

日露戦争期のシベリア鉄道小考 (一)

広瀬 健夫

目次

- (1) 序
- (2) シベリア鉄道小史
- (3) 日露戦争期のシベリア鉄道 (以上本号)
- (4) 革命の進展とシベリア鉄道 (以下次号)
- (5) 結語と若干の展望

(1) 序

近代日本の方向を決定する上で重要であった日露戦争を全体的に考察していくさい、ロシア側の状況、対応を考慮しなければならないことはいうまでもない。そして近代戦争たる日露戦争は、民衆の積極的、もしくは消極的支持なしには遂行しえないのであり、従って、単に戦場における戦闘の勝敗を主として追究する狭義の軍事史では日露戦争の本質に迫ることは出来ない。軍隊の戦闘能力とそれを支える経済力、工業力、それらの基盤をなす民衆を戦争に結集し、その忠誠を確保しうる政治体制、政治的力量などを総合的に考察することが必要なのである。

1945年の敗戦で日本における日露戦争の学問的研究が可能となり、それ以後、いくつかの注目すべき研究が出ているが、日本側からする日露戦争に研究が集中され、上述した視点でのロシア側の状況にふれることがまことに少ない。

ソ連においても上述した総合的視点での日露戦争研究はすすめられていない。1977年にイー・イー・ロストゥーノフ編「露日戦争史、1904年——1905年」(モスクワ、1977年)¹⁾が刊行されたとき、私は「ロシア社会、ロシア民衆との関連で日露戦争が記述されていない、…戦争にとられる兵士、家族、兵士の不満、抵抗、反戦運動、革命政党の活動、ロシアにおける革命の進行と戦争の関連、シベリア鉄道の輸送状況、鉄道労働者の動向などを歴史的、具体的にふれねばならないが、それはなされていない」として、上述した総合的な視角にたつて、戦争に苦しむ兵士、民衆の視点から日露戦争を記述すべきことを主張した。²⁾

1979年6月25、26日、モスクワで第4回日ソ歴史学シンポジウムが開かれ、そのテーマは、(一)世界史の中の日露戦争 (二)は、世界史の方法論)であった。ソ連側の報告者、イー・イー・ロストゥーノフの報告は主として軍事・軍事技術史的内容だが、彼はその中で日露戦争において「ロシアは経済的にも軍事的にも日本より強かった」とのべ、「陸海の戦闘において、日本はその物質・精神両面の力を、すべて投入することによってのみ勝利しえたのである。その経済と財政は破綻していた」、「戦争の継続は不可能であった」のに対して、「ロシアは対馬の大敗北の後でさえも、勝利するだけの力を持っていた。軍事的余力はまだ大きかった」、しかし1905年1月9日の「血の日曜日」にはじまる第一革命の昂揚のため「皇帝政府は早期の講和締結に利益を感じたのである」としている。以上は日ソ歴史学シンポジウ

ムに出席された倉持俊一氏の報告によっているが、つづいて倉持氏は、ロストゥーノフの主張する帝政時代のロシアの国力についての高い評価、ロシア帝国主義の戦争責任の軽減などについてもふれて、これらは自国中心主義、ソヴェト愛国主義の視点に発している、とされている。³⁾

以下の小稿ではシベリア鉄道の輸送状況、シベリア鉄道労働者の状況を検討しつつ、ロシアもまた戦争遂行能力を失っていたことを考察していきたい。シベリア鉄道をとくに問題にするのは、シベリア鉄道がロシアの極東進出のいわば、動脈であり、日露戦争時のロシア側の唯一の輸送手段であり、それ故に日本側からもきわめてその動向に注意が払われていながら日本ではほとんど研究されていないからである。日露戦争をおそらくもっともリアルに分析した谷寿夫にしても、「勝敗結局の争は運搬力の争いというも過当の言にあらざるなり」⁴⁾と述べて日露戦争における輸送力の意義をきわめて重視しながら、シベリア鉄道の輸送力について言及するところはまことに少ない。⁵⁾

また、1965年にアメリカで刊行されたT. ハーモンの「大いなる海へ」⁶⁾はシベリア鉄道建設の状況が詳細かつ具体的に書かれていて貴重である。筆者も多くをそこから学んだ。しかし、ここには日本が、日本人がシベリア鉄道にどう対したのかということは書かれていない。また、鉄道労働者、革命運動、反戦運動との関連でシベリア鉄道をみるという視点もない。

