

聞き取り調査

強制抑留者が語り継ぐ労苦

山梨県 渡辺元信

一、出生からシベリア抑留まで

私は、大正四（一九一五）年五月二十五日、山梨県の本籍で生まれ、瑞穂村立実業学校を卒業後、農業に従事していましたが、昭和十二（一九三七）年一月、現役兵として東京麻布の近衛歩兵第一連隊に入隊、その後満州国平安省平安歩兵第二六〇〇部隊に転属、下士官に任官後、旅順の士官教導隊で初年兵教育教官助手として勤務中、昭和二十年八月九日、ソ連軍がソ満国境を破って南

下したとの情報により、私どもの部隊は四平街飛行場守備陣地に展開中、八月十五日、部隊長騎兵大佐本部付下士官だった私は、部隊長とともに天皇陛下の終戦の詔勅を軍の超短波受信機で傍受した。落ち着いた玉音で「忍ヒ難キヲ忍ヒ以テ萬世ノ為ニ太平ヲ開カムト欲ス」という終戦宣言である。負けを知らない皇軍が敗れるとは、部隊長以下泣きながら、放送は事実でもまだ関東軍司令部の命令が下るまでは現陣地を死守するのだと野営を続けた。八月十七日早朝、ソ連軍戦車を先頭に飛行場の接収に乗り込んできたので部隊長は抵抗することなく部隊を飛行場に集結、そこで武器を棄て武装解除され、そのまま収容所入りとなった。

八月二十七日未明、ソ連軍隊長から「貴隊は、このまま東京に帰ることになった（東京ダモイ、だ）、喜べ」とせき立てられた。私は下士官候補生（学生）の班長だったので、隊長ということで作業隊約百人を引率して一千人単位の梯団として家畜輸送用の鉄の有蓋貨車に押し込まれた。座つたまま、身動きもできない暗闇の車中を「日本に帰るのだ」の一言を信じてじっと我慢していた。このころの私どもは正に純情だった。

不思議な遭遇と言うか、私はこの収容所で同じ内野出身の栗山兼利君とパツタリ出会い「共に元気でよかつたなあ、これからも体につけて生きて日本へ帰ろうぜ」と一時話し合ったが、お互いに捕らわれの身でそのまま別れた。残念にも兼利君はその後シベリアで病死してついに帰らなかつた。

今にして思えば、私どもの部隊（作業隊）は四平街駅から満州鉄道を北上して、新京（長春）―ハルピン―チチハル―満州里を通りソ満国境の

アムール河を渡つて（船を並べて鉄路を敷いた）シベリア鉄道に乗り入れ、チターカタラを通つてシベリア最大の都市イルクーツク市郊外の原野に降ろされた。東京ダモイとだまされ喜んで貨車に乗せられてから半月、食糧もなく、時折配給される凍つたような黒パンで飢えをしのいで生きてきた。

二、収容所の築造と石炭掘り作業

第一次収容所には約千五百人くらい入れられたが、収容棟はなかつたので、私どもは日本軍の天幕で野宿しながら、まず木を切りそれを積み重ねて半地下式の丸太積み家屋を築造した。そして内外に粘土と乾草を練り合わせた泥壁を塗つた。中央に二メートルくらいの通路を作り、両側に二段式の板張ベッドを造れば立派な宿舎となつた。電灯もないので夜はたいまつで生活した。朝起きて見ると戦友も自分の顔も真っ黒け、まるでモグラの生活だった。極寒零下三〇度の中でも、地下の

石炭掘りは地下に入れば零下前後で、寒さに弱い日本人としては大いに助かった。炭鉱掘削作業にもノルマはあったが、地下作業であり、鉱脈によって掘削に危険があるということで、それ程厳しくなかったので作業場は明るく働けた。

収容所生活で一番つらかったのは、食糧の配給が少なく、冬になると欠配が続き、重労働と空腹で栄養失調患者が多発したことである。昭和二十一年四月頃から、野草のフキとかヨモギ、アカザ、何でも炊事場に持ち込んで、タラやニシンの塩漬けを切り込んで雑炊を作りみんなで空腹をしのいだ。入浴は十日に一度くらい街のサウナに連れて行かれたくらいで、毎日真つ黒な手や顔を洗うのに精いっぱい、したがってシラミが多発。また、棟内に南京虫も多かったが、幸い伝染病は出なかった。

