

# 1877年のアメリカ鉄道ストライキ (I)

小澤治郎

—

南北戦争前からかなりの哩数に伸長していたアメリカの鉄道網は、南北戦争後中西部および西部を中心に爆発的に拡張した。それは新しい地域への伸長とともに、すでに幹線組織ができ上っていた地域の支線網の充実による稠密化を伴い、各地域の産業の発達、人口の移動を背景に、直接的には河川、運河の水系路に代替する形で、南北戦争によって資本主義の展開に有利となった政治情勢をより大きな背景として、領土の面積が大きかった条件もあって、当時すでに世界で第一の鉄道王国に成長しつつあった<sup>(1)</sup>。

そして、このような鉄道の伸長は、綿工業、鉄工業を中心に展開したアメリカ産業革命の国内市場形成の役割を運河とともに担ってきたが<sup>(2)</sup>、5、60年代に、従来の半公半民的な経営形態は、経営規模の拡大とともに純私企業的形態に変化し、多数の労働者の雇用とともに、近代的な産業資本としての運輸資本としての性格を具えることになった。この点は、交通業に独特の、その時期に特殊な形での政治との結びつきとその公共的性格、土地投機、さらにアメリカの場合、この時期に西部の開発が大規模に進行して、農業的輸送が大きな部分を占めたこと、株式市場における鉄道経営者たちの活躍などの現象のために、表面的には判然としない面があるが、その経営の基本的な型、資本主義の一定の発展の段階における運輸業の基本的な性格の展開の面から見て、アメリカ鉄道業は5、60年代に産業資本としての交通業として確立して行った<sup>(3)</sup>と考えられる。

## 2 1877年のアメリカ鉄道ストライキ (I)

そして、本稿で見るような一連の鉄道ストライキ（大きいのが、1877年、85年、86年、94年）は、この産業における労使関係の対立の場面であり、この点の検証からも産業資本としての鉄道業の諸性格が明らかになると考えられる。

1877年の鉄道ストライキは、前述の一連の大鉄道ストライキの最初のものであるが、これは鉄道ストライキの諸特徴を示しているとともに、それが労働運動全体においても最初の全国的規模のものであったことから生じる特徴を顕著に示しているようである。それは、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道のカムデン・ジャンクションから始まった小規模なボイコットが、数日を出ずして、バルティモア、ピッツバーグ、シンシナティ、クリーヴランド、バッファロー、インディアナポリス、セント・ルイス、シカゴを始めとするほとんど全国の主要鉄道都市、およびその沿線の無数の小都市へ普及したことや、これが当時の市民を驚愕せしめ、労使双方ともに多くの異常な行動をとり、一般市民の態度もかなり混乱したことなどに見られる。

1877年の鉄道ストライキの背景として一般的と考えられるのは、1、鉄道業が東部の工業、西部の農業、ニューヨークを中心とする金融市場の発達の上に成長し、当時の資本主義の爆発的な発達にともなう、拡大しつつある市場間の連絡の役割を担当し、各商品の価値の実現を、河川、運河に代ってほとんど独占的に担当しつつあったこと、そしてその全国的組織がかなりでき上っていたため、それを構成する労使関係も全国的に緊密な網の目の中にあり全国的ストライキを生む一因となったこと。2、1873年恐慌の結果、工業、農業ともに沈滞し、その結果輸送量が減少し、恐慌前から激化しつつあった大鉄道組織間の競争が異常に深刻化したこと、そして、賃金の切り下げが合理的経営の主要な手段として、その競争の主要な部分となったこと。3、それぞれの地域で、それぞれの拡張を達成してきた大鉄道組織は、自らの得つつある力に自信をもち、とくに州単位の地方政界において主導的支配力を握り、それを通じて中央政界にも当時すでにかかなりの影響力をもち、司

法界も鉄道会社の法的事務などの関連から、また当時の自由競争の原則に立つその姿勢から、それを支持する態勢ができていたこと、4、当時の西部の農業の発達<sup>(4)</sup>は決定的に鉄道の伸長に依存する情勢となり、以前に農業を発達させるために鉄道を建設するという観点から、州政府の権力や資本を動員して鉄道会社を援助しようとした農民たちの努力は、産業資本として確立した大鉄道組織の苛酷な運賃政策と土地投機政策によって裏切られ、今や農民たちは鉄道を「独占」として、かれらの生存を左右するものとしてその横暴ぶりに憤激し、グレンジャー立法の制定などによってそれを規制することに全力を傾け、しかもそれが実効をもたないことを如実に見せつけられていたこと、そのような農民の反鉄道の気運が、鉄道労働者の低賃金、そして鉄道に代表される“Business”の横暴にたいする一般市民の反感と結びついて、全国的な反鉄道感情を生みだしていたこと、5、ストライキの直接的原因となった鉄道労働者の賃金切り下げが、すでに何度目かのものであったことは、2の項で見た鉄道会社間の競争の激化の一つの結果であったが、かれらが、ほとんど生存不可能な長時間労働と低賃金の下であえいでいたこと、そしてストライキの経過中に見られるように、各都市に大量の浮浪者的失業者群が見られ、また他の産業の労働者も参加し、それらが暴徒化してストライキ自体をのりこえ、多くの都市で暴動状態が見られるのであるが、その背景には、73年恐慌の影響もさることながら、産業革命を終えてまだあまり時日を経過していない、若い資本主義に特有の、極度に低い労働条件と失業者群の存在、労働組合の未発達、そしてそれに対処すべき労働立法がほとんど未成熟で、むしろこのストライキ以後、政界、司法界で労働問題が、決して本格的とは言えないが取り上げられるようになるという事情が考えられる。

以上のような諸要素を念頭において、ストライキの実態の考察に移りたい。

注 (1) 当時の鉄道の伸長については、拙稿「19世紀中葉アメリカ西部の鉄道」——その建設、競争、統合をめぐる——西洋史学、第82号など。

#### 4 1877年のアメリカ鉄道ストライキ (I)

- (2) 鉄工業と鉄道については、Temin, P., *Iron & Steel in Nineteenth Century America ; An Economic Inquiry*. 1964 Clark, V. S., *History of Manufactures in the U. S.* 1929 Vol. II. Hogan, W. T., *Economic History of the Iron and Steel Industry in the U. S.* 1971. Vol. 1. など、石炭産業と交通については、拙稿、「ペンシルヴァニア初期の石炭産業と交通」、岐阜経済大学論集、第五巻、第一号など、石油産業と鉄道については、拙稿、「アメリカ初期の石油産業と鉄道」岐阜経済大学論集、第三巻、第二・三合併号など。この時期の鉄道の需要が他産業、とくに鉄工業におよぼした影響については別の機会に触れたい。
- (3) この点を、当時のアメリカ鉄道業についての最近の労作である鈴木圭介・中西弘次「アメリカ資本主義の発展と鉄道業」(一)(二)(三)、社会科学研究、第22巻、第4号、第5、6合併号、第23巻、第2号は本格的に扱っていないが、それはこの論文の対称の重点がもっと早い時期におかれているからであると考え。 (論者の見解でも、50年代は過渡的段階である。) そして論者は、橋本動著、「商業資本と流通問題」1970、ミネルヴァ書房、などに見られるような交通資本の産業資本化の理論がこの時期のアメリカではかなり典型的に実現されると考える。これらの点は将来より本格的に論じたい。
- (4) この背景には、南北戦争後の政治的風潮が考えられ、たとえばこの77年に大統領に選ばれたばかりのヘイズ大統領は、民主党のティルデンと選挙で争ったが、最後の局面において、ペンシルヴァニア鉄道の南進政策を画するトマス・スコットの政治的マニューヴァーという援助の下に、南部の民主党と手を結び、選挙規定の一部を無視さえしながら生れたのであった。cf. Hacker, L. M., *The World of Andrew Carnegie. 1865~1901.* 1968. 拙訳「アンドリュウ・カーネギーの世界」、上巻、50~52頁。これは戦後のいわゆる再建の時代が終り、北部資本主義を背景とする共和党が、南部の復活した支配層と手を結んで全国的支配を完成したという図式を示し、その中で鉄道網が少なからぬ意味をもっていたことを示すと言えよう。77年ストライキもそのような観点から考察されるべき意義をもっていると言えよう。