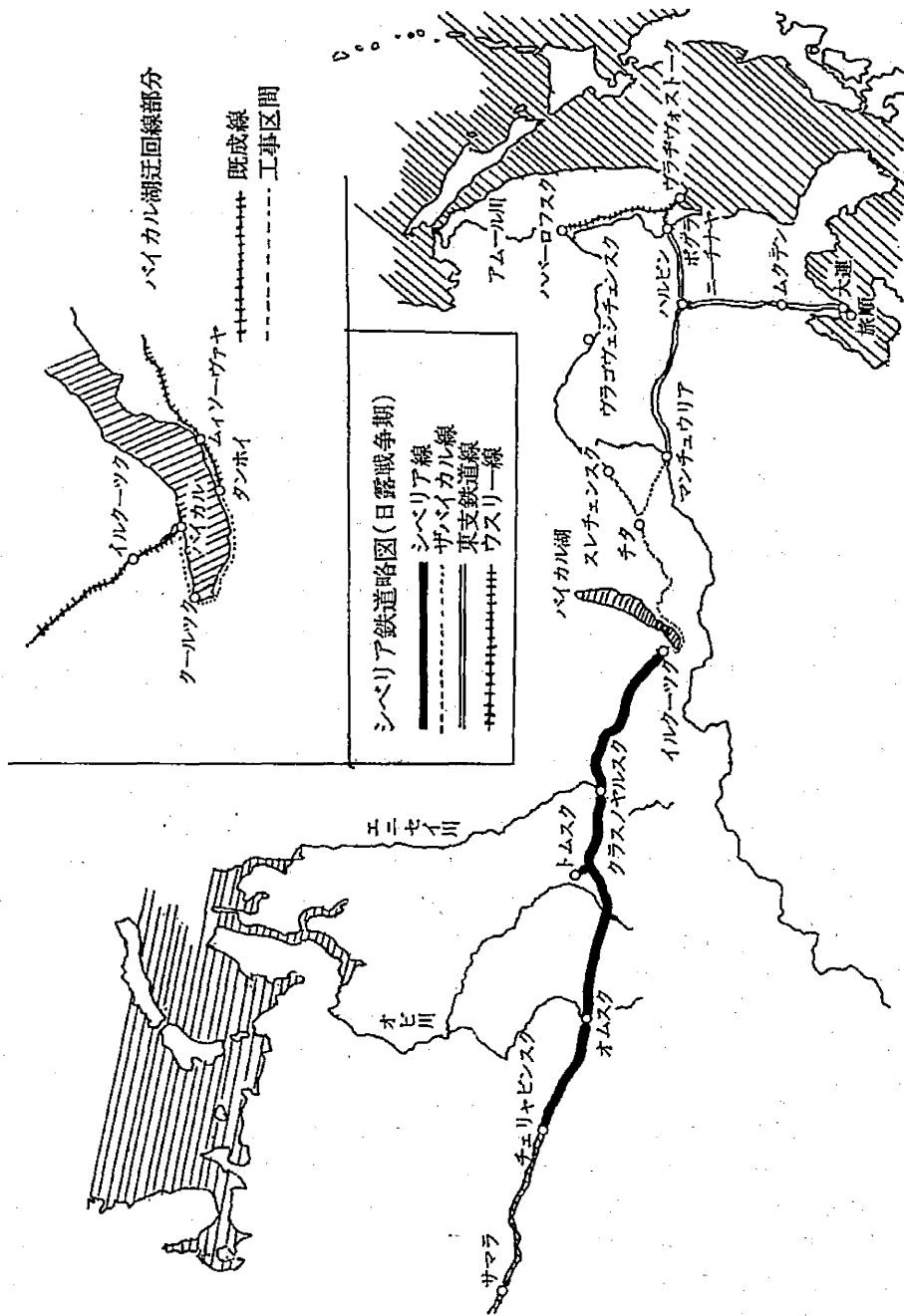
小稿は、この研究史上の空白部分を少しでも埋め、かつロストゥーノフなどにみられるソ連史学の軍事史中心的な日露戦争史への批判をも意図しているが、軍事史、軍事技術史に知識と関心の乏しい筆者は、露日戦争史編纂委員会編の大部な（しかし無内容といわれる）「露日戦争史」全九巻⁷⁾などは見ていないので、いくつか誤りもあろうかと思われる。同学、異学の諸賢のきたんのないご批判をいただければ大変に有難い。

(2) シベリア鉄道小史

19世紀なかばから強められていたロシアの極東進出は、1891年のシベリア鉄道建設開始によってその強度を著しく高めることになった。小稿でとりあげる時期のシベリア鉄道 Транссибирская железнодорожная магистраль は、現行の路線とちがって中国の東北部を通過する東支鉄道 Китайско-восточная железная дорога によってヴラヂヴォストークと結ばれており、シベリア線、ザバイカル線、東支鉄道線、⁶⁾ ウスリー線と区分されていた。⁷⁾ 日露開戦時には、ザバイカル線の一部、バイカル——タンホイ、いわゆるバイカル湖迂回線は開通していなかった。東支鉄道の一駅、ハルビンから南へ支線が伸びて大連、旅順に達していた。

シベリアにおける鉄道建設⁸⁾の考えは、愛理条約（1858年）、北京条約（1860年）で極東に新たな領土が獲得されてから存在していた。当初は壮大な夢想と考えられていたが、1880年代後半になって極東の国際関係が緊張し、そこでのロシア軍事力の弱さが明らかになるとそれを増強する問題がおこってきた。1886年には、東部および西部のシベリア県軍政長官は、トムスク——イルクーツク、バイカル——スレチエンスクの鉄道建設の必要性を戦略的見地から提議した。翌年には上記線区の外、ウスリー地区の調査にも着手した。しかし蔵相ヴィシネグラツキーは、金準備に没頭してこのような莫大な支出をとまなり事業に反対していた。⁹⁾

しかし清国政府が南満州に鉄道敷設の調査のためにイギリス人技師を派遣したというニュ



シベリア鉄道略図(日露戦争期)

ースが伝わり（1890年）、ここにシベリア鉄道建設問題はいよいよ動きだした。アレクサンドル三世は「早急にこの鉄道（ウスリー線）建設に着手する」必要を述べ、外相ギールスもこれを支持した。ついで大臣会議は、陸相の提議をいれて直通のシベリア鉄道を建設することに意見一致した。¹⁰⁾

ロシアの極東進出を注視していた日本の駐ロシア特命全権公使、西徳二郎はこの決定を青木外相に電報で報告し、¹¹⁾ついで4月25日（1891年）、「シベリア鉄道案の概略」なる報告書¹²⁾を提出し、詳細にその内容を説明した後、「拙官、右案文熟読の後、西欧露よりイルクーツスク迄、東ヴラフストークよりハバロフカ迄の鉄道は或は十年内外に竣功を見るをうとも、其中間、バルカイ湖岸より黒龍江沿岸の土地迄イルクーツスクよりハバロフカ迄3300ウエルスト一条の鉄道之を貫くに至るは容易を期すへからざるの考へに帰した」¹³⁾と述べている。この見通しは当たっていたというべきであろう。

当初、戦略的見地から建設にふみきったシベリア鉄道は、1892年、ヴィッテが蔵相に就任するに及んで新たな意義が与えられることになった。ヴィッテは、シベリア鉄道を中心とする鉄道建設を「動輪」として近代工業を育成し、アジアへ進出する世界的帝国、ロシアを構想していた。¹⁴⁾「全シベリア直通鉄道、これは言葉の広い意味で国家事業である」、「太平洋ならびにアジアの東方とヨーロッパとをきれめないレールで直結するシベリア鉄道は、ロシアばかりでなく全世界商業にとって新たな道、新たな地平を切り開き」、「諸民族の歴史に新しい時代をひらき、諸国家間の確立された経済関係に根本的変革をもたらす世界的事件の一つである」、¹⁵⁾「ヨーロッパとアジア的東方との交通における変革は」「単にアジア的東方と西欧の生産物の交易仲介者としてばかりではなく、アジアの東方の諸民族にもっとも近い大生産者・消費者」としてのロシアの利益たらねばならない、とヴィッテは述べている。¹⁶⁾

1891年に着工されたシベリア鉄道は、日清戦争（1894—95年）の段階では、ウスリー線は未開通、シベリア線はオムスクまでしか開通していなかった。このことも一因をなしてロシアは日清戦争についての明確な方針をうちだしえなかった。

