

耕心

青森県 佐藤 隣

戦後五十年を迎える敗戦の様相は、古今を通じて体験をした者はいらぬだろうか。事変から戦争へと拡大発展し、ついに引揚げの道へと追い込まれるに至った、生涯忘れ得ぬことである。樺太島民約四十万とも言われ、今なお、その他の事情で残留となった者もいると聞く。北方領土ということで言われている南樺太に至っては、北方領土と共に未解決のものも多く、疑問に思うことが多い。私は今八十歳の坂を越えたが、特に平和運動を推進するものではないが、今なお語り継がれる「平和と命の重さ」ドイツ、ユダヤ人の状況とは異にすれども、戦争がどんなに人間を苦しめ、みじめにさせるものか、平和の尊さは、死線をくぐり抜けてきた人間の強さと真実を語る、同じ境遇のものしかわからない。

私たちの時代は二十歳になれば徴兵検査、いったん緩急あれば義勇公に奉ずる国是のもとに、昭和五年徴集、第二補充兵役（衛生）毎年一回は点呼が実施されるが、昭和十九年は五月と八月、異例の二回点呼が執行された。場所は豊原第一小学校校庭、執行官今中佐ときいた。銃剣術の動作が悪いと呼び止められ、職場では軍事訓練の余裕が無いことを説明し、帰宅を許していた。実に軍律というものは厳しかった。

昭和十三年ころから召集が激しくなり、私の年齢ほとんどの同僚が歓呼の声に送られて、南方派遣へと応召されて行った。

私の場合は、列車運行重要任務のため召集は免れたが、昭和十八年十月、国鉄幹部百三十人余りが幹部教育の趣旨のもとに短期召集、当時勤務地上敷香から江須部隊に入隊、実役十日間にて応召解除となる。幼少のころ日米もし戦わばと、昔は活動写真という弁士づき五・五・三の比率戦艦を意味する時代もあったが、民主化は時代の成り行きと共にあり、自由は放縦とまらない教育もまた、大きな課題としてとらえなくては

ならない。

国破れて山河ありの心境で、初めて見る本州に、父の出生地への訪問を兼ね、各地の状況を見ることにした。東北本線の沿道仙台を眺めると、ポツンと立った門標らしきコンクリートの傍らに、鍋釜が散乱、東京に来てみたら焼野原、遙かに皇居が見える周りの悲惨さを目撃、東海道本線岐阜付近の情景も今なお髣髴として目に浮かぶ。

仙台鉄道局を訪問の後、名越から父の出生地である宮城県栗原郡沢辺村栗原電鉄沢辺駅に降車。遙かに山々が見え、簡素な農村を眺めながら約六キロの地点、山が開けて広漠たる水田地帯、実家は二町歩余り、後継者は女手が多く使用人を雇い経営する豪農、穀倉地帯とも思えた。山越えをすると陸羽東線鳴子温泉にも近い沢辺を中心とする若柳町など、山村の道路は完備して、現在地形が変わったと聞いている。父はここから分家して北海道夕張町炭鉱に移住、その際若干の遺産も有ったが、終戦後引揚げの關係から父の保有田畑約三百坪は不在地主の事由により、昭和二十四年地代

価額約二百六十円で、強制政府買収の手続が取られた。食糧米三十キロを背負わされ、後の援助は不能ということであろうか、二度と訪問することはなかった。弱者の立場を痛感、断腸の思いがした。

夕張は炭鉱の町、父は若いころから三井・三菱に就職、炭山坑夫として就労、満十年以上勤続、木杯中央にある三井の紋の表示を、しばしば母から見せられた経緯もある。夕張は大夕張と共に第一第二の坑口があり、炭脈は北は万字炭山と広く良質の炭鉱として知られていた山岳地帯のようで、山は高く馬の背をたて纏っていたような沢が並び、沢は深く社宅はその流れに沿って建てられ、数百に及ぶ一棟十軒ぐらいの長屋住宅で形成されていた。私たちの住宅は沢寄りで、断崖絶壁の深い沢、幼児の転落事故がしばしばあった沢を降りて川を上ればダムのような深みがあり、川カジカが釣れる川を下れば大きい石の下にザリガニがいて、子供心にも良き遊び場所であった。そのような地形のため山から山に橋がかかっており、火事など発生すると沢をはさみ一望に見える。炭鉱がゆえに朝鮮人の労務

