

日本軍占領期と独立革命期のインドネシア鉄道労働者

ラジフ

はじめに

日本による占領期（1942-43）とそれに続く革命期を通して、インドネシア鉄道労働者はきわめて重要な役割を果たした。オランダ植民地時代には、ヨーロッパ人がプランテーション会社の経営のために鉄道を利用した。最初に鉄道の駅舎が建てられたのは、ジョグジャカルタージュアナ（スマラン）線である¹。この路線はジャワ内陸部からスマランの港へと砂糖プランテーションの産品を輸送した。駅舎はまた、そうした産品を北部海岸の諸港に輸送するまでの一時的な保管場所としての機能も果たした。一方、大規模プランテーション（Cultuur gebied）の操業を支えるために、東スマトラでも19世紀末に鉄道が建設された。東スマトラには「デリ鉄道会社」（Deli Spoorweg Maatschappij）という名の鉄道会社が設置され、プランテーション産品を輸送するだけでなく、契約労働者をジャワからプランテーションへと輸送した²。この時代、駅舎が建設されるとそれにとまって、車庫、倉庫、作業場などが建設され、また同時に「カンボン」（kampong）と呼ばれる労働者たちの集落ができていった。駅舎には列車の保守作業を行う作業場があわせてつくられ、そこに非常に多くの労働者が集められていたので、近くには自然と労働者の居住地区ができた。

日本軍占領期、鉄道は兵員輸送、情報宣伝、食糧補給などの軍事活動にも利用されるようになった。日本の占領当局は、オランダ植民政府の鉄道を引き継ぐとともに、西ジャワ、中ジャワ、東ジャワ、スマトラに12社あった鉄道会社を、日本軍の管轄地域にしたがって4つの鉄道局に統合した。西ジャワのセイブ・キョク（西部局）³、中ジャワのチュウブ・キョク（中部局）、東ジャワのトウブ・キョク（東部局）とキタ・スマトラ・テッドウ（北スマトラ鉄道）である。北スマトラ鉄道は旧デリ鉄道会社とアチェの鉄道事業を合併したものだ。これら4つの鉄道をリクユ・ソウキョク（陸輸総局）が統括した。陸輸総局は民間の乗客ために鉄道を運営する文民組織で、軍隊や武器の鉄道輸送のような軍事目的のための鉄道利用は南方軍第四特設鉄道隊が統括したが、両者は互いに協力・連携して活動した。軍事目的の輸送を優先することがますます必要とされるなかで、陸輸総局は1944年10月に解散し、鉄道事業は軍司令部のもとに置かれることになった。

1 1863年から1864年にかけてオランダ植民政府によってバダビア-ボゴール間に最初の鉄道が敷設され、続いて1873年にソロースマラン線とソロージョグジャカルタ線が敷設された。三番目に敷設されたのはマランとパスルアンを結ぶ路線で、1879年に完成した。鉄道網はさらにジャワ全土に拡大した。その後、オランダ植民政府はトロッコ路線も敷設した。その最初のもは1884年に敷設されたスマランとジュアナを結ぶものであり、1890年代後半にその建設のピークを迎えた。製糖工場に向かう支線として狭い軌間のトロッコ路線も敷設された。すべての鉄道会社はそれぞれで運営と修理おこなっていたが、それらの作業場は国営鉄道が所有していた。

2 オランダ植民地時代には11の民間鉄道会社があったが、植民政府が所有していたのはS.S. ボンドー社だけだった。

3 西部地域での鉄道開発はジャカルタ、プカシ、クラワン、バンドン、タシックマラヤ、チチャレンカ、ガルトの各地区に分割され、全体で大小230の駅があった。独立革命時代、鉄道開発局の事務所はプルウオクルトに移動した。この情報はSosromoeljonoからの聞き取り（2005.2.23）で得た。マンガライの鉄道労働者だったSosromoeljonoは作業場の設備を西ジャワからプルウオクルトへ輸送する手助けをした。

日本軍占領期、鉄道と鉄道労働者居住地区カンボンは大きな役割を果たした。まず、日本の占領当局がインドネシアの若者たちを雇い、作業場の工員、駅員、機関士、車庫労働者、乗務員などとして鉄道で働かせた。その背景には、1) 日本の熟練鉄道労働者たちがビルマやタイの鉄道建設のために送られ、また2) インドネシアで働いていたオランダ人の鉄道技術者が1942年末以降、捕虜として収容された、という事情があった。そうした人々の代替者を養成するために、とりわけ技術者の育成のために、占領当局は技術訓練を施した。次に、鉄道労働に従事したこの労働者たちは、インドネシア独立の過程で鉄道青年団 (Angkatan Muda Kereta API : AMKA) などを結成し、駅舎やその他の鉄道施設を占拠してインドネシア共和国政府に移譲するという重大な役割を果たした。彼らは石炭工場も占拠した。またオランダ軍に鉄道を奪取されないように、鉄道開発局の事務所を移動させるという仕事もした。さらに、1946年、最初のオランダ軍の攻撃に際して、鉄道労働者はチレボン、プルウォクルト、ジョグジャカルタへと避難する労働者のために、ただちに避難小屋をつくったり、貨車を一時的な住居として提供した。

これらの出来事から、鉄道労働者地区カンボンは人的供給源としての役割をもったことがわかる。カンボンの鉄道労働者は、避難民のための場所を準備する際には、他のコミュニティーの人々との連帯も実現している。鉄道青年団の先進的な活動は、彼らが日本軍政から受けた訓練と関連しているのだろうか？なぜ革命の初期に東スマトラのプランテーション産品の輸送量が増加したのだろうか？またそのことは日本軍占領期にプランテーション産品が大量に売れ残ったことと関係があるのだろうか？また、オランダ軍による最初の攻撃に際しての避難活動の技術を、カンボンの労働者たちはどうやって身につけたのだろうか？オランダ植民地時代にはこうした避難の例がなかったという事実を考慮すると、日本による占領が彼らにその経験を与えたということができるのではないだろうか？日本軍がジャカルタ、スマラン、ジョグジャカルタに進駐したとき、彼らの多くが戦闘を避けて生まれ故郷に戻っているが、そのことが関係しているのだろうか？

日本軍占領期の鉄道労働者

1942年3月、オランダ領東インドを占領した日本軍は鉄道事業の再組織化を開始し、それを単一化した。まず、日本軍は機関車や貨車の個人所有を廃止し、陸輸総局との連携のもと、鉄道輸送に関連する施設をすべて軍の管理下に置いた。第二に、占領当局は鉄道の職階制度を簡素化した。たとえば、機関士長や火夫長(あるいは副長)といった役職はなくなった。この簡素化によって、個々の労働者はただ3つの層—下級従業員、中級従業員、上級従業員—toに分類されることになった。このヒエラルキーの簡素化は、鉄道労働者の給与支出を削減するため、そして鉄道労働者たちに対してオランダから日本の占領軍に権力が移行したことを明示するためにおこなわれた。第三に、日本の占領当局は1942年末まではオランダ人の専門家スタッフを利用した。彼らは日本軍の監督下で様々な分野であらゆるレベルの仕事をした。同時に、多くの日本の鉄道専門家が徐々に日本からやってきてオランダ人専門家にとって代わり、オランダ人スタッフは捕虜として収容所に送られることになった。陸輸総局はまた、オランダ時代に鉄道労働者として働いて、オランダの鉄道会社に解雇された鉄道労働者を復職させた。⁴

4 インドネシアでは新秩序時代の初期に観光案内のために鉄道の歴史についての書物が数多く出版された。Teuku Hasan Basri, Sejarah Perkereta Apsian di Indonesia. Bandung, Kantor Pusat Perusahaan Jawatan Kereta-Api. 1986, pp. 114-115 を参照のこと。

日本の占領当局は当初、オランダの植民地統治の構造を踏襲して、輸出志向・輸入依存の政策をとることを計画した。しかし、戦局の悪化はその期待を打ち消した。1943年半ばには、日本は深刻な艦船の不足に悩まされるようになり、そのため日本政府は当初の政策の撤回を命じ、すべての地域で新たに工場を建設し、繊維業をはじめとする生産の増強に努めるよう指示した。⁵