日本が下関の講和交渉で遼東半島などを要求していることを知って開かれた95年4月11日（3月30日——ロシア暦）の特別会議でヴィッテは、「日本によって企てられた戦争は、われわれ〔ロシア——引用者〕がシベリア鉄道の建設を始めた結果である。」将来、日本は満州に進出してロシアにとって脅威となろう。ロシアとしては日本の満州南部占領と妥協し、シベリア鉄道完成後これに対して仕返しするよりも今すぐこの占領を積極的に妨害すべきだ、として日本に対して武力行使を含む強硬策を主張した。会議はヴィッテの線でまとめられ、¹⁷⁾いわゆる三国干渉となった。¹⁸⁾

1891年の計画では、シベリア鉄道の全線がロシア領を通過する案であった。しかし1894年夏に始められたハバロフスク——スレチエンスク間の測量の結果、この地域の鉄道建設が困難なことがわかり、ここに中国領満州通過問題がおこってきた。チタからはほぼ直線で満州を横断しヴラヂヴォストークに至る案はロシア政府内でつよい反対をうけた。外務省アジア局長カブニストは、1500—2000ベルストの新計画線は外国領土を通過するうえにロシア国境よりはるかにへだたっている、「鉄道建設そのものさえ軍事占領という強行手段をひきおこす」故に非常に危険である、とした。また、沿アムール県軍政長官ドゥホフスコイも同様な理由からこれは「大きな歴史的あやまりである」とした。両者は満州を通過する鉄道の必要性は否定しなかったが、その方向をヴラヂヴォストークにとるのではなく、はるか北、スレ

チェンスク——ヴラゴヴェシチェンスクにとることを主張した。¹⁹⁾

列強に対抗して中国進出を企図していたヴィッテは、これらの主張をおさえてチタ——ヴラヂヴォストークの線で李鴻章と交渉し、1896年8月27日(9月8日)、露清両国の間に正式協定が結ばれた。²⁰⁾

97年11月ドイツが膠州湾を占領したのにつづいてロシアは旅順港を占領し、98年3月15日(27日)、遼東半島を租借し、そこにロシアから接続する鉄道(いわゆる南満支線)をひく協約を清国と結んだ。²¹⁾ 鉄道の建設は、治外法権を与えられた、ロシアの事実上の国家企業である東支鉄道会社がおこない、鉄道の軌幅も、中国各地で諸列強によって敷設されていたヨーロッパの標準ゲージ(1.435m)ではなく、ロシアの5フィート(1.524m)のゲージ²²⁾で建設されることになった。

東支鉄道建設が始って間もない1899年に、地域住民の鉄道への攻撃は始まっていたが、義和団の運動が華北で高揚し、満州にもその影響がおよんで、運動は新たな盛り上がりを見せた。カブニストやドゥホフスコイが懸念していたことが現実となったのである。運動は鉄道や電信の破壊をよびかけていたが、²³⁾ 当初、ロシアの鉄道守備兵の数は少く、個々の箇所での兵数は、ふつう5—10人くらいで、たとえば南部地区では170マイルに240人の警備兵しかおらず、正規軍は旅順と租借地にしか配置されていなかった。²⁴⁾ 鉄道と建設労働者の宿営地への攻撃は1900年の6月に始まり、鉄道の大部分は破壊され、橋はこわされ、ロシア人労働者の部落は破壊された。²⁵⁾ ロシア軍が導入されて同年8—9月に鉄道沿いの要地をおさえた。²⁶⁾ ヴィッテは、1900年の全ての損害を東支鉄道7000万ルーブリ、軍事行動費1億ルーブリとしている。²⁷⁾ 1898年にロシア政府は、900ベルストの新鉄道線建設のために1億ルーブリ計上していることから破壊のすさまじさが想像されよう。²⁸⁾ このため工事は予定より大巾におくれ東支鉄道が完成して営業を開始するのは1903年7月1日のことである。²⁹⁾

義和団の活動は旅順要塞構築工事にも影響を及ぼした。当初の計画では期間2年で完成を予定していたが、1900年に中国人労働者は仕事をすて、³⁰⁾ コレラの流行もあって仕事の再開はおくれ、始められた仕事ものろのろしたものだった。結局、旅順要塞は当初の計画どおり完成しないうちに日本軍の攻撃をむかえることになる。³¹⁾ 東支鉄道建設に、旅順攻防戦に中国民衆運動が影をおとしているのである。

シベリア鉄道の建設は非常に難工事であり、そこで働く労働者の労働条件は苛酷なものだった。労働者数は、1891年——9,600人、1895年——72千人以上、1897年——57,200人で、1897年にはシベリア地域出身のロシア人労働者は28.8%で、ヨーロッパロシア出身の労働者は36.9%、流刑囚は7.4%、中国人労働者16.6%、他民族労働者が10.9%をしめていた。³²⁾ 労働時間はながく、夏は14.5—18時間、冬は12—13時間にも達した。中国人、朝鮮人労働者の労賃はとくに安かった。住居や衛生設備は劣悪で、労働者の発病率はロシアの鉄道のなかでシベリア鉄道がもっとも高かった。³³⁾ 労働者の不満は、しばしば騒動、ストとなってあらわれた。当初は土木労働者が当局へ請願するのが主要な闘争形態だったが、後にはオムスク、クラスノヤルスクなどの鉄道工場、機関庫の労働者が組織的にストを行うようになっていった。³⁴⁾ シベリアには、オムスク(労働者約2,000、1898年)、クラスノヤルスク(労働者約3,000、1905年)チタ(前二者より少し小さい)の三大鉄道工場があり、機関車や車両を實際つくり直す能力をもっていた(チタの場合は明らかでない)。³⁵⁾ 「労働運動の波は、鉄道とともに急速にウラルをこえて移動し、限りなきシベリアに広がった。」と『イスクラ』は書

いている。³⁶⁾ 1901年11月にはバイカル湖迂回線建設の労働者約1,000人がストを行っている。1903年4月にはインノケンチエフスカヤ駅（イルクーツクのすぐ次の駅）の機関庫で大きなストがあり、労働者の要求はロシア社会民主労働党イルクーツク委員会のビラという形で印刷され、附近の駅にもまかれた。それは8時間労働、罰金の返却、医療サービスの改善などを要求しており、「専制打倒！ 民主共和国万才！ 社会主義万才！」で終わっていた。³⁷⁾

