

Horváth Balázs Zsigmond¹

A JAPÁN VASÚT A II. VILÁGHÁBORÚBAN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A THAIFÖLD-BURMA VASÚTVONALRA

DOI: 10.30583/2019/1-2/217

Kivonat:

A japán vasút története a második világháború szempontjából legalább ugyanolyan sokrétű, mint az európai hadszíntéren harcoló nagyhatalmak vasútjaié. Japán vasútépítési megoldásait a nyugati és keleti normák sajátos rendszere hatja át. A vasúton történő hadianyag-szállítás azért is különösen fontos a szigetország volt háborús stratégiájának szempontjából, mert általában a japán hadviselést legfőképpen a haditengerészet hadi cselekményein keresztül ismerjük.

Kulcsszavak: japán vasút, katonai logisztika, kényszermunka, vasút-építő hadtestek, hadimozdony

Abstract:

The history of the Japanese railways during WW2 is as varied as the history of those great powers who fought on the European theatres of the conflict. Japan's railway construction solutions are governed by a particular system of Western and Eastern norms. Military transport by rail is also particularly important for the island-nation's former war strategy, as it is generally known through the military actions of the Japanese navy.

Key words: Japanese railways, military logistics, forced labour, railroad building corps, war locomotive

Bevezetés

Japán vasúti mérnökeiket az első Japán-Kínai háborúban osztották katonai egységbe 1894-95 között. 1918-ban - a hadsereg korszerűsítésének részeként - két vasúti ezredet állomásoztattak Csiba és

¹ Gimnáziumi tanár, a Tudományos Újságírók Klubjának tagja.

Cudanuma térségében. A 30-as években a japán hadsereg felkészült a Szovjetunió elleni háborúra. Minden egyes vasúti logisztikával foglalkozó ezred két könnyű- és két páncélozott vonattal volt felszerelve, amelyeket 10 mm-es acéllemezzel borítottak. A könnyebb vonatok mindegyikéhez két 75 mm-es ágyú tartozott légvédelmi célra, a nehezebb vonatok két 105 mm-es ágyúval rendelkeztek.

A II. világháború éveiben a burmai alakulatok ellátásában döntő szerepet játszott a vasút. A Thaiföld-Burma vasútvonal megtervezése során az volt a cél, hogy csak Saigonig szállítanak hajón, majd onnan vonatokkal jussanak el a szállítmányok Burmáig. 1942. június 7-én kezdődött a tervezett vasútvonalon az építkezés. (Aoki, 2000)



1. számú ábra. Emléktábla jelzi: Itt kezdődik a Mianmar – Thaiföld japán halálvasút²

² <http://www.panoramio.com/photo/60975085> Letöltve: 2018.11.23

1. Japán vasúti közlekedési kultúrájának kialakulása

Az első japán-kínai háborúban, 1894-ben hat osztagnyi katonát és a katonai ellátmányokat lovasszekerekkel kellett Mandzsúriába szállítani Japán első vasúti különítményeinek. A Boxer lázadás alatt ugyancsak vasútmérnökök állították helyre a pályát Peking és Tianjin között. A mérnökök teljesítményét az ellenség is elismerte. 1904-1905 között az orosz-japán konfliktus idején egy japán osztag Koreába települt át, és Szöul és Idzsü között létesített vasúti összeköttetést.

Az Antung vasút építése a durva terep miatt három vasúttársaság (800 férfi) munkaerejét vette igénybe. Ehhez a számhoz hozzáadódott még két szállítványozó cég (400 férfi), valamint 500 japán civil kézműves és mintegy 1000 helyi munkás munkaereje is. 1905. február elején kb. 172 kilométernyi pálya építésével végeztek közel a frontvonalhoz, amellyel lehetőségessé vált, hogy a lőszert és az ételt naponta nyolc alkalommal vonatokkal továbbítsák a harcoló katonák számára.

1918-ban a hadsereg korszerűsítésének részeként az első és a második vasúti ezredeket Csiba és Cudanuma térségében állomásoztatták. A szolgálatot teljesítő katonák száma 1300 volt, amelyet háború idején 2500-ra bővítettek. Az építkezések idején létrehozott épületeket arra használták fel, hogy később katonákat képezzenek és állomásoztassanak bennük.

Az első ezred 1931-ben állomásozott Kínában, amikor a Kvantung hadsereg megszállta Mandzsúriát. A japánok által akkor kifejlesztett vasúti kisvontató, amely képes volt mind a rendes közutakon, mind a síneken közlekedni, rendkívül hatékonynak bizonyult a felderítések során.

Mivel a Szovjetunió által épített vasút nyomtávja szélesebb (1524 mm) a szabványosnál (1435 mm), a vasúti traktor hasznos volt a harcban, mivel a szélesebb nyomtávon 40 km/óra sebességgel közlekedhetett, négy kocsit húzva maga után. Ráadásul a vasúti vontatók páncélozottak voltak, hogy megvédjék kezelőiket az ellenséges tüztől. A szovjet síneket a japánok át is alakították, ahogy csapataik előre haladtak.

1932-ben a japánok megalapították a bábállamot, Mandzsukuo, és attól kezdve a Kvantung hadsereg egyre mélyebbre haladt Észak-Kínában. 1934-ben az első ezredet felváltotta az újonnan alakult 3. vasúti

ezred, és az előbbi visszatérhetett Japánba. 1938-ban megalakult a 4. ezred is, amely a többi egységgel együtt Japán pozícióit volt hivatott megerősíteni a térségben.