鉄道関係の作業場は通常、人々が暮らすカンボンの近くにあった⁶。旋盤工や貨車・機関車の修理工の多くはカンボンに住んでおり、その一方、駅長や作業場長など上級の役職をもつ者はプキットドゥリの陸輸総局の社宅（オランダ植民地時代にはここはS.S. ボンドの社宅だった）に住んでいた。下級および中級の鉄道労働者の一部はマンガライに住んでおり、その半分はジャティヌガラ住宅に住んでいた⁷。カンボンには、鉄道で働いている者以外にも造船工や電気工がおり、また食料を売って生活する者もいた。

マンガライのカンボンの鉄道労働者は占領当局の監督下にあったが、労働者たちが圧力を感じることはめったになく、命令を受けることもなかった。カンボンの住人の約半数が鉄道労働者であったが、陸輸総局はこれらの労働者を部品製造や駅舎内での労働、保守作業などに従事させる必要から技術訓練を施した。占領当局はさらにマンガライのカンボンから女性も雇い、フルタイムで作業場でボルトやナットをつくる仕事や事務作業にあてた。作業現場の労働者は、午前8時から午後2時、午後3時から午後10時、午後10時から午前7時の三交代で働いた。この三交代制は日本軍による占領期の全期間で継続され、労働者は鉄道の備品や予備部品の製造、貨車や機関車やレールの保守作業などをおこなった。オランダ植民地時代にも女性が作業場の事務員や列車の乗務員として雇われており、女性の雇用は実際にはこのオランダの政策の継続であった。作業場の事務をまかせられる熟練労働者がいなかったため、日本の占領当局はこれらの女性を復職させた。⁸

占領当局は、大アジア青年団（Barisan Pemuda Asia Raya : BPAR）を設立し、ジャカルタのカンボンの青年たちに接近した⁹。日本軍は青年たちが「新体制」(Tatanan Baru) にどのように反応するか警戒していた。それを示すように日本軍はその訓示のなかで、青年たちが犠牲と勇気を持つことを期待するが、同時にまた責任を自覚し、年輩者の承認のもとで行動しなければならぬと指導した。こうした見解と期待のもとで日本軍は知識人、とりわけジャカルタやスマランの知識人を説得し、この青年団結成の中核となる集団を組織した。しかし、スラバヤでは大アジア青年団は受け入れられず、大アジア青年団の支部はつくられなかった。西ジャワの多くの都市でおこなわれた「青年の誓い」の日の記念日を祝うこともなかった。大アジア青年団は「アジアの光日本、アジアの守り日本、アジアの指導者日本」という「三A運動」の一環であった¹⁰。大アジア青年団は日本占領期にいかなる規制も受けずに活動した唯一の政治団体であり、ラジオや

5 Anthony Reid, Indonesia: "From Briefcase To Sword Samurai" in Alfred W. Mc. Coy (ed) Southeast Asia Under Japanese Occupation. Yale University Southeast Asia Studies. Monograph Series Number 22, 1980

6 Soejitno からの聞き取り (2006.7.6.) によると、カンボンのももとの概念は人々がやってきて一日か二日滞在して去っていく一時的な住まいだったが、鉄道の作業場や倉庫ができてからは、鉄道労働者は徐々にカンボンに住み着くようになった。

7 Soejitno からの聞き取り (2007年2月24日)

8 日本の軍部は、女性は「大東亜戦争」を支えるために家族の健康と食事の面倒を見ればよいのであり、生産過程で働く必要はないと考えていた。『北スマトラ新聞』皇紀2603年 (= 西暦1943年) 5月23日を参照。

9 大アジア青年団 (BPAR) は1942年6月に結成された。大アジア青年団についての詳細な議論は、Biro Dokumentasi Pemuda. Sejarah Pergerakan Pemuda, 1965, pp. 91-92を参照のこと。

10 三A運動についての日本の宣伝は東ジャワ、とりわけスラバヤではあまりうまく機能しなかった。しかし西ジャワでは現地エリートが宣伝を広げる役割を担ったためそのスローガンは首尾よく受け入れられた。この違いの理由のひとつは、おそらく東ジャワの日本軍と警察が1942年4月から8月にかけてはまだ政治情勢を憂慮しており、他の地域では許容されていた活

新聞でも宣伝されたが、カンボンの青年たちは全般的にこの「三A運動」についてあまり知らず、これに感化される者もなかった。

こうした事実から、いかに日本軍の宣伝が偽善的であり、また日本軍がインドネシア人のナショナリズムの感覚について無知であったかがわかる。彼らは自らが最初におこなった主張のように輝かしく行動しはしなかったし、多くの場合、オランダよりも認識が甘く、いかに甘んじた政策を行った。人々は次第に新体制をあざ笑うようになった。結果的に、「三A運動」は広がらず、その支持者は戦時において日本軍を支援できるほどの規模とはならなかった。

「三A運動」は1942年11月中旬に中止された。新体制政府の支持者を確保するために、日本軍は1943年3月初めに新たな組織として「プートラ」(Putera)を組織し、これによって人々を動員することに成功した。プートラは占領当局によってジャワで最初に組織された大衆団体である。その正式名称であるジャワ・ミンシュウ・ソウリョク・ウンドウ(ジャワ民衆総力運動)が、この運動の全般的な目的をよく示している。この組織は、主として社会運動の経験をもったインドネシアの知識人を対象として組織されたが、占領当局が組織の目的を明確にしなかったために、かえってジャワの都市部でプートラのまわりにさまざまな青年組織が現れた。

プートラは「青年団」(Barisan Pemuda)を設立することに成功した。青年団にはメンバーの厳格な選抜制度がとられた。ジャカルタ支部の青年団の志願者はジャティヌガラでサッカー場で軍事訓練を受けた。すべてのカンボンや工場、作業現場、その他の職場で、志願者が300人になると分隊がつくられた。軍事訓練では行進、木製銃の使用、消火訓練、一般技術教育、スポーツ、語学、日本の歌の学習などが行われた¹¹。

プートラの支援のもと、メンテン第31青年団はバンテン団(野牛団: Barisan Banteng)を設立した。この組織は13歳から17歳の少年男子の団体だった。バンテン団は瞬く間に拡大し、ジャカルタでは、マンガライ、クラマツト、クウィタン、スネン、クマヨランに組織された。1944年初め、バンテン団は1万人のメンバーを擁していた。¹²

メンテン第31青年団はまた、ベチャ運転手を組織した。それは後に自動車労働協会(Persatuan Buruh Kendaraan: BPK)と呼ばれることになる。ベチャ運転手はより緩やかなベチャ賃貸制度、社会保障政策、無料の医療を要求した。他方、占領当局は、道路のベチャ用路線のより秩序だった使用を望んでいた。ベチャに関する問題は実際にはどのようなものだったのだろうか?ベチャを利用する日本の役人や軍人は、ベチャ運転手とベチャの乗車料金についてきちんと交渉できないことにしばしばいらだった。決まった乗車料金が設定されておらず、つねに状況をうかがって高い乗車料金をとろうとするベチャの運転手の振る舞いを無礼に感じていたのである¹³。

動家の活動を許さなかったことによる。しかしまた、スラバヤの知識人がこの新しいスローガンを熱心に迎えなかったということも言えるだろう。

11 Biro Pemuda, Sejarah Perjuangan Pemuda, Balai Pustaka 1965, pp. 104-107

12 Soeara Asia, 6 Januari 2604 (1944)

13 1940年代にはベチャ運転手はマンガライ駅前に集まり、自由に駅に入って、ジャカルタにやってきた人々を客としてつかまえることができた。しかし、1951年初頭からベチャ運転手やポーターは身分証明証を身に着けなくてはならなくなった。Pramoedy Ananta Toer, Cerita dari Jakarta, Hastamitra 2002 p. 17 参照。