## 二

ストライキの実態については、あまり多くの資料に触れることはできなかったが、多くの概説的研究書に見られる敘述は、2、3の当時の著述に依存しているようであり、その著述も大体当時の新聞を基にして書かれたものようであるから、その代表的なものであったセント・ルイス・リパブリカン



紙の編集者であった J. A. Dacus の *Annals of the Great Strikes in the United States. A Reliable History and Graphic Description of the Cause and Thrilling Events of the Labor Strikes and Riots of 1877*. 1877. および, Edward Winslow Martin [James Dabney McCabe], *The History of the Great Riots. the strikes and riots on the various railroads of the United States and in the mining regions, together with a full story of the Molly Maguires*. 1877 を中心に, Robert. V. Bruce; *1877: Year of Violence*. 1959 によって補足しながら, その概要を見ることにする。<sup>(1)</sup>

1877年7月の初めに, バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の監督局から10パーセントの賃金切下げを通告する回状が全従業員宛てに回送された。これは7月16日から実施されるもので, これによると火夫の一日の賃金は1.75ドル~1.50ドルから, 1.58ドル~1.35ドルへ下ることになり, ブレーキ係の賃金もほど同率で切り下げられることになった。<sup>(2)</sup>

労働者の側では, これでは生活できないという声が圧倒的で, 各所で集会が開かれ, 委員会が選出され, キング副社長と交渉することになった。しかし, 回状を撤回させようとする試みはすべて失敗に終り, 16日が近づくとつれて労働者の不満は増大し, 各地域の小集団でストライキの声が聞かれた。しかし, 16日の朝まで, 賃金切下げの対象となった火夫とブレーキ係の間でさえ, 共同行動をとるという取り決めは何らなかった。16日午前中は列車は平常と何の変化もなく運行され, 鑄造工場労働者, 機械工, 機関士, 火夫, ブレーキ係, 線路工夫, スウィッチ係, 出札係らは, 全線400哩を越える路線と約1,000の各駅で働いていた。午後も進み, 管理職たちはストライキの恐れも去ったと安堵し始めた。<sup>(3)</sup> 午後5時にカムデン・ジャンクションでストライキが起ったという第1報が入った。約40人の火夫が2,30人のブレーキ係と仕事を放棄したのであった。この度も事態はそれだけで終るかに見えたが, より西方のカンバーランド, かなり大きな鉄道中心地であったマーチ

ンスバーグなどで騒動が生じ、運河労働者も仕事を放棄しつつあるという報告が続々と到着し始めた。まもなく、事実上全線の貨物輸送は停止状態となった。

バルティモアの状勢が急速に悪化した。六時になる前に箱類製造業労働者、木挽工、罐製造業労働者が10パーセントの賃上げを要求してストライキに入り、町へくり出してデモを始め、鉄道労働者はより大胆になった。カンバーランド、マーチンスバーグでもゼネ・スト状況が見られ、カイザーやグラフトンでも貨物は全面的に停止した。このように、16日の深夜には、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の管理は管理職の手を離れて労働者の手中に入り、キング副社長はウェスト・ヴァージニア州のマッシュウ知事に、会社の利権を守るために軍隊の出動を要請した。マッシュウ州知事は、これを受けて、マーチンスバーグの州軍の指揮官C・J・フォークナー大尉に、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道にできるだけの援助を与えるよう命令した。フォークナー大尉は75名の兵を率いて、17日早朝マーチンスバーグへ到着し、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道が発せようとして計画していた西向きの貨物列車の護衛の配置についた。列車が発してまもなく、ヴァンダーグリフという名のストライキ参加者が、列車を側線に入れようと転轍機を切り変えた。これを妨げようとした兵士とヴァンダーグリフの間に射ち合いが始まり、ヴァンダーグリフの弾丸が兵士に命中し、州軍はヴァンダーグリフに向って一斉射撃を行い、2発が命中した。激した多くのストライキ参加者たちと市民たちが集まり、機関士と火夫は逃げ去り、州軍も撤退した。フォークナー大尉は、義務は遂行したとして州軍を解散したが、労働者たちは憤激し、州軍の多くはかれらと同調した。<sup>(5)</sup>

その後、チェサピーク・アンド・オハイオ鉄道の労働者たちも合流し、午後三時には約1,000人の群集がマーチンスバーグの主導権を握り、州当局は無力な状態となり、一部の労働者が就業しようとしても警察も州警察もそれを護ることはできなかった。<sup>(6)</sup>

夜に入り、カンバーランド、グラフトン、カイザー、ウィーリングもマーチンスバーグと同様の事態となり、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道沿線の住民は将来の事態を危惧してかなりの緊張状態に陥り入った。<sup>(7)</sup>

18日には、労働者側は、他の産業の労働者や一般市民の支持を受けてより優勢となり、マッシュウズ州知事はバルティモア・アンド・オハイオ鉄道のガレット社長らの要求に応じて、労働者側に同調的な州軍だけではとるべき方策がないとして、午後になって「現在マーチンスバーグで見られる無法な集合と国内暴動 unlawful combinations and domestic violence のため……法の支配を維持するため……合衆国軍隊の援助を受けることを閣下に要請する。」として、2~300人の連邦軍の派遣をヘイズ大統領に要請した。<sup>(8)</sup> 大統領は直ちに陸軍大臣を呼び寄せ、先のマッシュウズ州知事の要請だけでは軍隊を出動させることはできないとして、より正確な情報を州知事に求め、州知事はこれに応じて州軍の状況などを報告した。<sup>(9)</sup> それに対して大統領は「ウェスト・ヴァージニア州知事が、マーチンスバーグおよびその他の当州のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の沿線の地点で国内暴力が存在し、当州当局がそれを抑圧できないことを報告し、……合衆国憲法は、国会の要請によって、あるいは国会を開催することができない場合は行政府の要請によって、この連合内のすべての州を暴力から保護すべきことを規定しているので、……あらゆる州におけるすべての反乱 insurrection の場合、あるいはそれに関する法律に対するすべての場合に、合衆国大統領が、そのような州の議会、あるいは議会を開くことができない場合は行政府の要請にもとづいて、どの他の州、もしくは諸州の州軍を召集し、あるいはそのような反乱を抑圧し、法を正当に施行するために、必要と判断される陸軍および海軍の一部を使用することは合法的である。……上述の目的のために、大統領の判断において軍隊を使用することが必要なときにはいつでも、かれは公布によってそのような反乱者たちに解散し、限られた時間内に個々の家庭へ平和裡に退くことを命令すべきである。……ここに合衆国大統領ルザフォード・B・