19世紀末にはささやかな革命運動しか存在していなかったシベリアにも20世紀に入るとその活動は活発となっていたのである。イルクーツクやクラスノヤルスクには流刑になった政治犯による小人数の秘密サークルがいくつかつくられ、非合法文献を読み、それにもとづいて討論を行っていた。村の学校教師、軍看護学校生徒もいたが、クラスノヤルスクの鉄道工場労働者、バイカル湖迂回線建設に従事する職員の間にもサークルがつくられていた。³⁸⁾ 1901年夏にシベリアの社会民主主義組織を統一するためにシベリア社会民主主義同盟 *Сибирский социал-демократический союз* がつくられた。クラスノヤルスク、イルクーツク、トムスクなどにつくられた委員会は労働者の間で活動し、1902年には全部で100種たらずのビラを3万枚ほど配布した。印刷技術もよくなり、こんにゃく版から謄写版、さらには自前の印刷機（トムスク、クラスノヤルスク）ももつにいたっている。³⁹⁾ 1903年にはメーデー（4月18日——ロシア暦）の前とメーデー当日にはシベリア鉄道全線にわたってアジテーションが行われ、その結果、トムスクでは、シベリアで初めてのメーデーのデモが行われた。クラスノヤルスクでは、メーデー当日、労働者は仕事をやめ、戸外に出、指導者が彼らをデモに導こうとしたが、警戒していた警察とカザークに阻止された。メーデーの数日後、インノケンチエフスカヤ駅の機関庫の労働者400—500人が、シベリア鉄道全線ストという誰かによって広められたうわさをもとに8時間労働などを要求してストに入った。これもメーデー・アジテーションの影響である。⁴⁰⁾

20世紀にはいと極東の緊張はたかまってきた。政府はシベリア鉄道の完成に力をいれねばならなかった。ストや騒動をおさえるために警察、軍隊による監視、警備が強められ、他方、工事請負人には割増金をだして工事を督励した。そのため、シベリア鉄道建設工事で1891—95年にはスト継続日数が平均6.5日（2—15日）だったのが、1901—04年には平均2.5日（1—3日）と減少している。工事請負人にとってもストには若干の譲歩をするか、それとも強引に押えつけるかして早く解決することが有利だったのである。⁴¹⁾

シベリア鉄道の着工以来、その建設状況と運行能力を日本の外務機関、軍部は詳細に調査していた。⁴²⁾ 駐ロシア海軍武官広瀬武夫は帰国にあたって、『……シベリアヲツウクワン』ソノチホウヲシサツスベシ』との命令を受けている。⁴³⁾ 陸軍武官田中義一にしても同様である。⁴⁴⁾ その能力がもっとも低下する厳冬のシベリア鉄道によって帰国した広瀬武夫は、1902年5月3日、海軍省でその報告をしているが、未開通のバイカル湖迂回線部分についてバイカル湖上の連絡砕氷船の能力が低いことを説明した後、次のように述べている。「ソコデ私ノ考ヘマスルニハ、如何ニシベリア鉄道ガ出来上リ、東清鉄道ガ完備ヲ告グルニ至ツテモ、バイカル湖畔ノ運輸ガ完成スルニ至ラザレバ、折角ノシベリア幹線モ其全効ヲ収ムルコトガ出来ナイノデアリマス。云ハババイカルハ運輸ニ於ケル漏斗ノロノ如キモノデアツテ、此処ノ外ニハイクラノ運輸力ガアツテモ、此漏斗ノロガ狭隘ナル間ハ、全線ノ効力ヲ収ムルコトガ出来ナイ。斯様ナ有様デアルカラ、一昨年北清事件ノ際、又其砌「ブラゴヴェシチェンスク」ガ支那人ニ襲ハレテ、露国ヨリ兵隊ヲ輸送セントセシトキハ、此湖畔ノ「イルクーツ

ク」ニハ兵隊軍需品輻湊シ、之ヨリ以東「バイカル」湖ヲ越スニ就テ、大困難ヲ極メ、充分ニ輸送力ヲ逞シクスルコトガ出来ザリシトハ、其処ニ居ル人ヨリモ聞イタコトガアリマス。故ニ東洋ニ向ツテ送ルベキ露国ノ輸送力ヲ算用セントセバ、「バイカル」湖上ノモノヲ算用スレバ、大イナル違算ハ無キコトデアル。即チ東洋ニ向ツテ露国ガ陸路輸送力ヲ算スルニハ、此バイカルコソ最モ瞩目スベキ点ナリト信ジマス。(中略)又露国ノ方ヨリ見レバ、万一ノ変ニ當リ、此湖上ニ於ケル「バイカル」「アングラ」二汽船ナドニ故障ガ起ツタラ、中々大變ノモノデアルト信ジマス。故ニ私ハ露国政府ハ早晩最初ニ計画セン通り、必ズバイカル回岸線ノ鉄道敷設ニ鋭意力ヲ尽シ、折角ノシベリア幹線ヲシテ、九切ノ功ラーキニ欠ク様ナコトハ、セナイ考ダロト推察致シマス……」⁴⁵⁾

日本側はシベリア鉄道の輸送能力、その改善見通し、欠陥についての確に把握していたといふべきであろう。ロシア側ももとよりこのことはよく承知していて、バイカル湖迂回線部分の工事に努力を重ねており、1902年の段階では、1905年までには完成する予定であった。⁴⁶⁾

三国干渉以来対露戦を考えていた日本軍部にとってロシア軍の戦闘能力、⁴⁷⁾シベリア鉄道の輸送能力は最大の関心事であった。これが完成してヨーロッパロシアから短期間に大兵力が極東に送られてくるようになればロシアとは戦えない、その完成する前しか戦うチャンスはない、という切迫した危機感が日本軍部に強く存在していた。⁴⁸⁾1903年6月22日、参謀総長大山巖は「朝鮮問題解決に関する意見書」を提出し、「……彼〔ロシア——引用者〕の軍備今日はなお欠点あり、わが軍備いまだ充実せずといえども、彼我の兵力いまだ平均を失わず、まさに抗衡するに足る。故に国家百年の長計の爲、朝鮮問題を解決するは唯この時を然りとす。あるいは因循してこの好機を逸せんか、戦略上における彼が今日の欠点は三、四月を出でずして消除し尽すのみならず、更に強固なる根拠地を占め、威力をもって圧迫し、……(中略)……遂に恨を呑んで屈辱を受くるあらんのみ。故にいう、朝鮮問題を解決する唯この時を然りとす。……」⁴⁹⁾参謀本部は一貫して早期開戦を主張していたが、実際にロシアにたいして戦端を開いたのは1904年2月8日のことであり、そしてそれはシベリア鉄道の輸送力がもっとも低くなる厳冬期にあたっていた。

(3) 日露戦争期のシベリア鉄道

開戦時に極東にあったロシア軍兵力は、24千の警備兵を除いて98千(日清戦争開戦時、30.5千、1898年、60千)で、⁵⁰⁾遼東半島から沿海州の北部まで展開しており、⁵¹⁾ロシア側としては退却しながら時をかせぎ、ヨーロッパロシアから増援軍の到着によって数的に優勢になってから日本軍をたたくという基本戦略をたてた。⁵²⁾日露戦争の期間に9度の動員が行われ、予備役の兵1,155,417、義勇兵39,698、軍馬123,981が召集された。⁵³⁾そのうち実数としてどれだけ極東に送られたかはわからないが、古川中佐は、約88万と推定している。⁵⁴⁾ポーツマス条約締結後、ハルビンからシベリア鉄道で帰国した兵員は、将校18,665、下士卒1,001,275、軍馬117,712であり、⁵⁵⁾戦死者、戦争中の負傷後送者などを考慮すると妥当な数字なのであろう。

動員令は、まず2月10日(1月28日)に沿海州軍管区、関東州に、2月15日にシベリア軍管区に発せられ、ついで各軍管区に発せられていく。動員された予備役のうち実際に勤務についたのはロシア全体では65%であるが、シベリア、沿海州では全員が勤務についた。⁵⁶⁾し

かしシベリア、沿海州出身の兵員はごく少数であって、膨大な兵、軍馬、銃砲、弾薬、衣料などの軍需品、食料、鉄道建設資材などをヨーロッパロシアから極東に緊急に送らねばならなかった。

シベリア鉄道における貨物の引受けは、交通相の命により「2月14日から通知あるまで全線にわたって」中止され、⁵⁷⁾ ついで非軍事物資の輸送を厳しく規制する、「シベリア、ザバイカル、東支、ウスリー鉄道の非軍事物資輸送に関する臨時規則」が制定、公布された。⁵⁸⁾ この平時輸送ダイヤから戦時輸送ダイヤへの切替えは完全にうまくいった、という。⁵⁹⁾ しかし問題はバイカル湖部分であった。

バイカル湖迂回線は、開戦時には東からタンホイまで開通しており、従ってバイカル——タンホイ間はバイカル湖上を通行しなければならなかった（湖岸の山岳地帯の細い道は通行不能ではないが、大量の兵員、物資を迅速に輸送することは到底不可能だった）。

バイカル湖には2隻の汽船、「バイカル（4,200トン）」、「アンガラ（約1,000トン）」が就航し、前者は一列車全部を運搬するために建造され、甲板に三条のレールをもち、そこに25—28台の車輛を積載し、時速13ノットの能力をもっていた。「アンガラ」は車輛を積載しえず、貨物と乗客を運搬し、時速12ノットの能力をもっていた。⁶⁰⁾ 冬期（ほぼ11—5月）にはこれら2隻は砕氷船として活動したが、能力の大きい「バイカル」にしても氷厚4フィートの砕氷能力で、それ以上の氷厚になる厳冬期には使用出来なかった。⁶¹⁾ 開戦直前の2月1日、ベテルブルクを出発し、シベリア鉄道、バイカル湖の輸送状況を視察してきた交通相ヒルコフの報告によると、1904年には砕氷船は1月27日に最後の運行を行い、その2日前、1月25日にバイカル湖上の馬ぞり輸送が始まった。

全長42ベルストの道の6ベルストごとに暖かくした建物があり、道のなかばには中央駅がある。そこにはよく整備された食堂があって、人も馬もそこで約1時間休息する。旅行の手段として大量の毛皮コート、防寒長靴が購入され、それは湖上を行く前に乗客に貸与され、対岸につくと返却することになっていた。大量の人員、貨物を運ぶために3,000頭以上の馬が用意された。氷上の道路は整備され、割れ目があらわれた所には小さな橋をかけ、いくつかの場所に照明のある里程標がおかれた。湖が吹雪のときには通行者に方向を示すためにすべての建物で鐘が鳴らされた。万一にそなえて電話線もひかれた。⁶²⁾

兵士の場合は、バイカル駅を朝4—8時の間に梯団をくんで行軍していく。中央駅で2時間休んで、夕方3—8時にタンホイにつく。⁶³⁾ 厳冬のバイカル湖のさすまじいまでの寒さを体験したドイツの従軍記者タネラは書いている、「[バイカル湖の] 西岸はもうろうとした霧の中に消えうせた。まわりは霧の他になににもみえない。そして氷、氷、氷。」「突然、私のながい生涯で高地アルプスでもその他でも経験しなかった吹雪がおそいかかった。それは雪片ではなくて、顔になげつけられる氷の針であり、氷の塊であった。そしてこの吹雪はなんと寒かったことか、人も馬も疲れきっていたにちがいない、「死んだ馬がいくつか横たわっていた。氷がとけたとき、それは冷い墓場に沈んでいくのだ。」⁶⁴⁾

人、物資の流れは西から東ばかりではなかった。ヴラデヴォストーク、旅順などからの最初の避難民は、食事、暖房もないままに西へ運ばれていた。あまりの寒さに何人もの幼児がバイカル湖上で死んだ。⁶⁵⁾

輸送力をたかめるために湖上にレールを敷くことになった。90センチから1.4メートルにも達する氷厚で氷の堅牢性に問題はなかったが、3月はじめ、あまりの寒さ、吹雪で労働者