Japán 1937-ben került konfliktusba Kínával, de az országok különféle katonai alakulatai már 1931-től összetűztek Északkelet-Kína és Sanghaj területén. Japán 1932-ben hozta létre a Mandzsukuo bábkormányt, ezzel nemzetközi kritikát vonva maga után. A következő évben az ország kilépett a Népszövetségből, és elzárkózottá vált a világban. A kormány nem volt képes irányítani a katonaságot, és minden kritikát kegyetlenül visszavert. Hamarosan az irányítás az ultranacionalisták kezére került. A politikai instabilitás ellenére, az 1930-as évek közepére a Japán gazdaság magához tért a világválság okozta problémákból, és megnőtt az igény a közlekedés fejlesztésére.

A legnagyobb változáson a vasúthálózat esett át annak ellenére, hogy az országban elterjedt keskeny nyomtávú vonalak hátráltatták a fejlődést. Sokáig a vasúton utazók Japánban három kényelmi osztályt vehettek igénybe, de 1934-ben az első osztályt beszüntették a Tókaidót Szanjóval összekötő vonal és az expresszvonatok kivételével. Az állami szállítási vállalatok így két osztályt biztosítottak, míg a magáncégek csak egyet.

Az úthálózat még nem fejlődött megfelelően, de a motorizáció már éreztette hatását. Ennek ellenére 1934-ben még mindig csak 109 000 gépjármű volt az ország területén. Ez hatalmas elmaradás volt az USA-ban használt 23 millió és a Németországban közlekedő 866 000 gépkocsival ellentétben. Ez az alacsony szám azt jelentette, hogy az ország lakosságának kevesebb, mint 1%-a rendelkezett valamilyen motor hajtotta közlekedési alkalmatossággal. A legtöbb gépjármű taxi vagy busz volt, amely befolyásolta a rövid távolságok áthidalásának átgondolását magánkézen lévő vasútvonalakkal.

A vasút azzal ellensúlyozta a közösségi gépjárműforgalmat, hogy a rövid vonalakra motorkocsikat vezetett be, mintha azok is buszjáratokként üzemelnének. Ennek ellenére rengeteg magánkézen lévő vasútvonalat zártak be a vidéki területeken. Az ilyen vasútvonalak hossza 1940-re 9730 km-ről 8907 km-re csökkent. Az állami vállalatok viszont olyan fejlődésen mentek át, amely 18 400 km-re növelte a megépített pályák számát, és lehetővé tette néhány magánvállalat bekebelezését is.

A kínai-japán háború 1937-es kezdete amolyan helyi konfliktus jellegű volt háború deklarálása nélkül, de az események gyorsan gyűrűztek tovább, és számos kínai terület érintetté vált. Amennyire megromlott a viszony a környező országokkal, Japán annál inkább közeledett a náci Németországhoz és Olaszországhoz. Ez a magatartás ellehetetlenítette a kapcsolatot az USA-val és az Egyesült Királysággal. 1941-ben Japán hadat is üzent ezeknek az országoknak, és a világháború kiterjedt a Csendes-óceánra is.

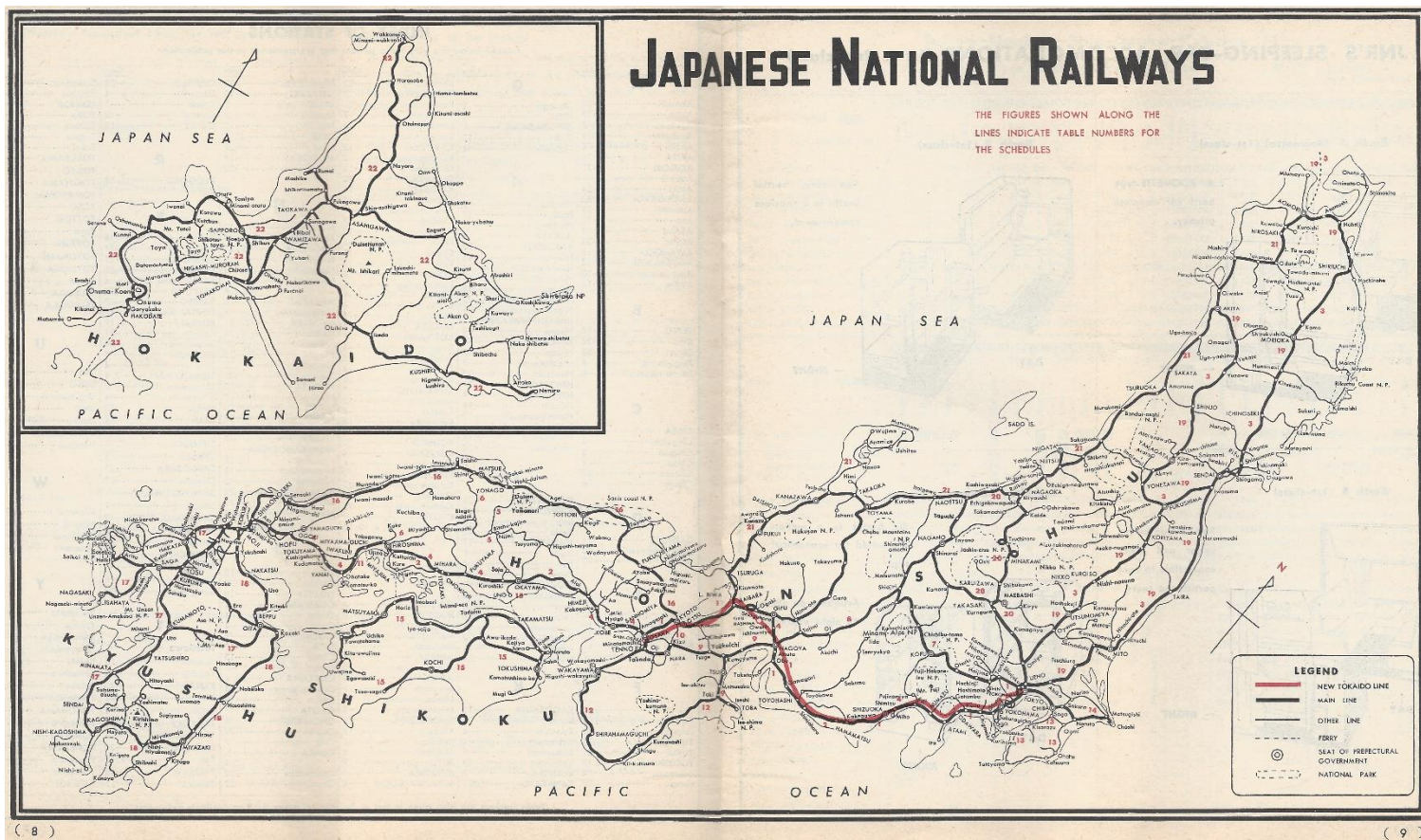
A gazdaság a háborús termelési kvóták teljesítésére állt át, amelyeket már 1938-ban meghatároztak a mobilizálási törvény értelmében. A vasúti közlekedés tekintetében a megnőtt igénybevétel biztosítása utánpótlási és karbantartási anyagok hiányában nehézkessé vált. Az ország népességének már 1938-ban szembesülnie kellett az üzemanyagra vonatkozó jegyrendszer bevezetésével, mivel ahhoz Japán főleg importálás útján jutott hozzá.