日本の占領当局はこの問題を解決しようとした。まず、ベチャの乗車場では運転手に列をつくって並ばせるようにし、ベチャの所有者にベチャ運転手に制服を着せることを要求した。次に、ベチャの乗車料金を決め、ベチャを許可制にして、すべてのベチャ運転手に許可証を所持することを求めた。ベチャの所有者や運転手がこれらの規則に従わないので、市当局はより厳格に態度をとるようになった。1943年初頭、まもなくベチャはすべて協同組合に組織され、市警によって管理されることになるという噂が広まった。だが、ほとんどすべてのベチャ所有者はこの協同組合への参加を拒否した。

結局、メンテン第31青年団がベチャの所有者と運転手を組織することとなり、ベチャの賃貸料と乗車料金を以前よりも安い値段に設定し、乗車の際の客との個々の交渉はおこなわないことにした。その代わりに、ベチャ運転手は健康診断と無料の予防接種を受けられることになった。ベチャの所有者と運転手は鉄道労働協会（Persatuan Buruh Kereta Api : PBK）の協同組合を通して衣類や食糧を受け取るようになった。

プトラの取り組みによって、マンガライやジャティヌガラ周辺で、鉄道労働者のグループがつけられた。こうした鉄道労働者のグループには戦前世代と占領期世代の人々で構成されていた。彼らはアジア太平洋戦争の状況についての情報をジャワ全土に広める役割を果たした。こうした鉄道労働者の集団にはまだ名前さえなかったが、港湾労働者や海運労働者、電気工らと労働を通じたネットワークをもっていた。港湾労働者は石炭の供給を確保するためにレンタン・コウジョウの労働者たちと協力した。1943年末期、西部開発地域の機関車に石炭供給を集中する必要から、日本の占領当局はその他の地域では機関車への石炭の使用を中止し、薪を使用させることにした¹⁴。

鉄道労働者の集団は、ロームシャ（労務者）となった親戚や友人についての多くの情報を交換し話し合った。鉄道の乗客が急増したことは、ロームシャの動員状況を反映しており、そこからジャワでの動員規模が推定された。1942年に月平均700万人、1944年末期には月平均1800万人に達するなど、ロームシャの急激な動員が進められたのである。もっとも重要な募集手段は、1943年に占領当局によって設立され、ジャワ全土に広がったロームキョウカイ（労務協会）という徴用機関によるものだった。この制度のもとで、労働力供給の要請が地方の機関からジャカルタの中央本部に寄せられた。中央本部はロームシャを管理し、地方の機関に割り当てた。ロームシャはその後、ロームキョク（労務局）のネットワークを通して、鉄道輸送網を使ってさまざまな村に送られた。¹⁵

ジャワで鉄道技術の教習所が設立されると、機関士、火夫、制動手、技師のグループができていった。教習所はバンドン、マンガライ、ポンチオル（ジョグジャカルタ）、スラバヤにあり、鉄道部門への人材供給の要請をうけて訓練が実施された。秦緬鉄道の建設のために約3,000人の鉄道スタッフをランゲーンへと送ったために、人員が不足していたことがその背景にあった。その人員不足を補うために約221人の専門家が日本から連れてこられた。

14 機関車のために使われた薪は25万トンにのぼった。その結果、修理が必要な機関車はジャワの作業場に送られた。詳細については、Kurasawa-Inomata Aiko, "Rice and Transportation" in Japan, Indonesia and the War: Myths and Realities. (ed) Peter Post and Elly Touwen-Bouwisma. KILTV Press, Leiden 1997.

15 戦前の時代と比較すると1942年には乗客の数が非常に増加した。Shigeru Sato, Labor Relation in Japanese Occupied Indonesia. Clara Working Paper 2000. No. 8, pp. 1-21 参照。

鉄道専門家の募集は二通りの方法でおこなわれた。ひとつは、戦前に引退したり解雇されたりしていた労働者をふたたび呼び戻すかたちで、もうひとつは近隣のカンボンから新たな人材—とりわけ一般的な機械技術の訓練を受けた者や青年団での教育を受けた者—を補充するかたちでおこなわれた。応募者への職業訓練にはジャワやスマトラの地図を読めるようになることや、各駅での発車許可を知らせるための鉄道コードやモールス信号についての科目が含まれていた¹⁶。ジャワやスマトラの鉄道は軍隊、兵器、天然資源、食糧の輸送の支柱となっており、訓練課程はこれを固守せんとする占領当局の意向に基づいて進められた。到着する日本兵や列車でカンボンにやってくる宣伝家を監視するために、各駅は厳重な警戒のもとにおかれた¹⁷。

日本占領下の鉄道教習所は、鉄道従業員の職階制度における下級労働者を養成するものだった。機関士、火夫、制動手¹⁸、車掌、鉄道通信士などがそれにあたる。他方、作業場のリーダーや駅長の地位は日本人の軍人や民間人の手に握られていた。下級労働者は専門スタッフと同等の技術をもっており、各駅のあいだで緊密に連携し、鉄道の複雑な事情にも通じていたが、占領当局は、経費を削減するために、たとえ熟練していてもこうしたインドネシア人労働者を下級の地位に置いた。

占領当局の各開発地域での鉄道組織はさらに各地事務所に分割され、各地事務所には事務所長がいた。公式には、幹部職はすべて日本人の役人か軍人の手に握られていたが、実際には例えば駅長は日本人の軍人だが副駅長は現地人であるなど、現地人が幹部職員として働く場合もあった。作業場の長や副長にもインドネシア人が任じられる場合があった。鉄道従業員の職務規則、とりわけ給与規則は単純化され、これが労働者に対して強制された。労働者は下級、中級、上級の3段階に分類されたが、こうした3つの主な集団の下に、最下級の労働者も存在した¹⁹。

1943年にバンドンの鉄道本部、マンガライの作業場、ジョグジャカルタのボンチョル作業場、スラバヤのバサールトウリ作業場に鉄道技術教習所が設立され、まず7000人の技師、機関士、火夫の候補が入所し、その後、約8万人の鉄道労働者が生み出されることになる²⁰。設立から三カ月後には16歳から17歳の若者約2万人が入所した。彼らは、親がオランダ植民地時代に機関士だった者、駅周辺に住んでいて志願してきた者、単に公務員としての職を得た者など、さまざまな背景をもっていた。その三カ月後、さらに2万人の募集があった。日本占領当局はオランダ植民地時代の鉄道を再編しており、多くの鉄道従事者が必要となったのである。日本の占領当局はスマラン—ジョグジャカルタ間の第三路線を廃止してそれをビルマに移し、また西部開発地域のいくつかの路線を廃止し、パンテン地区にあらたな路線を敷設してそれを炭鉱とつなげていた²¹。

16 Moenadiからの聞き取り（2006.9.23、ジャカルタにて）

17 日本による占領期には、兵舎と「慰安所」を見せないために列車の窓は閉められていた。

18 当時はまだ手動で操作するブレーキが使われており、各車両にブレーキが備わっていた。列車が8両編成だとすれば、8人の制動手がいた。

19 西部、中部、東部の開発地域の副長は上級の労働者とされ、副駅長や作業場の副長は中級の労働者に分類された。下級の労働者は機関士、火夫、作業場の労働者などである。このランク付けはすべての労働者を日本の戦争の大義に向けて動員するための戦略だった。これについて Moenadiからの聞き取り（2003.9.23）で得た。

20 この数字は Tim Telaga Bakti Nusantara. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Vol. 2. Angkasa Bandung, 1997, p. 10 で言及されている。日本による占領期に8万人が鉄道教習所を卒業したというのはおそらく誇張である。この数字は日本の占領が終わった時点での鉄道労働者の総数であろう。

21 フィリピンやタイで押収されて運ばれてきた貨車を修理して再び使えるようにするための技師が必要とされた。そのために日本軍は多くの技師を雇った。これらの技師は独立革命期にはオランダ領東インド文民政府（NICA）の軍用車両の修理をサポートした。Soemadiからの聞き取り（2007.1.10）による。

東スマトラでは、当地の鉄道技術教習所が開設されなかった。占領当局はなぜ東スマトラでは鉄道労働者に対してジャワとは異なる扱いをしたのだろうか？東スマトラでは鉄道労働者の状況は全般的にどのようなものだったのだろうか？