ヘイズは、上の不法にして反乱的な行動に参加しているすべての人々に、19日の正午までに解散して、個々の住居へ平和裡に退くべきことを公布し、命令する。……合衆国独立後102年目の1877年7月18日。ワシントン市にて。」という公布を出し、陸軍省はワシントン兵器廠のフレンチ將軍とマクヘンリー<sup>(63)</sup> 墨のバーリー將軍に出動命令を下し、約250人の歩兵隊が九時ごろ鉄道駅へ行進を始め、十時に特別列車がマーチンスバーグへ向って出発した。

一方、マーチンスバーグのストライキ参加者たちは、数名の指導者を逮捕されながら、ペンシルヴァニア鉄道、ピッツバーグ・アンド・シカゴ鉄道などの労働者にストライキ参加を勧誘し、大統領の公布は無関心に黙殺した。<sup>(64)</sup>そして、バルティモアのストライキ参加者たちは、ストライキに入った理由を印刷した声明書の形で配布した。その内容は、かれらは3年間に三度の賃金切下げに甘んじたこと、もっとおだやかな賃金切下げであれば黙認したであろうこと、かれらはしばしばマーチンスバーグへ旅をさせられたが、会社の命令で四日間もそこに滞在させられ、そのうち二日間は賃金を支給されたが、その間の宿泊費を負担させられ、その額は給料として受け取る額を上廻ったこと、家族を養う余裕がなく、日々の食糧にこと乏していること、運送が少ないときにはかれらは一ヶ月のうち15日も仕事のない日があり、多くのまじめな労働者がその前年の冬には借金をし、出費の支払いができないために給料をさし押えられ、会社の規則により、給料をさし押えられたものは解雇されたこと、これらは理性のある人間には耐えることのできない圧制で、今回の切り下げられた賃金では家族をもつものは自活できないことなどであった。

マーチンスバーグの労働者たちは、フレンチ將軍の到着を予期して、町の西のサンド・ハウスにバリケードを築き、150人が防備体制に入った。<sup>(64)</sup>

19日の早朝六時にフレンチ將軍の率いる連邦軍がマーチンスバーグに到着し、印刷された大統領の布告を配布し、(若干の州軍もカンバーランドから到着していた。) 群集の面前で装弾し、鉄道会社の一機械工場に陣取った。

ストライキ参加者たちは抵抗する気配は示さなかった。鉄道会社は、停滞していた73の列車のうち、いくつかでも出発させようとしていたが、どうしても運転する機関士を見出すことができなかった。会社の管理職が運転する列車が、同乗した兵士の護衛の下に3本ほど出発したが、事態は変化しなかった。午後二時になって群集を排除する命令が出され、群集は駅の周辺の丘に移動した。その日の残りには、労働者集会が改めて開かれ、改めて賃金要求額が決められたり、保安官によるストライキ首謀者逮捕の無益な努力が行われたにとどまったが、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道沿線のストライキは強固に維持され、フィラデルフィア、リーディング、スクラントン、グラフトン、ウィーリング、コロンバス、シンシナティ、シカゴ、セント・ルイスの各地で労働者の集会が開かれ、いずれもストライキ参加を議論し始め、ピッツバーグではすでにペンシルヴァニア・セントラル鉄道でストライキが始められた。

20日には、マーチンスバーグから列車を送りだす努力が早朝から強化され、ストライキ参加者は完全に駅の構内から排除され、七時から30分間隔で東西へ列車が出発した。このようにマーチンスバーグでは列車の運行阻止は失敗したが、ストライキ参加者たちは20哩ほど離れたセント・ジョンズ・ランやカンバーランド、バルティモアの近辺、カイザーやグラフトンなどで集合して、列車運行を妨害した<sup>(6)</sup>。マーチンスバーグから兵士を積載した列車が出動してこれらを制圧したが、カンバーランドやバルティモアの鉄道労働者以外の労働者や失職者を多く含む群集は、不穏な形勢をかもし出し始めた。メリーランド州のカロル知事はバルティモアからカンバーランドへ州軍を出動させる命令を出したが、午後にはバルティモアの街路に興奮した大群集が集り始め、ラトローヴ市長は公布を出してこれを解散させようとするが効果がなく、カロル州知事のバルティモアの州軍をカンバーランドへ出動させる命令は撤回された。午後六時ごろから、興奮した大群集と警察、州軍との間に小ぜり合いが生じ始め、投石による州軍の負傷者が増え、群集制圧が緊急



に必要な情勢となった。ファイエット街とフロント街の兵器庫に集合していた州軍は、八時ごろ群集の石や練瓦の投石の中をカムデン駅へ向って行進し始めたが、これを女、子供を含む群集が投石で妨げ、若干の小銃やピストルも発射された。フレデリック通りとバルティモア通りの交叉点まで州軍がきたとき、群集の脅威が州軍兵士を圧倒し、発砲命令もない混乱の中で州軍は発砲し、群集のひるむ隙に行進が続けられた。この州軍の発砲によって10数人が死亡し、22人が重傷を負った。州軍側も投石によって多数が負傷した。その後カムデン駅周辺に約15,000の群集が集り、小規模の射撃事件をふくむかなりの騒動があり、二、三の放火事件もあったが、大事には至らなかった。

21日には争乱状態がほとんど全国的になったため、バルティモアの事態はもはや珍しいものではなくなったが、このころから、のちにも見るような社会主義的勢力の動きがこの市でも活発になり始めた。この日ボンド街の20番地でインターナショナル (The Workingmen's Party of the United States の別名) の執行委員会が開かれた。内容は明らかではないが、<sup>①</sup>資産階級に対して、キャンペーンを遂行する活動計画といった一般論が議論されたようである。

バルティモアの情勢は前日と変わらず不穏なもので、一触即発の状態であった。すでにカロール州知事は大統領に連邦軍の出動を要請していたが、マックレアリイ陸軍長官は、すでにワシントンやバルティモア周辺の連邦軍が手薄になっていたので、マクヘンリイ墨のパーリイ将軍に準備をさせた。パーリイ将軍は海兵隊100人を含む軍を組織した。21日の日中は事件が少なかったが、各所で秘密裡の集会が持たれたようである。夜になって、警察は州軍の援助の下に個人的に暴徒を逮捕する戦術に出て、これはかなり成功した。夜の10時半になって約一万人の群集がカムデン駅に向って行進し始めた。駅周辺の州軍も待機していたが、臨時召集されて増員していた警官隊も駅へ向った。警官隊は途中で群集と遭遇し、小規模の射撃戦ののちこれを制圧した。少数の貨車の放火事件もあったが、群集は比較的簡単に解散した。22日早朝