1941-től a civil közlekedésben a gépjárművek meghajtására csak alternatív üzemanyagok váltak hozzáférhetővé. Azokat a buszjáratokat, amelyek vasúti sínek mellett futottak megszüntették, és a vasúti motorkocsik járatait is ritkították. Ez a fejlesztések célirányosításához vezetett, és megszüntette a közúti és vasúti forgalmak közötti versengést.

Az 1938-as közlekedés-összehangolási törvény a bevezetése után a nagyvárosokban is korlátozta a polgári közlekedést, és megtiltotta azokat a befektetéseket, amelyeknek a kimenetele bizonytalan volt. A buszforgalomért az új Teito Gyors Tranzit igazgatóság bizottsága felelt. A közlekedést annak nemei szerint négy alvállalat felügyelte, a rendszerbe beleértve a földalatti tömegközlekedést is.

Nem tartoztak a felügyelet alá az eredetileg is állami beruházások és projektek. A szabályozások az egész ország területére értendők voltak.

Ugyanebben az időben felmerült a kontinens iránya felé kiépíthető szállítási és közlekedési kapcsolatoknak az igénye. 1939-ben ennek a döntésnek a révén jött létre a Sinkanszen (New Trunk Line) vonal, amely Tokió városát Simonoszeki településsel kötötte össze a Honszisziget nyugati sarkában. A munkálatok éppen csak elkezdődtek a háború kitörésekor és a befejezésre csak 1964-ben került sor. (Wakuda, 1996.)



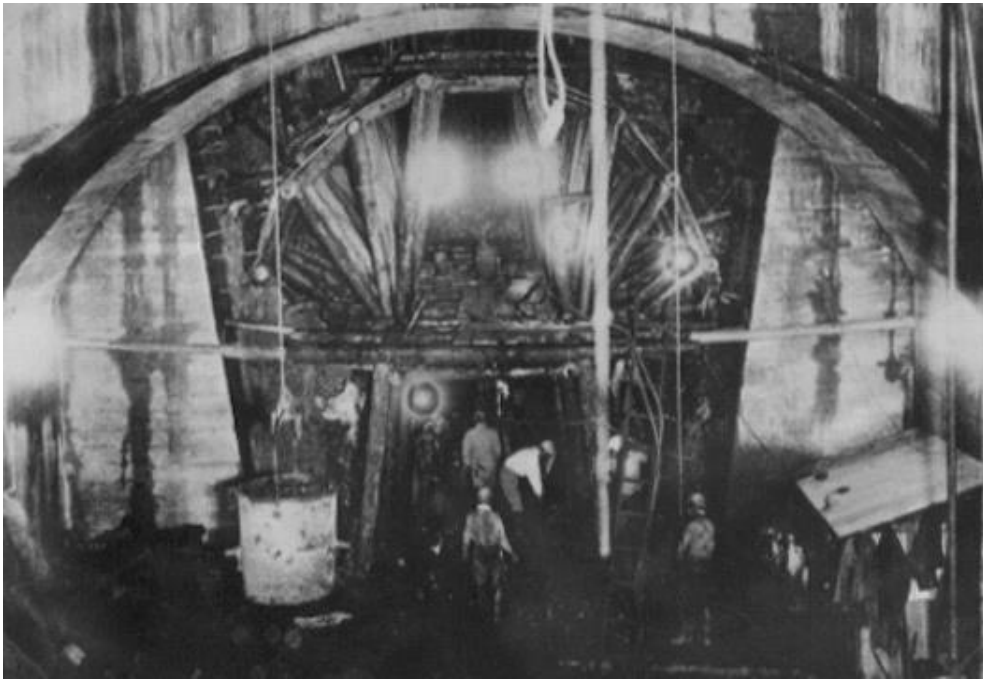
2. számú ábra. Japán vasúti térképe 1964-ből