陸軍第 25 軍下の北スマトラ占領当局は当初はシンガポールに駐屯しており、1943 年になってプキッティンギに移動してきたが、ジャカルタの陸軍第 16 軍とは大きく異なる政策を実行した。スマトラ島には石油、石炭、ボーキサイト、ゴムなどの天然資源があり、戦争遂行のためにスマトラ島の天然資源を掌握するという陸軍第 25 軍の任務が、その政策の違いの背景にあった。また、スマトラは東京の最高意思決定機関から重点地域とされたナンヨウ（南洋）地方に属していたこともその背景といえる²²。陸軍第 25 軍はスマトラをクアラジャを中心としたアチェ、メダンを中心とする東スマトラ、プキッティンギを中心とする中部スマトラ、パレンバンを中心とする南スマトラの 4 つの作戦地域に分割した。

スマトラの占領当局は当初、ジャワではおこなわれていた現地人による公的組織の設立をおこなわせなかった。スマトラには 10 のシュウ（州）があったが、日本の占領当局は州の間の連絡をとらせようとしなかった。占領当局は明らかに戦前の活動家たちを恐れていた。1944 年によやくギユウグン（義勇軍）とヘイホ（兵補）が組織された。また同じ年の初めにやっと鉄道技術教習所が開設され、ヘイホと「現地政府公務員協会」（Societait Inheemsche Gemeentelijke Ambtenaren Bond : SIGAB）の青年から入所者を募った。ヘイホのメンバーはデリ・トゥア、ラブアン、パンカラン・ススなど東スマトラのプランテーションから集められた青年たちだった。日本の占領当局はその後、訓練課程を副駅長や作業場長の養成にまで拡大し、同時に火夫や制動手を養成する下級課程や機関士や鉄道通信士を養成する中級課程も実施した。こうして東スマトラでもさまざまな技術をもつ 2,550 人の鉄道労働者が生み出された²³。

東スマトラでは、占領当局は天然ゴム、石油、コメなどを大規模プランテーションから港へ輸送するために鉄道を利用した。東スマトラ鉄道開発地域には、17 の第二分類・第三分類の駅舎があった。第二分類・第三分類の駅舎は、民間の乗客よりも天然ゴムや石油の輸送を主な目的としたものだった。東スマトラの路線にはジャワよりも多くのポーター（荷役の運搬人）が雇われていた。彼らはプランテーション労働者のなかから集められた。日本による占領期、オランダ所有の大規模プランテーションは日本の手に移り、ひまし油の生産や自動車のタイヤを製造するための工場に変えられていった。鉄道の作業場も同様に、軍需物資を生産することが中心になり、日本軍の工場に変わっていった²⁴。1944 年中盤に、占領当局は多数のプランテーションや鉄道カンボンで巡回式の労働訓練課程を実施した。この労働訓練課程は、青年たちが貨車や機関車を修理したり、自動車の整備をできるようにするためのものだった。「われわれはメダンのベラワンにある鉄道作業場で一ヶ月の労働訓練を受けた。教官は日本の軍人だった。私は日本の自動車の修理ができるようになった。その期間、われわれは厳しく教えられ、鉄道作業場にずっといなければならなかった。訓練

22 1942 年 5 月にオランダは日本陸軍に降伏する前に、パンカラン、ブランダン、ブラジュ、スンガイ・ゴロンの石油施設を焼き払った。

23 駅は「ヘイホ」および「青年団」から募集した鉄道労働者が監視していた。『北スマトラ新聞』皇紀 2604 年（=西暦 1944 年）2 月 17 日を参照。

24 Soelaiman からの聞き取り（2005.9.23、ジャカルタにて）によると、独立革命が始まるとこれらのプランテーションは青年やバルチザン・グループの手に落ちた。彼らはバイクや自動車のタイヤなどを製造し、それは後にシンガポールの港に密輸された。Ann Laura Stoller, "Working the Revolution: Plantation Laborers and the People's Militia in North Sumatra" in *Journal of Asian Studies*, Vol 47, issue 2 (May, 1988), 227-247 も参照のこと。

課程は、一部隊が約 60 人からなっていた。この訓練課程で面白くなかったことは、訓練が始まる前にタイソ（体操）をしなければならなかったことだ²⁵。」ただしこの訓練課程は東スマトラのすべての鉄道作業場やプランテーションで開設されたわけではなく、ベラワンとラブアンの鉄道作業場、およびデリ・トゥアのプランテーションだけでおこなわれた。それは東スマトラの日本軍当局者に人々を準軍事訓練に動員するという意識が欠落していたためだろうと思われる。このことは、ジャワの日本軍が民族主義運動を動員しえたのとは異なり、東スマトラでは日本軍は現地人に教育をほどこすことに抵抗があったことを暗示している。1945 年に日本が連合国軍に対して武装解除する時まで、日本の軍人は武器の引渡しを要求する青年団に対して自らが中立であるかのように振舞おうとした²⁶。

これらから労働者と青年の動員について、ジャワとスマトラの占領当局がそれぞれ異なった扱いをしたことがわかる。ジャワでは、「三A運動」が破産すると、すぐにそれがプートラの結成に引き継がれ、後に日本軍がそれを解散させると、それに代わって新青年団（Angkatan Pemuda Baru）が結成されるなど、動員は絶え間なくおこなわれた。他方、東スマトラでは、動員のプロセスはきわめてゆっくりと進み、1943 年末にようやくヘイホとギユウグンが設立され、同様に 1944 年末になってから青年や労働者に対する準軍事訓練課程が始まった。東スマトラはジャワから分離していたかのようにもみえる。さらに、州間の連絡がまったく確立されなかった。こうした条件の違いが、後の駅舎や鉄道会社の接収においても反映することになる。

駅舎および鉄道会社の接収

日本軍の管理下にあった駅舎や鉄道会社の青年たちによる接収はスムーズに進行した。スパディオ・サストロワルドヨは『民族革命』（Revolusi Nasional）で、「駅舎や鉄道会社の接収は同時的・自然発生的におこなわれた」と述べている。彼はまた、それは独立宣言を発したインドネシアが輸送機関を確保するための必要条件であったとも指摘している。しかし、この労働者の行動は本当に何も計画をもたない自然発生的な動きだったのだろうか？ また、労働者や青年たちはなぜ新たに誕生したインドネシア共和国に会社を引き渡したのだろうか？ 当時、鉄道労働組合（Serikat Buruh Kereta Api: SBKA）はまだ結成されていなかった。ジャワ全土での鉄道会社の接収は 1945 年 9 月に一斉におこなわれ、東スマトラでもそれに少し遅れた 1945 年 10 月におこなわれた。鉄道労働組合はその後になって 1946 年 3 月 12 日にようやく結成されたのである。

私は鉄道労働者の集団が駅舎と鉄道会社の接収をきわめて慎重に準備していたのではないかと考えている。日本の降伏に備えて、鉄道労働者の集団は鉄道青年団（Angkatan Muda Kereta Api: AMKA）を結成し、ジャワ全土に新しい組織を設立した。接収に参加した鉄道青年団のメンバーは以下のように語っている。

機関士に応募した若者の多くが鉄道青年団のメンバーで、日本軍に反対して、インドネシアの独立のために戦おうという考えをすでにもっていた。鉄道青年団は日本軍の敗戦が色濃くなった 1945 年初頭に設立された。鉄道労働者は日本軍への協力を拒否しようとしたが、強制的に協力させられていた。メンバーの多くは「共和国精神」をもっていた。日本の敗戦が明らかになると、西部鉄道開発局の中央事務所はジャカルターコタ間に移された。駅舎の二階に事務所が置かれてお

25 Maun Sariipin からの聞き取り (2006.6.23)

26 連合国軍がおこなった尋問の際に田辺大将が示したように、日本軍の態度は極めて鮮明であった。すなわち、「日本軍の展開については、連合国軍の到着まで法と秩序を維持することに第一義が置かれるべきである」。引用は Anthony Reid, "The Birth of The Republic in Sumatra" Indonesia から。