は放火事件が続き、市民の自警団組織の編成や警察への協力の傾向が顕著になったが、午前中にハンコック将軍が400名の連邦軍を率いて到着し、市内の連邦軍は7~800名となり、これに州軍や警察や自警団が協力して、事態は平穏化の方向を辿った。

カンバーランドでは、21日午後連邦軍が到着し<sup>67)</sup>、ある程度平静になった。ワシントンでは連日閣議が開かれていたが、連邦軍の出動により手薄になった財務省の防衛などの手配がなされ、北大西洋艦隊の一部もポトマック河やノフォークなどに配備された。

以上のような情勢の中で、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道会社は、列車運行再開の努力を当分中止することを正式に決定した。しかし、連邦軍の制圧と、その後事件の主体が他の地方に移ったという感覚が労働者を支配したことから、30日にいくつかの衝突があった外は事件は起らず、会社側は多数の新規採用者によって放棄された仕事を埋め、なしくづ的にストライキは解消した。

ついで、ペンシルヴァニア鉄道での事態の推移を見ると、16日にピッツバーグ機関区監督のピトケアンが、19日以降のピッツバーグ以東の全長距離貨物列車がダブル・ヘッダー方式<sup>68)</sup>にされることを発表し、それに反発する動きが労働者の間に見られ、19日にペンシルヴァニア・セントラル鉄道の従業員が貨物列車の運行を中止してストライキが始まったが、その日のうちに、ピッツバーグ周辺の貨物列車はほとんど運行を中止した。その夜、鉄道会社の要請を受けたアルゲニー郡保安官が28番街のストライキ本部を訪れ、解散を命令するがそれは拒絶され、かれは州知事宛に、自分の力ではペンシルヴァニア鉄道の暴動 *tumult, riot* と暴徒 *mob* を鎮圧することができないからとして、州軍の出動を要請した。ハートランフト州知事が不在であったので、ラッタ副州知事の命令で、その夜のうちに州軍出動の準備が進められた。ストライキ参加者たちは州軍に発砲の権限がないことを知っていたから

さほど動揺せず、20日には駅構内で集会を開き、ニューヨーク・アンド・イリー鉄道でストライキが始まった報告などで氣勢を上げた。<sup>(9)</sup>午後州軍が到着し、州知事の公布が発表され、保安官や州軍指揮官が事態の重要性を訴えるが、いずれも嘲笑をもって迎えられ、イースト・リバーティ・ストックヤードやタレンズ駅へも州軍が派遣されるが、ストライキ参加者たちがかれらを説得する場面が多く見られた。

夜に入って、各要所には浮浪者などを含むストライキ参加者の群が生れ、ピッツバーグからタレンズ駅への20哩ほどの間は、停止した列車と軍隊と群集でごった返した。一方、ピッツバーグの多くの労働組合は、鉄道ストライキ賛成の意向で会合を開いていた。社長トマス・A・スコットを除く（かれはフィラデルフィアを動かず、ピッツバーグには現われなかった）カサット、ガーディナー、ピトケアンらのベンシルヴェニア鉄道幹部とストライキ参加者代表との間で交渉が行われていたが、双方ともその主張を譲らず、解決の見込みは皆無であった。夜が更けるにつれて緊張状態が昂まり、婦人を含む大群集が街路に溢れ出て、これに対処するためハリスバーグから増援軍とガトリング銃などの武器が輸送されることになった。

平凡な市民たちは「沈黙の驚きの中で、くるかこないかわからない雷を待つ、状態であったが、ストライキ参加者たちと失業者たち、浮浪者たちは興奮の極みに達しつつあり、本来のストライキ参加者たちの希望とはかなりかけ離れた方向へ突き進みつつあった。

21日の朝にはフィラデルフィアからの増援州軍が配置につき、28番街からユニオン・デポット駅までの線路が州軍のピケット・ラインによって立ち入り禁止にされるなどの処置がとられるが、前日以来の対立状況は変わらず、むしろ激化して、それを鎮めるために午後三時すぎ民訴裁判所のユウィング判事が出した15人のストライキ指導者たちに対する逮捕状を持って、ブリントン將軍指揮下のフィラデルフィアの州軍に守られて、ファイフ保安官がストライキ指導者たちの逮捕にのりこんだことが直接のきっかけとなって、五時

から六時の間に、約5,000人の群集(21)の中へ数回にわたって10分間ほど(一説によれば4・5分間)一斉射撃が行われる事態となった。

この事件は全市民を激昂と興奮状態に陥し入れ、州軍側も女・子供を含む群集にたいして大規模な射撃を行ったことやピッツバーグ州軍の解散などによって大いに動揺し、また列車を運行しようとするものなど1人もいなくなったことから困った立場になった。午後八時には約2万の群集が28番街に集り、興奮状態の中で唝鳴り、罵しり、報復を誓った。九時すぎから群集の一部は銃砲店に押し入って銃器を略奪し始め、数千丁のウィンチェスター銃、ヘンリー銃、各種ピストルが暴徒の手に渡った。一方、州軍の方は事件後群集に圧倒されながら、26番街の機関車庫にたて籠ったが、群集の動向の噂を聞いて不安のうちに、待機していた。十一時ごろ、略奪した銃器で武装した群集が28番街の群集と合流し、機関車庫のフィラデルフィア州軍にたいする攻撃が始まった。機関車庫にたいする一斉射撃がくり返されるうちに(武装した群集はかなりの規律をもって行動したらしい)22日となり、1時半ごろ駅の周辺で放火が始まった。驚がくした市民たちが駆けつけ、28番街の混乱はさらに増大した。列車と鉄道会社の建物が放火の対象であった。消防隊は近づくことを許されず、長い列車の列がつぎつぎに炎上した。州軍の立てこもる機関車庫にたいする放火の努力は州軍兵士の射撃のために成功せず、群集の手にわたった砲による砲撃も車庫の壁に穴を開けただけであった。(22) ついに群集の一部は石炭を積載した貨車に石油を注ぎ、これを炎上させて機関車庫に衝突させ、車庫は炎上し始めた。フィラデルフィア州軍はきわめて危険な状態に陥り込んだが、車庫を包囲していた群集の一部が不明の理由で移動したすきに、六時半ごろ一応その場はリヴァーティ街まで逃れることができた。しかしその後市内を撤退する間に追跡され、物かげから狙撃され、ついにはガトリング銃を使用しながら進んだにも抱らず、多大の損害を受けた。かれらはアルゲニー兵器庫へ辿りついたが、暴徒の襲撃を恐れる指揮官から滞在を拒否され、アルゲニー河沿いに機関車庫から12哩離れたシャープスバ