2. A háború hatása a vasúti közlekedésre



3. számú ábra. Japán szigetei

A Japán anyaország nem vált rögtön csataterré, de a Pearl Harbour elleni támadás maga után vonta a közlekedés átalakítását a háborús követelményeknek megfelelően. A vonalakat jelentősen megterhelte, hogy az utánpótlások nagy részét, főleg a szenet, a kikötőkbe vonaton szállították. Ez akkor került még jobban előtérbe, amikor Japán tengeralatti alagútja a Kanmon megépült Honshú és Kyūshū szigetei között. A forgalmat addig kompokkal oldották meg, de a hajózási útvonalak is zsúfolttá váltak. A munkálatok első szakasza 1942-re fejeződött be, és először júliusban a teherforgalom indult meg, majd novemberben a személyszállítás. Az alagút jelentős szerepet játszott Oszaka szénrel való ellátásában. A munkálatok 1944-re fejeződtek be, és a végén már az alagúrendszerben két sínpálya futott.



4. számú ábra. A vasúti alagút építése³

A Honsú és Hokkaidó közötti kapcsolatot a háború folyamán továbbra is csak kompokkal tudták megoldani, amely nagy kieséseket jelentett, hiszen a fent említett térségek ugyancsak szénbányákkal rendelkeztek. A vonalon használt kompokat direkt vonatok továbbítására építették, és egyre nagyobb igény merült fel arra, hogy az egyvágányos szakaszokon több kitérőt hozzanak létre a kétirányú forgalom rugalmassá tétele érdekében. (Wakuda, 1996.)

A járművek tekintetében emelték a tehervagonok gyártását, és 1936-tól kifejlesztésre került a D51-es 2-8-2 tengelyelrendezésű (két futó, nyolc hajtott és ismét kettő futó kerék) szerkocsis tehervonati mozdony (szerkocsi a gőzmozdonyhoz kapcsolt külön jármű, amely az üzemeléshez szükséges szén és víz szállítására szolgál). A típust a háború során végig gyártották, szerkezetileg egyszerűsítették az anyaghiány miatt és hogy összeszerelése kevesebb időt vegyen igénybe. Összesen 1115 mozdony épült, Japán tekintetében a legnagyobb számban épített gőzmozdony.

³ www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr09/pdf/history.pdf 33. oldal. Letöltve: 2014.11.13



5. számú ábra. D51-es típusú mozdony a Nemzeti Természettudományi Múzeum udvarán 2014 decemberében⁴

1943-ban vezették be a D52-es típust ugyancsak 2-8-2 szerkocsival. A D52-öt kifejezetten úgy építették, hogy már eleve megspórolták az alkatrészeket ugyanúgy, mint a német hadimozdonyok esetében a Krupp gyár. A hadimozdonyok abban különböznek a többi típustól, hogy konstrukciójuk sokkal egyszerűbb a békeidőkben fejlesztett társaikhoz képest. Nem hosszú évtizedekre készültek, az anyagháború kényszertermékei voltak, a logisztikai feladatok zavartalan ellátására a háborús infrastrukturális veszteségek gyors pótlásával. (Wakuda, 1996.)

A japánok tehervagonjai alapesetben magasított falú nyitott háromtengelyes kocsik voltak Toki-900 jelöléssel. A tengelyek elosztásában szerepet játszott a vagonok legkevesebb anyagból való megépítése a legnagyobb teherbírás mellett. Ugyancsak fontos szempont volt a vagonok hosszúsága, amelyet a lehető legkisebbre szabtak.

⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/JNR_Class_D51#/media/File:Wongwt_%E4%B8%8A%E9%87%8E%E5%85%AC%E5%9C%92_\(17284218005\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/JNR_Class_D51#/media/File:Wongwt_%E4%B8%8A%E9%87%8E%E5%85%AC%E5%9C%92_(17284218005).jpg)

Letöltve: 2014.11.23



6. számú ábra. Toki-900 jelű vagon⁵

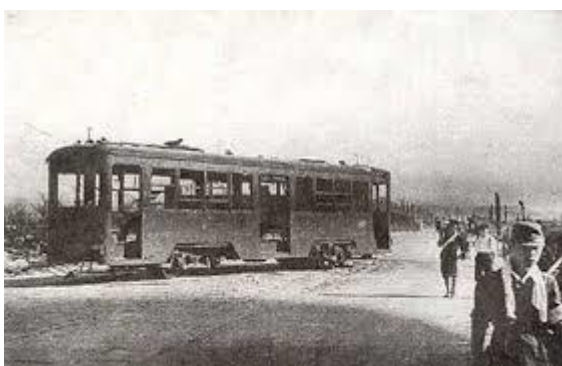
A teherforgalom lebonyolítása mindenképpen elsőbbséget élvezett, a nyomtatott jegyek számát 1944-re jelentősen csökkentették, viszont végig szem előtt tartották, hogy a nagyvárosok bombázásai elől a gyerekeket vidékre kell küldeni, akár csak Angliában. Néhány esetben a vasútvonalak acélanyagát is felhasználták a hadigépezet fenntartásához. 1942. október 11-én a Vasútügyi Minisztérium az európai 24 órás időformátumot vezette be a hadseregben a hadianyag-szállítások megkönnyítése érdekében. A 24 órás rendszernek a délelőtti és a délutáni időpontok megkülönböztetése a lényege, azaz délután 1 óra 13 órának felel meg, így egyből kiderül, hogy milyen napszak idején kerül sor a harci cselekményekre. Ez jobb lehetőséget teremtett a hadmozdulatok pontos megszervezésére is, és egyértelművé tette az ellenséges hadmozdulatok idejének értelmezését is - a japán nyelv különben alkalmazza az órák után a gozen (午前 - reggel) vagy gogo (午後 - délután) kifejezéseket is, mint az angol AM (ante meridiem - délelőtt) vagy PM (post meridiem - délután).

