨を中止させるため『総括的な強制命令(ブランケット・インジャンクション)』を出したが、ストライキ派の暴徒は早々に郵便列車を脱線させ、操車場の戦術的な拠点を占拠していた。クリーヴランド大統領はここで、正規軍の一個連隊にシカゴへ出動するよう命令を下すとともに、シカゴ市内の一枚の葉書を配達するために必要とあらば、財務省の有り金全部と連邦軍の兵士全員を投入する用意がある旨の声明を発表した。しかし、暴動は激化するばかりだった。イリノイ州知事のオールドゲルドは、連邦政府の無用な介入に抗議するとともに、連邦正規軍の即時撤退を要求した。ストライキを行っていた組合の委員長、ユージン・V・デブスは、強制命令を無視したため、逮捕され、法廷侮辱の罪で有罪の判決を受けた。そして最後にゴンパーズとアメリカ労働総同盟の執行部が、デブスの組合に敗北を認めるよう勧告し、8月の初めまでにプルマン・ストライキは敗北のうちに終わったのである。」(邦訳230~231ページ)

では、プルマン・ストライキと鉄道ストライキはどのように評価されているのであろうか。それは以下の引用中に記述されているが、ここでもストライキを規制する新たな武器=差し止め命令がその後のストライキに与えた影響に触れられているだけである。

「このブルマン・ストライキが引き起こした劇的な事件によって、対立するそれぞれの陣営は、自分たちの意図を法と秩序の問題であると単純に考え、ストライキ弾圧に荷担する意図はもたなかったが、それにもかかわらず、彼（オールドゲルド知事のこと、注一伊藤）は秩序の維持を目的として、州義勇軍を出動させるより、連邦軍をスト破りのために出動させることを望む一派を喜ばず行動をとってしまったのである。オールドゲルド知事は、ストライキを支援する気持ちはもっていなかったが、結果的には、連邦当局の疑義のある越権行為に叛対することによって、反逆者の立場に立つことになった。一方、デブスは、会社をボイコットする作戦によって、ブルマン車輛の従業員を支援しようとしたのであるが、運動は彼の手には負えないところまで発展し、叛乱に近い状態が発生した。そしてこのストライキの影響は、さらに尾を引いた。デブスは自分に下された判決を不服とし、連邦裁判所へ上告したが、最高裁判所は、政府側を支持する判断を示した。それによると、政府はたとえ法令に規定されていなくとも、州際通商の障害を除去する潜在的な権限をもっているというのであったが、それは、かつてのハミルトンやマーシャルですら、そのことを知ったならば、啞然とするほどの権限を意味していた。ストライキを規制するために、有力な新しい武器、つまり強制命令を使うことが法律上正当と認められることになった。そしてクリーヴランド大統領は、アメリカの大企業の英雄となり、デブスは社会党によって大統領候補に指名され、オールドゲルド知事は、公的な生活から追放されたのである。」(邦訳231～232ページ)

③清水博編『世界各国史 8 アメリカ史 (新版)』山川出版社、1969年。

ブルマン・ストライキと鉄道ストライキが敗北した要因として、AFLの職業別組合主義が次のように説明されている。

「AFLが女性・黒人・不熟練労働者を除外する熟練労働者の組織であり、資本主義組織を認め、その中であって少数の熟練労働者の利益を最大限に守ろうとするものであったことに注意しなければならない。労資の利害がしだいに深刻化する時代に不熟練労働者や移民労働者は未組織のまま残され、しかも続発する争議は、ブラックリスト・ロックアウト・黄犬契約（組合に加入しないとの契約）、私兵使用やインジャンクション（事前禁止命令）・御用組合などの手段をとる企業家側の圧迫、それに同調する連邦政府の軍隊出動などによりつぎつぎに失敗した。1892年カーネギー製鋼会社の組合弾圧でおこったホームステッド＝ストライキ、あるいは93年の恐慌の後ユージン＝V＝デブスの指導下に、シカゴ郊外のブルマン客車会社の封建的な住宅村からはじまったブルマン＝ストライキも、州兵・連邦軍隊の出動により崩壊した。」(204ページ)

このブルマン・ストライキでクリーヴランド大統領が連邦軍を派遣した理由としては、次のような説明があるだけである。

「1893年にふたたび大統領に就任したクリーヴランドは直ちに難局に直面した。それはその年にはじまった恐慌である。鉄道および生産設備への過剰投資、農業不況による農民購買力の低下、投機的傾向、外国の不況による輸出の衰退および外国資本の引きあげ、金保有量の減少などから起こったこの恐慌により、多数の銀行・会社が破産し、失業者が続出した。政府への抗議デモが行なわれ、オハイオのジェイコブ・S・コクシーは公共土木事業による失業対策を要求し、失業者を率いてワシントンに行進した。しかし彼らが芝生にはいったという理由で逮捕されて効果は上がらなかった。ストライキも続発した。なかでも有名なのはすでに触れたプルマン＝ストライキである。この時クリーヴランドは、イリノイ州知事アルトゲイトの反対にもかかわらず、郵便物保護という名目で連邦軍隊をシカゴに送り、ストライキを弾圧した。大統領のこのような態度は労働者の反感を煽った。」(212～213ページ)

④Harvey Wasserman, *Harvey Wasserman's History of the United States*, Harper & Row, 1972. 茂木正子訳『ワッサーマンのアメリカ史』晶文社、1976年。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。

1894年の初夏、プルマン社の労働者が「第二次鉄道大ストライキ」に突入した(邦訳170ページ)。いうまでもなく、ワッサーマンのいう「第一次鉄道大ストライキ」とは1877年のストライキのことである。本稿では、「鉄道ストライキ」と表記しているが、その理由は、1877年と1894年のストライキは、ともに鉄道業でのストライキではあったとしても、中心となった組合が異なることに加えて、何よりもそれぞれがアメリカ史に与えた影響に大きな差があると考えてのことである。

ワッサーマンの研究で取り上げるべきは、プルマン社に関する記述であろう。これまでに取上げた文献とは少し別の視点がそこで指摘されている。

「ストの舞台になったプルマン社の工場・都市複合体は、労使関係の実験場としてプルマン社が1880年代初期に建設したものだった。ジョージ・プルマンはこの工場・都市複合体を『簡単明瞭そのもの——我々は領主であると同時に雇主である』と説明していた。シカゴの南方、9マイルにあるカリユメット湖畔に建てられたこのプルマンの町は、『はじめての総煉瓦造りの町』であり、『すべてのことがうまくおさまる』場所と言われていた。商店、家屋、公共図書館(会費は1年に3ドル)など、すべて会社の所有物だった。『このような環境で、このように身体のみならず精神的にも人間に必要なことをすべて配慮してあるところでは』と、プルマンは説明した。『普通、定期的に労働界に痙攣をおこさせるストライキその他のわずらわしい状態も、起こることはないであろう』また、ある会社役員は、こう言及した。『プルマンの町の建設が、労働界の新しい時代のはじまりのきっかけになることは充分に考えられる。』(邦訳170～171ページ)

「1893年には、この町の住民は1万2000人をこえていた。プルマン社が全体を統治し、家賃や公共料金も徴収し、従業員の監視のため『秘密監督人』なるものも置いていた。『ここでは、すべてが会社の所有物なのだ』と、クリーヴランドの『ポスト』紙の記者は書いた。『人々の動きをいちいち監視し、まるで魂や肉体の所有権まで握ってしまっているのではないかと思えるほどだ。』1893年の経済崩壊とともに、プルマン社は、賃下げと労働者の一時的な解雇を開始した。だが、家賃はそのまますえ置かれた。1894年5月、労働委員は、自分たちの苦情を討議してくれるよう、プルマンに要請した。プルマンは、賃上げおよび家賃の値下げについて考慮するのを拒否し、ついでに、苦情委員会のメンバー3人を首にした。」(邦訳171ページ)

⑤Howard Zinn, *A People's History of the United States:1492-Present*, HarperPerennial, 2003.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。ここで取り上げているのは増補版であるが、プルマン・ストライキと鉄道ストライキについては1980年に出版された原著と変化はない。なお、訳語と訳、ならびに仮名遣いを若干変えている。さらに、原著に従って、数字の誤りがあるところは訂正した。

まず、1893年恐慌がもたらした惨状とそれに触発された鉄道業での組合活動の展開についてである。

「1893年、アメリカを史上最大の経済危機が襲った。数十年続いた急速な産業成長、金融操作、歯止めのかかない投棄と不当利得の結果、すべてが崩壊した。642の銀行が破産、1万6000の企業が倒産した。1500万の労働人口のうち300万が失業した。」(p.277. 邦訳500ページ)

「シカゴには推定20万人の失業者が出、シティホールと警察署の床や階段は、毎晩寝ぐらを求めてやってくる家なき人びとでいっぱいだった。」(p.278. 邦訳501ページ)

「不況は数年間続き、アメリカ全土にストライキの波をもたらした。なかでも最大だったのは、イリノイ州シカゴのすぐ郊外にあったプルマン会社から火の手が上がった1894年の全国的な鉄道労働者のストだった。」(p.278. 邦訳501ページ)

「1890年、労働局長の報告によれば、鉄道従業員の年間賃金は、いわば鉄道の貴族ともいうべき機関士で957ドルだったが、車掌575ドル、制動手212ドル、作業員は124ドルにすぎなかった。鉄道の仕事はアメリカでももっとも危険な部類に入っていた。毎年2000人以上の鉄道従業員が事故死したし、3万人が負傷していた。鉄道会社はこのような労働災害の原因を『神の思召し』、あるいは労働者の『不注意』に帰していたが、『機関車機関士雑誌』*Locomotive Firemen's Magazine*は次のように論じている。『結局こういうことなのだ。鉄道会社経営陣は人手を減らしながら従業員には二倍の仕事を課し、その休息と睡眠を奪っているのであって……事故の原因は会社の貪欲にある』。」(p.278. 邦訳501ページ)

「1893年の経済危機のさなかに、デブスを含む鉄道従業員の小グループが、鉄道の全従業員

を団結させるためにアメリカ鉄道労働組合を結成した。デブスは語った。

私が生涯をかけてめざしたものは、鉄道従業員の連合であった。彼らを一つの大きな組織体にまとめあげることが私の目的であった。……階級的な名簿記載は階級的偏見と階級的利己心を育てる。……鉄道従業員を統合し、労働貴族を除去し、……彼らを平等の立場で組織化する……ことが私の望みであった。……」

(pp.278-279. 邦訳502～503ページ)

「デブスはすべての人を含めることを望んだが、黒人は除外された。1894年の大会で、規約の黒人を閉め出す条項が112票対100票で承認された。後日デブスは、このことがプルマン・ストライキの結果に決定的な影響を与えたと考えている。というのは、黒人労働者はまったくスト派に協力する気配をみせなかったからである。」(p.279. 邦訳503ページ)

「1894年6月、プルマン豪華車輛会社の労働者がストに入った。プルマンの会社町にメソヂイスト派牧師として三年間滞在したウィリアム・H・カーワディン牧師(スト派を支持したため任地替えになった)が集めた資金カンパのリストを見れば、スト参加者たちがストの初め一、二ヵ月のころに、おもにシカゴの近郊地域からどういった種類の支援を受けていたかがわかる。」(p.279. 邦訳503ページ)

シカゴの住民は、プルマン社の従業員の惨状をよく理解し、ストライキに関してカンパもあった。ハワード・ジンによると、それは鉄道業の組合以外の組合や、政党関係者、一般の人々、公務員なども含まれていた。この事実からは、プルマン社の従業員はけっして孤立していなかったことが伺えるし、シカゴの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。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びと、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 (p.279. 邦訳503～504ページ)。

では、鉄道業の労働者仲間からはどういった支援が得られたのか。

「プルマンのスト参加者たちはアメリカ鉄道組合の大会で、以下のような言葉をもって支援を訴えた。

議長およびアメリカ鉄道組合の同志諸君。われわれは希望を失ったがゆえにプルマンでストを決行した。われわれはアメリカ鉄道組合が一条の希望の光を与えてくれるがゆえにそれに加入した。二万の魂が老若男女を問わず、絶望の暗闇を通して、この地上で諸君のみが与えてくれる福音のほのかな光をただひたすら待ちわびつつ、今日のこの大会に目を注いでいる。……

諸君はわれわれのストライキのおおよその原因が、わが苦情委員会の委員二名の解雇にあったという事実をご存知にちがいない……。そして五度の賃金引き下げ……。最後の賃下げはもっとも苛酷なもので、およそ30パーセントにも達した。しかも社宅費はまったく下げてくれなかったのだ。……

プルマンが市から購入する水は1000ガロン [3785リットル] につき8セントであるが、彼はそれに500パーセント上乘せした値段でわれわれに売りつける。……ガスは、すぐ北にあるハイドパークでは1000立方フィート[28

