

## 日露戦争期のシベリア鉄道小考 (二)

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 (以上前々号)
- (4) 革命の進展とシベリア鉄道 (以下本号)
- (5) 結語と若干の展望

### (4) 革命の進展とシベリア鉄道

#### (一)

日露戦争を戦ったロシア民衆は、日本を、日露戦争をどのように考えていたのであろうか。西欧をむいていた近代ロシアにとって、極東の一小国、日本は全く関心の外にあった。ロシア政界の大立物、ヴィッテは、「当時〔日清戦争当時——引用者〕、清国がどのような国であり、清国、朝鮮、日本の地理的状况、これら諸国の相互関係がどのような状況にあるかについて、正確な知識をもっている人はほとんどいなかった。清国との関係についても、わが国の知識層や政府高官でもなんの知識ももっていなかった。……ロバノフ—ロストフスキー侯〔当時のロシア外相——引用者〕は非常に教養のある人物で、西欧に関する事ならなんでも知っていたが、極東には全く関心がなく、従ってなにも知らなかった。」<sup>1)</sup>と述べている。この点は革命派についても同様であった。「ロシアの社会主義者は、19世紀末の東アジアにおける列強の帝国主義的進出についておそろしく無関心であった。……彼らにとって、日本とは長い間流刑地シベリアからの脱出路の途上にあるエキゾチックな島国にすぎなかったといっても過言ではない。」<sup>2)</sup>

ロシア支配層が日本に着目しはじめるのは日清戦争とそれにつづく、いわゆる三国干渉以降のことといつてよい。20世紀に入って日露間の緊張がたかまり、日本への関心が高まって、日本についてさまざまな見解が述べられるが、当時の蔵相、コロフツォフの回想によれば、「圧倒的に日本や日本人に対する軽べつ意見だった。……「猿 макакки」という侮蔑的なあだ名が日本人につけられていた。「冒険」〔日露戦争のこと——引用者〕はすぐ終るとみんな思っていた。」<sup>3)</sup>

1904年1月27日(2月9日——西暦、なお、小稿(一)では、断わらないかぎりロシア暦を使用する。)の開戦の詔勅でニコライ二世は、ロシアの平和努力とそれに対する日本軍による宣戦布告なしの攻撃の不当性を強調し、ロシア民衆が祖国防衛のためにたつことを訴えたが<sup>4)</sup>、民衆を納得させる正当性に乏しかった。近代のロシアでは、戦争とはトルコ<sup>5)</sup>、もしくは西欧諸国との戦争を意味し、ヨーロッパ・ロシアから数千kmもはなれた極東の非ロシア領、

満州で日本との戦争は多くのロシア人には初めから無縁のものだった。多くのロシア人は、おそらく、日本という名前も知らなかったのではなかろうか。当時の状況をヴィッテは、日露戦争後に書かれたものではあるが、「政府によっていくつかの街頭デモが組織されたが、それはいかなる共感をもよばなかった。この戦争はおそらく不人気で、国民はそれを望んでおらず、大部分のものはそれを呪っていることは明らかだった。この一事をもってしても戦争からいい結果を期待することは不可能だったのである。」と述べている<sup>6)</sup>。この頃、ペテルブルクから旅順へむかった従軍記者、ネミロヴィッチ-ダンチェンコは、列車の中で出会った僧侶の発言を書きとめている。「——民衆は戦争に対してどうですか。——不幸がやってきたとみんないっていますよ。」つづいてネミロヴィッチ-ダンチェンコは、「私は1877、78年〔露土戦争——引用者〕をおぼえているが、気分は全くちがっていた。今度の戦争は誰からもいやがられている。」と記している<sup>7)</sup>。召集された兵士とともにシベリア鉄道を東へむかったアメリカの海軍武官、マックリーは、「彼ら〔兵士ら——引用者〕はなぜ召集されたのか、どこへ行こうとしているのか、誰と戦うことになるのか、大部分の者はほとんどわかっていないように思われた。」と述べている<sup>8)</sup>。もとよりこれら兵士に対して、大国ロシアの力、正義、それに対する日本の弱さがくり返し強調されたことであろう。

しかし、戦争は意外にもロシア軍の連戦連敗であった。奉天の戦闘前に書かれた一兵士の手紙は、「気分はゆううつです。誰も勝利への希望をもっていません。日本人に対する敵意はありません。兵士も将校もかれらの文化的優越性をみとめています。……」<sup>9)</sup> また、別の兵士は、「われわれはトルコと戦った。困難はあったがわれわれは勝った。」(しかし、「日本人は教育がある。兵士はみな地図とコンパスをもっている。われわれの将校よりも事態をよくつかんでいる。』<sup>10)</sup>と書いているが、これは少々日本兵に対する過大評価であろう。ただ、文盲が普通だったロシア兵<sup>11)</sup>からみれば文盲の少ない日本兵<sup>12)</sup>は畏敬すべき対象であったのかもしれない。

ともあれ、相つぐ敗戦は、ロシア人に日本についてのリアルな認識を要求し、同時に、ロシアそれ自体をみつめさせることとなった。例えば、1904年11月にペテルブルクで刊行され始めたリベラル-ナロードニキ系の雑誌『ネヂェーリア』は、その創刊号の巻頭論文、「なにをなすべきか」で次のように述べている。「ロシア社会は現在、意義のある時を経験しつつある。「準備不足」は、これが多くの人によって考えられるよりも深い、大きな意味をもっている。戦争は我々に不意であったとか、我々は満州に勝利に必要な十分の兵力をもっていないとか……などが問題なのではない。我々の悲しみは、我々の敵、「野蛮人」よりもはるかに我々が文化的に低い、ということなのだ。……日本が我々に勝っているのは全体的文化水準の優位のためだ。あるドイツのユーモア雑誌で皮肉っていた。2人のカザークが日本兵の死体のかげんからえたいの知れないものを見つけ、それがなんだかわからなかったが、それはなんと歯ブラシだった、というわけだ。」これから、著者、ピトネルは、「われわれに必要なのはなによりも教育だ。」と結論するのだが<sup>13)</sup>、この結論はともかく、「猿」、「野蛮人」などと軽視していた日本人を、「教育がある」、「しっかりしている」、という一連のイメージでみるようになったといえよう。そして、現在のロシア、ソ連でも日本人についてこのようなイメージがかなりもたれているのではないかと、そして、そのかなりの部分は日露戦争の過程で形成されたのではないかと、と筆者は考えているが、もとよりそれは仮説の域を出るものではない。

また、「猿」、「野蛮人」に連戦連敗するロシアは、それ以下だという議論が出てくるのは自然であった。かくしてロシアのいろいろなところでロシア社会について、専制について、その欠陥について論じられるようになるが、そして、それは民衆、兵士の戦意を低下させる方向に作用するのだが、ここで少々もどってシベリア鉄道を東へおくられていく兵士に眼をむけることにしたい。

## (二)

この時期、フランスと軍事同盟を結び、ドイツ、オーストリア・ハンガリーを仮想敵国として戦争に備えていたロシアは<sup>14)</sup>、西方には七つの主要鉄道(11本の軌道)が通じており、動員10日にして一昼夜に167列車を運行しえた<sup>15)</sup>。しかし、極東には、既述したように、単線、劣弱のシベリア鉄道しかなく、その能力は、当初、一昼夜に4列車ほどだった。従って総動員令はだされず、輸送力にみあう予備役の部分的動員をつみ重ねていくこととなり、第一次(1904年4月25日から)第九次(1905年8月16日から)までの動員が行われた<sup>16)</sup>。1902年に大規模な農民蜂起をおこなって政府を憂慮させたハリコフ、ポルトヴァが第一次に、ツァーリへの忠誠心をもっともうすいとみられるワルシャワ軍管区の動員が第六次(1904年10月10日から)以後となっている<sup>17)</sup>のに軍当局の配慮が感じられるが、ともあれ、部分的動員をつみ重ねは、初期に動員された者には不公平感を、後期に動員される者には、国外脱出などの徴兵逃れの機会をふやし、全体として戦意を低下させる要素をなした<sup>18)</sup>。