A privát vállalatokat 1943-ig szinte teljes mértékben felvásárolta az állam, amely főleg azokra a cégekre koncentrált, amelyek nyersanyagok szállításával foglalkoztak vagy kikötőket szolgáltak ki. Az államilag használt vágányok hossza így 1945-re 19 620 km-re nőtt, míg a privát társaságok csak 7522 km-en osztozkodtak. Az irányítás két minisztérium között oszlott meg. A Vasútügyi és a Kommunikációs Minisztériumok osztották fel maguk között Japán teljes infrastruktúráját egészen 1943 novemberéig, amikor is egyesítették őket Közlekedésügyi és

⁵ www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr09/pdf/history.pdf 34. oldal. Letöltve: 2014.11.23

Kommunikációs Minisztérium néven. A cél az összes szállítási forma összehangolása volt, és 1945 májusában a minisztérium a ma is használt Közlekedésügyi Minisztérium nevet kapta. A vasutak állapotáért egy külön ügyosztály felelt közvetlenül.

Japán szigeteit először 1942 áprilisában érte amerikai támadás. A támadásokat Tokió, Nagoja és Kobe ellen B25-ös bombázókkal hajtották végre anyahajókról. 1944 júniusáig Kjúszút B29-esek bombázták kínai bázisokról. 1944 novemberében a Mariana-szigetek is támadást szenvedtek, ugyancsak B29-esek által. A bombázások nem kímélték a vasúti hálózatot sem. A hirosimai és nagaszaki atomtámadások pedig szó szerint elsöpörték az érintett területek infrastruktúráit.



7. számú ábra. A 651-es motorkocsi a bombázások után 1945-ben⁶



8. számú ábra. A felújított 651-es számú motorkocsi⁷

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Hiroshima_Electric_Railway Letöltve: 2014.11.23

⁷ Ugyanott

A hirosimai villamoshálózat a város újjászületésének egyik szimbólumává vált, amelyet a katasztrófa után napokon belül ismét működőképessé tettek a szakemberek. A 651-es számú motorkocsit eredeti állapotában állították helyre, és a mai napig nosztalgia-villamusként üzemel. (Wakuda, 1996.)

A kompállomány is jelentős károkat szenvedett a szőnyegbombázások és torpedótámadások következtében. A Kanpu és Szeikan vonalak forgalma szinte teljesen leállt. Okinava kivételével a többi fősziget területén nem volt szárazföldi összecsapás. Okinava szigetén is működött egy, a prefektúra felügyelete alatt álló 762 mm széles vasúti szakasz, de az is megsemmisült, és a mai napig sem épült helyette új. A fegyverletételig nagyon sok nőt alkalmazott a vasút, hogy a hadba induló férfiak hiánya ne okozzon fennakadásokat a szolgáltatások folyamatában.

Abban az időben a japán hadsereg felkészült a Szovjetunió elleni háborúra. Minden egyes ezred két könnyű és két páncélozott vonattal volt felszerelve, amelyeket 10 mm-es acéllemezzel borítottak. A könnyebb vonatok mindegyikéhez két 75 mm-es ágyú tartozott légvédelmi célra, a nehezebb vonatok két 105 mm-es ágyúval rendelkeztek (maximális hatótávolság: 18 000 méter volt). Ezek mellé az egységek mellé még száz páncélautó is járult, amelyek ugyanúgy alkalmassá tehetők voltak a sínen futásra.

Amikor 1937-ben kitört a háború Kína és Japán között, az 1. és 2. ezredet Észak-Kínába telepítették. Az egységeket hamarosan követte a 6. ezred is, amely ellátási depót létesített a területen. Az állomásokat a vasútparancsnoksági csoport irányította. Az előre nyomuláshoz ismét a vasúti vontatást részesítették előnyben, mert a kínai utak nagy része alkalmatlan volt teherautók számára. A vontatókra alkalmanként lánctalpakat erősítettek, és így azok könnyűpáncélosokként is szolgálatot teljesíthettek, mert a kínai hadsereg nem rendelkezett sem ágyúkkal, sem harckocsi-elhárító lövegekkel.

1938. április 12-én, kora reggel, a birodalmi székhelyen a mozgósításért felelős őrmester egy oldalkocsis motoron az ötödik ezred főhadiszállására, Csibába ment és átadta a mobilizációs parancsot a szolgálatos tisztnek. A tiszt kürtszóval mozgósította a tábort, majd további üzeneteket küldetett a többi hadtestnek és a laktanyán kívül tartózkodó katonáknak. Az ötödik ezred mozgósítása a háború kiteljesedését jelentette, az általános mozgósítás során a behívó egy vörös színű levélpapírra íródott. Az 5. ezred egyötöde állt azonnal bevethető

katonákból, a további állomány egy, két vagy kicsivel több évből álló kiképzésen volt túl, és nem volt helyhez kötve.

A mozgósítás előkészületeivel az ezred április 23-ára készült el. A parancsnokságot Aomura Cunedzsiro ezredes kapta, aki 2235 embernek parancsolt. Az út a kínai területre, Santung tartományba egészen április 29-ig tartott, amikor az ezred rögtön részt vett a Hszücsou hadműveletben, melynek során a japánok a Sárga folyó partvidékén több mint ezer négyzetkilométernyi területet árasztottak el május 19-ére. Az ezred egy 4256 méter hosszú hidat épített a folyón, majd az év végére Dél-Kínába települt át. Későbbi állomáshelye Indokína északi része volt 1940 szeptemberétől.