者が多い。不幸があり葬儀ともなれば神輿みこしのような担い手がたくさん連なり、「アイゴ、アイゴ」の泣き声に合わせて葬儀が行われる。これも一つの儀式という。山の中腹には夕張小学校があり、その下の平坦地には国鉄夕張駅、その付近は魚菜市场などでにぎわった。

工場地帯は鉄橋の下、広大なる操業工場から排出される炭殻は、鉄の容器に入れられた昔のロータリー式で常時運転、投棄場所は山の中腹、炭殻はコークス代わりにも燃料となり、度々拾いに行つたものだった。採炭作業であるから落盤事故が度々あり、大正七年ごろ、三井炭鉱はガス爆発で大量の死亡者が続出した。

私は夕張町炭鉱社宅社光の上で出生。私が長男で五人兄弟、夕張尋常小学校三年生のとき、たまたま樺太移民の募集があり、父の同僚世帯と共に募集に参加、樺太移民として渡島を決意し、大正八年十月、年が迫る結氷の時期に直面、子供心にも不安があつた。

当時は完全な岩壁もなく、陸から本船乗船まで艇はしが利用される時代で、稚内から稚泊連絡船大禮丸に乗船、樺太大泊港に着いたときは一段と寒さが加わり、手は

凍え北に近付いたという感じがした。落ち着き先は川上炭山炭鉱、新長屋一棟八軒ぐらい宅に居住、融雪時期まで、就労ということであつた。当時東海岸線小沼駅、川上炭山間は軽便鉄道で利用され、川上炭山は樺太でも良質の炭の出所、炭層は内測地帯にも連なり、終戦以前内測油化鉱業所として知られていた。ここで越年、融雪を待つて翌年三月、豊原支庁管内豊原郡唐松村に移住、現在豊南駅から約一・五キロ国道に面する七十戸足らずの小きな村、長年にわたる樺太在住の根拠地となり、終戦後の現在まで今なお現存の状況である。

樺太移民開拓の経過

樺太庁移民開拓者受入許可に従い植民地開拓者として入地、開拓地は大泊支庁管内大泊郡富内村喜美内に通ずる拓殖道に面し、十キロ余りの地点に通いながらの荒地開墾、一戸配分面積約四町歩、樺太庁からの馬一頭の無償貸付、五年後子返しの制度家族ともども苦労の連続であつた。樺太地方は大陸気候といわれ、春は長く、秋は八月中旬ごろになると初霜が降り、一挙

に冬となる。馬鈴薯、えんどう豆、ビートを主産とし、エン麦、牧草など良質のもので、畜産業も盛んで酪農家も多かった。湿地帯にはフレップという果物があり寒国の良さもあった。開拓地には太いタモ木が数本あり、春秋を通じ黄色いきのこが繁茂、小川にはヤマメ、イワナなど、子供心にも一抹の慰めを与えてくれた。

かくして大正十二年尋常小学校六年終了の年に、開拓成功検査に合格、樺太庁から土地付与と共に開拓は終了した。父は疲労などにより、この年七月に亡くなった。家計が乏しく小卒後、豊原の店員奉公を振り出しに、一ノ沢鯉場の数の子抜き作業、その他、十匹から二十匹をつなぎ乾燥して身欠鯉に加工、肥料用鯉粕加工業がある。

春になりと北海道利尻水道から宗谷海峡を通り、一部は亜庭湾沿岸に到達、樺太西海岸を北上して真岡沿岸に群集する鯉の群れは、大正年代から昭和の初期に産卵のために、沿岸に押し寄せた。各漁場では船から橋をかけ陸揚げ、竹のすの子のようなもので囲い、その数は膨大なもので浜一帯は鯉大量でにぎわった。季

