

とになる。

一月のシベリアでは、埋葬は重労働作業である。埋葬のために穴を掘るにも、凍土状態で掘り下げることが困難である。五〇センチメートルくらい掘り下げて埋葬して、近くの雪を山盛りにし、墓標を建てて帰ったこともあった。春の雪解け時期には野犬に荒らされるのではないかと心配もしていたが、対策もなかった。

医務室の薬品と言えば、アスピリンか赤チンくらいしかなかった。生水を飲んだり、寒さのため腹具合を悪くし下痢をする人は、パンを真っ黒焦げに焼いて食べた。下痢止めの薬となり、すぐ回復した。黒パンが悪性の水分を吸収することが良いのではないかと思う。豚に消し炭を食べさせることと同じで、下痢止めには黒パンの黒焦げが効果一〇〇%で、多くの人が利用した。

二十一年春よりは病死する人はほとんどなくなった。

タイシエットから

バム鉄道建設に従事して

福井県 片山清次

前書き

我々タイシエット地区に配置された抑留者の作業は、ほとんどがタイシエットからブラーツクに至る間のバム鉄道の建設にかかわるものであった。以下、その間における私の体験を述べることにする。

昭和二十年と二十一年 タイシエット二六キロメー

トル 第五病院

洗濯場勤務

入院患者の下着、病衣、敷布、毛布類の洗濯作業を行う。一人一日当たりノルマ三三三枚（当該物品の大小を問わず、シャツでも毛布でも一枚として計算される）。

作業手順は、五右衛門風呂クラスの大釜へ早朝第一に水を張り、洗濯用の湯を沸かす。次いで、ソ連人責任者が規定ノルマに従って汚れた洗濯物を数えながら積み上げて行く。積み上げられた洗濯物は胸ほどの高さになる。これが今日のノルマだと示される。それに対する石けんは、わずかバター三箱程度の大きさで二キログラムの粗悪なものが支給されるのみ。赤痢患者の血便と膿液にぬれた下着の山から発する悪臭と、伝染病に罹患するのを恐れるあまり、洗濯場作業に回された者は誰もが三日と辛抱できず、たまりかねて洗濯場と尿尿汲取作業以外の作業なら何でも辛抱すると変更を申し出る者が後を絶たず、病院での嫌われものの作業場であった。酷寒にさらされる戸外作業ではなかったことだけが唯一のメリットであった。

昭和二十一年～二十二年 タイシエット一七八キロメートル 第四二ラーゲリ

主として従事した作業は、森林伐採であった。

森林伐採

バム鉄道建設の基礎となる路盤工事計画に基づく森林伐採である。樹高二〇～三〇メートルに達する松、唐松、樅、白樺が密生し、斧鉞（フエツ）も入れられたことのない昼なお暗き原生林のこれらの巨木を二人挽きの鋸で、ひざまで没する雪の中での作業である。冬期はマイナス四〇度～五〇度前後、監督は焚き火すら無情にも足で踏み消し「ダワイ、ダワイ」と作業を強制する。夕刻には巻尺で個人個人の成績を計算し、ノルマを達成するまでラーゲリへ帰ることを許さなかった。土地柄、冬期は朝の十時ごろ太陽が弱々しく昇り、午後の三時過ぎには薄暗くなり始める。タイシエットの冬は朝星、夜星を仰ぎながらの重労働であった。夏は早朝三時ごろから夜が明け、森の鳥たちが忙しくさえずり出す。夜は十二時近くになっても夕暮れ時の明るさであり、昼間の作業場は雪に代わって「蚊」と「ムシカー」と称する吸血虫が毎年大発生し、人間や家畜の露出した皮膚にたかり血を吸うのである。駆除策として「カンレイシャ」製の袋を頭から被り、枯れ草でなった縄を防虫線香代わりに火をつけて