が仕事を放棄しはじめた。そこで3月10日、一ヶ中隊の軍隊が湖上の労働に投入され、辛うじて仕事をつづけることが出来た。⁶⁶⁾

また原因は明らかでないが、突然氷に割れ目やもり上りがしばしば形成され、その時の氷の力は非常に大きいのでしめ金や枕木はとび散り、鉄路は数十サージョン(1サージョン=2.134メートル)にわたってこわれてしまう。そこで長い、しばっていない角材を十字に組み、その上に枕木とレールをおく方法を案出して車輛を運搬することが出来るようになった。車輛を運ぶには各車輛間に50サージョンの距離をとり馬にひかせた。機関車は重いので機関部をはずし貨車にのせて運び、外わくはそのまま運搬してタンホイについてから組立てた。3月24日(ヒルコフがバイカルを出発した日)までに氷上のレールによる2013の貨車、65の機関車、25の客車が東へ送られた。この他にウスリー線から東支鉄道へ機関車38輛が引渡されている。⁶⁷⁾ 東支鉄道の輸送能力はかなり改善されたとみてよいだろう。氷がうすくなったので3月27日レールが撤去され、なお数日車馬通行を行った。融氷のさかんな4月下旬は全く輸送を中止し、5月8日に「バイカル」は第一回の航行を始めた。⁶⁸⁾ 運行上の混乱は、春から夏にかけてイルクーツクで頂点に達し、そこでは全ての連隊が足どめをくって、対岸にわたる順番をまっていた。⁶⁹⁾

バイカル湖迂回線の建設は、絶壁沿いの難工事で33のトンネルと200以上の橋、陸橋をかけねばならなかった。莫大な費用をかけて9月25日ようやく開通した。⁷⁰⁾ これで太平洋から太西洋まで切れ目なしにレールが敷かれたことになり、「リスボン——ヴラヂヴォストーク」とかかれたアーチがつくれ、交通相ヒルコフの乗る第一号列車に労働者たちが「万才ノ」を叫んだ。⁷¹⁾ しかし開通したといっても補強必要部分が多く、人員、資材を大量に運搬しうるのはかなり先のことであった。

バイカル湖部分とならんでシベリア鉄道の補強も行われた。時速25ベルスト以下で少数の列車という想定で採用された1フィート18フント(1フント=0.41kg)のレールは、はるかに多くの列車、8輪、12輪の重量機関車の運行、時速50ベルストまでの速度アップの要求にこたえられなかったので、1フィート24フントの重量レールへのとりかえがすすめられ、1904年6月の段階で、約1,300ベルストが重量レールにとりかえられている。⁷²⁾

シベリア鉄道は単線なので、輸送力を増大するために東西から来た列車のすれちがいのための待避線の増設がすすめられた(表1、参照)。列車は、次の停車場までの区間に他の列車が走行していない場合に発車することが出来た。そのため機関士は、駅を出発するさい、3フィートの鉄の棒、いわゆるタブレットをうけとり、次の駅に到着したときそのタブレットを箱にあづける。そして、タブレットが箱にあることはその区間が空いていることを意味する。このシステムは簡単で安全だが、一列車の遅延は全ての列車に及ぶという欠点をもっていた。⁷³⁾

表1 日露戦争期に増設した待避線数

区	間	距離 (ベルスト)	駅	待避線	停車場間平均距離 (ベルスト)
ボグラニーチナヤ——	マンチュウリ	1,388	55	110	9.8
マンチュウリ ——	イルクーツク	1,424	54	112	8.6
イルクーツク ——	チェリヤピンスク	3,048	107	253	8.5

酷寒時のシベリアでは機関車と客車はほとんど2倍の薪と水を必要とし、⁷⁴⁾ そのため大量の給水所、燃料補給所が新たに必要となった。水の凍結を防ぐため深い井戸から揚水し、保温材でくるんだ高い給水塔がチェリャビンスク——ハルビン間に44ヶ所つくられた。⁷⁵⁾

その他、輸送力をたかめるために急勾配をゆるやかにする、バラスト、橋脚などを補強する工事も鋭意すすめられ、これらの資材運搬用にも相当数の列車が必要だった。

他方、列車運行の妨害にそなえて橋脚、トンネルなどの要所に警備兵が配置された。アメリカの従軍武官マックリーの報告では、西はオビ川の鉄橋からこの警備が始まっており、バイカル湖以東で約35千が警備についていた。彼らは歩兵、砲兵、騎兵、技師などからなり、その将校は、鉄道の建設、操作、修理についての特別な試験をパスすることを求められており、その地位は非常に望ましいものと考えられていた。満州では警戒は一段ときびしくなっていたが、ノンニ川とスングリ川の鉄橋は重要だったので特別に警戒されていた。⁷⁶⁾ 東支鉄道当局は中国語、満洲語、ロシア語で鉄道を破壊せんとしている日本人スパイなどの逮捕に500から1,000ルーブリの賞金をだしている。⁷⁷⁾ 実際、日本側では特別任務者といわれる71名の鉄道破壊、後方撓乱を目的とする隊が編成され、「馬賊」をつかって攻撃を行ったが、警戒がきびしく、結局、ほとんど成果は得られなかった。⁷⁸⁾

ロシア側の必死の努力により速力はいして変らないものの（モスクワ——ハルビン間の軍用列車は29—35日かかる）列車の運行回数、極東に到着する兵力、資材の量はかなり増加している（表2、3、参照）。また、日露戦争期の蔵相ココフツォフも「（開戦後）5ヶ月で

表2 列車の一日あたりの運行回数、軍用列車と極東住民用（普通旅客列車、鉄道用列車除く）

月	1904年 2月	4月	6月	8月	10月	12月	1905年 2月	4月	6月	8月	9月
回数	4	5	7	8	9	11	11	10	10	11列車半	13

出典 古川中佐、前掲書 36—37ページ。

表3 ヨーロッパ・ロシアから極東に到着した兵数（単位千 砲は実数）

月	1904年 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1905年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
歩兵	10余	30余	35	50	40	55	53	35	6	26	30	50	60	64	57	45	646
騎兵	5.4	2.7			3.6						3.6						15.3
砲	56	144	128	156	136	88	208	104	16	48	108		72	48	180	144	1,636

出典、古川中佐、前掲書 34—35ページ。

1日4列車から8列車に、8ヶ月で14列車に、1905年10月には20列車を運行しえた。これは単線鉄道が運行しうる最高の量だ」と語っている。後に駐露大使となった本野一郎は、日本では日露戦争中の東支鉄道の運行は困難な状況での運輸の模範とされている、となんどもココフツォフに語ったという。⁷⁹⁾ シベリア鉄道の輸送力の増強度は日本側の予想を上まわっていたのであろう。

1905年夏にはロシア軍の兵力、装備は量的にかなり強化されていたことは疑いない。しかし、現実には戦争に直面している兵士、運輸にあたる鉄道労働者などがどんな状況にあり、戦