Kína megszállásában 22 hadosztály vett részt körülbelül 850 000 fővel. A japánok joggal feltételezhatték, hogy ekkora hadsereg mellett, amely még ráadásul jól is van felfegyverkezve, a kínaiak a megadás mellett döntenek majd. A remények ellenére Csang Kaj-sek emberei a hegyekbe vonultak vissza Csungking térségébe, Nankingtől 1500 mérföldre, nyugatra. A helyszín azért fontos, mert itt módjában állt Amerikának fegyverekkel támogatni a hazájukat védő erőket. 1940 júliusában a japánok úgy becsülték, hogy Kína 6000 tonnányi hadianyagot kap Hong Kongon, 15 000 tonnányit Francia Indokínán és 10 000 tonnányit Burmán keresztül. A hadműveletek és tengeri blokádok megerősödésével a burmai útvonalak jelentősége igencsak megnőtt Kína számára. A becslések szerint legalább 5000 tonnával nőtt meg a burmai területeken szállított hadianyagok mennyisége.

Az 1940-es év során a meggyengült, illetve legyőzött európai hatalmak kolóniai nagyon kevés védelmet élveztek az anyaországoktól. A japánok nem titkolták, hogy támadásaik jelentős része a Saigon területén áthaladó utánpótlási vonalakat célozzák meg a hiányos védelmi stratégia kiaknázásával. (Aoki, 2000)

3. A burmai alakulatok ellátási viszonyai

1942. január 20-án, amikor a Japánok Szingapúr felé haladtak, az 55. hadosztály, a 33. hadosztály és az 5. vasúti ezred 2. zászlóalja átlépte a Thaiföld-Burma határt, és 30-ára elfoglalta Moulmeint. Március 7-ére az angol fennhatóság alatt álló Rangun is elesett. Ezzel az a kikötő is az ellenség kezére került, amelyen keresztül még Kína részesezhetett hadianyag-utánpótlásban. 1942 májusára Burma teljes

területe japán kezére került, és így Északkelet-India felől sem jöhettek már szállítmányok az országba, Kunming irányába - ez a vonal később Ledo útvonalként vonult be a történelembe.

Az 5. és a 9. ezredek kapták a feladatot, hogy a hadsereget jelenlétükkel támogassák a pályák újjáépítésével. Az 5. ezred - a 4. zászlóalj kivételével, amely Dél-Kínában maradt - 1941. augusztus 20-án lépett partra, és a indokínai határ mentén húzódó vasútvonal újjáépítését végezte, mielőtt Bangkokba irányították, majd délre Malaya fő vasútvonalának ellenőrzésére. A 4. zászlóalj megjavította a Perak-folyó feletti hidat, amely 400 méter hosszú volt. Mivel a kezdetekkor nem állt elég megfelelő anyag rendelkezésre, a hidat először nemcsak vonatok, hanem könnyű teherautók is használhatták a spórolás érdekében. Az áthaladó áruforgalom tömege egységenként nem lehetett több hatvan tonnánál, és könnyű vasúti vontatók végezték a hasznos teher mozgását. A hídon való áthaladás után rendes mozdonyokat kaptak a szerelvények, és a szállítmányok azok segítségével jutottak el Szingapúrig. Az ezred február 16-án érkezett meg Szingapúrba, egy nappal az angol megadás után, és végül 1942. március 25-én települt át Rangunba.

Ezalatt a 2. zászlóalj Taipin mellett megfordult és január 22-én kancsanaburi térségébe ért Thaiföldön. Az alakulatnak át kellett kelni Tavoy és Moulmein hegyein és a Sittang-folyón, amelyen összekapcsolt csónakokból épített kompokkal tankokat és ütegeket hajóztak át. A ranguni teherpályaudvarra március 9-én értek, és azt a helyet használták állomáshelyként, amikor kivonultak Mandalay és Mytikiyina vasútvonalainak újjáépítésére.

A 9. ezredet 1941 szeptemberében hozták létre, és feladatait tekintve ugyanolyan megbízást kapott, mint az 5. ezred, de az állomány 15%-a még újonc volt. A regiment Haiphonba, a 4. zászlóalj nagy része Hainan szigetén keresztül jutott el Sinhorába 1941. augusztus 8-án, majd azt a feladatot kapta, hogy javítsa meg a Bangkok és Szingapúr közötti vasútvonalat. Az 1. zászlóalj Szumátrában állomásozott 1942 márciusa és júniusa között, míg az ezred többi része a Mandalay vonalat építette újjá. Miután megtörtént Burma megszállása, az egész ezred hajók segítségével Rangunba ért.

A fent említett egységeken kívül további különleges egységek is segítettek a Japán császárság egyre bővülő vasúthálózatának fenntartását. A 4. és 5. számú ilyen egység 1941. október 18-án alakult Csiba prefektúrában. A egységeket ezredek irányították, és körülbelül 300-300 katonából álltak, akiket további 2200 besorozott polgári vasúti

alkalmazott egészített ki. A két egység Oszakából október 27-én hajózott ki egy időben nyolc hajó segítségével, és Hai Phongba november 7-én érkezett. A 4. speciális gépészeti egység feladata a C56-os típusú mozdonyok átépítése volt a helyi pályák minőségének megfelelően.