ーグの村へ、空腹と疲労の極に達しながら夕方辿りついた。

群集の放火はその間も続き、28番街から27番街、さらにアルゲニー・ヴァリー鉄道にいたる間の列車や鉄道会社の施設、建物がつきつぎに炎上し、列車の積荷の略奪もかなり盛んに行われた。<sup>(87)</sup>朝にはユニオン・ライン事務所が炎上し、午後四時ごろにはユニオン・デポット駅が炎上し、パン・ハンドル事務所もこれに続いた。警察や州軍の首脳部の努力にも抱らず、このころのピッツバーグ市では無法状態が一般的となった。その他ピッツバーグ・アンド・セントルイス鉄道の貨物駅、7番街、グラント街、リバティ街の鉄道会社施設や揚穀機も放火された。炎上した機関車総数は125輛、車輛は3,500輛にのぼった。この大規模な火災は市民に恐怖心を抱かせ、また現実に若干の民家への延焼もあった。午ごろには市民の集会 (Committee of Safety) が開かれ、牧師などを委員に選んで秩序の回復を決議するが、あまり効果はなかった。<sup>(88)</sup>州軍主力は徹退し、連邦軍不在の混乱状態の中で、火災は午後おそくまで続いた。徐々に、一般市民はストライキ賛成の態度から反省の方向へ態度を変化し、夜になって自警団が徐々に組織され、暴力反対の立場からそれに参加する鉄道組合員も現われた。消防隊も活動を許され、群集も力を回復し始めた警察の指示に従う情勢となって、無法状態は終り始めた。<sup>(89)</sup>

翌日にはハンコック将軍の率いる連邦軍の到着も原因となって、事態はさらに変化し、暴徒の武器は自警団に没収され、市街は急速に平静となった。

マーチンによれば、この騒ぎの死亡者は53人、重傷者109人、そのうち兵士の死者8人、重傷者10数人であった。<sup>(90)</sup>破壊された財産は計算不可能であるが、600~1000万ドルと推定している。

会社は、ストライキが全沿線に広がったことも原因して、列車の運行再開の努力を中止することを決定し、奇妙にもストライキ参加者たちがほとんど時間表通りの運行を続けるという事態が22日から三日間にわたって見られ、その後会社の手によって運行は回復して行った。

そして暴動のあとも鉄道会社は組合にたいして沈黙を続け、労働者の間で



は会社にたいする敵意は以前と変わらず続いた。

- 注 (1) ただし、当時の新聞が必ずしも公正であったとは言えず、ストライキの始めから“犯罪的ストライキ”とか、“無法者たち”という見出しを使うなど、会社側の立場に立つものも多かった。Bruce, op. cit., p. 83. pp. 162~64.
- (2) この項は主として、Dacus による。
- (3) 朝から約40人の火夫とブレーキ係が仕事を放棄し、会社の要請によって警察がそれを解散させ、この日の列車の運行に乱れは生じなかった。Martin, p. 19. Bruce, p. 75.
- (4) 操車の中心地の一つ。
- (5) この時点でマーチンスバーグの州軍はもはや信頼できなかった。Bruce, p. 79.
- (6) 7,80台の機関車が駅構内へ集められ、労働者たちはピストルを持ってその出発を防いだ。Martin, p. 22.
- (7) しかし、このころストライキの成功が事態を平静ならしめており、その意味で連邦軍出動の必要はなかったという一新聞記者の意見もあった。Bruce, p. 82。そして、バ鉄道副社長らとマッシュウズ州知事の間には連邦軍出動要請について交渉が行われたらしい。Bruce, p. 82.
- (8) 州知事は表面的には、労使の紛争に干渉する意図はなく、ただ働こうという意志を持った労働者の就業権を守るという態度をとった。Bruce, p. 81.
- (9) この日到着したデラピン大佐は、「今日私が昨日のフォークナー大尉と同じ行動をとれば、流血の惨事となるであろう。」と報告して行動しなかったが実は何ら事件は起っていない。そして、マッシュウズ知事は事態が異常であるとするこの報告を唯一の根拠として連邦軍出動を要請している。したがって最初の連邦軍出動はかなり作為的であったと考えられる。
- (10) マーチンは、当時ウエスト・ヴァージニア州に充分な州軍組織がなかったことが、マッシュウズ州知事をして簡単に連邦軍出動を要請せしめたとする。Martin, pp. 24~25. この直後、ギャレット社長は州知事に決断をたてる電報を、大統領には州知事の要請をかなえることを要請する電報を打っている。前の経過から見ても、これら三者は一連の合意の上に行動したと見るべきであろう。Bruce, p. 87.
- (11) Gerald G. Eggert, *Railroad Labor Disputes, the Beginnings of Federal Strike Policy*, 1967. Chap. II. は、この大統領の慎重さをひじゅうに賢明な措置としているが、さほど大きな意味を持つとは思われない。
- (12) マーチンは約400人としている。Martin, p. 27.

- (13) 一般市民の態度は、ストライキ参加者に同情的で、「ストライキ参加者たちと経営陣に最後まで戦わせてやれ」という感じであった。Bruce, p. 97.
- (14) グラフトンでは一部の労働者がマッシュウズ州知事の宿舎を投石で襲撃するという事件も生じた。Martin, p. 30.
- (15) カンバーランドでとくに抵抗が激しかったが、それはここがメリーランド州内で、まだ連邦軍が出動していなかったからであった。Bruce, p. 99.
- (16) 各地の群集の中には「14～18歳の少年たち」が多かった。Bruce, p. 101.
- (17) フレンチ將軍はこの日カンバーランドへ出動するが、そこで鉄道会社幹部と意見の衝突を見、解任を申し出て容れられ、ゲティ將軍が代って指揮官に任命されるという事件があった。Martin, p. 36～42.
- (18) 機関車を列車の前後に二輻連結し、貨車数を多くして就業従業員数を減らす労働節約の方法。
- (19) このころ、鉄道以外の鉄工業などの労働者は鉄道労働者支援の態度を明らかにしつつあった。そして、機関士組合の年長者たちは、問題は車掌と制動手たちだけのことで、自分たちは無関係であるとして、ストライキには関係せずの立場であったが、この日貨物機関士組合がストライキに参加し、Trainmen's Union に参加した。また会社のストライキ破り導入の画策は失敗した。Bruce, pp. 126～28.
- (20) このときペンシルヴェニア鉄道監督のピトケアンは保安官と行動をともにしているし、副社長カサットも監視するように見ていたことが群集を刺激したようである。Bruce, p. 142.
- (21) マーティンは全体で1,200人ほどいたとしている。これらは各所に分散していた。Martin, p. 90.
- (22) この射撃も命令によるものではなく、群集の中からの投石と散発的なピストルの発射と嘲笑にたいして、散発的な射撃から一斉射撃になっただけらしい。Martin, p. 90. この衝突の発生前から、異常事態の発生の恐れが感じられたが、ブリントン將軍は“たとえ何が起ろうとも——たとえ顔につばを吐きかけられようとも——われわれは発砲したくない。しかし、かれらが肉体的暴力をふるうならば、われわれは自らを守る権利を持つのであり、われわれは発砲するだろう”。と言っていた。Bruce, p. 142.