り、それが西部開発局の事務所だった。日本が敗戦してしばらく後、西部開発地域の青年たちは鉄道会社はインドネシアのものだと主張した。われわれは日本人を事務所から追い出したかった。また、日本人自身もどうしたらよいのか途方に暮れていて、困っていた。彼らにとって重要なことは、戦争に負けたのかどうか、どのように自分たちを守るのかどうか、ということだった。日本人は事務所からの撤収を受け入れ、西部開発局はこの日から鉄道はインドネシアに属するとわれわれに告げた。ジャカルタの人々は鉄道がインドネシアのものになったと聞いて励まされたと思う。バンドンの中央事務所ではまだ何も起こってなかった。だから、ジャカルタでは鉄道青年団のこの宣言に励まされただろう。²⁷

鉄道青年団のメンバーをはじめとする労働者による駅舎、作業場、車庫、倉庫などの接収に向けた動きは、ジャカルタに上陸した連合軍が機動力を確保するために鉄道会社を接収するようだという報道を受けて開始された。1945年8月17日の朝、インドネシア独立のニュースがジャカルタの路面電車に書かれ、そのニュースはただちにジャカルタ中に広がった²⁸。しかし、このときはまだ鉄道青年団のメンバーはすぐさま鉄道関連施設を接収することをためらっていた。接収の決定には、より多くの大衆が参加することが必要であり、より慎重に考えることが必要だった。また、通信大臣となったアビクスノ・チョクロスヨソは鉄道労働者がどのように行動すべきかはっきりとした意見をもっていなかった。彼は、日本軍の武装解除を促進するためにいったんオランダに鉄道会社を引き渡し、その後にあらためて再交渉して鉄道会社をインドネシア共和国に返還してもらおうと考えていた。このことが労働者たちを躊躇させており、鉄道青年団のメンバーたちは日本のふるまいに細心の注意を払わなければならなかった。鉄道青年団のメンバーの一人、ソスロムリヨノは次のように語っている。

8月の終わりごろ、われわれは青年団の訓練がいつものサッカー場でおこなわれなくなり、日本の軍人や文民スタッフと街頭で出会っても決められたお辞儀を要求しなくなったことに気がついた。また、われわれの会合を日本人が監視することもなくなった。それで、われわれは日本が戦争に負けたということを実感した。そこで、われわれはマンガライ・カンボンの住民たちと鉄道の作業場を接収する計画を話し合い、コウジョウ・チョ（工場長）を事務所に訪ねた。マンガライカデ4番地のジャランにあったマンガライの駅長の家で、われわれは明日朝からの行動を準備するために午後いっぱい話し合った。朝になると、レギマン、アンウィル、アリノールなど青年たちが事務所を訪れた。作業場と鉄道施設の接収について話し合っているあいだ、われわれはとても緊張していた。しかし、工場長は私たちの訪問の目的を理解しており、接収を承認した。私はレギマンの方を向き、なぜ日本人たちがこんなに簡単に受け入れたのかいぶかしく思った。後になってわれわれは何百人ものマンガライ・カンボンの青年、労働者、鉄道青年団のメンバーたちが事務所の庭に集まり、そして「Merdeka！（解放）Merdeka！」という声をあげながら列車を占拠したことを知った。²⁹

マンガライでの駅舎や作業場の接収の際には、さまざまな闘争団体に属する青年たちが数多く集まり、落書きでインドネシアの独立とオランダ資産の接収を宣言した。インドネシア画家協会（Persatuan Juru Gambar Indonesia : Persagi）のメンバーだったスロノの言うところによれば、列車は落書きの格好の標的となった。³⁰

27 Moenadiからの聞き取り（2006年2月25日、ジャカルタにて）

28 ジャカルタの路面電車への落書きは画家であった Basuki Resobowo がおこなった。彼のガールフレンドで Karamat Raya という車両の長の娘であった A. Wakidjan もそれを手伝った。彼女は落書きするために路面電車の車庫の扉を開けた人々のなかの一人だった。Basuki Resobowo, *Bercermin di Muka Kaca. Seniman, Seni, dan Masyarakat. Ombak, Yogyakarta*, 2005, hal. 90 参照。

29 Sosromoeljonoからの聞き取り（2006.7.4、ソロにて）

30 Soeromoからの聞き取り（2002.10.20、ソロにて）

私は、独立革命のときにマンガライ駅の列車を落書きでいっぱいにした一人だった。しかし、私だけがそうしたのではなく、他にも多くの若者が参加していた。私は英語で「freedom（自由）」や「hands off（手を引け）」など、自分が知っているかぎりの言葉を書きなぐった。マンガライ駅のすべての列車をそうした言葉で埋め尽くしたんだ。貨車も機関車も、パブロ・ピカソのような絵や、自由を表現する手につながれた鎖を解き放つ民衆の絵などが描かれた動くキャンバスになった。

マンガライでのこうした表現行為は、インドネシアは解放されたのであり、鉄道会社の接収はそれをインドネシア共和国へと引き渡すためにおこなわれているのだという鉄道労働者や鉄道青年団の意識の表れであった。鉄道労働者や鉄道青年団はこのような自分たちの考えを他の地域の労働者たちにも知らせるために各地を回った。

駅舎、作業場、車庫など鉄道施設を接収した後、新たな問題が浮上した。機関車の燃料として使うための石炭を確保することである。日本軍占領当局はこれまで、ジャカルタの鉄道に必要な石炭をタンジュン・プリオクの第三埠頭にあったレンタン・コウジョウ（練炭工場）から輸送していた。石炭から精製された練炭は鉄道事業にとって日々必要なものであり、マンガライ、コタ、タンジュン・プリオクなどジャカルタの主要な駅やバンドン中央駅などに鉄道で輸送され分配されていた。しかし、日本軍は敗戦とともにこのレンタン・コウジョウを放棄しており、工場はすぐさま操業できる状況にはなかった。そこで製造を再開するために一週間の修理作業がおこなわれ、その後鉄道青年団のメンバーが毎日第三埠頭に向向いて練炭を製造するようになった³¹。

駅舎の接収から三週間後、フィリップ・クリスティソン陸軍中将の配下の連合軍がタンジュン・プリオクに上陸した。この部隊はただちにタンジュン・プリオクの港を占拠した。そのため鉄道青年団のメンバーは練炭を確保することが困難になった。機関車を動かすためには練炭が絶えず必要だったので、このことは大きな問題になった。連合軍は自分たちが使う英語で「コンボイ」と呼ばれていた貨車だけしか港に入ること認めなかった。そこで鉄道青年団は、コンボイにレンタン・コウジョウの貨車を連結し、港に入るとすぐに鉄道青年団のメンバーがコンボイから貨車を引き離し、貨車だけをレンタン・コウジョウに向かうように切り替えることでこの困難を解決した。鉄道青年団はこの方法で一日あたり 300～400 の練炭を運ぶことができた。約 2 週間で、インドネシア鉄道局（DKA-RI）は石炭供給の必要を満たすことができた。レンタン・コウジョウは最終的に 1945 年 10 月に連合軍に接収された³²。

鉄道によってコメなどの配給物が鉄道青年団やインドネシア軍へと運ばれた。同時に、鉄道は茶、コーヒー豆、コメなどの農作物の商業的取引のためにもよく使われた。たとえば 1946 年初め、東ジャワのジュンブルでは、コーヒー豆の売り手と買い手一人あたり 20 トンのコーヒー豆の取引があった。商人たちは鉄道輸送と商品護衛を担当するインドネシア軍への支払いをしなければならなかった。その他にも、停車場を護衛する軍隊が自分たちの取り分をとるために、列車がジュンブルに到着するとコーヒー豆は 80 万キログラムまで減少していた。これは鉄道が農産物の売買のために使われており、闘争団体やインドネシア軍が資金を集めるための手段としてあったことの実例である。ジャワ北部海岸周辺では、ほとんどすべての大規模な駅舎に農産物の貯蔵庫があった。独立からしばらくはその監督・管理はインドネシア軍の下に置かれており、