Az 5. számú egység is hasonló feladatot kapott, és székhelyét az Inszeini Mozdonygyárba tette. A burmai vonal felügyeletét a 9. ezredtől 1942. június 10-én vette át, amikor egy új vonal megépítésének kivitelezésére kapott megbízást. Az átcsoportosítások révén az 5. ezred a Burma felőli oldalon, a 9. ezred a Thaiföld felőli oldalon végezte a munkálatok biztosítását. A munkák befejeztével a vonalat a 9. ezred és a 4. speciális egység működtette. Az üzembehelyezés első hónapjaiban 12 000 tonnányi hadianyag érte el Burmát. (Tamayama, 2005)

4. A Thaiföld-Burma vasútvonal megtervezése

Bár a burmai bevonulás idején a katonákat a császári hadsereg hajókon szállította, a vezetők tudták, hogy az utánpótlást vasúton is meg kell tudni oldaniuk. Sőt, ha esetleg India meghódítása is szóba kerül, akkor az addig felhalmozott hadikészletek háromszorosára is szükség lehet a hadművelet idején. A hosszú tengeri út Szingapúrtól Rangunig a bengáli öblön keresztül közel volt Indiához, amely angol fenyegetést jelentett.

Mindenképpen az volt a cél, hogy ezt a hosszú utat kiváltsák úgy, hogy Saigonig szállítanak csak hajón, majd onnan vonatokkal jussanak el a szállítmányok Burmáig. Ez nemcsak egyszerűbb, de időben is rövidebb megoldást jelentett. A vonatokat ráadásul jobban el lehetett volna rejteni az esetleges támadások elől a meglévő szorosokban, mint a hajókat a kikötőkben védeni ütegekkel. Mivel utak nem nagyon voltak, a japán hadsereg egy keskeny utat vágott a határon húzódó hegyek közzé, de ez használhatatlan volt az esősebb időszakokban.

Mivel egy betonozott út megépítése ugyanannyi energiát vett volna el, mint egy sínpálya lerakása, így a katonai vezetés az utóbbi kivitelezése mellett döntött. A sínek lefektetése mellett még az is szerepet játszott, hogy a japán autóipar nem volt képes akkora számban teherautókat gyártani, mint amekkorára a hódításokhoz szükség lett volna.



9. számú ábra. A tervezett vasútvonal⁸

⁸ A https://en.wikipedia.org/wiki/Burma_Railway#/media/File:Death_Railway.png oldal alapján készítette a szerző. Letöltve: 2018.11.23

A 2. vasúti parancsnokság Hirioke Tisió altábornagy vezetése alatt dolgozta ki az infrastrukturális háttér terveit, és a munka során 5 lehetséges útvonalat vázolt fel:

- Csiangmaj és Taungngu között;
- Phitszanuloktól Moulmein-ig Rahaeng-en keresztül - ahol az 55. hadosztály is állomásozott;
- Kancsanaburi és Thanbyuzayat között;
- Kancsanaburi és Tavoy között, ahol az Oki szárnyvonal is épült;
- Chumphon és Mergui között.

Az első és a második útvonalak folyókon keresztül vezettek volna, és a határok mentén alagutakat is kellett volna fúrni. A 4. útvonalon is alagutakat kellett volna fúrni, ezen kívül szárnyvonalak segítségével kapcsolódni kellett volna a Tavoy és Ye települések között. Az 5. útvonal volt a legrövidebb, de ott is hajókat kellett volna bevonni Meguils és Moulmein között, így csak a 3. útvonal jöhetett számításba.

1942. március 12-én a parancsnokság meghozta döntését, majd a parancsnok elefántháton bejárta az egész útvonalat. Az út két hétig tartott, és a végén jelentésében megírhatta, hogy a vasútvonal valóban létrehozható. További két hétig rajzolták meg a térképeket, amelyek a vonalak mindkét oldalán 5-5 km-nyi távolságot jelenítettek meg. A térképeket légi felvételek segítségével rajzolták meg az akkor Bangkokban állomásozó hadtápos alakulatok.

1942. június 7-én kezdődött az építkezés. A várható elkészülés időpontja 1943 vége lett volna, főleg helyben talált építőanyagokból. A parancsban szerepelt 50 000 hadifogoly bevonása is a munkálatokba az őslakosok mellett, de a 2. parancsnoki csoport csak a helyi lakosokra hagyatkozott volna. A számok természetesen teljesen máshogyan alakultak, és a becslések alapján körülbelül 64 000 hadifogoly és 200 000 őslakos végzett kényszermunkát. A hadifogoly áldozatok száma körülbelül 12 626 volt, míg a legnegatívabb számok szerint 90 000 őslakos esett áldozatul.

Mindenképpen befolyásoló tényező volt, hogy a vasút megépítésének parancsa a japánok Midway melletti veresége után látott napvilágot. A csata során 4 kulcsfontosságú anyahajó veszett oda. A csata negatív kimenetele okozta a hadvezetés félelmét, hogy tengeri úton tovább már nem szállíthat hadianyagokat, mert nincs számukra hatásvédelme, minden a vasút sikerességén múlt attól kezdve.