争にどう対していたのかということをもぬきにして量的側面をみても意味がない。つぎにこの問題を革命との関連で検討していくことにしたい。

<註>

- (1) И. И. Ростунов (Под. ред.), История Русско-японской войны 1904-1905 гг., Москва, 1977.
- (2) 拙稿, 「イー・イー・ロストツノフ編, 『露日戦争史 1904-1905年』(モスクワ, 1977年刊)について, 『信大史学』, 第4号, 1979年, 37-38ページ。なお筆者の不注意でロストツノフとあるべきところをロストツノヴァと誤記している。おわびして訂正しておく。
- (3) 倉持俊一, 「ソ連史学界における日露戦争——第四回日ソ歴史学シンポジウムに出席して——」, 『法政史学』, 第32号, 1980年, 44-45ページ。
藤原彰, 「日ソ歴史学シンポジウムに参加して」, 『毎日新聞』, 1979年8月15日夕刊をも参照。なお, 第四回日ソ歴史学シンポジウムについてのソ連側のコメントは, 現在(1980年10月末)までのところソ連の代表的歴史学雑誌, 《Вопросы Истории》, 《История СССР》にはまだのせられていない。
- (4) 谷寿夫, 「機密日露戦史」, 原書房, 1966年, 358ページ。
- (5) 同上, 358-360ページ。
- (6) T. Harmon, To the Great Ocean; Siberian and the Trans-Siberian Railway, Boston-Tronto, 1965. 邦訳, ハーモン・タッパー, 鈴木主税訳, 「大いなる海へ——シベリア鉄道建設史」, フジ出版, 1971年。
- (7) Русско-японская война 1904-1905 гг. Работа Военно-исторической комиссии по описанию русско-японской войны, т.1-9. СПб., 1910.
- (6) 東支鉄道はロシア政府の官営線ではなく, 東支鉄道会社が所有していたが, 同会社は事実上, ロシアの国家企業であった。
- (7) 各線の距離, 開通年を示す。

(1ベルスタ=1.067キロメートル)

区	間	距離 (ベルスタ)	開 通 年
ウスリー線			
グラヂヴォストーク	—— イマン	404	1894
イマン	—— ハバーロフスク	311	1897
ニコリスク・ウスリースキー	—— ボグラニーチナヤ	114	1900*
シベリア線			
チェリャビンスク	—— ノヴォニコラエフスク	1420	1896
ノヴォニコラエフスク	—— クラスノヤルスク	726	1896
クラスノヤルスク	—— イルクーツク	1027	1898
ザバイカル線			
イルクーツク	—— バイカル	64	1898
ムィソウヴァヤ	—— スレチェンスク	1033	1900
中国への分岐点	—— マンチュウリヤ	355	1900
バイカル	—— ムィソウヴァヤ	260	1904
東支鉄道線		2377	1903

* 原文は1900となっている。誤植である。出典, История Сибири, т. 3, Ленинград, 1968, стр. 179.

- (8) シベリア鉄道建設については、参照、ハーモン・タッパー、前掲書。シベリア鉄道建設に関する文献については См. В. Ф. Борзунов, Рабочие Сибирской железнодорожной магистрали в 1891-1904 гг., 《История СССР》, 1959, Ио. 4, стр. 117.
- (9) Б. А. Романов, Россия в Маньчжурии (1892-1906), Ленинград, 1928, стр. 52.
- (10) Там же, стр. 53.
- (11) 「西比利亞鉄道關係雜纂」(I) (外務省外交史料館蔵), 11ページ。
- (12) 同上, 15-32ページ。
- (13) 同上, 32ページ。
- (14) ヴィッテの構想については、参照、和田春樹、「近代ロシア社会の発展構造(一)——1890年代のロシア——」, 『社会科学研究』, 17-2, 1965年, 165-174ページ。T. H. フォン・ラウエ, 菅原崇光訳, 「セルгей・ウィッテとロシアの工業化」, 勁草書房, 1977年, 74-120ページ。1890年代ロシア資本主義の発展における鉄道建設の役割については、См. А. М. Соловьева, Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в., Москва, 1975, стр. 270-292. 参照、和田春樹, 「近代ロシア社会の発展構造(二)——1890年代のロシア——」, 『社会科学研究』, 17-3, 1965年。中山弘正, 「帝国主義段階のロシア資本主義(一)——1890年代と1900年恐慌——」, 『経済志林』, 34-4, 1966年。
- (15) Б. А. Романов, Указ. соч., стр. 57.
- (16) Там же, стр. 58.
- (17) Там же, стр. 72-74.
- (18) 参照、藤村道生, 「日清戦争」, 岩波新書, 1973年, 158-184ページ。
- (19) Б. А. Романов, Указ. соч., стр. 97-98.
- (20) Там же, стр. 117.
- (21) Там же, стр. 209.
- (22) ロシアが5フィートのゲージを採用したいきさつについては、see, R. M. Haywood, The beginnings of railway development in Russia in the reign of Nicolas I. 1835-1842, Duke Univ. Press, 1969, pp. 112-113.
- (23) 里井彦七郎, 「義和団運動」, 岩波講座, 世界歴史22 近代9, 1969年, 406ページ。
- (24) Международные отношения на Дальнем Востоке, Кн. первая, Москва, 1973, стр. 204-205.
- (25) 中国民衆がハルビンの鉄道建設現場(東支鉄道の中樞)を攻撃したときのことを石光真清はかきとめている。「7月24日, ……密偵の報告によると, 清国官兵の一部が馬賊と合流して約三千……そのうち小銃をもっている者は約三分の一, その他は青竜刀や槍」で武装して攻撃してきた。ロシア軍の反撃を受け, 「退却の際に集積してあった鉄道材料を全部焼払ったり江〔スنگリ河——引用者〕中に投じたりした。この衝突で賊の死傷は数百を数えたが, ロシア軍の損害は将校三, 兵三十余の死傷にすぎなかった。」(石光真清, 「曠野の花」, 竜星閣, 1958年, 166-167ページ。)完全装備したロシアの正規軍には中国民衆は対抗出来なかったのである。石光は, また日本女性お花の言をかきとめている。「日本人は馬賊馬賊といいますが, ……日本で云うような賊とは違います。」場合によれば「警察より確実に保護をしてくれるのです。」(同書, 182ページ) ここには底辺に生きた日本女性の中国民衆と共通する視点がみられる。
- (26) Б. А. Романов, Указ. соч., стр. 247-252.
- (27) Там же, стр. 262.
- (28) Там же, стр. 130.
- (29) П. С. Тищенко, Китайская восточная железная дорога, харбин, 1914, стр. 7. 東支鉄道の建設については、ハーモン・タッパー、前掲書, 321-336ページをも参照。