予備役兵の不満は動員される時から始まっているが<sup>19)</sup>、その具体例を、ソ連の研究者、ベトロフに主としてよりつつ略述しておこう。召集された予備役兵は、そこで検査の後、徴兵か、免除か決定されるが、その基準ははっきり規定されておらず、7—8人の扶養者をもっているものが徴兵され、3—4人の者が免れるという場合もあった<sup>20)</sup>。陸軍省はあらかじめ検討した動員計画をもっておらず、ヨーロッパ・ロシアの郡をかなり恣意的に動員対象とし、召集地に予備役兵が集合して初めてその家族構成のデータを入手した。従って、郡ごとに適用基準は異なりえたし、家族構成の説明は村の行政当局により行われ、しばしば不公正も生じた。もっとも貧しい郡が真先に動員され、豊かな郡はなかなか動員されないということも起こった<sup>21)</sup>。徴兵されていく予備役兵にとって残された家族の生活は一番の心残りであり、ことに村とのつながりがぎれ、分与地も失い、召集された者の給与で町で生活している家族は大変で、ゼムストヴォからの援助は足りなかった。そうでなくとも働き手を失った家族が分与地の耕作や税の支払いなど労苦は目にみえていた。金持の賄賂による徴兵逃れも多く、不満をよんだ。第五次動員のさい、病人、弱者とされた1,394人が再検査で健康と判明した例もある<sup>22)</sup>。

広く行われた徴兵逃れの方法は、動員開始までに居住地から移住することで、外国へ逃れることも行われた。国外へ逃亡したのは圧倒的に豊かな階層で、このことは多くの扶養者をもつ者をふくめた貧しい者の肩に徴兵がかかってきたのである<sup>23)</sup>。

召集地に集まってきた予備役兵のうけいれも問題であった。うけいれ場所は、不潔で、よく準備されておらず、ときにはうけいれ場所すらないこと、たべものがないことなどいたる所でみられた、という。第六次動員のさい、スモレンスクで集った数千の予備役兵は、妻子、親族とともに、ときに雨のなかを泥ねいの広場に数日間まっていた。予備役兵をうけいれる適切な組織がなかったことがその原因で、これにより予備役兵の「騒動 волнение」をひき

表 4 動員時の騒動件数

動員次数	日 時	騒動件数
第一次	1904年4月25日より	1
第二次	1904年6月1日より	2
第三次	1904年6月4日より	1
第四次	1904年8月4日より	3
第五次	1904年9月1日より	16
第六次	1904年10月10日より	55
第七次	1904年12月8日より	36
番外	1905年4月30日より	1
第八次	1905年6月15日より	4
第九次	1905年8月16日より	4
		計 123

出典 B. A. Петров, указ. соч., стр. 57, 92, 93.

置——ことになった。その移動時の取扱いも予備役兵には不満が多かったようで、ペトロフの研究では、「騒動」の発生場所は、I. 召集場所 40件 (32.5%) II. 列車、隊をなしての移動、途上休止の時 65件 (52.8%) III. 予備大隊で 11件 (8.9%) VI. 軍隊で 7件 (5.8%) となっている<sup>26)</sup>。

次に「騒動」の例を少し紹介しておく。1904年10月25日、モスクワ—カザン鉄道のモスクワ貨物駅にヴォログダ県カドニコフ郡からの1,000人の予備役兵をのせたトムスク行の列車がとまった。街へ出ることを禁止されたが、予備役兵は実力でこれを突破し、警備の二ケ中隊はこれを支えきれず、応援部隊が来て、石、薪を投げる予備役兵に発砲し、2人が死に4人が負傷した。予備役兵は兵の護衛つきで目的地へ送られた<sup>27)</sup>。

1904年10月に各県知事などにあてた内相の回状は、「今年、9、10月の部分的動員が多く、の場所で深刻な騒ぎ、серьезные беспорядки をひきおこした」として、酒店の閉鎖やウォトカ密売の根絶などこれまでとられてきた手段とともに「召集された者への熱心な、心のこもった応待を」求め、同時に、必要な場合には軍隊を派遣することを指令している<sup>28)</sup>。このことからみても予備役兵がうけた取扱いは相当なものだったといつてよからう。

残してきた家族への不安、毎日の生活への不満をつよくいだきながら予備役兵はシベリア鉄道を東へ送られていった。当時の速力のおそい列車でどのような日程の旅をしたのか煩をおそれずモスクワ—ハルビンの一例を紹介しておこう (表5、参照)。

これは1904年2月より夏のはじめまでの一例だが、冬期輸送用貨車は清潔と衛生に関する設備がないので、3、4日の輸送後、1日の休止をなし、そこで洗濯、入浴、食器洗いなどを行った。1904年9月頃の軍隊輸送では、かえて輸送時間が増加し35日ほどかかっている<sup>29)</sup>。これは、兵士の不満がしばしば「騒動」をひきおこすことを憂慮した当局が温食、2・3時間の休止をほぼ毎日とるように変更したからで、これによって兵士の疲労はより少なくなつてはいたであろう。

もとより全ての列車が29—35日要したわけではない。1904年4月2日にモスクワを週3度発車しているイルクーツク行の急行に乗ったマツクリーは、氷結したバイカル湖をそりで渡

おこすことになった<sup>24)</sup>。

毎週なされる警察局の報告によれば、動員にさいしての予備役兵の「騒動」の数は左表のとおりである。

第六、七次に「騒動」の数が激増しているのは召集した予備役兵の数が多し——全体1,174,913の40.8%をしめる480,747——ことにもよる<sup>25)</sup>。もとよりこれはシベリア鉄道の輸送力の増大とみあっているであろう。

召集地で徴兵された予備役兵は、当初はその地域で予備大隊に編成されていたが、民衆の反抗的気分によって、後には居住地をはなれて他の場所で予備大隊に編成される——軍事的にはマイナスの措

表 5 極東へむかうロシア兵士の日程の一例

日 数	駅 名	備 考
第 1 日	モスクワ 発	
第 2 日	リャザニ 着発	
第 3 日	リャジスク //	温食 約 4 時間休止
第 4 日	ベンザ //	// //
第 5 日	サマラ //	// 約 2 時間休止
第 6 日	ウファ //	// //
第 7 日	ズラトウスト //	// //
第 8 日	チェリャビンスク 着	約 2 日休止 温食 2 回, 乗りかえ
第 10 日	チェリャビンスク 発	
第 10 日	クールガン 着	温食, 約 1 日間休止
第 11 日	クールガン 発	
第 11 日	オムスク 着	温食 約 1 日間休止
第 12 日	オムスク 発	
第 12 日	カインスク 着	// //
第 13 日	カインスク 発	
第 13 日	オビ 着	// 約 16 時間休止
第 14 日	オビ 発	
第 14 日	マリンスク 着発	// 約 4 時間休止
第 15 日	クラスノヤルスク 着	温食 2 回, 約 1 日休止
第 16 日	クラスノヤルスク 発	
第 17 日	カンスク 着発	温食 約 3 時間休止
第 18 日	ニジネウヂンスク //	// //
第 19 日	ジマー //	// //
第 20 日	インノケンチェフスカヤ 着	下車休憩, タンホイ駅まで徒歩, 又は湖上船 船を以て輸送
第 22 日	タンホイ 発	
第 22 日	ムイソーフアヤ 着発	温食 約 2 時間休止
第 23 日	ベトロフスキーザヴォート //	// 約 1 時間休止
第 24 日	チタ //	// //
第 25 日	オロヴァンナヤ //	// 約 3 時間休止
第 26 日	マンチュリア 着	// 約 1 日休止
第 27 日	マンチュリア 発	
第 27 日	ハイラル 着発	温食 約 1 時間休止
第 28 日	チャラハトウニ //	// 約 4 時間半休止
第 29 日	ハルビン 着	

出典 古川中佐, 前掲書 49—51ページ。

って4月17日にハルビンに到着している<sup>30)</sup>。逆に西から東へ, 全く急ぐ必要のない日本兵捕虜の場合は, ハルビンからモスクワまで, 1905年になってバイカル湖迂回線部分が開通して28日を要している<sup>31)</sup>。