10. számú ábra. Hadifoglyok a vasútvonal építésén⁹



11. számú ábra. Kényszermunkás őslakosok a vasútépítésen¹⁰

⁹ https://www.google.hu/search?biw=1024&bih=654&tbn=isch&sa=1&ei=rZkAXOy-WPM_LwAKb47TgCA&q=burma+death+raliway&oq=burma+death+raliway&gs_l=img.3...45063.48281..48382...0.0..0.378.3355.3j8j5j2.....1....1..gws-wiz-img.....0j35i39j0i67j0i10j0i19j0i10i19j0i8i30i19j0i5i30i19.8mcADrwaBro#imgrc=ZuJ EkrJLmiwLFM: Letöltés: 2018.11.23

¹⁰ https://www.google.hu/search?biw=1024&bih=654&tbn=isch&sa=1&ei=rZkAXOy-WPM_LwAKb47TgCA&q=burma+death+raliway&oq=burma+death+raliway&gs_l=img.3...45063.48281..48382...0.0..0.378.3355.3j8j5j2.....1....1..gws-wiz-img.....0j35i39j0i67j0i10j0i19j0i10i19j0i8i30i19j0i5i30i19.8mcADrwaBro#imgrc=ZuJ EkrJLmiwLFM: Letöltés: 2018.11.23

5. A C56-os mozdonytípus

A vágányok és a domborzat jellemzőit úgy alakították, hogy a C56-os típusú mozdonyok méreteit vették alapul. A típus egy könnyű, 37,67 tonna súlyú szerkocsis mozdony volt, amelyet általában Japán egész területén üzemeltettek. Összesen 164 db C56 osztályú mozdony épült 1935 és 1942 között. Az 1-90. és 161-164. sorozatszámú C56-os mozdonyokat a II. világháború alatt Japán által elfoglalt ázsiai országokba küldték.

1942 májusának végére a 9. ezred 1. zászlóalja Szumátrából a thaiföldi Banpongba költözött, az 5. ezred 3. zászlóalja pedig Thanbyuza-yatba, hogy megkezdhessék a terepmunkákat.

A C65-os 2-6-0 elrendezésű mozdonysorozat a helyi vonalakra szánt típus volt, ahol a pályák nem bírták el a nagyobb terhelést. A mozdony a régebbi C12-es "Kiscsillag" típusú osztályon alapult, amely ugyanilyen tengelykiosztással rendelkezett, de szertartályos volt. A mozdonyról eltávolították az oldalsó víztartályokat, a hátsó kerékcsá-molyokat, de felszereltek füstterelőket, és a mozdony kapott egy szerkocsit.

Miután sok helyi vasútvonal nem rendelkezett fordítókorongokkal, sokszor tolatni kellett a mozdonnyal. A szerkocsi hátsó falát így döntöten alakították ki, a kilátás segítése érdekében. Az alacsony tengelyterhelés és a könnyű kezelhetőség lehetővé tette a közlekedést olyan pályákon is, amelyek alapozása gyengébb volt az átlagosnál. Az első kilencven példányt egyméteres tengelytávval Burmába szállították, de a háború során Indonéziába is eljutottak mozdonyok. A háború után ezek közül tíz továbbra is a thaiföldi nemzeti vasút tulajdonában maradt.

A Japánban maradt 74 mozdony közül négyet Szahalin szigetére szállítottak, amely később szovjet fennhatóság alá került. A többi megmaradt 70 példányt Japán hegyes-völgyes tájain használták a kisebb helyi vállalatok vonalain, és a típus megkapta a „Hegyi lovacska” becenevet. Ma a 160-as számú mozdony nosztalgia-szerelvények továbbítását végzi.

A C56-os sorozat 31-es számú példánya volt az első mozdony, amelyet menetrendszerűen indítottak a burmai vonalon. 1942-ben a mozdonyt még 89 másik társával szállították a burmai vonalhoz. A vonalat

megnyitó ceremóniát is ezzel a mozdonnyal vezényelték le. 1936-ban a Nippon Sarjo üzemben készült, Iszakava prefektúrában. A vonal üzemeltetése alatt végig szolgálatban volt, és a háború végeztével Thaiföldre került, ahol 1977-ig volt használatban. Két évvel később ismét Japánba szállították, ahol nagy felújítás után a Jaszukuni szentélyhez tartozó tokiói múzeumban állították ki.



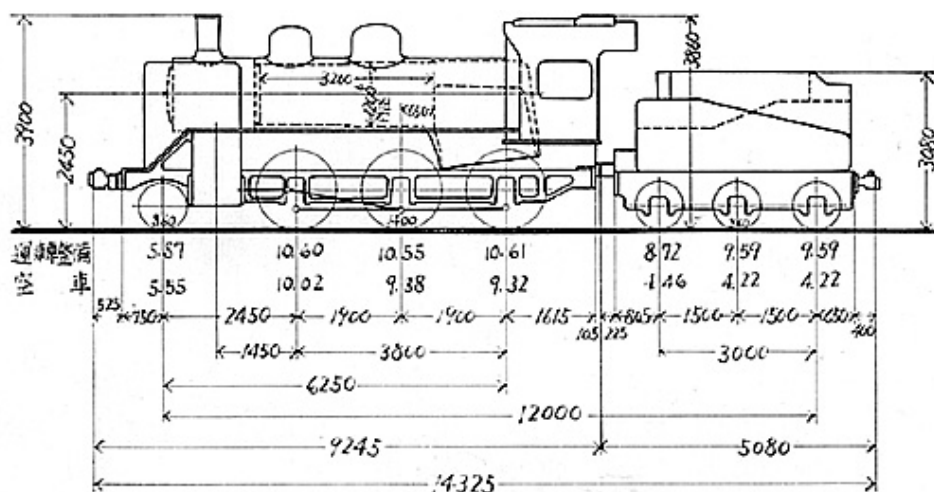
12. számú ábra. A C56 sorozatú mozdony¹¹

A C56-os típus technikai adatai:

- Tengelyelrendezés: 2-6-2
- Kazánfelület: 74,20 m²
- Szolgálati tömeg: 37,63 t
- Szállítható szén mennyisége: 5 t
- Szállítható víz mennyisége: 10m³
- Szerkocsi szolgálati tömege: 27,9 t
- