

木に打たれた人等、この様な事実もまた記録に残さねばならない。西村常次郎の場合殉難の碑も建てられず殆ど忘れ去られようとしている。

大正11年と云えば私は5才であった。其の後聞き伝えにこのことは覚えていた。たまたま当時佐幌川辺の馬鉄のある附近で農家の息子であって現状を見ていた丹崎嘉島氏、(当時15才(現在79才)、新得町西1条北1丁目在住)にその模様を聞くことが出来た。そして常次郎氏の孫、竹原千鶴子さん(新得町1条北2丁目)及び娘婿、阿部喜之助氏(新得町2条南4丁目)宅を訪問し、伝え聞きの一致を見たことによって筆をとった次第である。

旧狩勝線沿線に生きた「父」を偲ぶ

鈴木 貞

私の父は、明治42年宮城県から北海道開拓者として、新得地区福山に入植したのです。落合、狩勝官設鉄道開通二年目になっていました。父を頭に三人の弟妹で新得駅に降りた時の心境はどんなものであったのでしょうか。当時、狩勝大トンネル真下の地域を、トンネル沢と称し山坂が多く、畑に適する所がなく、どうなることかと言葉にならない程細かい思いをしたと後年話していたものです。指導してくれる人があって、立木を切り柱とし、壁は笹を刈り束ね縄で編み、屋根は、萱を束ねたもので葺き、いわゆる拌み小屋を建て、文字通り掘立て小屋、雨風をしのぐ形ばかりの住居で、兄兄弟の四人の生活が始まりました。父は農業の経験もなく毎日が不安の連続。加えて、熊の出没、鹿の声、狐のカン高い鳴き声、夜になると闇とともに巨木が人間を圧しくる感じ、時折野犬か狼であろうか長く尾を引くような、細く鋭い人間の肺腑にささるような哀調帯びた遠吠えの声には身を震わすような思いで、寝つかれない夜が幾度もあったと語っていました。

それでも、汽車の上りの音、下りの汽笛などの音にどれほど慰められたことでしょうか。

開墾は、夜も明けやらない早朝から、夕方手先が見えなくなるまで、鋸で木を倒し、一鍬一鍬土を起し、草や木の根を除き畑作りに精を出す毎日でした。住居の小屋に帰っても風が吹くとローソクの光が消えて暗やみの中、手探りで夕食することなどしばしばでした。ある年は種子として貯わえていた物まで食べたりしながら、懸命に畑作りに励んでどうにか作物がとれるようになったある日。馬くろうさんが、一頭の馬をつれて来て、「安い馬だから買わんか」と、買わされたのが病馬だったのです。代金の支払いも終らない日数で死んでしまい、馬具、道具の代金が借金として残り、この借金の払いのため、冬仕事として薪を切り出し街の人に売って春まで喰いつないだものです。三度の食事が二度のこともしばしばでした。

機関車の煙を眺め、狩勝峠を上る列車の音を聞いている中に、日銭を稼ごうとおもいつきました。11月頃鉄道の除雪人夫として働くことを申し出ると幸いにも採用してもらうことができたのです。明治45年のことでした。これが鉄道と関わりを持つ始まりになるのです。このころ国鉄線路丁場の除雪人夫の日給は25銭でした。もちろん宿舎などもらえる立場ではありませんから、トンネル沢のわが家から新内を通して、上新得丁場まで約5kmの道を自分でひらきながらの通勤です。当時の作業時間は、朝6時から夜の6時まで12時間労働でしたが、父は一日も休まず通いました。ある日、作業が終って帰宅の途中から大雪となり、しかも吹雪となり道は見えず、方向を見失い、夜つびて山の中をさまよひ歩き、死の影を背負うようにして家にたどり着き、入るやそのまゝ乾いた草の中へもぐりこんでしまいました。それでも朝4時に起き、ソバの団子の朝食をとり出勤したとのこと。貯えた食糧も少ないために、昼食を持たなかったり、朝食を抜いたり、空腹をおさえるため雪を舐めたりしながら稼いだお金のほとんどは借金を払うのに当てられるとい



狩勝峠を目指すSL 1961版

道新 観光 北海道 143P

う生活でした。

そんな作業振りが認められたのか、大正2年上新得線路丁場勤務の線路工夫として採用されて、日給45銭、鉄道員生活の始まりとなりました。これで通年働けることできて、開拓地であったトンネル沢を出て、弟妹を川西、芽室方面に働きに出し、父は鉄道官舎に入ることになったのです。