将校は客車に乗ったのに対して, 兵士は有蓋貨車で, 6.20m×2.84m×2.34~2.44mの空



間を2段に仕切り約35人が乗った<sup>32)</sup>。1人あたりでは、2.05m×0.47mの広さということになる。そう楽なものではない。扉が貨車の両側にあり、4つの窓が換気をし、中央には暖房用薪ストーブがおかれ、照明用のランプが一つぶら下がっていた。厳冬期には全ての開口部がびったり閉じられ、暖かかったが、においはひどかったという<sup>33)</sup>。輸送時間のながいことは多くの困難を生じた。開戦時、軍馬をイルクーツクまで13日間車内につないでおいたところ、165頭のうち22頭は脚部が腫れ、また、5頭は他の原因から廃馬になった。よって、イルクーツクで8日間、 $-8^{\circ}\text{C}\sim-16^{\circ}\text{C}$ の寒天に放置したら元気を回復したという。また、165頭のうち103頭が病気になる、うち85頭は含膿疾病だという<sup>34)</sup>。人も馬もきびしい条件での長途の旅は大変な苦痛だったことは間違いない。行政の非能率、腐敗がそれをしばしば増大させていた。革命派の非合法新聞から二、三引用すると、「軍用列車が兵士の半分を凍えさせて運んだという噂が確認されている。鉄道で大量の兵士が発病し、死んでいる。無蓋車で、しばしば暖かい衣服なしで運ばれている。……極東へむかうシベリア部隊の旅団が数日間ベンザをとおりすぎた。ベンザの経理部では到着する兵士になんの準備もしていなかった。市当局が急いで食料を買いととのえて兵士にふるまった。』<sup>35)</sup>「シベリア鉄道、東支鉄道の食糧問題はおそろしく悪かったし、悪い。しばしばパンがない、あったとしても、多くの場合、たべられない——かびて、にがい粉からの、いやな焼きあがり方だ。スープは、しばしば腐ったキャベツと腐った肉からつくられる。私が衛生列車に乗ったとき、キャベツをのせた列車が通り過ぎたが、開かれた窓から入ってくる悪臭で10分ほど息が出来なかった。』<sup>36)</sup>つぎは、1月29日のある将校からの手紙であるが、「ザバイカル鉄道では、一面の森林の中での数駅で完全に薪がない。私は駅間にとまって兵士とともに機関車と暖房用車室のために真昼間薪をきらねばならなかった。そのため3分とみられている所に数昼夜とどまらねばならなかった。われわれは3—4日、食事がある所までいくことが出来なかった。炊事場のない軍用列車では人々は文字どおり飢えていた。……他の軍用列車では飢餓チフスはやはり、それをおさえることができず病人を途中で置いてきた。私は、全ての時間表を全く無視して、見張りが禁止しているのだが、途中でものを買い、炊事場から兵士に給食したためにこのことは免れた。全ての指揮官、鉄道員は、運ばれていく軍用列車を、手から、すなわち、駅から安全な所へ出来るだけ早く厄介ばらいする必要がある敵のようにみている。大きな駅から毎日、軍用列車の到着について皇帝へ報告がいつている。軍用列車がそこへ到着するや否や、即座にそれを追いやり、順番になっている軍用列車の番号を見出し、報告する。『軍用列車……番、ただいま出発しました。』私は上述したやり方でその番号を何度も何度も変え、いたる所で適時に出かけるということになった。で、20昼夜ほどおくれた。』<sup>37)</sup>このような指揮官に出会った兵は幸運で、おそらくその指揮官は厳罰になったことだろう。兵士のことを、自分のことを考えたら規律を破らざるをえないような状況がいたるところに存在していたのである。

1904年秋にむかって軍用列車における予備役兵の「騒動」は集団的性格をもつようになる。シベリア軍管区司令官スホーテン将軍は、1904年10月20日、ペテルブルクへ電報をおくり、シベリア鉄道でつづいてくる軍用列車では兵士が「暴れまわっている *буйствуют*」ので、軍用列車の通過する前の数駅でとりおさえねばならない、としたのに対して、陸相は、予備役兵の「秩序」を維持するために「信頼しうる」下士官を軍用列車の指揮官にすることをスホーテンに求めた<sup>38)</sup>。それにつづく記述がないから事態はそれでおさまったのであろう。1904年に軍用列車の「騒動」をおさえるためにのべ75中隊が派遣されたという<sup>39)</sup>。このような

状況で、軍用列車での「騒動」参加者への罰則が強化され、1904年11月24日の陸相の指令で、前線へむかう軍用列車での「暴動 бунт」は軍隊における「騒動」とみなした。しかし「騒動」は止むことはなかったのである<sup>40)</sup>。

シベリア鉄道によるぼう大な兵、軍馬、物資の輸送は、それにもあうぼう大な苦痛、不満、犠牲をいたるところにうみだしていた。1人、1人の民衆、兵士がそれに耐え、その苦痛、不満の意味をいやでも考えざるをえない状況におかれていたが、その彼等にシベリアの社会主義者、労働者、学生の働きかけが加わっていた。

### (三)

日露戦争が始まったとき、平和だったシベリアはもっとも戦場に近い場所となり、人々はショービニスティックな気分で、日本人に対して、「猿」、「日本野郎 Япошки」といい、戦争はらくに勝つ、というのが大方の見通しだった、という<sup>41)</sup>。開戦までシベリアはロシアの政治中心からあまりにはなれており、そこでの社会主義運動の役割は補助的なものと考えていた社会主義者は、日露開戦によって前線にもっとも近い後方基地として、ぼう大な軍用列車の通過地として、シベリアが戦争を遂行する上できわめて重要な地域であることを自覚し、反政府活動に力をいれていった<sup>42)</sup>。開戦後最初の一週間にシベリアの非合法印刷所は合計1万部の反戦ビラを印刷し<sup>43)</sup>、クラスノヤルスクでは、とくに少年労働者によって県知事の応接室の入口や警察署の扉にまで反戦ビラがはりつけられた、という<sup>44)</sup>。これに対する当局の取締りは強化され、シベリア各地に戒厳状態が宣言され、多くの社会主義者、活動家が逮捕された<sup>45)</sup>。シベリア同盟は、シベリアの主要都市に存在する社会民主主義者を統一する組織であったが、その連絡はそう緊密なものではなく、地方組織はそれぞれの判断で活動をつづけていた<sup>46)</sup>。トムスクで活動していた社民党の印刷工、ビレンスキーの回想では、「まずトムスク守備隊の間で宣伝活動をし、それからシベリア鉄道の軍用列車で活動することにした。この活動は最初から恐ろしく困難で、複雑なことがわかった。トムスク守備隊の兵士の間に知人を探すことを試み、2、3人をわれわれの労働者はみつけたが、活動に入るとその1人によって憲兵隊につれていかれそうになった。兵舎にまいたビラのほうりがうまくいった。兵士はそれを読んで若干の反応があった。結局、兵舎の中でビラをまいてくれる三人の兵士をひきいれることに成功した。けれども、すぐうまくいかなかった。1人は極東へ送られ、他の二人はもっとおだやかだったから……」<sup>47)</sup>

反戦ビラはシベリア鉄道の駅、軍用列車にも多くの困難のなかでまかれた。警察の報告によれば、1904年6月19日、タイシエトのそばのレシエトウィ駅で「戦争に対する戦争」、6月29日にはチタ駅で「兵士へ」、9月29日にはザバイカル鉄道のオロヴァンナヤ駅で軍用列車が到着したときに「ロシア兵はなんのために死なねばならないのか」のビラがまかれた<sup>48)</sup>。また、エニセイ県の憲兵隊司令官が、1904年10月18日、警察局へ次のような報告書を送っている。「このところエニセイ県の私の巡察区域に、ことにシベリア鉄道に軍用列車が到着したとき、軍隊の宿営場所に、「兵士へ」と題するロシア社会民主労働党の犯罪的なビラがしばしばまかれているのがみとめられる。」<sup>49)</sup>また、満州におけるロシア軍司令官がモスクワからやってくる下士官の大部分は革命的プロパガンダに毒されていると参謀本部に報告している<sup>50)</sup>。しかし、ツァーリズムの司法制度では軍隊内における革命的アジテーション、宣伝に従事した者には二つの刑罰——死刑もしくは長期懲役——しかなかった<sup>51)</sup>。従って警戒のき



びしい軍用列車、駅で反戦ビラをまくことは文字どおり生命がけであり、そう大量のビラが兵士の間にかかれたとはおもえない。1904年の段階ではシベリア鉄道沿線の社会主義運動は、たえざる弾圧、警戒のなかで弱体でもあった。しかし、少数ではあっても決死の覚悟で、あるいは、いくらかの犠牲をともないつつ反戦ビラはシベリア鉄道で出されつづけていたのである。これらのビラを兵士が直接みるという機会は少なかったとしても（かれらの多くは文盲であった）、監視がきびしくなって兵士の不満が増大するとか、間接にビラの内容をきいて考えを新たにすることとはあったであろう。そして1905年に入るとこれら反戦活動は新たな高揚をみせることになるのである。

#### (四)

日露戦争を支えていた民衆、兵士の戦争への意欲を大きく低下させたのは1905年1月9日、首都ペテルブルクでおこった「血の日曜日」事件であった<sup>52)</sup>。ツァーリへ詩願にやってきた民衆を軍隊が無差別に一斉射撃し、数千人の死傷者をだしたこの事件は、たちまち全ロシア、全世界に伝わり、ロシア民衆、兵士の戦争への意欲をさらに低下させた。治安を維持するために首都では1905年の1月だけで、のべ1500歩兵中隊、242騎兵中隊が、2月には2891歩兵中隊、603騎兵中隊が出動している<sup>53)</sup>。ロシア軍は民衆の決起にそなえて信頼出来る部隊をロシア本土におかざるをえなかったのである。

血の日曜日事件は、1、2日のうちにシベリア各地に伝わったようだ。クラスノヤルスクでは、クラモリニコフの回想によると、1月10日の夕方近く彼のところへ非常に興奮した社民党のオホツィムスキーが電報をもってやってきて、「蜂起だ、グリゴリー、革命だ、本当の革命だ」と叫んだ。それからすぐに民衆にこのことをアジテーションすることになって、クラモリニコフがビラを書きあげた<sup>54)</sup>。「ロシアに革命が」と題するこのビラは、「ロシアに革命が始まった。シベリアの労働者はそれを支持するであろう。シベリア鉄道上には、現在、多くの軍隊がいる。兵士たちは帰郷を願っている。労働者諸君、兄弟の兵士たちを戦争に送るのを拒否せよ。仕事をやめよ。ストライキを宣言し、列車をとめ、兵士たちと交歓し、かれらに戦争に行くことを拒否するよう訴えよ。かれらを諸君の集会に招き、警察の妨害をおさえ、憲兵を逮捕せよ。シベリア鉄道全線でストが始まったというニュースがロシアに伝われば、ロシア専制に打撃となろう。全人民が戦争に反対し、労働者はその兄弟を戦争に送らない、ということが極東で知られば、兵士たちは戦闘に行くことを拒否し、もどってきて労働者と連帯して、人民を永年にわたって抑圧してきた暴君にしかえしをするだろう……」と述べている<sup>55)</sup>。また、有名な「ロシア兵はなんのために死なねばならないのか」<sup>56)</sup>などいくつかのビラも出されている<sup>57)</sup>。血の日曜日事件後の数日、社民党クラスノヤルスク委員会はいくつもの集会、小集会をつらじて民衆の結集に全力をあげ、そのイニシアで1月17日ストが始まった<sup>58)</sup>。この日、午後2時に鉄道工場と機関庫の労働者は仕事をやめた。これら労働者にむけられた「クラスノヤルスク市の機関庫と鉄道工場労働者へ」と題する社民党クラスノヤルスク委員会のビラには、「労働者諸君、戦争に反対し、政府に反対してわれわれが立上るときが来た。ストライキを始める時が来た。戦争で死につつあるわれらの兄弟は、その苦しみ、寡婦、孤児をつくりだしている故にツァーリにしかえししてくれるようわれわれに懇願している。……ペテルブルクで流された労働者の血は、ツァーリとの戦いをわれわれに呼びかけている。ロシアの労働者は諸君の援助を求めている。シベリアの勞

働者は、鉄道の全線で諸君がストライキを始めるのを期待している。……列車をとめよ。兵士たちと交歓せよ。ストライキ万才！」とある<sup>59</sup>。当時、鉄道工場に働いていた1700人の労働者のほとんど全員と機関庫の労働者1400人のうち1200人がストに合流した<sup>60</sup>。警察の報告によれば、ストに入った大部分のものは帰宅し、約300人が機関庫にむかったが、そこで武装した警備隊に阻止され、街へ出ていき、道路でビラをまいた、という<sup>61</sup>。このことから、クラスノヤルスクの鉄道工場、機関庫労働者計3100人のうち、街頭デモをも敢行する積極派300、ストには参加するが、街頭デモまではやらない多数派2600、ストにも参加しない少数派200と一応区分出来よう。どのような職種の労働者がどのような要求をもってストに加わったのか、必ずしも明かでない。血の日曜日事件後の社会的ふんいきに経済的な不満があって、社民党の反戦ビラが一つのきっかけをなして多くの労働者がストに参加したのであろう。クラモリニコーフは、「このストの規模は完全に期待どおりだった。全体として大衆はまだゼネストを支持する準備は出来ていなかった。」と回想している<sup>62</sup>。ともあれ街へ出たデモ隊はカザークや兵士による解散命令にもかかわらず、一部は県知事の家まで行き、8時間労働や20%の賃金引上げなどを要求した<sup>63</sup>。しかし、労働者の要求はいずれもいれられず、機関庫と鉄道工場には軍隊が入れられ、デモに参加した労働者が逮捕され、活動家はクラスノヤルスクから身をかくさねばならなかった<sup>64</sup>。しかし、このストで列車の運行が若干おくれた<sup>65</sup>。ストが終わったとき社民党クラスノヤルスク委員会は「ストライキは終わった。ストライキ万才！」と題するビラを出し「われわれがストを行ったのは、これによって仲間をよびおこし、シベリア、ザバイカル鉄道の政治ゼネストへ準備するためであった。われわれのストは、戦争に反対し、ツァーリ専制に反対する政治ストで、大シベリアストへの予行演習であった。」と述べ、「シベリア、ザバイカル鉄道の政治ゼネスト万才！」で終わっている<sup>66</sup>。一貫してクラスノヤルスクで活動してきた社民党のメリニコーフは、「ストは不成功という印象だった。……1月ストは労働者の一部にいくらか幻滅を与えた。機関庫と鉄道工場の先進的労働者のいい部分は保持されていたけれども、労働者との結びつきの一時的弱体化が感じられた。……」という<sup>67</sup>。それからクラスノヤルスクでの労働者の活動は少々弱体となったようで、3月はじめに新たなストが企図され、3月4日労働者はふたたび仕事をやめて集会を行なったが、5日にはその大部分が仕事についている<sup>68</sup>。

シベリア鉄道の本線から80マイルはなれたトムスクには鉄道工場はなく、従って鉄道労働者はいなかったが、シベリア唯一の帝国大学と工専があり、シベリア各地から学生が集まっており<sup>69</sup>、活動家養成の観点からトムスクの社民党組織は学生に働きかけていた<sup>70</sup>。1904年には非合法的な学生集会もいくつか開かれ、学生の社会的関心は高まり、12月にはトムスクで反戦街頭デモを行う準備がすすめられていた<sup>71</sup>。