節的の働き場、そして収入の源ともなった。その後、豊原管内陸軍省三角点測量人夫として就労、漁業はもちろん、造材業パルプ工場など盛んで、景気はよかったように見えるが、私たちにとっては安定した職業もなく、転々として職を求めて歩いた。昭和の時代になり犬養内閣ができ、不景気のどん底で緊縮内閣といわれた。

樺太庁鉄道就職から国鉄移行への経過

昭和三年樺太庁鉄道では、職員採用の応募があり、幸いにもその年九月十二日採用の辞令をいただいた。東海岸線豊南駅駅夫、日給一円三十五銭。就職難の時代で薄給に感謝し、またこれが人生の出発点であったかもしれない。足掛け七年ここから北豊原駅の管轄草野荷客扱所に転じ、翌十一年十一月樺太庁鉄道教習所業務科入所のため豊原駅に転じた。

昭和十二年から十三年、豊原車掌時代、当時の樺太日日新聞に杉本良一・岡田嘉子さんの越境の記事が載って話題になった。稚泊連絡船からの急行列車の当務車掌が自分で、奇しき縁とも思われた。その年豊原駅

では観光祭開催、紀元二千六百年を謳歌、開催を喜んでだ。

豊原、北真岡に至る豊原線、奥鈴谷から滝の沢に至る樺太山脈連峰春日峠には、トンネルは幾つもある。滝ノ沢から平坦地となり、農業も盛んであった。宝台池の端に至れば熊笹峠のループ線、本州大糸線と共に難所といわれていた。秋になると、ピート輸送が始まる池の端から宝台凸型機関車で、重量車両十台以上ともなれば、機関車は蒸気を出して、やっと二資源輸送の根幹をなした。最も難関な職場ともいわれ数々の思い出を残し、昭和十四年五月樺太庁雇員落合駅小荷物掛かりを拝命、二年間社線が介在する複雑な業務を担当、落合、敷香間は樺太南部縦貫線としての使命を帯び、物資輸送の中継駅としての任務もまた繁雑を極めた。

昭和十六年二月資格試験を受けて、同年五月中里駅助役に転じ、同年十月豊南駅古巣に戻るといふ目まぐるしい年でもあった。昭和十八年二月、敷香管理部所属上敷香駅勤務となった。当時、上敷香以北気屯線は昭和十八年四月、鉄道省移管のため建設工事が急ピツ

チで進められていた。建設列車運行のため大木、初問、保恵以北の駅には職員が配属され、工事完了が目前に迫っていた。駅職員は二十五人余り、当分の間単身赴任、正に軍都という感じ、大陸の夏は涼しく冬季になると、日中零下十四度から十五度となり毛布を着用、国境北樺太に近付いたという感じがした。敷香方面から上敷香に向かうと右手に立派に構築された江須飛行場があり、一度も飛行機の飛来する姿を見ることはなかった。応召の隊の駅江須は上敷香の隣駅、一里四方の兵舎、北方守備混成旅団の兵力ときいた。糧秣は上敷香に着荷、受領のため応召と思われる軍曹ほか二人の方が、しばしば駅を訪れていた。

北方開発を目前にして昭和十九年五月、新栄浜駅長に転じた。東海岸線落合駅の列車受入れなどの、重要な役割を位置する駅でもあった。駅舎は旧樺鉄時代の官舎付き、(樺太鉄道は樺太庁鉄道に買収)広漠たる原野に点在する村里、北は白鳥湖に臨み、魚群豊かに白鳥の飛来地として知られていた。職員は十二人を擁した。

その年十月三十日付けで任官、翌年四月、敷香管理
部輸送課勤務を命ぜられた。北方気屯線開通輸送強化
による出張所を七月一日開設とともに、判任官以下多
数の方が敷香へ単身赴任することになった。家族は落
合町旧樺鉄官舎へ。付近には落合町役場があり、遙か
に内測の山々が眼下に見える小高い所であった。その
ときの家族構成は妻の母、妻、子供四人であった。出
張所は元敷香会館。再び敷香を訪れることになったが、
北の都という感じ。各駅を歴任し、管内統轄列車運行
という重い仕事であり、大泊港―上敷香三百五十二キ
ロ、内容に伴う列車ダイヤを見ながらの運行の整理は、
緊張の連続でした。