腰にぶら下げ伐採をした。

伐木は、主として建築資材として使われた。

### 道路敷設と補修作業

入ソ当時は、シベリア鉄道本線のタイシエツト駅から支線の終点ネーベルスカヤ駅まで単線で六八キロメートルまでが開通していた。今考えると、タイシエツトを起点としてバム鉄道（バイカル州とアムール川を結ぶ鉄道の略称。別名第二シベリア鉄道とも言う）敷設が急がれたのは、三五〇キロメートル地点のブラーツクに流れるアンガラ河の最も川幅の狭い箇所（長さ五一キロメートルに及ぶ堰堤を築き、そこに水力タービン二十五基を据え、出力四五〇万キロワットの電力を生産する水力発電所の建設資材を輸送するためであったと思われる）。

また、鉄道開通までの動脈として原生林を切り開き、幹線道路と日本人抑留將兵を收容するためのラーゲリの建設が入ソ当時の重点作業であった。

スターリン時代から点々と存在するソ連人監獄の囚人の生活道路として、細々と繋がっている道路の整備

補修や拡張工事、さらに新設工事等に従事した。無数に生えている樹木の中から、直径五〇センチ余りのものを選び四メートル長さに伐採し、斧と白樺の矢で二つ割りにする。それを四メートル幅に並べ基礎の丸太の上に固定するのであるが、ギムネ（手動ドリル）で径五センチの穴をあけ、金属は一切使わず、ネジ釘代わりに木製の地獄クサビを打ち込んで完成する。この上を人間や資材を乗せたトラックが往復するのである。原生林の中を延々と続くこの路をブラーツク街道と呼んでいた。

湿地帯を走るケースが多く、遠くから見ると、さながら陸上の栈橋の観を呈した。巨大な積み木細工を思わせるこの道路は絶えず破損し、修理することが多かった。

昭和二十二年～二十三年　タイシエツト一九八キロメートル　第一ラーゲリ

### 路盤構築作業

線路敷設計画に基づき伐採及び森林清掃を実施した

箇所について、レール敷設のための路盤構築作業を実施する。レベルで高低を測量し、幅員一〇メートルの範圍内の一木一草に至るまで取り除く。高所の土は、ターチカと称する一輪車に積載し、松の厚板をレール代わりに並べた上を調子をとりながら押し運び低地まで運搬するという、体力と平衡感覚を要求される危険極まりない作業であった。雨や雪の日の作業は、バランスを失い一〇〇キログラムに近い土砂とともに高所から転落するという命がけの仕事であった。

曲がりなりに路盤の格好がついたとほっとする間もなく、ブラーック街道を通りレールや枕木がトラックで連日、大量に運び込まれてくる。

鉄道兵出身の抑留兵士の指導で枕木を並べ、その上にレールを置いて行く。機械力は皆無で、すべて手作業であった。

「一五二四ミリメートル」、世界一の軌間を誇るソ連のレールを支える枕木は、無尽蔵と言える松、唐松、樅等を製材し、生木のままを運び込んでくる。一本当たり二メートル余り、優に八〇キログラムもある

ものを、骨と皮に瘦せ衰えた抑留兵士は一人では担げず、複数の人員で担がせてもらい、よろめきながら運ぶ姿はこの世の地獄絵図であった。不幸にして途中で落とした場合は、自力で担ぐこともできず、監督からは「サボタージュ」「プロホラポーター」と罵飛ばされるのであった。

むき出しの赤土の上に敷設されたレールは、土木工事現場のトロツコの軌道を思わせるものであった。路盤が締まるまでは二、三年かかるだろう。汽車が通るのはそれからのことだ。鉄道兵出身の抑留兵士は、自らの経験からそのように語った。

「えっ、機関車は当分入って来ない？」。聞いている誰もが一瞬、顔を見合せて安堵感に浸った。一夜明けて昨日の作業現場に到着すると、原生林の彼方から一瞬、ポオーッと汽笛のような音を耳にした。いくらなんでも、まさかこんなに早く機関車が来るはずはない。空耳であろう。しばらくすると、前から明確に汽笛の音が響いた。「オイッ、何か変だゾー」、作業の手を休めて音のした方向を眺めると、森の木々の上の