三、シベリア最難の「バーム鉄道敷設工事」

昭和二十一年九月ごろから私も作業隊は仕事

場が変わり、バーム鉄道（第二シベリア鉄道）の敷設作業隊に編入された。

後から知った話であるが、バーム鉄道とは第二シベリア鉄道の略称で、タイシエツト近くのバイカル湖と日本海に注ぐシベリアの大河アムールのそれぞれの頭文字を取ってバーム（BAM）鉄道と呼ばれていた。日本人捕虜が担当した区域は約二二〇キロメートル、約四万人の抑留者が配置された。人跡未踏の原始林の荒野に、約十キロメートルごとに二千人の日本人捕虜を投入しての大工事だった。バイカル湖は透明度四〇メートル、水深水量は世界一と言われ、シベリアの真珠と土地の人々は自慢していた。タイシエツトはシベリア本線からバームに向かう分岐点にあり、人口五万人くらいの小都市であった。

昭和二十一年八月、私どもの作業隊はイルクーツク市―チェレンホーボ市―タイシエツト市を結ぶ鉄道路線の建築現場に展開配備されたが、私はちょうど中央のチェレンホーボ収容所（ラーゲル

と呼ばれた)に配属され、ここで約五十人の作業組長として敷設工事に従事させられた。作業は、まず森林伐採隊が鉄路線に従って原始林を伐採除去すると、路盤埋立班が大型重機や大型トラックで路線を造成し、その上に砂利石と枕木を固定し、レールを敷設固定して進むという一貫した流れ作業であった。

私の班は私が歩兵軍曹、隊員は現役兵の下士官候補生、みんな若くて優秀な若者たちであったので、最初はソ連人のエンジニア(工事技術者)の指揮に従って働いていたが、慣れるに従って私が現場の班長となつて、鉄路の敷設は渡辺組(ブリガード)が一番早くて正確だと評判になり、收容所長から褒められるまでに上達し、ハラシヨールポーターとして百二十人がノルマを達成する成績を挙げた。

チェレンホーボ收容所は元ドイツ兵の捕虜收容所で、レンガ造りのモグラ兵舎であったが、冬の寒さには苦しめられた。それでも外温零下三〇度

以下は作業中止の赤旗が揚がって、一日じゅう休みがあった。かたかった。

ここでも食事は欠配が多くいつも空腹、「生きて故郷(くに)に帰って米の飯を腹いっぱい食べたいから死にたいものだなあ」と皆の思いは同じだった。

私は日ごろ班員に「仕事はその人の体力によって真剣に働き、休む時は皆で一緒に体力を養うことだ」と戦友組制度を活用した。「必ず生きて故郷に帰ろう」を合い言葉として班員を励まし続けた。

四、ダモイの踏絵の民主教育

昭和二十四年四月初旬、ソ連收容所長が突然「バーム鉄道建設作業隊の皆さんの働きによって建設作業が大幅に促進した、よってスターリン命令で皆さんは近く東京ダモイすることになった」と発表があった。私どもは「死ぬまでこき使っていないながら今ごろ何だ」とこぼしながらもうれし

かった。四月十日ごろ、自分の造ったバーム鉄道に乗車。「生きていてよかった」と思いながら、亡くなった戦友に心の中でわびながら、四月半ばに日本海のよく見えるナホトカ港に下車した。驚いたことに、このナホトカの収容所は全く共產主義教育学校であった。私どものように鉄道建設のために三年半もこき使われ「ハラシヨールポーター」で帰国するのだと誇りを持ってここまで来た者など見向きもせず、「反動グループだから民主教育をしなければ日本ダモイはさせない」と宣告されてしまった。私どもはまただまされたと怒りながらも、これに背けばまたシベリア送りにされる、我慢我慢とまた初年兵になった心算で二カ月間、ナホトカ収容所で民主主義教育を受け、「赤旗の歌」や「インターナショナルの歌」など、一応立派に歌えたり民主革命の定説なども説明できるように洗脳された。

昭和二十四年九月十七日、遠州丸が日本国旗を掲げてナホトカ港に接岸、私どもは一人一人、日

本国ダモイ名簿で読み上げられタラップを駆け上がり、地獄からの生還が許され、翌十八日、私は六年ぶりに舞鶴港に上陸、祖国の土を踏むことができました。

五、最後に言い遺したいことば

私は二十世紀の日本動乱の時代に生まれ、日本人として、軍人として戦い敗れてソ連の捕虜として酷使されながらも運よく生きて帰り、祖国再建に尽くすことができた幸運者です。

そこで私はここで子孫や社会の人に申し遺したいことは、今後日本はもちろん、世界中から戦争は起こさないことにしてもらいたいものです。

今でも米国、ロシアとも核兵器を保有している国もありますが、核兵器は全部なくして、これからは絶対戦争はしないことを世界の人々が誓うべきだと思えます。そして家庭では親を大切にして一家仲良く暮らせる世の中を作ってください。