この事件の死者は Pittsburgh Commercial Gazette によれば約20人でそのうち鉄道組員は1～2名で、重傷者は6～70名に達した。フィラデルフィア州軍の方は死者はなく、重傷者が15名であった。Bruce, p. 147. またこの途中でピッツバーグの州軍が武器を放棄して群集側に廻り、そのうちの数人がフィラデ

- ルフィア州軍に射殺されるという事件も発生した。
- (23) この中には、数は不明であるが、医者や地方政治家や実業家たちがかなり参加したらしい。Bruce, p. 149. また、マーチンは射撃事件の後すぐ軍隊が群集を制圧していたら事態は治っていたであろうとしている。Martin, p. 91.
- (24) この中で鉄道労働者は少数で、鉄工業労働者、鉱夫、船荷運搬労働者などの鉄道ストライキに同情する一般労働者が多かった。Martin, p. 91. マッカーシー市長は酒屋を閉店する命令をだす程度のことしかできなかった。
- (25) 電話線は十時ごろ切断された。Bruce, p. 154. ピッツバーグの州軍は解散して、帰宅するか、群集に参加していた。Bruce, p. 149. 残ったものは無力な状態であった。Bruce, p. 169.
- (26) マーティンは州軍の狙撃が砲を発射させなかったとしている。翌朝その周囲に13人の暴徒の死体があった。Martin, p. 93.
- (27) とくに、親の命令によるものか、十代の少年少女が荷を背負って街路にあふれた。Bruce, p. 157. 穀物や小麦粉、木綿や羊毛製品、パンやクラッカー、果物や菓子類、皮製品、ガラス製品、酒、煙草、石炭、コークスから書籍までが略奪の対象になった。Bruce, p. 172.
- (28) 機関車や車輛の放火を喫く鉄道組員が多かったようである。Bruce, p. 174.
- (29) かれらも投石の対象となった。Bruce, p. 177.
- (30) 暴徒たちは、疲れ果てるか、酔っぱらって行動力を失っていた。
- (31) 検死官は21日と22日の死者を24人と報告している。Bruce, p. 180.

### 三

イリー鉄道では、西部機関区<sup>(1)</sup>の火夫とブレーキ係のストライキが19日夜に決議され、20日にホネルスヴィルでストライキが始まったが、その日の夜には約400人の労働者がストに入り、各部門で賃金切り下げ以前の給与に復帰するよう要求金額を呈示した。会社側はこれを峻拒するとともに、旅客列車を他の地区にふり向け、ホネルスヴィルへ向う全列車を全線にわたって停止して、運送をニューヨーク・セントラル鉄道へふり向け、労働者がホネルスヴィルへ集結するのを防ぐという迅速な行動に出た。そしてイリー鉄道は当時法廷によって指命された管財人(ヒュー・ジュイット)の管理下にあっ

たので、ストライキはそのままニューヨーク州の法律に違反し、州最高裁の命令に抵抗することを意味した。そこで、ジュイットの申請を受けたロビンソン・ニューヨーク州知事は、管財人の義務の遂行を妨害するのは州に対する陰謀であるとし、また他の働くことを望む人々が働くことを妨げることを法律は認めていないとして、必要ならば州の全権力が動員されるであろうという布告を發布した。そしてロチェスターの州軍に動員令が下り、ベイカー將軍指揮下の4~500名の軍が21日の夕方ホネルスヴィルに到着した。さらにエルミラから200名が到着し、労働者たちは集会を開いて抵抗を維持することを決議した。ストライキの指導者とされたB・J・ドナヒュー<sup>(4)</sup>は、必ずしもストライキに賛成でなかった機関士たちに運転をしないよう警告し、また地域的にもストライキは拡大の傾向にあった。22日には兵士を満載した列車と、その運行を妨げようとする労働者の小ぜり合いが各地で見られた。たとえば、ティップトップ山の頂上近くで、ストライキ参加者たちとその妻たちは石鹸水をレールの上に流し、スピードの落ちた列車にとび乗って連結機を外し、郵便車だけを通して残りの車輛を元きた方向へ突きかえた。このように、各地で乗組員や州軍はストライキ参加者たちの意に従わせられた。また22日には、バッファローでイリー鉄道およびレーク・ショア・アンド・ミシガン・サザン鉄道の労働者や他の産業の労働者などの1,500人の群集が州軍と対立する情勢となったが、翌23日には群集はレーク・ショア鉄道の工場などの施設を破壊し、イリー鉄道の車庫を占領し、その奪回に出動した州軍は徹退を余儀なくされた。またバッファロー河の鉄橋へ出動した州軍は群集との銃撃戦を展開し、労働者6人が死亡し、双方にかなりの数の重傷者が出る事態となった。報復を恐れてかなりの州軍兵が逃亡し、労働者側は車輛を転覆させて放火するなどの拳に出た。ホネルスヴィルでは1,000名を超える軍隊が駐屯していたことと、ほとんどの列車が動かなかったため、事態は平静であった。24日には、兵士に守られた列車を労働者が妨害しようとしてレールを除去したり、各種の努力をし、それを会社が修復するといった

事態が各所で見られた。<sup>(5)</sup> 25日には、州知事は鉄道運行妨害行為にたいする罰則を規定した州法第 261 条の違反者 1 人の逮捕に 500 ドルの賞金を布告し、これはかなり効果を挙げた。25 日夜にボウエン監督と労働者代表の間で交渉が行われ、以前に通告された賃金の計算が公平でなかったことを会社側が認め、組合側は他の鉄道会社と比較して、現行の賃金体系が低くはないという認識から、あえて旧来の体系への復帰を求めず、両者は歩みより始めた。ただ、24 日に逮捕されたドナヒューらのストライキ指導者の処分については両者の意見がくい違ったが、これもブラザーフッドから任命された労働者の代表が苦情を申しでることをボウエンが認めたこと、ドナヒューらの告発に鉄道会社は参加しないことを会社側が認めたことによって意見の一致が見られ、組合側は「ストライキに勝ったわけではないが、無条件に降伏したのではない」としてストライキを撤回した。27 日には列車の運行は平常に戻り始め、ドナヒューはじめかなりの指導者たちは法廷侮辱罪で裁判にかけられ、ドナヒューは一ヶ月の禁固刑に処せられた。

ニューヨーク・セントラル鉄道系では、すでにイリー鉄道の影響を受けてレーク・ショア・アンド・ミシガン・サザン鉄道などが騒乱状態になっていたが、23 日の夜ニューヨーク・セントラル・アンド・ハドソン・リバー鉄道で線路工夫、操車係、ブレーキ係、火夫、機関士を含む労働者集会が開かれ、ウィリアム・ヴァンダービルト社長に 25 パーセントの賃上げを要求する決議が行われ、それが容れられない場合は 24 日朝からストライキに入ることが決議された。ヴァンダービルト社長は、鉄道は公的性格のものであるから、当局の援助の下に運行を続けるとしてこれを峻拒し、24 日オルバニーでストライキが始まった。労働者は鉄道関係の中心地であるウェスト・オルバニーに集り、各部門にストライキが拡がり、<sup>(6)</sup> ハドソン河の貨物鉄橋も封鎖された。<sup>(7)</sup> ロビンソン州知事は、オルバニーの州軍を出動させるとともに、午後ニューヨークの州軍にも出動を命令し、600 名余りのヒッチコック大佐の率



いる軍がオルバニーに向った。この日ロチェスターやシラキューズでもストライキが始まったが、警察が先手を打ってこれを抑圧し、州軍も集合した。オルバニーでは、州軍がウェスト・オルバニーの制圧に成功した。一時、列車は停止したが、これはむしろウィリアム・ヴァンダービルトの命によるもので、ストライキ参加者は少数派にとどまった。

25日にはストライキは崩れ始め、26日にはストライキ指導者の逮捕が始まり、26日夜の労働者集会はヴァンダービルト社長に救済を懇願する姿勢となった。このように、ニューヨーク・セントラル鉄道の場合は比較的軽度のストライキで事態は終わったが、この背景にはおそらくバルティモア・アンド・オハイオ鉄道やペンシルヴァニア鉄道の事件に注目していたであろうウィリアム・ヴァンダービルトおよびニューヨーク州当局による迅速かつ大量の州軍および警察の出動の効果が大きかったことが考えられる。

注 (1) この項は主として Martin, op. cit., によった。

(2) この点がイリー鉄道の場合の一つの特色であった。Bruce, p. 130.