方に淡く煙が上がっている。やがてもくもくと煙を出した機関車が祭りの神輿のように激しく揺れながら我々の方に進んで来るではないか。昨日の話とは全然違う。今さら文句を言っても始まらない。軽便鉄道ではない本物の機関車が黒々とした巨体を、バラスも入っていない路盤の上をミシミシと無気味な音を立てながらゆっくりと近づいて来た。「ブアーッ」と一声、威嚇するように大きな音と白い蒸気を吐いて我々の横で止まった。

油で汚れた作業服の囚人機関士が運転室から降りて来て「薪をたくさん積んでくれ」と。早速、余分な仕事を言いつける。

路盤に沿って点々と、我々が泣く思いで作らされた近くにある薪の山を取り崩し、リレーで機関車へ運ぶのであった。

砂卸下（すなしヤカ）

数百トンもある列車の重量を支えるクッションの役割を果たすバラスが、連日、夜昼の区別なく運ばれて来る。五〇トン貨車と呼ばれる台車の上にバラスがピ

ラミッド型に山積されている。二十両ほどの編成である。戸外の明るい昼間は別として、夜間の場合、電灯一つない暗闇の中で、ボロ布に石油を浸してたいまつ代わりに燃やし、唯一の光源とし作業をするので怪我人がよく出た。厳冬の夜中に予告なく列車が入って来る。昼間の労働でクタクタに疲れ、ぐっすりと眠っている抑留兵士の耳に、「ボーッボーッ」と響く機関車の汽笛と、時を置かず「ガンガンガン」とラーゲリの衛兵が打つ鐘の音、日本人労務係が「砂卸下集合ッ」と大声でラーゲリ内を触れ回る。スコップ一挺を肩にして現場へ駆けつける。車両一両に四人ずつ割り当てられて素早く台車の上に立つ。自分の身長より高いバラスの山が目前に迫っており、この山を小さなスコップ一挺で路盤の上に落とさねばならぬ。誰も助けてくれない。何もしないで突っ立っていると体は凍えてしまう。嫌でもスコップを動かさなくてはならない。堅く岩のように凍りつき、砂と石が混じっているのでスコップが容易に突き刺さらない。他の三人の仲間達も同じ思いであろう、一言も喋らずひたす

らスコップを動かす。運ばれて来た土質にもよるが、全部降ろし終わるのに要する時間は三時間〜四時間かかった。降ろし終われば、列車の進行を妨げぬようレールの上や路盤の上に高く積もったバラスをならしてやっとならされる。

夜中に列車が到着すると、大体夜明けに終了する場合が多い。朝飯が終わると、休息も与えられず平常通りの昼間作業に駆り出される。ろくに食事も休息も与えられず、こんな無茶なことを強いられた結果、体力は目に見えて衰えていった。

#### 保線作業

連日、昼夜を分かたず運び込まれて来るバラスの山を、昼間作業隊はスコップで枕木の間に投入する。そして、木製の角スコップで枕木を中心に向かい合い、バラスを枕木の下に押し込む作業をする。日本でよく見かけた、線路工夫が先の平たいツルハシで呼吸を合わせてカッチン、カッチンと枕木の下を固めている作業である。このような保線用のツルハシ代わりに木製のラバータと称する手作りの器具を用いた。バム沿線

は湿地帯が多く、土砂を投入しても、レベルで計ると一日で二〇センチほど沈下する箇所が多い。翌日、その場所にバラスを投下して土盛りする。その翌日、計測するとまたまた二〇センチほど沈下している。いわゆる賽の河原である。コンニャクかようかんのような軟弱地盤の上に土砂を盛り上げるのであるから当然の結果だ。

彼等はどうのような工法を用いるのか？ 多分の興味を抱いていたが、それまでに私は、建設を急ぐ他のラーゲリへ転出させられた。

#### 列車の脱線転覆復旧作業

赤土むき出しの路盤の上に遮二無二敷設した線路も、我々の文字通り不眠不休の作業の結果、外観では、どうやら鉄道線路らしい体裁が整い、それを待っていたかのように、タイシエット方面から連日、長蛇の貨車が建設資材やら生活物資を積んでブラーック方面へと走って行く。乱暴な機関士の運転ミスや軟弱地盤の影響やらで、脱線転覆は予期しない時間に発生する。