血の日曜日事件の衝撃はトムスクでも大きかった。リベラルが予定していた1月12日のパンケット<sup>72</sup>には多数の労働者、学生が参加し、トムスクでの全市デモとシベリア鉄道での政治ゼネストへのアピールが採択され、1月18日に「専制打倒！」のスローガンで赤旗をもった大衆デモを行うことをきめた<sup>73</sup>。1月18日にむかって学生、労働者側と権力側がそれぞれその準備に全力をあげた。18日には学生が登校せず、トムスク帝大と工専はほとんど休講であった。血の日曜日事件の後のことで、デモのため「戦闘部隊」がつくられていたが、それは一般の人々を尻ごみさせた。というのは、人々はまだ「武装デモ」に心理的に慣れていなかったからだ、という<sup>74</sup>。ウシャイカ川にかかる橋のところで警官とカザークがデモ隊にお

そいかり、全ての者を散々に打ちすえ、旗をもっていた印刷工コノノーフと14才の少年が死亡、23人が重傷を負った。デモで逮捕された115人のうち54人は学生であった<sup>75)</sup>。

この後、トムスク工専で学長はじめほとんどの教授が出席して集会が開かれ、二つの決議が満場一致で採択された。一つは、「デモの残忍な鎮圧」と「無保護の大衆」を殺戮したことへの抗議が表明され、二番目の決議では、「現在の国家体制の下では平常どおりの授業の再開など全く考えられない、という心からなる確信」が表明され、決議文のこんにゃく版によるコピーは広くまかれた<sup>76)</sup>。

その6日後、1月24日に学生集会がトムスク帝大で開かれた。222票の多数で採択された決議は、「ベテルブルク、モスクワ、バクーやロシアの諸都市での最近の事件にとくにはっきり見られる専制政府の犯罪的な、不遜な政策は、1月18日のトムスクの街頭での事件以後、その全く言語道断な、野蛮な残忍さで我々に明らかになった。……この蛮行は忍耐の最後の限度をこえている。我々はあらゆる平穏な活動を拒否する。我々は大学の閉鎖を宣言する。現在、全ての力は社会主義思想のために専制政府との闘争にむけられなければならない。われわれは、全ての労働者、とくにシベリア鉄道労働者のストとデモを訴える。この行動は、極東での荒廃した、血まみれの戦闘を終結させるであろう。われわれがみとめる唯一の方策は人民の蜂起である。……」とある<sup>77)</sup>。1月26日にトムスク帝大で300人たらずの学生集会が開かれ、一群の学生は扉の鍵をこわして講堂に入り、ニコライ二世の肖像画をめちめちやにした。大学と工専は閉鎖され、その再開は秋の新学期となろう<sup>78)</sup>。これ以後学生はトムスクにのこり、もしくはトムスクからはなれて活動をつづけていくことになる。とくにトムスク工専の学生はその専門的知識をいかしてシベリア鉄道の鉄道工場、機関庫に入りこんで活動をつづけていた<sup>79)</sup>。

クラスノヤルスクのストにつづいてニジネウヂンスク、ジマー、インノケンチェフスカヤ、イランスカヤ、チタなどの駅、機関庫でストがあり、1月中にシベリア鉄道で11のストがおこっている<sup>80)</sup>。そのため、シベリア鉄道長官バヴロフスキーの言によれば、1月の列車運行は25%減少したという<sup>81)</sup>。それ以後、軍隊、警察の監視がきびしく大きなストは行いがたい状態にあったが、ここでヨーロッパ・ロシアの鉄道ストに眼を転ずることにしたい。

### (五)

血の日曜日事件は、ヨーロッパ・ロシア、ポーランド、カフカースなどではげしい民衆運動、労働運動をひきおこしていたが、鉄道ストも1、2月にはロシア始まって以来の大規模なものになっていた(表6参照)。

小稿ではその全体的な運動については言及せず、シベリア鉄道の軍事輸送と密接に関連し

表 6

1905年におけるロシアの鉄道スト件数				
1月—49	2月—62	3月—11	4月—13	5月—20
6月—22	7月—31	8月—12	9月と10月上旬—15	

出典 И. М. Пушкарева, Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях, М., 1975, стр. 105

ていた、モスクワ-カザン鉄道（本部、モスクワ）とリャザン-ウラル鉄道（本部、サラトフ）<sup>82)</sup>の両私営鉄道を主として考察していくことにする。

ヴォルガ川沿いに位置し、リャザン-ウラル鉄道の通るサラトフに血の日曜日事件のニュースがとどいたのは1月10日夕方であった。たちまちこのニュースは全市に広がり、翌11日朝、鉄道工場と機関車で社民党労働者ベトロフがストをよびかけるピラをまくなどの動きがあり、その夜、社民党サラトフ委員会のストについての決定が40人ほどの社民党労働者の集会によってみとめられた<sup>83)</sup>。1月12日鉄道工場、機関車の労働者がストに入り、夕方5時までにサラトフを通過する全ての貨物がとまった<sup>84)</sup>。その夜鉄道には軍隊が投入され、94人の活動家が逮捕された<sup>85)</sup>。しかしこれでストはおさまらなかった。翌日、リャザン-ウラル鉄道の事務職員もストに加わり、正午までには軍隊がおさえた官営酒造倉庫や水道を除いて全サラトフがストに入った<sup>86)</sup>。1月14日、リャザン-ウラル鉄道の職員が賃上げなど一連の要求を経営者に提出し<sup>87)</sup>、鉄道工場、機関車の労働者は別に17項目の要求を、また、機関士と機関士助手は別の13項目の要求を提出した<sup>88)</sup>。これらの要求の多くは経済的な内容だが、1月9日以後の緊迫した政治的雰囲気の中、リャザン-ウラル鉄道職員は、「戦争を終結し、日本との講和を達成する」などのために憲法制定会議の召集などの政治的要求をも提出している<sup>89)</sup>。ストの高揚に経営者側は提出された要求の多くをいれることに決し、8時間労働の要求はいれられなかったが、9時間労働にすることに同意した<sup>90)</sup>。

サラトフでの労働者の勝利のニュースはたちまち各地に広まっていった。2月1日、モスクワ-ブレスト鉄道のミンスク鉄道工場がスト<sup>91)</sup>、2月3日、クルスク-ハリコフ-セヴァストポリ鉄道ハリコフ機関車、車輛工場労働者がスト<sup>92)</sup>、2月4日、南東鉄道の労働者、職員がストに入った<sup>93)</sup>。ロシアの中心部で相次ぐ鉄道ストに苦慮した交通相ヒルコフは、2月8日、「官営鉄道の鉄道工場と機関車労働者の代表に関する臨時条例」を発して、労働時間の9時間への短縮をみとめた<sup>94)</sup>。

しかし、労働者へのこの譲歩はその意図とは逆の結果をまねいた。「臨時条例」が発表されたその日にモスクワ-キーエフ-ヴォローネン鉄道、ヴラヂカフカース鉄道のロストフ鉄道工場などでスト、2月9日には南西鉄道の電信士と職員がストなど、2月10日にはリャザン-ウラル鉄道、モスクワ-カザン鉄道がスト、さらにシベリア鉄道に接続するサマラ-ズラトウスト鉄道のサマラ-ウフエ部分が入った<sup>95)</sup>。

ポーランドでは、2月9日にワルシャワ-ウィーン鉄道がストに入り、2月10日まではロシアと西欧を結ぶ鉄道が完全にストップした<sup>96)</sup>。

ここにいたって政府は力でストをおさえることに決し、2月11日、交通相ヒルコフは全ロシアの鉄道を、事実上、軍法下におく、「戦時における鉄道勤務者に関する規定」なる法令を発した。これは、理由を示すことなく、職員、労働者を7日間まで拘禁する権限を各鉄道当局にあたえるなど、当局に大きな権力行使を許して労働運動をおさえようとするものだった<sup>97)</sup>。

ヒルコフのこの強硬な方策の起源の一つは、モスクワ-カザン鉄道経営者の行動にある。モスクワ-カザン鉄道では、2月1日に職員がストの準備を始め<sup>98)</sup>、2月4日に2月10日を回答期限とする要求を提出した<sup>99)</sup>。経営者フォン-メックはこれに強く対応し、「労働者に譲歩するよりは、カザンまで金のレールを敷いたほうがいい」と公言し<sup>100)</sup>、2月7日に軍法を適用し、鉄道の運行を確保するために軍隊を用いる許可を交通省に求めた。この提案を政