八月になってから、敷香海岸に幻の人影が見えた、
異物、浮遊物などが流れついたと港に様々なうわさが
ささやかれた。九日午後二時ごろ、一人の兵隊に面会
を求められ、部長以下各所属幹部が応待に当たった。
肩章を見ると陸軍曹長級とも思われたが、その兵隊が
言うことには、国境近くでソ連軍と日本警備隊が応戦、
二人負傷したとのこと。このとき、ソ連軍が国境突破

戦闘南下進駐であることがわかった。その状況事態を
ふまえ、十日から貨車十両程度を江須駅に配置して、
糧秣食料品などの輸送を計画、大泊港へと輸送が始め
られたように記憶している。だから言うことなしに
本土に引き揚げる事態になれば、樺太島民の食糧であ
るという意識があったかもしれない。大泊、栄町の岸
壁の倉庫は満杯の状態と見受けられたが、引揚者の荷
物の輸送やらで、本土に渡る時間的余裕はなかった。
やがて終戦が報じられた八月十五日を、敷香出張所で
迎えました。敗戦の事態はただ茫然とするばかりで
した。

終戦が伝えられてから間もなく、落合の家族から連
絡があり、落合町民は役場広場に集結、妊婦、お産
の近きもの、六十歳以上の老人、十六歳未満に該当す
る者は、十六日即日緊急引揚げの命令があったとのこ
と、十五日は運転当番で仕事をしていたが、係長に連
絡を取り、引揚げ家族の取りまとめのため、十六日早
朝、一番列車にて帰宅することにした。落合ではほか
の二世帯と合流、ひとまず北海道福島町の妻の実家に

引き揚げることにした。職場では当日の運転計画をダイヤに認め、二度とここには戻れないと思い、日常使った筆入れを手にしたときは、後ろ髪を引かれる思いであった。

当時の引揚げ港大泊には引揚者が殺到し、棧橋から船見町に続いた列車からの到着者と合流、二階の乗船待合室は満杯、歩行のすき間さえないほどの混雑、家族全員持参したものは身の回りのものをつめたリュック一つ、背負ったまま一夜を過ごすことにした。夜になると船の照明から眼前に見えたものは、乗船通路岩壁一帯に白く、糞尿の流出である。この惨状はいかに引揚げ業務が困難であったかをうかがわせる。翌朝辛うじて小笠原丸乗船に誘導、家族全員の乗船を見送り無事を祈った。その後の航海で豊原在住の郵政関係の同僚は、家族全員を留明沖の遭難で失い、その報をきき冥福を祈った。

家族引揚げ完了後、急ぎよ落合に戻ると落合駅前にはリヤカーの山、自転車などの乗り捨てがあり、奥地からの到着列車に窓にはむしろを張るなど状況は一変、

敷香管理部出張所との電話通信網は途絶して通じない。加えて落合町全域は消灯の有様、夜間、手持ちのロスクで二、三の管理部員が庁鉄官舎に集合して、今後の事態に対処しようと話し合った。翌朝旧樺鉄庁舎敷香管理部に出頭したところ、幸いにも筋内管理部長が在室していた。事の重大性に鑑み、生あらばこのことを札幌鉄道局に伝え、職員並びにその家族の救援を求めよ、奥地は混乱状態で実態把握は不可能であり、取りあえず引揚げ作業が先決であるとの決意を述べられた。そのとき、部長から、一通のカード履歴書省線一般職員専用全国バスが付与された。十七日以降は列車運行あらゆる機関がまひ状態、大泊港埠頭は稚泊連絡船、駆逐艦艇、貨物船など栄町―大泊沿岸に待機、船団による連日にわたる数万人の引揚者の業務は惨状を極めた。大泊駅の広場には夜になると、お産と幼児の泣き声に悩み、ある夜暗やみの中、はるかに空が赤くなり、引揚げ待機者の中から、豊原爆撃火災であることを知らされた。おむすび一つでどうやら腹をいやし、栄町から大泊沿岸寄りに休養をとった。いつもなら連絡船