立方メートル]あたり75セントで売られているにもかかわらず、プルマンときは2ドル25セントで売る。彼のところへ苦情をいに行くと、お前たちはみな私の『子どもたち』なのだ、といいくるめる。……

プルマンという名の人物も町も、この国の病根である。かつては取るにも足りなかったその名前を冠した町で、彼は住宅も学校も神の教会もすべて所有するのだ。……

このようにばか騒ぎ——人の涙で湯あみした骸骨の踊り——が現在行なわれているし将来も続くのだ。諸君！アメリカ鉄道組合の諸君がそれを中止させ、たたきつぶさなければいつまでも続くのだ。」(pp.279-230, 邦訳504～505ページ)

「アメリカ鉄道労働組合はこれに応え、全国の組合員に対し、プルマン車輛を扱わないよう要請した。事実上すべての列車がプルマン車を連結していたので、これはつまり全列車のボイコット——全国的なストライキ——になった。ほどなく、シカゴから出ている24の鉄道全線がまひしてしまった。労働者は貨車を脱線させ、線路を封鎖し、協力をこぼむ機関士を列車から引きずり降ろした。」(p.280, 邦訳505ページ)

「鉄道会社のオーナーを代表する経営者協会は、スト破りのために派遣する2000人の治安官代理の給与を支払うことを認めた。前鉄道会社弁護士で当時合衆国司法長官のリチャード・オルニーは、連邦郵便が妨害されているという法的根拠をもって、列車妨害に対し裁判所の差し止め命令を出させた。スト参加者がこの差し止め命令を無視するや、クリーヴランド大統領は連邦軍にシカゴへの出動を命じた。7月6日、何百台という車輛がスト派によって焼き討ちされた。」(p.280, 邦訳505～506ページ)

7月7日、州軍が到着。その後の経過は、シカゴ『タイムズ』によって次のように報道されていた。「第二連隊C中隊……は、昨日午後、59丁目とルーミス通りの角で暴徒に懲罰を加えた。警官もこれを助けて……仕事を完了させた。一味が多くの死傷者を運び去ったので、いったいどれほどの暴徒が死傷したか知るすべはない。」(p.280, 邦訳506ページ)

5000人ももの群衆が集まり、州軍に投石、それに対し射撃命令が下る。

「……群衆がいきり立ったというような表現ではとても言い尽くせるものではなかった……。突撃命令が出た……。その瞬間から銃剣のみが使用された……。暴徒の最前列にいた一ダースほどの男たちが刺し傷を負った……。

群衆は道路の丸石をはぎ取ると、決然として攻撃に転じ、……戦列の各士官に、各自の判断で行動するよう命令が口伝えに伝達された。次から次へと必要に応じて群衆に対する水平射撃が始まった……。警棒を握った警官がそれに続いた。鉄線フェンスが線路を囲んでいたが、暴徒はそれをすっかり忘れていた。逃げ出そうと向きを変えたとき、わなにかかってしまったのだ。

警察には、お手柔らかに扱うという気持ちはさらさらなかった。有刺鉄線に連中を追いつめると、警棒で容赦なく乱打を加えた……。フェンスの外側にいた群衆が、暴徒を助けようと駆けつけた……。とめどなく降る投石の雨。……

衝突のおこった場所一帯はまるで戦場の様相を呈した。軍に撃たれた男たちと警官が丸太のように地面に転がっていた……。」(p.281, 邦訳506～507ページ)

「同日シカゴでは13人が殺され、53人が重傷、700人が留置された。ストが終了するまでに34

人が死んだと推定される。シカゴに集まった1万4000名もの警官、州軍、連邦軍によってストは圧殺されたのであった。デブスは法廷侮辱罪と、ストの遂行に関して行動や発言を禁じた差し止め命令に違反した罪で逮捕された。」(p.281. 邦訳507ページ)

⑥有賀貞・大下尚一・志邨晃佑・平野孝『世界歴史大系 アメリカ史2』山川出版社、1993年。

「アメリカの亀裂と対立とは、1892年から96年にかけておこったはげしい労使間の闘争にもみられた。文字どおりの武力闘争となった1892年のホームステッド争議は強力な企業とAFL傘下の最も有力な組合との正面衝突であった。1894年のプルマン工場の争議から発展したシカゴの鉄道労働者のボイコット闘争はアメリカの最大の交通の中心地で鉄道輸送を麻痺状態におとしいれた。」(76～77ページ)