府は積極的にうけて2月11日の法令となった<sup>101</sup>。経営者のこの姿勢は労働者側を刺激していた。2月4日、電信士がストに入り、2月10日にはモスクワの貨物列車運転士の大多数がストに入り、モスクワ-カザン鉄道の貨物は全線でストップし<sup>102</sup>、旅客列車の運行はせいぜい断続的であった。鉄道当局は軍法を適用することに決し、2月15日夕方、モスクワ-カザン鉄道の主要駅をおさえ、列車を運行させるために軍隊を投入した<sup>103</sup>。2月16日、鉄道工場の多くの労働者は仕事につくが、他の者はまだストを行っている職員や機関士に合流してモスクワ旅客駅の外側で軍隊の退去を要求する大きなデモを行った。しかし、この行動は成果をおさめず、2月19日に旅客の、2月21日に貨物の運行が回復した。2月23日、鉄道工場はほぼ平常に復し、26日までにモスクワ-カザン鉄道のストは終わった<sup>104</sup>。

1905年の1～2月の鉄道ストでは、33の鉄道幹線のうち、ウスリー、バスクンチャク、ベルゴロード-スームの3線を除く30の鉄道幹線がストを行い<sup>105</sup>、1905年はじめから2月15日までの間に全ロシアで155千の貨車が運行されなかった<sup>106</sup>。

ところで日露戦争中でのこのような鉄道の大ストライキは極東への軍事輸送に障害をもたらしたはしなかったであろうか。障害をもたらしたと筆者は考える。古川中佐の資料によれば、1905年2月、3月に極東へ到着する兵員の数は顕著に減少している(表3参照)。古川中佐の書物には註が一切ないので、どの資料からこの数字をとったのか確かめられないが、この書物はロシア側の資料をよく利用し、正確に記述しているのでこの数字は確かだと考えられる。そして兵員輸送を阻害する要因としてはバイカル湖部分の渋滞があるが、これは前年の9月に不十分ではあるが鉄道が開通し、氷上の馬ぞり輸送も併用されているので、そう大きいとは考えられない。ヨーロッパ・ロシアから満州まではほぼ一ヶ月かかり、時間的にはうまく符合する。ただ、表2の1905年2月の列車運行回数には減少していないなどいくらか疑問は残るが、鉄道ストライキが軍用列車の運行を阻害したと考えたい。

#### (六)

血の日曜日事件の影響は、もちろん軍隊にも及んでいた。日本沿岸の制海権を奪取すべく極東へ急行していたバルト海艦隊乗組員はこのニュースをアフリカ沿岸のノンベできいた。戦艦「オリョール」に乗組んでいた水兵ノヴィコフブライボイは、このニュースがもたらした衝撃を述べた後、「皇帝の善意を信ずる者はもう一人もいなかった。士官の中においてさえ、皇帝に対する忠誠の念を失いかけた者もあった。……」と述べている<sup>107</sup>。

満州で戦闘中の軍隊には厳重な検閲を行ってこの事件が兵士の間知られるのを防ごうとしたが、ヨーロッパ・ロシアから続々と到着する兵士や、革命派のビラ、故郷からの手紙などでこの事件は兵士の間広まっていった<sup>108</sup>。

日本側もロシア兵士の士気低下をねらってロシア語の宣伝ビラを配布した。日本兵士、根来藤吾はその日記に、「1月30日晴、……今日は我が兵二名をして、露国内情告知書(露国語にて、近來露、大いに乱れ、内乱のあることを書けり)を持ちて、白旗を立てて墓地の所まで持ち行かして帰らしむ。後刻露兵来りて之を持ち行けり。」と記し、つづいて、危険を考えてであろう、その数日後、「露国内情告知書」をつけた風を上げ、ロシア側につたわるようにしたことを書いている<sup>109</sup>。ここでいう「露国内情告知書」とは、血の日曜日事件を書きたたえたものであることはまず間違いない。ロシア兵士への日本側の働きかけについては、西欧の新聞記者の記事が日露戦争後に日本でもほん訳されていたが<sup>110</sup>、これには編集部が

「滑稽なる見当違い」と註釈している<sup>111)</sup>。日本側がこのようにロシア軍兵士に働きかけたことは戦前には公表をはばかれたのであろう。ともあれ、1月22日(西暦)の血の日曜日事件が東京で知られるのは1月23、24日(西暦)頃であろうから、1月30日(西暦)には沙河に近い興隆屯の最前線までロシア文の宣伝ビラを印刷し、配布している点に日本軍部の力の入れ方が示されている。

1904年にくらべて血の日曜日事件以後の兵士の気分は明らかに違っていた。1905年3月の『フベリョート』紙(ポリシェヴィキ派の機関紙)はある兵士の手紙をのせている。「全ての兵士は戦争の無意味なことを知っています。……誰にきこうとみんなベテルブルク[での事件]について知っています。みんな例外なく政府によってなされた殺戮に非常に腹をたてています。」<sup>112)</sup> また、奉天の戦闘前に書かれた別の兵士の手紙は、「兵士たちは自分たちを満州へ追いやったことで政府を非難しています。……兵士のサボタージュはしばしばあります。日本人の所へ逃亡のケースは、ごくまれではありますがおこっています。旅順の陥落は全く平静にむかえられました。日本の壊滅などはとっくの昔に誰も考えなくなりました。みんなロシアの出来ごとに非常に関心をもっています。」と書いている<sup>113)</sup>。

1905年の春から兵士の上官侮辱、命令拒否、抵抗は増大していた。極東のロシア軍の軍法会議本部局の秘密報告によると、1904年1月29日から1905年11月1日までの期間に905件告発され、該時期の終わりまでに348件が審査されて1054人の〈下士〉が——うち、418人が〈命令不服従〉で、40人が〈反抗〉で——有罪とされた。しかもこの数字は完全なものとは程遠いという<sup>114)</sup>。ロシア軍兵士の士気の低下はかなり顕著であったというべきであろう。

このことは戦争の最高指導部も憂慮していた。バルト海艦隊が対島沖で壊滅した直後の5月24日(6月6日)に大公、軍首脳が出席して御前会議が開かれ、ロシア軍の戦闘能力、戦争の見通しが卒直に議論された。この議事録は、これまで日本では検討されたことがない(とおもう)が、日露戦争の帰趨をきめた重要な文書である。紙幅に限られているのでその概略をのべるが、軍首脳戦争継続論(それも戦争に勝てるという論調ではない)に対して、ツァーリや大公などが国内の混乱、戦勝の見通しがいいことを述べた。「現在、ザバイカル鉄道の輸送力に欠陥があり、そこですぐつまるのだ。われわれは一万ベルスタはなれており、日本は48時間だ。だから、軍隊、資材を送ることで競争にならない。……完全な卒直さで皇帝に述べねばならないが、たえざる退却と重大な損失で軍隊の士気は乱れている。」(アレクセイ大公)、「勝利よりも国内の安寧が重要だ。……二つの災危のうち小さいほうをえらぶべきだ。われわれは正常でない状態にいる。ロシア国内の平安を回復しなければならぬ。」(ヴラヂーミル大公)、「戦争の成功は、民衆の完全な意気込みがあるとき、全人民の力と考えが一つの対象にむけられ、一つの意志のまわりに組織されるとき、丁度いまわれわれはそれを日本に見ているのだが、そういう時のみありうるのだ。ロシアがあらゆる犠牲をはらって戦争を遂行する準備があるという確信をわれわれはもてない。」(ロブコ將軍)などの意見が述べられ<sup>115)</sup>、会議の翌日、ニコライ二世は日本との講和交渉を始める用意があることをアメリカ大使に通告し<sup>116)</sup>、ここにポーツマスへの道が開かれることになった。