31 Soejitno からの聞き取り (2006.7.9, スマランにて)

32 Sosromoeljono からの聞き取り (2006.7.4, ソロにて)

そうした方法で彼らにいくらかの資金を保障していた³³。

駅舎と鉄道会社の接収は、連合国軍がジャワに到着する以前に実行された。これは鉄道労働者が鉄道会社の接収のイニシアチブをとり、それを連合国側に引き渡したり、連合国軍の管理下に置くことを望まなかったことを示している。鉄道青年団のメンバーをはじめとする鉄道労働者は、なんとかして連合国軍がやって来るまでに鉄道会社を接収しようとしていた。以下はスマランの中部ジャワ開発局に関する事例である。インドネシア独立宣言の二日後、鉄道労働者は鉄道青年団の支援のもとで会合を開き、ポンチョル駅や中ジャワ開発局を接収する戦略を話しあった。そして、日本人から自分たちにこれらの施設の管理権を委譲させるための委員会の結成を決定した。それを受けてソエカルダンを議長とする中部ジャワ鉄道会社最高司令部が結成されることになった。しかし、この最高司令部は鉄道青年団のメンバーをはじめとする鉄道労働者から抗議を受けた。彼らにとってスカルダンや最高司令部のメンバーはなじみのない人物だったからだ。この最高司令部はまた、管理権の委譲に労働者や青年大衆を参加させる必要はなく、指導者だけで十分だと考えていた。日本側もこの最高司令部を相手にせず、管理権委譲の式典に彼らが出席することを拒否した。そこで、パルウィトクスマとムナディを議長とする闘争委員会 (Komite Perjuangan) という名の新しい委員会が設立された。この闘争委員会はポンチョル駅前で機関車を止めるストライキによって、2月26日に管理権の移行をおこなうことを決定した。鉄道会社の接収に参加したムナディは次のように語っている。

われわれはストライキというかたちで接収をおこなうことに賛成した。最高司令部のグループは日本側と話し合ふべきではないか、と言った。われわれは次のように言った。その必要はない。ストライキをしよう。われわれには時間がない。連合国軍がやってくる。そうだ、明日ストライキをおこなおう。みんなポンチョルに来るんだ。制動手はみんなポンチョルに来るんだ。

8時半、機関士はみんな機関車に乗って集まっていた。そして、汽笛とともに一斉にストライキが始まった。ストライキの期間は決めてなかったが、日本人がポンチョルの鉄道事務所を引き渡すまでおこなうことにしていた。54台の機関車が止まったままで、乗っていたのはおそらく鉄道青年団のメンバーだった。汽笛が鳴ると、何が起こったんだ、どうなるんだ、われわれは日本が事務所をわれわれに引き渡すまでストライキをするんだ、などの声があがり、駅全体が混乱と熱狂で包まれた。³⁴

これはおそらくストライキ戦略を採用した初めての鉄道会社の接収であった。日本側とだけでなく、接収をのぞむ鉄道労働者のグループのなかでも緊張感をもった長い議論がおこなわれた。まったく突然、人々の政治意識が高まった。この行動のあいだ、「merdeka」(解放) という言葉がしばしば使われ、人々に自由を守ろうという信念や決意を植えつける機会となった。

他方、東スマトラでは1945年10月初めに鉄道会社の接収がおこなわれた。これはジャワでの接収に比べれば、やや遅れておこなわれたことになる。この遅れは、東スマトラの人々がプシンド (インドネシア社会主義青年団: Pemuda Sosialis Indonesia: Pesindo)、ナシンド (インドネシア民族戦線: Nasional Pelopor Indonesia: Napindo)、インドネシア軍をはじめとする闘争機関の確立を待っていたという事情によるものである。1945年8月17日の独立宣言を受けて、メダンの青年や労働者は闘争団体を結成し始めていた。彼らの多くは日本軍から軍事訓練を受けた経験をもっていた。彼らはまずはじめにメダン郊外のプランテーションの貯蔵庫にあった日本軍の武器を押収した。プシンドの青年たちはプランテーションの労働者と関係をもっており、闘争連盟 (Persatuan Perjuangan) の計画を成功させるためにジャワからやってき

33 Moenadi からの聞き取り (2004.2.25, ジャカルタにて)

34 Moenadi からの聞き取り (2004.2.25, ジャカルタにて)

ていた。プシンドは数ヶ月間のうちに東スマトラのほぼすべてのプランテーションに事務所を設置した³⁵。鉄道はプランテーションの貯蔵庫にある作物を輸送するための重要な手段だった。これらの貯蔵庫は1939年以降、作物でいっぱいだった。オランダ植民政府は作物を輸出することができず、日本もまたそれを販売することができなかったからである。これらの作物はタンジュン・バライとシンガポールに輸送されることになった。インドネシア軍の指導部は茶、タバコ、ゴム、サイザル麻などの作物を制服用の布地や武器と交換した。こうした取引で得たものは、直接に現地のインドネシア軍や闘争団体だけでなく、中央政府にも送られた。当時、自動車など他の輸送機関は利用することができず、鉄道輸送がなければ、プランテーションの産品の取引を確立することは困難であったと思われる。1945年10月3日、プシンドと鉄道労働者のイニシアチブで、デリ駅の事務所で日本側との話し合いがもたれた。この話し合いのなかで、デリの鉄道労働者の指導者は、「日本は戦争に負け、インドネシアは独立し、内外において主権をもつに至った。今日からわれわれはデリ鉄道会社を接収し、それをインドネシア共和国政府に引き渡す」と述べた³⁶。それまではまだ、日本側は銀行との商業的取引の際にデリ鉄道会社の印鑑やレターヘッドなどの文具を使っていた。

デリ鉄道会社を接収すると、インドネシア軍はプランテーションの産品を自由に交易した。販売で得た売り上げの一部は軍隊の軍備に使われ、残りは中央政府に送られた。プランテーションの産品は鉄道での輸送の途中で2回検査を受けた。ひとつは火器を懸念する連合国によるものであり、もうひとつはインドネシア軍によるもので、プランテーションの作物の量が制限以内かどうか検査された。この制限を破ると作物の所有者は罰金を課せられた。鉄道会社がインドネシア共和国の手に移ると、インドネシア軍の指導者や東スマトラ州の装備・兵站の責任者はタバコ、茶、ゴム、サイザル麻などの作物の販売許可を要求した。これらの産品はシンガポールで非常に需要があり、布地や武器と取り引きされた。しかしそれだけでなく、連合国側に売ることによって利益を得ようとする商人が多く現れた。彼らは瞬く間に巨額の富を得た。この問題に対処するためにインドネシア軍は連合国側と協力しようとする者を調査する秘密の作戦を開始した。もしそのような行為が見つければ、担当官が販売許可を取り消すことにした³⁷。しかし実際には、この許可の取り消しはあまり効果がなく、実際にはそれを無視してプランテーション産品の取引がおこなわれていた。

東スマトラ鉄道会社を管理下に置いたインドネシア軍と闘争団体は、鉄道を国民経済の発展を実現するための道具として利用した。そのために「インドネシア共和国国民経済機構」(Ekonomi Rakyat Republik Indonesia: ERRI) が設立された。そこにはふたつの目的があった。第一に、植民地支配に対する闘争の手段として、鉄道管理によるメダンの封鎖など経済的な武器を十全に利用すること、第二に、食糧、布地、その他の必要物資を平等に分配すること、である。しかし、この機構は非常に短いわずかな期間しか存続することができず、状況はふたたび混沌と化した。多くの商人がより高い値段を要求できる連合国と取引をおこなない、インドネシア共和国の紙幣ではなくオランダ領東インド政府が発行する紙幣を使った。国民経済機構の下でもプランテーション産品の売買についての責任ある報告はおこなわれず、そのために大規模な不正が生まれた³⁸。国民経済機構の失敗によって、植民地経済反対へと現地の人々を動員することもうまくな

35 Pesindo と軍隊はプランテーション労働者と鉄道労働者を基盤とするものであった。これに対して、Napindo はプランテーションの職長たちと近い関係にあった。これについては Ann Laura Stoler, "Working the Revolution: Plantation Laborers and The People's Militia in North Sumatra" in *Journal of Asian Studies*, Vol. 47, issue 2 (May 1988) 227-47 を参照のこと。