の大きな船腹が見えるのに、今日はどうしたとか、小さい船があちらこちらに数隻浮かんでいた。私の傍らに漁船が一隻、足場が掛かっているのだが、人の出入りもなく係留されていた。連日の疲労のため睡魔に襲われ、その足場の傍らに寝込んだ。

数時間後、「おい、おい」と声をかけられ船に乗れるということであった。船にはグリコ入りのドラム缶、左右に三箇あて、ほかに荷物らしき物もなくよく見ると、私ほか三人が乗っていた。間もなく足場が外され、出港ということであった。数時間後、湾内から沖に出た。無風状態で船べりから「チャブ、チャブ」と海水が漂う。しばらくするとはるか向こうの沖に、艦列らしい船が大泊港を目指して進行中であるのが目撃された。ソ連艦船の入港であったらしい。したがってこれが大泊港引揚業務の最後であったかもしれない。船はエンジンを止め漂流状態。船の様子を見ると上から船底に入る階段があり、寝室、炊事の兼用、腹が空いただろうということで、早速ドンブリ一杯の雑炊を与えてくれた。その味は戦後五十年にして忘れることがで

きない。奇跡的に好天に恵まれ、北海道稚内沖に着いた。

岸壁から沖に向かって、四・五十隻の漁船が集結されていた。私ほか三人は船長さんに若干のお札をして、上陸の一步を踏んだとき、万感胸に満つるものを感じた。稚内港に着いたとき、たくさんの引揚げ荷物に着目、沿道では稚内婦人会の一杯のお茶、一本のたばこの接待を受け、同胞愛に感涙した。やがて車中の人となり、翌朝札幌鉄道局を訪問、総務部長に面会することができた。業務上の経過を詳細説明。職員引揚げ援護関係業務も、既に行われていた模様だった。今後の身の振り方については、当分家族の引揚げ先で休養し、身分における給与の手配、勤務地は本人の希望とする有り難い言葉をいただき、九月始めやっと家族の引揚げ先にたどりついた。

妻は九月二十二日出産。家族が多いため長くお世話になることもできず、出産後の肥立ちを見計らい、妻の姉と連絡を取り、下北郡川内町に転居、第二の疎開地となった。ここでも家族同居は困難で親類関係を頼

り、川内町砂浜海岸の空地を借用、約十坪の小屋を建てていただき、どうやら雨風をしのぐ生活とはなった。海岸地帯であるが、家の前に井戸を掘り、約二・五メートルぐらいで水がわき、常時、五リットルの水は切れることがなかった。夜は照明がないので子供たちは山から赤松のこぶ（松明）を探し求め、これを細かく刻み器に入れて火をつけ、電灯代わりに一晩中ともす。松明の煤煙は黒く糸状に揺らぎ、朝になると顔が真っ黒、お互いが大笑いする原始的な生活の場面もあった。その後、大湊電力区の計らいで電線の手配をしてもらった。農業、漁村の割に食料は豊かではなく、軍が食料補充のため馬鈴薯の作付けをした川内町戸沢に行き、軍が掘ったあとを、一日中広い範囲から掘ったがメリケン粉袋の一つぐらい、生活にはいろいろの工夫をこらしたものだ。国内物資不足はあらゆる方面に及び、国鉄田名部・川内間のバスは木炭燃料をたいて運行するという。坂道に至れば乗客が降りて後押しをするという情景である。当時、地方行政引揚援護関係なども、やっと緒についたような感じがした。