## (5) 結語と若干の展望

日露戦争は、日本が勝利したというよりは、ロシアが敗北した戦争であった。ロシアが敗

北したのは、戦争を支える民衆、兵士が当初から日露戦争に消極的であり、戦争の過程で次第にその度合いを高めていったことによるところが大きい。その場合、日露戦争下の最大の民衆運動、血の日曜日事件は、民心を完全に政府から離反させ、日露戦争の帰趨に大きな影響を与えたものとして重視されねばならない。ロストゥーノフは、これを重視せず、血の日曜日事件がバルト海艦隊乗組員に与えた衝撃についても一切言及しない<sup>117)</sup>などはやはり問題であろう。

1930年代のソ連の歴史家レヴィツキーは、「露日戦争敗北の基本的理由は、遠い満州における専制の侵略戦争に対するロシアの広はんた民衆の敵意ある関係であった（強調は原文）と述べている<sup>118)</sup>。（筆者としては「遠い満州における」をも強調したい）レヴィツキーは、つづいて、ロシア軍敗北の理由として、満州での戦争の準備不足、太平洋における海軍力の弱さ、シベリア鉄道、東支鉄道の輸送力の低さ、指揮官の無能などをあげている<sup>119)</sup>。筆者の考えはこの議論に近いが、日露戦争を全体として考察したわけでもない小稿でこの問題にこれ以上言及すべきではなからう。

小稿は、日露戦争で重要な位置をしめていたシベリア鉄道を軸に民衆が戦争にどうかかわったか追究しようとした一つの試みである。鉄道労働者のストライキがシベリア鉄道の軍事輸送を阻害したという事実は重大であり、このような事態がおこってくるということは、日露戦争においては民衆を戦争に結集する力が弱かった、つまり、ロシアの戦争遂行能力が低かったということの意味している<sup>120)</sup>。紙幅の割にテーマが大きすぎて簡略な記述にとどめた所がいくつもあり、また、シベリア鉄道労働者の実態的な研究はあまり行われておらず不十分な部分も多い。他日、稿を改めて論ずることにした。

### 〔註〕

- 1) С. Ю. Витте, Воспоминания, т.2, М., 1960, стр. 44.
- 2) 和田春樹, 「ニコライ・ラッセル」, 上, 中央公論社, 1973年, 195ページ。また, 19世紀ロシアの旧教徒の間に日本を理想郷と考える一種のユートピア思想がひろがっていたが, これは, 日本がロシアからあまりに遠く, ロシアの現実と全く無縁であったからこそ成立したのであろう。参照, 中村喜和, 「日本国白水境探究—ロシア農民のユートピアについて」, 金子幸彦編, 『ロシアの思想と文学』, 恒文社, 1977年。
- 3) V. N. Kokovtsov, Out of my past; the memoirs of Count Kokovtsov, (ed.), H. H. Fischer, Stanford Univ. Press, 1935, pp. 8-9.
- 4) ニコライ二世の宣戦の詔勅は日本では知られていないので, 以下にその全文を紹介しておく。「朕, ニコライ二世は, 全ての汝等忠良なる臣民に告ぐ。平和を維持せんとする朕の心からなる配慮から, 極東の平安強化のためにわれわれは全力をつくし, 日本政府の提案によって朝鮮問題に関して両帝国内に存在する協約の再検討に, 平和愛好の意図から同意を表明した。しかし, この問題についての交渉は結論にいたらなかった。日本は, わが政府の最終の提案をうけとることさえせずに, 交渉の中断とロシアとの外交関係の断絶 *разрыв* を通告してきた。

外交関係の中断 *перерыв* は公然たる軍事行動を意味することを予告することなく, 旅順要塞の停泊地にいたわが艦隊を不意に攻撃することを日本政府はその水雷艇に命令した。

わが極東総督の報告をうけて, 朕はただちに日本の挑戦に武力でこたえるよう命令した。朕のかかる決定を公表するにさいして, 神の加護と祖国防衛のために朕とともに全ての忠良なる汝等臣民が心

を一つにして立上ることを確信しつつ、勇敢なるわが陸海軍部隊への神の祝福あらんことを祈る。

- Санクト・ペテルブルクにて 1904年1月27日 ニコライ「Вестник путей сообщения」, 2 фев. 1904 г. なお、「宣戦布告なしに、不意に日本軍は旅順のロシア艦隊を攻撃してきた……」という主張は、それ以後、ロシア、ソ連でしばしばくり返されることになる。参照、清水威久、「ソ連と日露戦争」, 原書房, 1973年。また、ヤルタ協定では、「日本の裏切りの攻撃」 treacherous attack of Japan と表現されている。See, T. Brockway (ed.), Basic documents in United states Foreign policy, N. Y., 1957, p.140.
- 5) 17—19世紀にロシアはトルコと10度戦っている。См. русско-турецкие войны 17—19 вв., Советская историческая энциклопедия, т.12, М., 1969, стр. 374—390.
- 6) С. Ю. Витте, указ. соч., стр. 291.
- 7) В. И. Немирович-Данченко, На войну, М., 1904, стр. 34.
- 8) N. A. McCully, The McCully report; the Russo-Japanese war 1904—05, Naval Institute press, 1977, p.9.
- 9) 《Вперед》, No.12, 29(16) Март, 1905 г., стр. 47—48. (《Вперед》からの引用は全て以下の復刻版によった。ページ数は復刻版のそれを示す。《Вперед》 и 《Пролетарий》, (под ред.) М. Ольминский, М., 1924.)
- 10) 《Пролетарий》, No. 16, 14(1) Сент., 1905 г. стр. 41. (《Пролетарий》からの引用は全て以下の復刻版によった。ページ数は復刻版のそれを示す。《Вперед》 и 《пролетарий》, (под ред.) М. Ольминский, М.—Л., 1925.)
- 11) ザイオンチコフスキーの研究によれば、1901年のロシア兵士の文盲率は40.3%だという。ただし、自分の名前のサインは出来ないが、その綴りはなんとか読める兵士は文盲に入れていないという甘い基準である。П. А. Зайончковский, Самодержавие и русская армия на рубеже XIX—XX столетий 1881—1903, М., 1973. стр. 276.
- 12) 参照、大江志乃夫、「日露戦争の軍事的分析—陸軍を中心に—」『史学研究』(東京教育大学文学部), 1974年, 9—10ページ。
- 13) Б. Битнер, «Что делать?», 《Неделя》, No.1, 7 Ноя., 1904 г.,
- 14) See, G. Michon, The Franco-Russian alliance 1891—1917, N. Y., 1969.
- 15) П. А. Зайончковский, указ. соч., стр. 127.
- 16) В. А. Петров, Очерки по истории революционного движения в русской армии в 1905 г., М.—Л., 1964, стр. 92—93.
- 17) Там же.
- 18) См. «Конец русско-японской войны», 《Красный архив》, 1928, т. 28, стр. 198.
- 19) 農民が帝政ロシアの軍隊にどのようにかかわってきたのか、という問題の概略は、See, J. S. Curtiss, The Peasant and the Army, in W. S. Vucinich (ed.), 《The Peasant in Nineteenth Century Russia》, Stanford Univ. Press, 1968.
- 20) В. А. Петров, указ. соч., стр. 40.
- 21) Там же, стр. 37—40.
- 22) Там же, стр. 44—46.
- 23) Там же, стр. 48—49.
- 24) Там же, стр. 49—50.
- 25) Там же, стр. 57.
- 26) Там же, стр. 58.
- 27) Там же, стр. 66.