(3) イリー鉄道の場合は、貨物列車とともに旅客列車も妨害したことが特徴であったが、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道などの前例を見て、連邦政府の介入を防ぐため、ストライキ参加者たちは郵便の輸送は意識的に妨害しなかった。Bruce, p. 130.

(4) はっきりした指導者をもっていたこともイリー鉄道の場合の特徴であった。Bruce, p. 129.

(5) イリー鉄道の外に、カナダ・サザン鉄道、レーク・ショア鉄道、ニューヨーク・セントラル鉄道が集っていたバッファローでは、暴徒化した群衆が各所で手薄な州軍を襲い、多くの代理保安官が任命され、ベッカー市長が州軍の増援を要請する緊急事態となり、車輛への放火事件もかなり生じたが、市警察が棍棒によって群衆を制圧したことなどで危機的事態は避けられた。Bruce, p. 200~201.

(6) 他の場所では乗務員が主力となったのちがって、ここでは工場労働者が中心となった。また十代の若い労働者が先頭を切った。Bruce, p. 262.

(7) イリー鉄道の場合とちがって、指導者はいなかった。Bruce, p. 203.

(8) かれは運送のない季節だから、列車を動かさない方が有利だと説明した。Bruce, p. 203.

## 四

ペンシルヴァニア鉄道のもう一つの中心地フィラデルフィアでは、ピッツバーグなどの騒動の影響を受けて、23日の夕方約3,000名の群集がペンシルヴァニア駅の周辺に集り、市長はペンシルヴァニア鉄道社長トマス・A・スコットらと協議の上、予備の警官隊の出動によってこれの制圧に当たるとともに、市民に布告を出して平静を呼びかけた。<sup>(1)</sup>ハートランフト州知事は州軍の出動を命令した。24日早朝約400名の連邦軍が出動し、市内は平静になるが、26日の夕方に集合した群集とそれを解散させようとする警官隊の間に、パークス街とサウス街で小規模の銃撃戦があり、数名の警官が負傷した。しかしそれ以上の事態の進展は見られず、ストライキも実質化しなかった。

ペンシルヴァニア鉄道沿線の他の都市の中では、アルトウーナでかなりの騒動が見られた。21日、ピッツバーグへ向うプリンントン將軍指揮下の軍が通過したころから動きが出始め、22日にピッツバーグへ向う州軍が朝食のため下車した際、群集は半ば実力で、半ば説得によって、かなり平和裡にこれを解散させてしまった。

ハリスバーグでも、とくに十代の青年たちの過激な行動の外は大きな事件は見られなかったが、23日には全市の工場は遊休し、夜に入って労働者と失業者の群集が銃器店を襲撃する事態となるが、市警察の力でこれを制圧することができた。

この他にも、ペンシルヴァニア州では、レバノンおよびマリエッタでは23日から、サンベリーでは24日から、ミードヴィルでは26日から、サミットヒルでは27日からストライキと騒乱状態が見られた。ジョンズタウンでは26日にフィラデルフィア州軍と群集の衝突があった。

レディング市はフィラデルフィア・アンド・レディング鉄道の中心地で、当時1,500名の鉄道労働者が働いていたが、21日夜からストライキの声が出始め、22日夜車輛への放火事件をきっかけにして、鉄道施設破壊の暴動へ発

展し、レバノン・ブアリィ鉄橋も炎上した。23日朝になっても群集の数は減らず、警察は無力な状態に陥ち入り、一日中列車運行妨害の小事件が続き、列車はほとんど運行できなかつた。夕方州軍が到着するが、途中で妨害のため列車は進めなくなり、州軍は徒歩で投石と若干のピストルの射撃の中を行進するが、群集も制圧することはできず、ついに中心街のペン・ストリートで一斉射撃を行って<sup>(8)</sup>ようやく駅へ着いた。約6人の死者を出したこの衝突は、群集を激昂させ、銃器の略奪と車輛への放火が続いた。翌24日朝には州軍も増強されるが、列車の運行妨害など混乱状態が続き、ストライキ側に廻る州兵も多く、ついに武器を群集側に引き渡す州兵も増え、州軍同志の間の衝突も懸念される情勢となり、州軍は徹退させられることになった。その日の午後州軍は引き揚げ、連邦軍約300名が到着して事態は平静に向つた。25日には力を回復した警察の保護の下にレールなどの修復が行われ、列車の運行も復旧した。煽動者の逮捕が数日にわたって大規模に行われ、市内は興奮状態が続くが、その後は騒動が起らず、事態は平静化の方向を辿つた。

レディングの騒動は炭坑地域へ拡がり、24日、25日からポッツビルやシャモキンで不安な情勢が見られるが、これらは一応治まった<sup>(6)</sup>。しかし、マウチ・チャンク、ウィルクスバール、ベスレヘムを通るリーハイ・ヴァリィ鉄道ではストライキ状態となり、労働者側は全貨物、旅客列車を止めて、郵便列車だけを通すと発表した。会社側はこれに対し、郵便列車を含む全列車の運行を停止すると発表し、<sup>(7)</sup>ウィルクスバールがストライキの中心地となつて、以後30日までストライキが続いたが、31日会社側は州軍、連邦軍の出動と、多数の新規採用者の雇用によって列車運行を再開すると発表した。そして8月1日には両者の間で小規模の小ぜり合いがくり返されるが、夕方州軍と連邦軍が出動中という噂を聞いたストライキ参加者たちは、レールを除去して軍が市に入るのを防ごうとするが、軍は隣の駅から行進して市に入り、2日には大規模な逮捕によってストライキ参加者たちの戦意を失わせ、事態は平静に向つた。