36 デリ鉄道会社の最初の路線は1886年にラブアン-メダン間に敷設された。デリ鉄道会社の路線網は554キロメートルに及び、そのうち245キロメートルは行政用の路線だった。Teuku Hasan Basri, *Sejarah Perkereta-aptan Indonesia*. Balai Besar Bandung, 1986, pp. 51-52 参照。

37 Soelaiman からの聞き取り (2006.9.25, ジャカルタにて)

38 Merdeka (1946.6.1) および Soeloeh Merdeka (1946.4.29-30)

かった。この経済計画が失敗する一方、連合国が政治権力をオランダに引き渡したため、何十社もの大企業がふたたびオランダの管理下に置かれた。オランダはデリ鉄道会社も再度接收した。デリ鉄道会社は、インドネシア政府が企業の国有化政策を開始する 1957 年まで長期間にわたってオランダが所有することとなった。

避難民と鉄道労働者

独立宣言からまもなく、インドネシア軍と青年たちは舞い戻ってきたオランダ植民政府に直面した。1945 年末から 1946 年初めにかけて、オランダが連合国の支援を受けながら再上陸してきたのである。オランダ領東インド政府 (NICA) は、連合国と協力し、ジャカルタ、バンドン、スマラン、メダンなどの大都市を支配下に置いた。青年たちとインドネシア軍はオランダ軍と対決して戦った。その一方、上記の都市の住民たちは、オランダが占領していないブルウォクト、ジョグジャカルタ、チレボン、ティンティンギなどの都市へ避難した。避難民は群れをなして最寄の駅に向かい、戦闘地域から離れた安全な地域へと移動した。西部開発局の事務所はブルウォクトに、バンドン中央駅の鉄道事務所はガルットに移動させなければならなかった。日本による占領の初期にも人々が避難したことは事実であるが、この独立革命時代ほど大規模なものではなかったし、政府関連の大きな事務所が移動することもなかった。避難しようとする人々が発着するスネン駅は、人で溢れかえった。マウンは次のように語っている。

そのとき、1945 年 12 月末ごろ、私は避難しようとしてスネン駅に行った。駅は親戚のいる地域へ避難しようとする人々ですでにいっぱいだった。ジャカルタの鉄道事務所はすでに閉まっており、流れ弾が飛んでくるおそれがあった。駅では多くの人がすでに三列で順番に並んでいた。だいたいの人がジョグジャカルタ、チレボン、ブルウォクトに行こうとしているようだった。インドネシア鉄道局は避難民から乗車賃をとらなかった。多くの人がマットレス、まくら、衣類やマットをまとめたものを持っていた。³⁹

避難民をインドネシア共和国側の支配地域に運ぶ列車は鉄道青年団と鉄道を担当する軍隊が護衛した。これは避難民をオランダや連合国の攻撃から守るためにおこなわれた。路面電車は同様に鉄道労働者の青年たちに護衛された。インドネシア軍隊が確保していたクラマツ・ラヤ周辺では、オランダ陸軍の支配地域であるジャラン・プラパタンの通りを挟んでオランダ側との戦闘がしばしば起こった。鉄道青年団の武器は近代的でなく、乗客や路面電車の労働者をオランダ側の攻撃から守るのに十分ではなかったため、1945 年 12 月末、インドネシア鉄道局はジャカルタでの路面電車の操業を中止した⁴⁰。その一方で、1946 年初め、ジャティヌガラ駅の鉄道労働者はストライキによって自分たちの抗議を示した。彼らはジャティヌガラからコタへと向かう列車の進行を絶えず妨害するオランダ軍の行動を強く非難した。ジャカルタからボゴールへ向かうときも、デボック地域での戦闘のために頻りに列車が止まり、乗客を危険にさらしていた。マンガライの鉄道事務所では、オランダとの戦闘で列車が攻撃を受けないように保障させることについて幾度となく議論されたが、しかし、こうした話し合いは戦闘をとめる保証にはならなかった。また、鉄道事務所ではインドネシア軍との話し合いもおこなわれ、労働者は軍隊に対して夜間に戦闘をおこなうことを求めた⁴¹。

39 Maun Saripin からの聞き取り (2007.7.17, ジャカルタにて)

40 Joesoef Ishak からの聞き取り (2002.12.18, ジャカルタにて)

41 Boeroeh, 1946.2.18 p. 2

プルウォクルトには中部鉄道事務所が移されてきた。プルウォクルトが移動先に選ばれたのは、インドネシア共和国の首都ジョグジャカルタに近く、西部、中部、東部の路線を結ぶ戦略的な都市であったからである。コタ駅からプルウォクルトへの鉄道労働者および設備の移動は、連合軍がジャカルタを占領するわずか一日前におこなわれた。鉄道労働者の撤退についてソスロムリヨノは次のように語っている。

そう、われわれがマンガライ作業場からやってきたとき、コタ駅はとても慌ただしかった。ああ、マンガライの作業場から来たわれわれはコタ駅に行って、発券機、ジャカルタの印刷機、紙箱、練炭の設備を積み込んで、すべての貨車を運ぶように指示されたんだ。私の間違いでなければ、56台の貨車を2台の機関車で牽引したはずだ。目的地はプルウォクルトだった。プルウォクルトで、われわれは避難する人たちを下ろして、鉄道労働者の簡易宿泊所に泊めた。最初の日はずべての労働者がベッドで眠ったが、翌日や翌々日は西部開発局の労働者はこのやり方を変えて、多くが駅のプラットフォームや客車のなかで眠った。⁴²

プルウォクルトの避難地で、鉄道労働者はそれぞれ別れて宿泊した。作業場の労働者と公務に就く者はスカラジャのカンボンに泊まった。彼らの事務所は、日本の占領以来閉鎖されていたかつてのカポック工場だった。兵站部門と輸送部門の労働者はプルウォクルトの鉄道宿泊所に泊まった。カポック工場に泊まっていた労働者は印刷機の取り付けを始め、通常通りに乗車券の印刷ができるようにした。⁴³

日ごとにますます多くの鉄道労働者がプルウォクルトに避難してきた。ジャカルターコタ線の駅員や鉄道整備の労働者もプルウォクルトに避難してきた。彼らの多くは妻や子どもも一緒に連れてきており、きわめて長くプルウォクルトに滞在した。乗車券の印刷、駅の事務、旅客などの部門の労働者は6ヶ月滞在しただけだったが、ジャカルタ第一管区の鉄道労働者はハーグ円卓会議の後の1949年まで避難地にとどまった⁴⁴。

彼らはバラックや貨車、誰も使っていない元のオランダの製糖工場などに住んだ。彼らが滞在している間、鉄道労働者はバニユマスのカンボンの住民からの支援を受けた。バニユマスの中心都市であるプルウォクルトは、実際のところジャワのすべての州でもっとも小さい都市だった。しかし、この街は一日中街頭を歩き来する西ジャワからの避難民で活気があふれるようになった。コメや野菜などの食糧は、ジョグジャカルタ、ソロ、チレボン、テガルなどオランダに占領されていない地域の穀物倉庫から運ばれてきた。鉄道労働者はただコメの配給を受けるだけでなく、バニユマスのカンボンの住民の支援を得て食糧配給チームをつくった。約8ヶ月の間、鉄道労働者は大いに努力して避難地の食糧の必要を満した。

他方、ジャワ西部では戦闘が広がり、連合軍はオランダ軍とともにバンドンを戦火で包んだ。そのためにジャワとマドウラの鉄道の中央事務所はジャワ内陸部に移されることになった。バンドン中央事務所はガルトットのチスルバンに、バンドン第一管区事務所はタシクマラヤに移動された。しかし、バンドン中央事務所の労働者は徐々にチレボンとプルウォクルトに避難してきた。事務所の一部が連合軍に砲撃を受け、深刻な被害を受けた。避難者のなかには事務職として働いていた女性労働者もいた。鉄道の設備をバンドン中央事務所からプルウォクルトへ移動させる活動に関わったマンガライ作業場のある労働者はこう語る。

42 一般的にジャカルタージョグジャカルタ線では、プルウォクルトで機関士、火夫、制動手を交代した。Sosromoeljonoからの聞き取り(2006.7.4, ソロにて)