- 60 旅順の中国人労働者が所持していた義和団のビラには次のように述べられている。「……天帝は、中国人がカトリック教や他のキリスト教に改宗することをのぞんでいられない。全ての中国人は……この神の、正しいのぞみにこたえねばならない。……とくにヨーロッパ人を助ける者はきびしく罰されよう。……神は中国人を保護し、助け、全ての外国人を追放するために800万の神兵を地上に派遣するようなお命じになった。……神は4月18日に鉄道に乗らないようお命じになった、というのは鉄道は必ず焼かれなければならないからである。」〈Боксерская прокламация, отобранная у китайских рабочих в Порт-Артуре〉, 《Красный Архив》, 1926, т. 14, стр. 13.
- 61 Н. А. Левицкий, Русско-японская война 1904-1905 гг., Москва, 1938, стр. 15.
- 62 В. Ф. Борзунов, Рабочие Сибирской железнодорожной магистрали в 1891-1904 гг., 《История СССР》, 1959, № 4, стр. 117. シベリア鉄道建設における労働者の問題については、参照、池田博行, 「帝政ロシア交通政策史」, 西田書店, 1976年, 189-211ページ。
- 63 Там же, стр. 120.
- 64 Там же, стр. 122-124.
- 65 Т. Р. Robinson, The trans-siberian railroad and the Russian revolution of 1905, (Ph. D. dissertation, the University of Tennessee, 1969.) p. 13.
- 66 《Искра》, № 22, Июль, 1902 г.
- 67 История Сибири, т. 3. Ленинград. 1968, стр. 216-217.
- 68 М. Ветoshкин, Сибирские большевики в период первой русской революции, ОГИЗ, 1939, стр. 65.
- 69 <Доклад сибирского союза>, 《Второй съезд РСДРП. Протоколы》, Москва, 1959, стр. 675-676.
- 70 Там же, стр. 679.
- 71 В. Ф. Борзунов, Указ. статья, стр. 125.
- 72 駐ロシア大使, 領事からの報告は, 「西比利亞鉄道関係雑纂」(I)(外務省外交史料館蔵).
- 73 島田謹二, 「ロシアにおける広瀬武夫」, 下巻, 朝日新聞社, 1976年, 161ページ。
- 74 同上書, 170ページ。
- 75 同上書, 259-260ページ。
- 76 Б. А. Романов, Указ. соч., стр. 366.
- 77 この時期のロシア軍については, См. П. А. Зайончковский, Самодержавие и русская армия на рубеже XIX-XX столетий 1881-1903, Москва, 1973.
- 78 古屋哲夫, 「日露戦争」, 中公新書, 1966年, 69-72ページ。
- 79 沼田多稼蔵, 「日露陸戦新史」, 芙蓉書房, 1980年, 19-20ページ。
- 80 Н. А. Левицкий, Русско-японская война 1904-1905 гг., Москва, 1938, стр. 13-15.
- 81 И. И. Ростунов (Под. ред.), История Русско-японской войны 1904-1905 гг., Москва, 1977, стр. 75.
- 82 Н. А. Левицкий, Указ. соч., стр. 61-64.
- 83 В. Е. Полещук, Революционное движение в Маньчжурской армии в 1905 году, 《Исторические записки》, т. 49, стр. 301. 他の数字もある。См. В. А. Петров, Очерки по истории революционного движения в русской армии в 1905 г., Москва, 1964, стр. 33-34.
- 84 古川中佐, 「西伯利鉄道及日露戦役間輸送の概要」, 兵要地学附録, 明治41年, (防衛庁戦史部蔵) 35ページ。なお、本書はページ数の入っていないうすいパンフレットで、表紙、表紙裏の次の紙面から仮のページ数を筆者が作製し、小稿ではそのページ数を示した。
- 85 同上書, 35-36ページ。

- 66 В. А. Петров, Указ. соч., 32-34.
- 67 《Вестник путей сообщения》, (以下《В. П. С.》と略記) No. 9, 1 Марта, 1904 г., стр. 135.
- 68 Там же, стр. 1-5.
- 69 《В. П. С.》, No. 15, 12 Апреля, 1904 г., стр. 210.
- 60 在仏帝国公使館報告, 「西比利鉄道並ニ露国軍備ニ関スル情報」, (明治37年9月4日付) (防衛庁戦史部蔵), 44-45ページ。
- 61 古川中佐, 前掲書, 59ページ。
- 62 《В. П. С.》 No. 15, 12 Апреля, 1904 г., стр. 211.
- 63 Там же, стр. 212.
- 64 K. Tanera, Zur Kriegszeit auf der sibirischen Bahn und durch Russland, Berlin, 1905, S. 91-94.
- 65 Cassell's History of the Russo-Japanese War, London, 1905, p. 68.
- 66 《В. П. С.》 No. 15, стр. 214.
- 67 Там же, стр. 213-214.
- 68 古川中佐, 前掲書, 78ページ。
- 69 ハーモン, タッパー, 「大いなる海へ」, 344ページ。
- 70 同上, 337-340ページ。なお, 現在のシベリア鉄道はこの難工事部分, Байカル——クールツク間を通っていない。
- 71 《В. П. С.》, No. 38, 20 Сент., 1904 г., стр. 598.
- 72 《В. П. С.》, No. 25, 21 Июня, 1904 г., стр. 387. ちなみにこれらのレールを C. G. S. 単位に換算すると, 軽量レールは 24.6kg/m, 重量レールは 32.8kg/m である。現在の日本の国鉄では在来線の本線が 50kg/m, 支線が 30, 37kg/m, 新幹線は 60kg/m のレールを使用している。
- 73 N. A. McCully, The McCully report; the Russo-Japanese War 1904-05, Naval Institute press, 1977, p. 16.
- 74 《В. П. С.》 No. 9, 1 Марта, 1904 г., стр. 135.
- 75 古川中佐, 前掲書, 22ページ。
- 76 N. A. McCully, *op. cit.* pp. 9. 21-22.
- 77 《В. П. С.》, No. 25, 21 Июля, 1904 г., стр. 390.
- 78 谷寿夫, 前掲書, 287-293ページ。
- 79 V. N. Kokovtsov, Out of my past; the memoirs of Count Kokovtsov, (ed.), H. H. Fischer, Stanford Univ. Press, 1935, pp. 25-26.