緊急を伝えるべく、機関車からの絶叫にも似た汽笛の音が何度も響き渡る。また事故をやらかしたのか？間髪を入れずラーゲリの衛兵が打ち鳴らす鐘の音。昼間だろうと夜間だろうと、この音が不定期な時間に聞こえると鉄道事故の知らせである。その時、携わっている作業は中止して、全員、現場に走らねばならない。駆けつけた現場は枕木が引き千切られ、車輪を空に向けて引っくり返った貨車が何両も連なっている。既に收容所長初め労務長等のソ連幹部連中が右往左往している。彼等もどこから手をつけてよいか分からない。機関車は時折り、病人の吐息のように力のない音を出して白い息を吐いている。

ソ連人幹部は苛立った声で「早くしろッ、早くッ」と怒鳴るだけで、具体的な指示もできない。世の中は良くしたもので、鉄道現場の経験を持つ仲間の抑留兵士が見兼ねて指揮をとり出した。我々はその指揮に従って作業を進める。当初はどこから手をつけて良いか戸惑った脱線現場も数時間後に復旧したが、驚いたことには、この作業に使用した器具は伐採用鋸と斧、

スコップ、一〇メートルほどの白樺の木と、レール固定用の犬釘と枕木であり、機械類は一切なし、すべて人力で処理した。

收容所長がいち早くじきじきに指揮をとるといふことは、自分に委任された範囲内で事故を起こすと所長自身の成績に係わるとのこと、なるほどと思った。

昭和二十三年～二十四年 タイシエット一四二キロメートル 第三ラーゲリ

#### 都市建設作業

線路も、曲がりなりにブランクまで開通した。陸の栈橋とも言われた木製道路から、輸送の重点は徐々に鉄道へと比重を高めていった。そして沿線の各地に駅が建設され始め、その駅を中心として新しい都市が建設されていく。この地に移されて従事した作業は、主として都市計画の一環として駅及び駅舎を建設する。さらに管区の役所、学校、通信所、市民住宅等が抑留兵士の手で建設された。さらにこれらの施設に給水するための鉄管埋設作業、またここは基幹駅である

うか？ 給水所、機関庫、機関車の方向転換のためのターンテーブル等をも建設し、現在はバム鉄道の中の主要な駅となっている。駅名は、付近に流れるチュナ河にちなみ「チュナ」と呼ばれている。

昭和二十四年に入ると旅客列車が入り出した。貨物を牽引する機関車と異なり、我々の身長ほどの直径をした動輪が四輪もついた旅客用機関車に客車が三両連結され、囚人機関士ではなく、明るいブルーの作業服に防塵眼鏡をつけた機関士が乗り込み、一日一往復するまでになった。二年ほど前までは、黒々と絨毯を敷き詰めたような原生林で覆われていたこの地が、今ではソ連軍人や鉄道員、民間人等が各地から集まり、メインロードには付近のコルホーズ農民からなる青空市場が開かれるまでになった。ここまで繁栄をもたらしたのは、一にかかって日本人抑留将兵の力に外ならない。

#### 木造規格住宅（ログハウス）建築

無尽蔵に近いほど豊富な木材を使い、原木を斧ではつつて井桁に組んだ山小屋風の建物から一段進歩し

て、原木を一定の規格に製材したものを積み上げ、隙間材には水苔から羊毛屑を挟む等々、従来の建物から見ると格段に向上した規格材建物となった。我々は「本建築」と呼んでいた。駅正面には二階建ての都役所が一際目立ち、新興都市らしいムードが漂っていた。

#### チュナ駅拡張工事

単線から複線へ、さらに引込線を数本も敷設するようになり、広大な構内を造成する傍ら、そこで掘り出した土砂は一キロメートルほど離れた低地にトラックで運搬し、一辺が三〇〇メートルほどの正三角形の路盤を築き、レールを敷設して、ターンテーブルを造成した。この作業は、すべてスコップによる手作業であった。期限が定められていたのだから、文字通り昼夜兼行の重労働もしばしば課せられ、泣く思いだった。