43 Roesbandi, "Eksplotasi Kereta-Api Eksploitasi Barat". Minggoe Merdeka, 1947.4.6

44 "Poerwokerto Dalam Revolusi" Boeroeh, 1946.7.7. p. 2

私と私の友人はまったく突然に、レンコン（バンドン）の鉄道の印刷機をスカラジャに移動させるためにバンドンに行くように指示された。バンドンの駅は警戒が非常に強められていた。緊張した雰囲気の中で、われわれは燃えた機械やさまざまな設備を貨車に積み込んだ。ロネオの謄写印刷機とインクは輸送できなかった。たくさんの人々がわれわれと一緒に避難した。⁴⁵

当初、チレボン開発事務所周辺でバンドンからきた鉄道労働者の泊まる場所を見つけることは非常に難しかった。しかしその後、プルンブンとパリマナンの村にバラックが建てられた。鉄道労働者はプルンブンでは、日本軍が破壊したかつてのプランテーションや製糖工場に住み、パリマナンではかつてのカポック工場に住んだ。チレボンでは電気を確保することが困難だったので、鉄道労働者は長く滞在しなかった。1946年7月中旬、彼らはプルウォクルトに移動した。プルウォクルトでは、バンドン第一管区の事務所が、西部開発地域の公衆部と財政部の事務所と同居していた。6カ月後、プルウォクルトのバンドン第一管区事務所はジャカルタに、公衆部と商業部はレンガス・ピトゥンに移動した。

西部開発地域のバンドン中央事務所とジャカルタ中央事務所のすべての鉄道労働者がチレボンとプルウォクルトに避難したわけではなかった。1946年中盤、彼らの一部がゴンボンとクブメンに避難したが、1946年末には連合軍が彼らをこのふたつの都市から強制的に追い立てた。彼らはジョグジャカルタに移動し、かつてのマタラム・ホテルに事務所を構えた。線路・家屋部はジョグジャカルタのレンプヤングンの兵站部門に事務所をもち、ベンゴク駅の作業場に泊まった。西部開発地域の鉄道労働者たちに加えて、スマランの中部開発地域の鉄道労働者もジョグジャカルタに避難してきた。ジョグジャカルタの青年団体 Pathoek のあるメンバーは、ベンゴク駅の作業場周辺の避難の雰囲気をつぎのように振り返っている。

ジャカルタ、バンドン、スマランから来た鉄道労働者たちで、使われていなかった多くの貨車は満員になっていた。作業場の隣には避難所として使われていた競馬場があった。作業場で働いていたカンボンの住民が避難民のために競馬場にバラックを建てた。このような状態が二年間続いた。1947年にわれわれがジャカルタに移動するときも状況は同じだった。しかし、レンプヤングン駅には避難民はわずかしか残っていなかった。ベンゴク駅の作業場は住居に変わっていた。⁴⁶

ジョグジャカルタの避難民の雰囲気はぎすぎすしたものではなく、みな献身的に行動していた。そのなかで、労働組合や政党の必要性についての議論がおこなわれるようになった。労働組合の設立の目的は、彼らが接收し、インドネシア共和国政府に引き渡した作業場、工場、プランテーションを守るためだった。また、労働組合はオランダが占領した地域において、オランダが接收した作業場、工場、プランテーションなどをふたたび取り戻すためにも必要であった。同時に、ジョグジャカルタはさまざまな青年や労働者の団体が集まる革命の中心になっていた。これらのグループは、インドネシア政府を支援し、接收されていた作業場や工場、プランテーションなどの運営するためには自分たちの組織を拡大しなければならず、自分たちが政党を結成することによってこれらの施設を運営しなければならないと考えていた。

独立宣言の約一カ月後まで、東スマトラの人々はオランダが舞い戻ってくるのではないかと思っていた。東スマトラ州のかつてのスルタンが、支配者としての自らの地位とプランテーションの土地や石油利権を維持しようとして連合軍側との協力関係を再確立しようとしていることが分かると、そうした危惧はより広

45 Sosromoeliono からの聞き取り (2006.7.4, ソロにて)

46 Soemardi からの聞き取り (2007.5.28, ジャカルタにて)

まった。しかし、1946年3月に社会革命が起こり、スルタンとその家族は殺害または投獄された。これが東スマトラに存在したスルタンの最後だった。この革命の期間に東スマトラの鉄道労働者はどのような役割をしたのだろうか？社会革命によってスルタン支配が最終的に打倒された後、東スマトラの首都はメダンからティンギに移された。連合国軍がメダン市全域を占領したため、メダン周辺の移動は日ごとに困難になってきたからである。労働者とインドネシア軍はメダンから退出する線路をなんとか確保しただけだった。1947年初め、オランダとの最初の衝突が起こり、オランダはメダンを砲撃した。これによって、メダンから東アチェ（シグリ）への人々の避難が始まった。保線やメダン地区への配給を担当していた鉄道労働者もアチェに避難した。同時に、ラブアン、シマルングン、デリ、その他の都市の人々は、タバヌリとパダンに避難した。

東スマトラの鉄道労働者は平和の象徴である白い旗を使って住民を輸送し、人々がメダンからアチェに避難するにあたって重要な役割を果たした。インドネシア軍とオランダ軍の戦闘を避けるために、列車はメダンに出入りするときは非常にゆっくり走った。鉄道労働者はまたパンカラン・ブランダンの人々を避難させ、重要な石油精製施設も移動した。そのためオランダはパンカラン・ブランダンを東スマトラの主要な産油地としては使えなくなった⁴⁷。1947年末、東スマトラ全土がオランダの手に移り、デリ鉄道会社はふたたびオランダに接収された。それを受けて、デリ鉄道会社の労働者の一部はふたたびオランダのプランテーションや輸送会社で働くようになった。少数の労働者はアチェ開発地域、とくに25キロメートルのパンカラン・ブランダンーパンカラン・スス路線の建設に参加した。

さいごに

日本軍占領期から独立革命の過程にかけて鉄道労働者は重要な役割を果たしたが、その活動には次のふたつの側面があった。そのひとつは、鉄道労働者のカンボンを守り、自分たちの活動を強め、自分たちが得た情報を広めることなど、日本軍占領以前から引き継がれてきた習慣である。島内を結ぶ鉄道の発達もこうした活動がより拡大したことの背景の一部をなしている。例えば、実際にメラクとバカウホニをつないだのは鉄道路線であった。もうひとつは、日本による占領によってもたらされた新たな技術、すなわち機械技術の教育や準軍事訓練の転用である。この鉄道技術訓練は後に連合国の再上陸に対応するために利用された。これらの技術は鉄道施設の接収や緊急避難への対処の際にも活用された。鉄道労働者はまた、ニュースや声明を伝え、社会の広範な人々に独立を求める意識を広めた。

鉄道労働者による鉄道施設の接収行動は労働組合の結成の機運をもたらした。この機運は、鉄道労働者が作業場、駅舎、貯蔵庫などを接収した後、それをどうやって維持・管理していくかについて話し合うなかで生まれてきた。そのためにはふたつの方法があった。ひとつは、労働組合を結成し、それを通してインドネシア政府を支えることであり、もうひとつは、労働者政党を支援することであった。しかし、鉄道労働者が接収した施設はふたたびオランダに接収された。オランダは1949年末にジャワの鉄道開発事業をインドネシア共和国に引き渡したが、デリ鉄道会社については引き渡さなかった。1957年になってようやくインドネシア共和国は、鉄道会社を含めた国有化を開始した。

47 Soelaiman からの聞き取り (2006.4.15, ジャカルタにて)

鉄道労働者の避難は、彼らがすでに接収したものを確保し続けるための戦略の一環であった。彼らは印刷機や機関車のエンジンをはじめ鉄道に関連する設備を戦火から救い、それを避難地へ輸送し、インドネシア共和国が支配する地域で使い続けた。退却ではあったが、鉄道労働者は植民者に対して近代の象徴（鉄道）が自らの管理下にあることを示すことができたのである。

【池田高巖 訳】