このストライキの数日間、この鉄道の沿線および他の都市の石炭会社は、従業員のスライキによってほとんど操業の中止を余儀なくされた。たとえば、中心地の一つであったスクラントン<sup>8)</sup>では、ラカワナ・アイアン・アンド・コール・カンパニの従業員が24日から賃上げを要求してストライキに入り、デラウェア・ラカワナ・アンド・ウェスタン・カンパニの従業員もストライキに入った。25日にはスクラントン市の数千人の石炭および鉄鋼産業労働者が駅周辺に集り、鉄道労働者を支援して郵便列車を除く全列車を妨害しようとし、一日中興奮状態が続いた。26日にもストライキ参加工場数は増え、ゼネ・スト状態となった。炭坑では揚水係までがストライキ参加者たちによって追い出されて、炭坑に浸水する危険が生じたため、マッキューン市長がこれを防ごうとするが、ここでも紛争状態となった<sup>9)</sup>。30日に至り<sup>10)</sup>、市長の斡旋が成功して、旧賃金のままストライキ指導者たちが処罰されないという条件で、鉄道労働者がストライキを撤回することになった。このことは、一部の炭坑労働者に仕事へ復帰することを希望させるとともに、一部の炭坑労働者を憤激させ、8月1日夜の労働者の集会は、その一部が外へ溢れ出てラカワナ鉄道の工場が襲撃され、破壊された。そして、説得に現われた市長が殴打されるという事態となり、それを救いにつけた警官隊と群集が衝突し、警官隊の発砲によって4人が死亡し20人余が重傷を負うという事件となった。自警団が市街の警戒に当たるとともに、ピッツバーグのハートランフト州知事に軍隊の派遣が要請された<sup>11)</sup>。直ちにプリンントン將軍の率いる1,800名のフィラデルフィア州軍が出動し、さらにハートランフト州知事自身と2,000名の軍が続き、250名の連邦軍も出動した。スクラントンの労働者たちはレールを引きめくって、軍が市に入るのを防ごうとするが、2日午後には軍は市に入り、騒乱状態は終わったが<sup>12)</sup>、ストライキは容易に終結せず、労働者側の要求で、8月1日に労働者たちを射殺した警官たちが逮捕、起訴されるという事態に発展し<sup>13)</sup>、8月半ばに至っても事実上炭坑労働者のストライキは終らず、その後もリーハイ地域やスカイルキル地域の炭坑労働者の援助

の下にストライキは続き、ようやく10月16日になって<sup>64</sup>、しかもストライキ以前の賃金でストライキが終結するまで紛争が続いた。

注 (1) この項はマーチンの著書を主に参考した。

(2) ダカスは、この軍の発砲は何ら必要がないのに行われ、見物にきていた婦人、子供、それに警官隊にたいしてまで射撃が行われた無計画なものであったとしている。Dacus, p. 207.

(3) マーチンによれば死者は10人, Martin, p. 179. ダカスは13人, Dacus, p. 213. としている。

(4) Martin, pp. 179~181. Dacus, p. 216.

(5) この地方の当時の炭坑労働者の劣悪な生活状態は有名で、この7月ごろは月十数ドルの賃金で、貧民村を形成し、しかも当時失業者が溢れていた。

(6) もっとも、前年以来のストライキの連発から見れば、これはまったく一時的な小康状態であった。

(7) このことはのちにも見るように、軍隊出動要請の一つの根拠となった。

(8) 当時、この市の人口は3万5000人であった。Bruce, p. 296.

(9) この年は降雨量が異常に少なかったため、大事には至らなかった。Bruce, p. 296.

(10) このころ、1日約15万トンであったラカワナ地方からの石炭の出荷は、ほとんど停止していた。Dacus, p. 151.

(11) このころまで、マキューン市長は軍隊の派遣を押えて、平和裡に事態を解決しようとしていたと見られる。

(12) このころ、ミシガン州、ケンタッキー州、イリノイ州、インディアナ州その他から軍が出動し、レディング、イーストン、マウチ・チャンク、ウルクスバーに駐屯した。Bruce, p. 298.

(13) この背景には、警官たちを投獄しておかなければ、かれらの生命が保証できなかったという事情もあった。

(14) 軍隊はその後まもなく撤兵した。Bruce, p. 299.



1877年7月、鉄道ストライキ、東部の事件一覧。

	バルティモア・アンド・オハイオ鉄道	ペンシルヴァニア鉄道	イリー鉄道、ニューヨーク・セントラル鉄道	ペンシルヴァニア州、炭坑地域
七月初	監督局、7月16日よりの賃金10%切り下げ通告。			
16日 (月)	一部の火夫、ブレキ系のボイコット始まる。夕方、カンバーランド、マーチンスバーグ、バルティモア、カイザー、グラフトン、ウィーリングで、スト発生。事実上、全貨物列車停止。			
17日 (火)	ウェスト・ヴァージニア州軍、マーチンスバーグへ出動。ヴァンダーグリフ射撃事件。			
18日 (水)	マッシュウズ州知事、大統領に連邦軍出動要請。大統領これを認可。			
19日 (木)	連邦軍マーチンスバーグへ到着。	ペンシルヴァニア・セントラル鉄道でスト始まる。夜、州軍出動決定。		
20日 (金)	連邦軍の規制下に列車運行再開。抵抗多し。夜、バルティモアで州軍が群集に発砲。	午後ピッツバーグへ州軍出動、労使交渉平行線。	ホネルスヴィル以西でストライキ開始。	
21日 (土)	バルティモア騒乱状態。	増援軍到着。午後ピッツバーグで州軍と群集の衝突。夕方から、群集の銃砲店略奪。深夜、機関車庫の包囲戦。	ホネルスヴィルへ州軍出動。	
22日 (日)	バルティモア、放火事件相いつく。連邦軍増援軍到着。事態は平静化の方向へ向う。	放火活動続く。朝から夕方まで無法状態。午後ユニオン・デポット駅炎上。午後から市民の自警組織出現。	軍の護衛下の運行再開と労働者の抵抗。バッファローで群集と州軍対立。	夜、レディングで放火事件始まる。レバノン・ヴァーリー鉄橋炎上。
23日 (月)		暴徒主導権を失う。連邦軍到着。フィラデルフィアでペンシルヴァニア駅周辺に群集集る。アルトゥーナで群集銃砲店襲撃。	各州でこぜり合い。列車妨害多く、バッファローで対立状態。バッファロー河鉄橋で銃撃戦。	夜労働者集会、スト決議。レディング、一日中騒乱状態。夜州軍出動、群集と衝突。
24日 (火)		フィラデルフィアへ連邦軍出動。	指導者ドナヒュー逮捕。バッファロー騒乱状態。	レディング、群集の中でストライキ側に廻るもの多く、連邦軍出動。スクラントンでリーハイ・ヴァーリー鉄道のスト始まる。
25日 (水)			夜、労使交渉、労働者側に不利な条件でスト終結。	レディング、連邦軍の保護下に事態は平静に向う。ウィルクスバール、マウチ・チャックなどでスト始まる。スクラントン騒乱状態。
26日 (木)		パークス街とサウス街で、警官隊、群集と衝突。		スクラントン、ゼネ・スト状態、ラカワナ地方一帯にストライキ漫延。
27日 (金)			列車の運行平常にもどる。	
28日(土)				
29日(日)				
30日 (月)				スクラントン、鉄道労働者スト撤回、炭坑労働者憤激。このころ、ラカワナ地域からの石炭出荷ほとんど全面停止。
31日 (火)				
8月1日 (水)				市長殴打事件。警察と群集の衝突。騒乱状態。
2日 (木)				州軍、連邦軍出動、以後10月半ばまでストライキ続く。