- 28) Там же, стр. 78-79.
- 29) 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, 52ページ。
- 30) N. A. McCully, *op. cit.*, pp. 5, 13-14, 23.
- 31) 田中健治編, 武居危太郎, 「日露戦争俘虜日記」(手稿, 近く刊行予定)
- 32) N. A. McCully, *op. cit.*, pp. 35-37.
- 33) *Ibid.*,
- 34) 古川中佐, 前掲書, 51-52ページ。
- 35) 《Искра》, No. 62, 15 Март, 1904 г.
- 36) 《Пролетарий》, No. 15, 5 Сент. (23 Авг.), 1905 г. стр. 11.
- 37) 《Революционная Россия》, No. 63, 5 Апреля 1905 г. стр. 11-12.
- 38) В. Е. Полещук, Революционное движение в Маньчжурской армии в 1905 году, 《Исторические записки》, т. 49, стр. 303.
- 39) Там же,
- 40) Там же,
- 41) Вл. Виленский (Сибиряков), Томск накануне 1905 года. В 《1905 год в Сибири ; Сборник статей и воспоминания, Новониколаевск, 1925》(以下 《1905 год в Сибири》と略記), стр. 121.
- 42) T. P. Robinson, The trans-siberian railroad and the Russian revolution of 1905, (Ph. D. dissertation, the University of Tennessee, 1969) p. 20. ロシアの社会主義者が日露戦争にどう対したかという問題については, 和田春樹, 前掲書, 193-273ページ。
- 43) История Сибири, т. 3, Л., 1968, стр. 248.
- 44) А. Рогов, Из воспоминаний о Красноярском рабочем движении в 1902-1904 гг. 《1905 год в Сибири》, стр. 35.
- 45) История Сибири, т. 3, стр. 248.
- 46) Вл. Виленский, указ. статья, стр. 119.
- 47) Там же, стр. 121.
- 48) В. Е. Полещук, указ. статья, стр. 305.
- 49) Там же,
- 50) Военно-боевая работа партии большевиков 1903-1917, М., 1973, стр. 58.
- 51) В. Е. Полещук, указ. статья, стр. 307.
- 52) 血の日曜日の事件については, 参照. 和田春樹, 和田あき子, 「血の日曜日事件」, 中公新書, 1971年. W. Sablinsky, The road to bloody Sunday, Princeton Univ. press, 1976.
- 53) Ю. И. Кораблев, Революционное движение в войсках петербургского военного округа в 1905 году, 《Исторические записки》, т. 49, стр. 228.
- 54) Г. Крамольников, Десять дней в Красноярске в Январе 1905 года, 《1905 год в Сибири》, стр. 40.
- 55) ビラの全文は, 1905 год в Красноярске; сборник документальных материалов, Красноярск, 1955, стр. 13-15.
- 56) これは日露戦争中に21度改版され, 各地でもっとも多く配られたビラである (В. А. Петров, указ. соч., стр. 85)
- 57) История Сибири, т. 3, стр. 253.
- 58) Г. Крамольников, указ. статья, стр. 41.
- 59) ビラの全文は, Первая русская революция и ее историческое значение, М., 1975, стр. 52.
- 60) Революция 1905-1907 гг. в России; документы и материалы. Начало первой русской

- революции, М., 1955 (以下〈Начало〉と略記) примечания по. 326, стр. 852.
- 61) 〈Начало〉, док. 438, стр. 681.
- 62) Г. Крамольников, указ. статья, стр. 41.
- 63) А. Мельников, Красноярская республика 1905 года, 〈1905 год в Сибири〉, стр. 50-51.
- 64) С. Шкитов, Железнодорожные рабочие Красноярска в 1905 гооу, 〈1905 год в Сибири〉, стр. 106.
- 65) 〈Начало〉, док. 438, стр. 682.
- 66) 全文は Д. В. Залужная, Транссибирская магистраль, М., 1980, стр. 248-250.
- 67) А. Мельников, указ. статья, стр. 51.
- 68) С. Шкитов, указ. статья, стр. 106.
- 69) トムスク帝大と工専の学生の出身地, 階層などの概略は, См. М. М. Матвеев, Студенты Сибири в революционном движении, Томск, 1966, стр. 19-35.
- 70) Вл. Виленский, Томск накануне 1905 года, 〈1905 год в Сибири〉, стр. 118-119.
- 71) М. М. Матвеев, указ. соч., стр. 120.
- 72) パンケットについては, See, S. Galai, The Liberation movement in Russia 1900-1905, Cambridge, 1973, pp. 221-236.
- 73) М. М. Матвеев, указ. соч., стр. 121-122.
- 74) Н. Баранский, В рядах сибирского социал-демократического союза, Новосибирск, 1923, стр. 26.
- 75) М. М. Матвеев, указ. соч., стр. 123-125.
- 76) 〈Начало〉, док. 448, стр. 737.
- 77) 〈Начало〉, примечания, по. 356, стр. 856.
- 78) 〈Начало〉, док. 442, стр. 719. М. М. Матвеев, указ. соч., стр. 127-128.
- 79) М. М. Матвеев, указ. соч., стр. 135-137.
- 80) Итсория Сибири, т. 3, стр. 254.
- 81) И. Т. Белимов, Железнодорожный пролетариат Сибири в революции 1905-1907 гг., Новосибирск, 1967, стр. 29.
- 82) 1905年における帝政ロシアの鉄道線の始, 終点, 官, 私営, 本部所在地などについては, See, J. N. Westwood, A History of Russian Railways, London, 1964, appendix 7, pp. 308-309.
- 83) Г. М. Деренковский, И. М. Расченцова, М. С. Симонова, 1905 год в Саратове, 〈Исторические записки〉, т. 54, стр. 75.
- 84) 〈Начало〉, док. 239, стр. 383.
- 85) 〈Начало〉, док. 241, стр. 389.
- 86) Н. Е. Reichman, Russian railwaymen and the revolution of 1905, (Ph. D. dissertation, University of California, Berkley, 1977), p. 237. В. Невский, Январские дни 1905 г. в провинции, 〈Красная летопись〉, 1922, No. 4, стр. 125.
- 87) 要求の全文は, 〈Начало〉, док. 237, стр. 379-380.
- 88) その要求は, См. В. Невский, указ. статья, стр. 126-127.
- 89) 〈Начало〉, док. 237, стр. 379.
- 90) 労働者への回答は, 〈Начало〉, док. 238, стр. 381-383.
- 91) 〈Начало〉, док. 329, стр. 518.
- 92) 労働者の要求は, 〈Начало〉, док. 281, стр. 452.
- 93) Н. F. Reichman, *op. cit.*, p. 244.

- 94) И. М. Пушкарева, Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях, М., 1975, стр. 105.
- 95) Н. Ф. Reichman, *op. cit.*, pp. 245-246.
- 96) *op. cit.*,
- 97) И. М. Пушкарева, указ. соч., стр. 99-100.
- 98) 〈Начало〉, док. 185, стр. 291-292.
- 99) 要求の内容は, 〈Начало〉, док. 186, стр. 292-294.
- 100) И. М. Пушкарева, указ. соч., стр. 99.
- 101) Там же,
- 102) Н. Ф. Reichman, *op. cit.*, pp. 249-250.
- 103) *op. cit.*, p. 251.
- 104) *op. cit.*,
- 105) И. М. Пушкарева, указ. соч., стр. 92.
- 106) Там же, стр. 94.
- 107) ノビコフ・プリボイ, 上脇進訳, 「バルチック艦隊の遠征」, 原書房, 1966年, 167ページ。
- 108) В. Е. Полещук, указ. статья, стр. 309.
- 109) 根来藤吾, 「夕陽の墓標——若き兵士の日露戦争日記」, 毎日新聞社, 1976年, 229-230ページ。
- 110) マックス・ベールマン, 齊藤鉄太郎訳, 「弾痕」, 明治出版社, 明治45年, 336ページ。
- 111) 同上書, 2ページ。
- 112) 〈Вперед〉, No. 12, 29 (16) Март, 1905 г., стр. 48.
- 113) Там же, стр. 47-48.
- 114) В. Е. Полещук, указ. соч., стр. 310.
- 115) 〈Конец русско-японской войны〉, 〈Красный архив〉, т. 28, 1928, стр. 182-204.
- 116) И. И. Ростунов, указ. соч., стр. 364.
- 117) Там же, стр. 324-348.
- 118) Н. А. Левицкий, Русско-японская война 1904-1905 гг., М., 1938, стр. 330.
- 119) Там же, стр. 330-336. これについてはソーキンの批判がある (А. И. Сорокин, Русско-японская война 1904-1905 гг., М., 1956, стр. 367-369).
- 120) 念のために付言しておけば, このことはロシア民族にとって不名誉なことではない, と筆者は考えている。

(付記) 小稿は前号(『人文科学論集』第16号)に掲載する予定であったが, 筆者の怠慢で本号となったこととお詫びする。