だが、当時の社会にあっては、ボイコットなどのストライキ行為を認めない雰囲気もあった。ホームステッド・ストライキを使って、以下の引用のように説明されているが、この点はプルマン・ストライキと鉄道ストライキにも通じる論点である。

「AFLの会長ゴンパースはフリックの組合つぶしを非難し、ホームステッドの労働者の英雄的闘争をたたえたが、彼らの闘争を実質的に援助することはできなかった。アメリカの代表的大企業と有力な労働組合との武力による激突はアメリカ社会に大きな衝撃を与えた。会社側の非妥協的なやり方とピンカートンの傭兵的な使用については、世論のなかにながりの批判があった。しかし籠城戦術をとった労働者側も良くないというのが世論の大勢であった。つまり、労働者には低賃金を拒否する権利はあるが、それでも働こうという人びとの権利を妨害するべきではないというのであった。」(82ページ)

以下はプルマン・ストライキと鉄道ストライキの解説のみで、さしたる論点は提供していない。

「この時期(1980年代のこと、注一伊藤)にはいくつものはげしい争議がおこったが、第二の大争議は1894年のプルマン労働者の争議から発展したアメリカ鉄道組合の労働者の闘争である。プルマン豪華車輛会社の労働者たちはシカゴ郊外の社宅町プルマンで生活していた。会社はこの町を理想社会のように宣伝していたが、この社宅町はみかけとはことなり住居の内実はテナメントとあまり変わらず、しかも家賃から水道、ガスの料金、日用品店の商品の値段にいたるまですべて会社によって決められており、会社は雇い主兼家主として労働者を二重に管理していた。不況になると会社は労働者の一部を解雇し、賃金を切り下げたが、家賃については従来どおりとりたて、調整を求める労働者の代表の要請を拒否し、交渉の代表となった労働者を解雇した。プルマンの労働者を組織していたのは、1893年に発足したばかりながら、ユージン・V・デブスの指導のもとに急速に発展しつつあった鉄道労働者の組合、アメリカ鉄道組合であった。プルマン工場の労働者たちがストライキにはいると、会社側は工場閉鎖と全労働者

の解雇をもって対抗し、調停による解決の提案にも応じなかった。

アメリカ鉄道組合の鉄道労働者たちはブルマン労働者を支援するため、ブルマンの寝台車両をあつかうことをやめるボイコット戦術で対応し、さらにブルマン車両を使用するすべての鉄道会社の車両の扱いを拒否した。シカゴに乗りいれている鉄道の経営者たちは、ブルマン車両の扱いを拒否するすべての労働者を解雇するとおどしたが、労働者側はひるまず闘争をつづけた。われわれの闘争はいまや『この国の生産的階級と金権勢力との闘争に発展した』とデブスは労働者を鼓舞した。彼とは逆の立場から、『ニューヨーク・タイムズ』もこの争議を『アメリカにおける労働と資本との最大の闘争』とみなした。

もしこの闘争に勝利をえれば、すでに15万の組合員を擁し、旧来の鉄道熟練労働者の連合組織『鉄道友愛会』（この組織はAFLに属さない独立の鉄道関係の職能別組合の連合体）をしのぐ勢いにあったアメリカ鉄道組合は新しい強力な組織に発展することは確実であった。経営者側は大きな闘争となった争議で和睦をもとめ、この組合をさらに発展させてしまうことを許すまいとした。彼らに残された早急な事態打開の手段は連邦権力の強力な介入の要請しかなかった。

クリーヴランド政権の司法長官リチャード・オルニーは経営者への協力姿勢をとり、郵便輸送を確保することを口実に裁判所の差し止め命令をえて、多数の執行官を派遣した。労働者が彼らを阻止しようとして乱闘がおこると、経営者側は大統領に軍隊の派遣を要請した。クリーヴランドは当初、調停による解決への希望を表明したが、この時期には、郵便輸送と州際通商を守り秩序を回復する必要を認め、軍隊を派遣した。労働者に好意的なイリノイ州知事ジョン・オルトゲルトは連邦軍の派遣に反対したが、暴力行為が発展し、争議は結局軍隊によって鎮圧された。労働者の武力行為が発展すると多くの新聞は労働側の指導者を批判し、政府の介入を支持した。

デブスはインディアナ州生まれ、フランス系アルザス人移民の子で、鉄道労働者となり、機関車火夫友愛会の幹部になったが、友愛会が閉鎖的で鉄道の他の労働者に無関心であることを好まず、ほとんど独力でアメリカ鉄道組合を組織した。この組合は組織としては職能別組合ではなく産業別組合をめざしていたことが特色であった。この事件で騒乱罪に問われて投獄されたデブスは服役中に社会主義の文献を読みやがて社会主義者となった。のちに彼はアメリカ社会党の指導者として活躍するが、彼はアメリカ社会主義運動がうみだした数少ない民衆的英雄であった。」（83～84ページ）

⑦Mary B. Norton, et al., *A People and A Nation: A History of the United States*, Houghton Mifflin, 1994. 本田創造監修、上杉忍他訳『アメリカの歴史3 南北戦争から20世紀へ』三省堂、1996年。

残念ながらストライキの解説のみで、さしたる論点は提示されていない。

「1894年に、プルマン豪華車輛会社の労働者は、シカゴ郊外にある会社町で会社側の不当な方針に抗議してストライキに突入した。温情主義的な社長ジョージ・プルマンは、会社のいわゆるモデルタウンに住む1万2000人の居住者のためにあらゆることをしようとした。プルマン社はすべての土地、建物、学校、銀行、水道やガスを所有し管理していた。会社は労働者に賃金を支払い、家賃を決め、不満をもっている労働者に探りを入れるためスパイも雇った。ある労働者はつぎのように不満を言った。『我々はプルマンの家で生まれ、プルマンの店のものを食べ、プルマンの学校で教わり、プルマンの教会で宗教を習った。死んでもプルマンの墓場に葬られ、プルマンの地獄に行くだろう。』

たった1つプルマンが拒否したことは、労働者と交渉することだった。1893年に始まった不況がプルマン社の経営を脅かしたとき、プルマンは賃金を25パーセントから40パーセント切り下げ、モデルタウンの家賃や物価は従来通り据え置くことで、なんとか利益を維持し株主に配当金を支払うことができた。収入を奪われ借金をし、追い込まれた労働者は、1894年5月プルマンに委員会を送り込み彼の方針に抗議した。しかしプルマンはその委員会の三人を解雇する措置を取った。憤慨した労働者たちは、そのほとんどがアメリカ鉄道労働組合に加入していたのだが、ストライキを宣言した。プルマンは工場を閉鎖して、彼らに制裁を加えた。カリスマ的な若い指導者だったユージン・V・デブスに率いられたアメリカ鉄道労働組合が、プルマンの全車両をボイコットしてストライキを支援することを投票で決定したとき、プルマンは断固として調停を拒否した。そして鉄道所有者の団体は司法長官リチャード・オルニーに支援を要請した。彼は、組合が『鉄道業務を妨害し郵便輸送を遅延させ』ないように裁判所にストの差止め命令を出させた。グローヴァー・クリーヴランド大統領は、郵便輸送を守るという名目でシカゴに連邦軍を送ったが、実際にはストライキを鎮圧することが目的だった。1か月もしないうちにストライキは終わったが、デブスは差止め命令を無視したとして裁判所侮辱罪で6か月間投獄された。連邦政府には州際通商を守る権利があるという理由で、最高裁はデブスにたいする判決を支持した。」(邦訳276～277ページ)

⑧紀平英作編『新版世界各国史24 アメリカ史』, 山川出版, 1999年。

19世紀末の「労働者の抗議」として以下の3つの出来事が取り上げられている。1つ目は、カーネギー・スチール社のペンシルヴェニア州にあるホームステッド工場で1892年に発生した、ホームステッド・ストライキである。2つ目は、1893年恐慌期に大量に発生した失業者を、ポピュリストのジェイコブ・S・コクシー (Jacob S. Coxey) らを指導者に、全国で17の失業者集団が結成され、ワシントンに徒歩で行進した、いわゆる「コクシーの軍隊」である。最後に取り上げられているのが、プルマン・ストライキである。本書はプルマン・ストライキを次のように記述している。

「恐慌下の不安のもとで、1894年シカゴ近郊のプルマン寝台車製造工場において、賃金切り下げや会社町『プルマン・タウン』での管理に抗議して大規模なストライキが起こった。労働者たちの求めに応じて、ユージン・デブスらの指導する全米鉄道労働組合が支援の同情ストにはいり、それはまたたくまに全国に拡大した。1877年以来の大規模な鉄道ストライキであった。しかし、ゴンパーズらAFL指導部は、デブスからのゼネストの呼びかけをことわり、逆に労働者たちに職場に戻るよう呼びかけた。経営者側は連邦軍や連邦裁判所のスト差し止め命令まで繰り出してストライキを鎮圧した。この間、多くの死傷者がでただけでなく、鉄道施設にも多額の損害が生じた。」(239～240ページ)

これまで取り上げてきた文献で展開されていることの範囲を越える視点や論点は残念ながらない。

今後の課題

以上、前・後半で15文献を取り上げた。そこから得られたものは次のように要約できる。

- ①プルマン・ストライキ発生の契機が、賃金切り下げと会社町「プルマン・タウン」での管理にあったこと、
- ②プルマン社の製造工場働く労働者の求めに応じて、ユージン・V・デブスらが指導するアメリカ鉄道労働組合が支援の同情ストライキに入り、全国規模に拡大したこと、
- ③経営者側はそれを産業別組合主義、アメリカ鉄道労働組合をつぶす絶好の機会と捉えていたこと、
- ④そうしたなかで、鉄道業からゼネストへと拡大する気配があったこと、
- ⑤だが、ゴンパーズらAFL指導部は、ゼネストの呼びかけを拒否し、労働者に仕事に戻るよう説得したこと、
- ⑥経営者側が、連邦軍や差し止め命令によってストライキを鎮圧したこと、
- ⑦多数の死傷者と鉄道施設での多額の損失が生じたこと、以上である。

いずれの文献も20世紀への転換期における1つの大きな出来事として、プルマン・ストライキと鉄道ストライキを位置づけている点は評価できる。しかし、鉄道ストライキは、それが1877年以来の大規模な鉄道業でのストライキであり、なおかつアメリカ鉄道労働組合の支援のもとで全国に波及したものの、そこに政府が介入することで収束した、といったその後の大規模ストライキが収束するパターンの萌芽が読み取れることから取り上げるだけでいいのであろうか。筆者の関心からはそれだけでは不十分である。

そこには、このストライキが当時のシカゴの支配層、ひいてはアメリカの支配層にどういったインパクトを与えたか、といった視点からの指摘がない。ただし、その解明の糸口はそれぞれの文献が提示してくれている。それが「会社町」というフレーズなのである。当時のアメリ

カ社会には複数の会社町があり、それが大企業の隆盛がもたらす社会的矛盾の解決策として一定の役割を果たすとの考えがあったのである。その意味で、プルマン・ストライキが当時のアメリカ社会で、特に支配層によってどう受け止められたのかを明らかにするには、この「会社町」の果たしていた役割を解明しなければならない。この点では、プルマン・タウンと他の会社町一般との違いを析出することも求められる。

次に、プルマン・ストライキは、上記の③と④の要約からもわかる通り、アメリカの労働運動史において非常に大きな出来事であった。多くの文献でプルマン・ストライキが取り上げられるのも、アメリカ労働運動史におけるこうした位置づけが背景にある。この点は、非常に重要な論点である。特に、シカゴ市民連盟の後継組織である全国市民連盟にあって、その主要構成メンバーとなったサミュエル・ゴンパーズが、⑤の要約のように、ゼネストに賛同しなかったという点は重要である。ある意味、ゴンパーズが全国市民連盟で中心的役割を演じるようになる遠因は、この鉄道ストライキでの彼の行動にあったともいえるからである。彼がなぜゼネストを拒否したのかは、AFLという職業別組合とアメリカ鉄道労働組合という産業別組合との勢力争いで片付けられる問題ではない。

最後に、全国市民連盟の会長に当時の共和党の重鎮であったハナが就任していたことの意味も、その遠因を辿るならばこのプルマン・ストライキと鉄道ストライキに行き着く。そして、サムエル・ゴンパーズやジョン・ミッチェルらが同連盟と深く関係することになる背景も、アメリカ鉄道労働組合のもつ産業別組合主義という特性から見なければ解けないのである。

さらには、当時のシカゴにあって市政改革の一翼を担っていたジェーン・アダムズ (Jane Addams) が、この一連のストライキを労使関係という視点とは一線を画したなかで、どう評価していたのかを明らかにすることも必要となる。