青森管理部の配慮により、十二月一日付け仙台鉄道局大湊駅勤務の発令がなされ、当分の間単身赴任、寮生活を送りながらの勤務となった。自駅列車取扱以外は、駅長代務のため出張が多かった。当駅は連合区で大湊線、大畑線、東北本線の一部が統轄区域のようだった。旅客統制官、RTO関係の職員が配属され、たまたま米兵の訪れることが多く、職員も二十人以上の機構だった。当時大湊線はCIIという機関車で運転され、野辺地から来ると陸奥横浜で炭水手が給水、樺太では入換用として使われたタンク機関車で、石炭水などの積載量が少ないために行われるもので、大湊はその拠点として機関庫兼の工場があり、検車列車電灯通信網に関する電力設備関係機関が多かった。私の出張先は、大畑線の樺山、正津川大湊線の陸奥横浜、有戸東北本船の沼崎、千曳などがあった。出張になると寮から二日分の食料支給となるが、米茶碗で一杯、これをどうして食べたらいいかと思索する副食物もない有様で、あるとき、陸奥横浜に駅長代務に訪れた際、駅舎付近に民家の井戸があり、その傍らに四斗樽に薄

く切った馬鈴薯がひたされていた。これを乾燥してでん粉を採るという。また、あるときは有戸駅に訪れた際、中国産のコーリヤンという小麦に似た雑穀をもらい、いずれの場合も少量の米と雑穀に腹を満たすという場面も数多くあった。

家族が多いために居住に苦慮した。戦後大湊要港部施設、大湊ドック縮小による財務局関係の官舎などの空家が数多くあった。太平町荒川沿いには一棟十戸収容の官舎が山の小高い所に二棟、下に三棟、引揚寮として多数の引揚者が収容されていた。主に樺太からの者が多く満州からの引揚者もいたようだった。その傍らに財務部所属の工員長住宅の空家があり、財務部の配慮により一棟約三十二坪払下げ価額約三万二千元と記憶するが、払下げの許可を頂き、翌二十一年家族全員を収容することができた。引越後川の川内町住宅は昭和四十五年後半まで利用した。

食料事情は悪く米は十日分、ほかは雑穀でまかなう。一般住民もまた厳しい生活を強いられ、馬鈴薯、南瓜は最高の食料であった。米にはヨモギなどを入れてト

ロトロかゆにしてすすった。妻は辛うじて幼児の母乳を満たした。現在その息子は四十九歳、東京都立川自衛隊在勤、飛行関係教官のようで頑張っている。殊に下北半島は食料不足のため一般住民の買い出し部隊は、穀倉地へと、大畑、大湊線をにぎわしたものだった。

大湊駅在職中、仙台鉄道局では食糧増産の意味で増産課が増設、現在大湊山田町の上大荒川に約一町五反余りと思われる増産畑ができ、私も増産課の勤めにより助役をして参加したが、主産とする馬鈴薯ほか雑穀類の作付けを行ったが、場長以下職員が無神経のため、予期した収穫も見られず二年足らずで閉塞となった。職員の配置転換のため一部の職員は大湊機関区関係などに吸収、私も青森管理部輸送課ほか職場転出の話もあったが、何せ家族は着のみ着のままの状態で思うに任せず、大湊駅前寮長に落ち着くことになった。

殊に地元縁故を持たない海外からの引揚者の生活は深刻であり、たまたま付近の引揚寮に、樺太時代の隣村の引揚者が訪れ、今、開拓に入って耕作中であり、若干の土地を貸し与えるということだった。将来の事

業生活面から見ても、この職場にとどまることは不可能と判断せざるを得なかった。青森管理部総務部長に面談。その意向を伝えたところ、開拓事業というものは難しい、後悔することもあるからもう少し模様を見たらということだった。後で大湊山根寮長から話を伺ったところ、東北本船三戸駅助役に発令する予定であったという。現在東北本線通過のときは、国鉄二十数年にわたる在職に、感慨無量なものがあつた。十五歳を頭に五人の子供を抱えての働き手がないこと、不安に思ったが家族と相談し悲痛な決意のもとに、昭和二十四年七月退職、入植するに至つた。

当時の入植地は下北郡川内町野平開拓地と、東通村石蔵平開拓地の二カ所あり、石蔵平を選んだ。いづれも満杯の状態、野平開拓地は川内町から十五キロ余り、安部城、湯ノ川野平、佐井方面に至る。子供老人、医療関係などは営林署軌道を利用する時代でもあつた。

現在、この地区はダムに変わり、ほとんどの開拓者は川内町戸沢に移住、大根の栽培地として知られている。入植地が決定し現地確認のために地区に入ったら、樺

太式の丸太造り、壁塗りの住宅、早い人は一月あたりから生活しているということだった。私もそれに習い建築することにした。電灯がないからランプ生活、工員宿舍の関係で電線の敗戦などが多く、漏電などの関係が自家出火となり家屋全焼、引揚げから二度目の丸裸を体験。したがって石蔵開拓地は生活の根拠地となつた。

翌年馬車の横転により骨折、約三カ月余りの休養を余儀なくし、鉄道公済会は再就職を求める。青森から訪れる裁判所書記採用などの厚意を断念。翌、昭和二十六年七月開拓の途上にあり家族の一員として、辛苦を共にした妻の母七十九歳を亡くした。石蔵平はむつ市を境とし、むつ市の中心から十二キロ余り、旧東通村の御領地放牧地と聞いた。南寄りには斗南ヶ丘広かなる酪農地帯がある。営農面積は戸当たり四町五反から五町歩、営農のための付帯面積七十町歩（薪炭採草地）、防風林施設道路幹線支線を含む五十八町と推定。安定するまでは旧田名町のお世話をいただいた。予定地は国道から眺めると扇型、標高五十メートルから百

メートル近い傾斜地、はるかにむつ湾を望む平坦地の中央に村道が施設され、その両側に一町五反の戸割とした。残余は傾斜地に満たし、私のところは補充地として残されたもので、宅地そのほかも傾斜地が多かった。雑木が密集して不毛の地下北半島の開発であることに、一層の身に引き締まる思いがした。

開拓入植者は二十七人全員樺太引揚者、その中にはほとんどが労務者で、造材業、炭坑労務者、農業、日雇者など特に多かった。同郷愛を同じくする者のために、前途は更にきびしく不安材料は脳裏を去来した。開拓の条件は入植してから五年とし、猶予期間三年をもつて完了とした。馬の農機具、鎌一丁の端まで、下北開拓農協を通じての政府借入融資である。

当時は機械の開墾でなく、人力による雑木の伐採から、鋳で荒地を切り開く作業が連日であった。新大地に活路を求める開拓の進度は早かった。開拓地の進展に伴い、昭和二十五年厚生省支弁による厚生住宅の建築までに至った。三十棟の内一棟は部落集会所、二棟は教員住宅に充当、やがて荒地開墾から、土地が

新しくなり、あらゆる作物が生育した。食料としては、小麦・粟・稗・稲・黍などが主で、昭和二十六年には小麦二十俵余りの収穫があり、これを製粉にする。稗は精米すると少ないが、炊き上げるとものすごくふくれる。稲、黍は黄色く餅代わりとして正月用の賄いともなった。菜種・馬鈴薯・大豆・小豆類を主産とし、中でも菜種は七月下旬の刈り取り八月の出荷で、お盆の小遣いから換金作物の代表、生活の収入源であった。

開墾の進捗に伴い昭和二十六年六月、仙台農地事務局長賞（営農部門）受賞、同年十月東通村行政区画の編入となった。世帯のほとんどが児童生徒が多く、戦後アメリカ教育使節団の勧告により六・三・三制を制定、その当時の小学校は二部落を収容する開拓小学校を対照とし、中学校は東通村隣村、田屋中学校通学の不便さもあった。地域事情のため、小学校終了後は本人志望により地域に止まるもの、ほかに転出した者も多い。下北半島は常に東風（ヤマセ）の影響を受け、農作物の被害が出、農家収入を得るため、昭和二十八年、二十九年の救農土木事業の導入などの奉仕も自他

共に各行政期間の用件も多かった。

また開拓地には湧き水による水田の適地があり、昭和三十五年三十五アールを開田、稲穂を手にしたときは、家族一同辛苦の中に農業の有り難さを覚えた。南部縦貫鉄道開通のため、昭和三十六年九月、国鉄経験者採用となり、本社七戸町に入社。七戸町は県の出先機関も多いところ。天間林から砂鉄輸送などによるディーゼル機関車、乗客取り扱いはレールバス一両編成、野辺地からの長距離乗り継ぎ客と通学生、一般客を対象とした七戸、野辺地間二十一キロの路線駅は野辺地駅ほか四駅、それに駅員を配置。停留所七カ所、盛田牧場前には競争馬が飼育され、常時、東京方面に転送されることが多かった。

昭和三十七年十月開通以後五年間会社経営に携わり、坪駅長在職で健康不調で退社した。会社経営もよく、今なお南部縦貫鉄道として知られている。前職の経験を生かし多少なりとも社会に貢献できたことは、幸いにも健康に恵まれていた面もあった。農業と両面にわたる部落事業も軌道に乗り、昭和三十四年十一月全村

電話架設、昭和三十八年石上小、中学校の設立など、一部落を構成する農業は非常に難しいもの、新地を開発してあらゆる分野にわたる施設を必要とする。民行政に関する体験を余儀なくし、時代の変遷による開拓農協の閉鎖など一貫して四十年にわたる農道を歩いた。昭和四十七年十月現在地に居を移し、若干の果樹園を経営している現状ではあるが、殊に戦争による敗戦は、それぞれの人生の進路を奪った。再びこのような悲惨事を後世に残すようなことがあつてはならない。

【執筆者の横顔】

佐藤隣氏は八十歳になるが、さかのばれば隣氏の父親は宮城県の鳴子温泉に近い若柳町の農家の生まれで、父は北海道の夕張炭鉱に移住して坑夫として就労した。隣氏は大正七年この夕張で生まれた。隣氏は長男で五人の兄弟がある。ところが父親は夕張炭鉱から樺太移民の募集に希望して大正八年樺太の川上炭山炭鉱に渡って坑夫社宅に居住した。隣氏が小学校三年のときである。

次に樺太庁の開拓者として入地の許可をうけたので大泊支所管内の大泊富内村の荒地四町歩を開墾するのであった。馬鈴薯、えんどう豆、ビート、エン麦、牧草などそのほか畜産が主であった。大正十二年隣氏が小学校六年卒業の年によりやく父の苦勞が開墾を終えた。しかし父は疲勞困憊の末、悲しくもこの年の七月病没した。家計乏しくなり隣氏は豊原の商家に奉公したり、土木人夫となったり転々と職を求めていたとき、昭和三年樺太庁の鉄道員応募に志願して採用された。

日給一円三十五錢、十一年に鉄道教習所卒業して車掌になった。十六年に助役の試験合格、十九年新栄浜駅長になり判任官に任官した。隣氏の家族は妻の母、妻、子供四人で平和そのもの楽しい毎日が家庭団樂であつた。

隣氏は高小卒のみで働きながら社会の見聞で習い覚えて助役の試験、文官任用試験を次々と合格した独学精神の努力奮闘ぶりは大したものである。

二十年八月十五日を迎え、ただ茫然とするばかり。襲来したソ連軍のため駅長として日本人を北海道の引

揚げ業務に死力をつくす。ようやく隣氏ら家族も二十
七人の同志とともに北海道を経て引き揚げる。青森管
理部の三戸駅助役になる予定のところ昭和二十四年退
官して下北郡東通村石蔵平開拓地に入植し、高位高官
では食えない。生きるには耕すにありとの信念で農業
を始めて原始的生活だった入植時代から四十数年間の
苦闘を経て、今やユートピアを建設された隣氏。樺太
出身の同志愛の表徴者として尊敬したい。

(社)引揚者団体全国連合会

副理事長 結城 吉之助