また、父が私に語りきかせてくれた在職中の思い出話を綴りますと、大正6年頃、バッタがレールの上にとまり、そのために機関車が空転して上れないときは、一度列車が下って(約4km)又上るその少ない間にレール上の漬れたバッタを布で拭きとり払い除ける又、列車が上る、このようなことをなん回か繰り返して新内へと到着するのです。又、その頃の話では、秋の台風などで雨が強く降ると線路保護を目的とする巡回警備のため夜中でも出動したのですが、線路の両側より青い火柱が立ったとか、赤い人魂が飛んだのを見たなどの怪談めいたことが話題となり、それでは現場を見ようとなり、父など4~5人連れだつてゆくと、何かを掘り起した跡らしくみえました。なんだろう、熊か、狐かが掘り返したのだ。いや、これは狩勝工事中に死体を埋めたのだ等々話題になったりしたのですが、「さわらぬ仏に祟りなし」と申し合せ、言葉に出して言わぬことが一種の不文律として職場の中ではとおって来たのです。後年ですがやはりその附近を巡回する保線員は背中が冷たく感じたり、又、追かけられるようなおもいをしたものだと話していました。

次には、新内地区に移住してこられ、後に帯広の方面に小作として転住した人がおりまして、この人の話では、新得に「バッタ山の土地がある」、畑地を耕やした広さだけ土地はもらえると云われて来たがそのようなことはありませんでした。場所は、新内と上佐幌の間でした。それから、佐藤さんの話によると、帯広の営林署担当さんの話で、明治6年の初めより十勝上流地区を調査したが、佐幌川沿に真赤な焼け野原のような場所がありなにかに喰い荒らされた様子でした。川から陸地を奥へ行くと、バッタの大群で空も見えぬ程で隣りの人の話も聞えぬありさま。駆除するのに、軍隊を1箇小隊出動し、大砲を射ち爆風で落とし、二時間ほど集め土をかける。はい上るのでその上に土をかける、二重にも三重にも土を積み重ね、現在見られるバッタ塚が造られたのだそうです。

昭和2年まで上新得丁場に勤務していた父は、新内の組頭として転勤となりました。狩勝線は全区間千分ノ25の急勾配線区で、北海道で一番の難線区なのです。ここに着任したところの新内駅周辺は住民も多く、その殆んどが造材、石切山、駅土場で働く人々が多く茶店らしきものもあり、神社あり、駅舎前の桜の大木も花を付け楽しませていました。

その頃、関新太郎さんの家は大きく立派なものでしたし、出入りの人々も多く見られました。そのような中で狩勝線保線作業中、風来坊が線路そばで腹をすかして座りこんでいるのを父は連れ帰り一晩泊め飯を喰わしていました。一年に一人や二人は必ず居たものです。礼状のくれた人は一人だけ。この人は、時折土地の名物の品なども送って来ました。命を助けられたと言っておりました。この人たちのことを当時は「ルンペン」と言ってい

ました。昭和の初めは、不景気だったせいでしょう。

狩勝沿線も春近くなると、佐幌岳より吹きおろす風のため、沿線ぞいの山の頂きに、雪庇と云って、吹雪でできる雪の屋根のひさしの様なものが温かい気温に融けて一気に線路内になだれ落ちて列車の障害となるので、例年3月頃になると保線員達は朝3時に起床して狩勝峠の峰に登り、雪庇を切り落とす作業をします。「3メートル」程もある鋸と、スコップとで列車の間合をとりながら、2メートル巾で切るのです。時には雪を掘り、切り落した雪の壁とともに滑り落ちることがあるのです。この作業でやはり、犠牲者が数名でております。

旧狩勝大トンネル上方部、峠の現展望台上方100メートル程の地点に地藏尊を建て、毎年8月24日には、先輩、同僚等の職員による供養が行われております。

また、新内の鉄道員達は、駅土場より毎日積み出される丸太積貨車が4～5車輛発進されておりましたが、積込線が一本よりないので貨車の入換には職員はもちろん、保線の人からその家族子供まで総動員で手押しで丸太の積んだ貨車の入換をやったものです。特に雪の降った時除雪しながら行なうのですが、それは大変な事でした。冬の朝は貨車押しの後三分芯のランプの光の中で大急ぎで食事を済ませ本業に出勤するのです。

昭和15年新得線路班に転勤となり、昭和21年11月退職し、その後も線路班の臨時人夫として、旧狩勝線廃止の昭和42年まで、人生のすべてを国鉄狩勝線を守るため燃やしつづけた一生でした。以上その一部分を書いてみました。明治、大正、昭和三代に亘る34年間です。

その子供の私も保線作業を引き継ぎ37年間国鉄に勤めました。母も88才で同居中であり、その母も明治36年、5才で落合より国境を越えて移住して現在にいたっております。出身は山形県です。

鉄道線路を保守することを一生の職業とした父親を偲ぶ鉄道生活の一部を書きつづりました。



昭和12、3年頃の神社山裾付近 小野寺仁吉氏 提供