朝、職場に到着して作業開始。昼食、夕食はラーゲリから現場へ運ばれ、もっぱらスコップで土砂をロケットのようにトラックに積み込む。空腹と疲労とで



スコップを杖に立たないと倒れ込んでしまうほど、綿の如く疲れ果てる二十四時間労働は体力の限界を感じた。

#### 水道工事用のパイプ埋設作業

家屋建設に伴い、幹線道路に沿って直径二〇〜三〇センチの鉄管を埋設するため、平均四メートル程度の深さに掘削して配管する。地勢により八メートルもの深さに掘ることもあったが、側壁が崩れ落ち土砂に埋もれる危険に絶えずさらされた。

昭和二十三年〜二十四年 タイシュエツト二九二キロメートル 第一二ラーゲリ

#### 新しい路盤建設作業

突貫工事で開通している線路から少し離れた所に本格的な路盤が建設されるので、原生林を二〇メートルほどの幅に切り開かれている地面の切り株や灌木を取り除き、測量された位置まで土を掘ったり、反対に埋めたりする作業であった。木製の一輪車とスコップとツルハシと、レール代わりの松の厚板が主要機材であ

り、もっぱら人力が中心の作業であった。

これらのエネルギー源は、黒パンとアワ、ヒエ、えん麦等を粥状に炊いたもので、「スターリンはひどい奴だ。カナリヤの餌を食わせて鉄道建設をさせやがる」と不平が絶えなかった。

進捗しつつある作業場を遠くから見ると、森の中に大きな掘割ができたように見えた。

#### 爆破作業

造成中の路盤の突き当たりには高さ五〇メートルほどの山がある。その山を爆破して線路を敷設するという計画が伝えられた。

まず、爆破する箇所を数メートルごとに定め、それぞれ指定された深さの縦穴を掘る。深いところでは二〇メートルほどの深さであった。底部に達すると計算に基づく横穴を掘る。縦穴の完成に合わせて黄色火薬が貨車で続々と運ばれて来る。セメント袋に入った火薬を麓から縦穴まで、何日もかかって一袋ずつ、アリの行列さながらにぞろぞろと繋がって担ぎ上げる。次に、この火薬袋をシラカバの木で作った巨大バットで

一袋ずつ叩いて固まった火薬を砕いておく。それを縦穴の中に詰め込み、信管と導火線を埋め込む。

爆破当日は、爆破技術者以外は五キロメートル以内立ち入り禁止。建物の窓ガラスは全部、外すよう命令された。一同はラーゲリで待機し、爆破開始時間の午前九時を待つ。やがて「ドーン」と鈍い音と共に地震のように室内がグラグラと一瞬、揺れた。互いに顔を見合わせて「ヤッター」と叫んだ。

爆破現場に差しかかると、昨日まで日前にあった山が跡形もなく消え去っていた。そして、そこには饅頭を二つにスッパリと切ったようにえぐり取られ、赤茶けた山肌が露出し、何か痛々しく感じた。林立していたあの松の大木のすべての枝がもぎ去られ、焼魚の串が無数に突き立てられたような山容を呈し、爆破力のいかに凄まじいかを証明していた。

労務長や爆破技術者、収容所長等は、ノルマー二〇％、予想以上の大成果であったと歓声を上げていた。使用した火薬量に対して爆破した土砂量の多寡から算定するらしく、終日ご機嫌であった。我々にとつ

て、数百トンの火薬を使った豪快な爆破作業は、後にも先にも経験しない貴重な作業であった。

以上のような経過で、タイシエットからブラーツクのバム鉄道敷設は、予定より二カ月も早く完成した。

## 首吊りそこないの記

岩手県 五十嵐 弥助

### 逮捕

終戦間もなく逮捕されて、豊原刑務所に収監されたのが九月二十五日だった。嚴重な身体検査のうえ、ぶち込まれたのは十九号の独房、そこには先任者が二人いた。

ソ連が進駐と同時に豊原刑務所は直ちに接收され、収監の日本の囚人は全部釈放され、それに代わってソ連製の戦犯容疑者、反ソ的行為者が続々ぶち込まれて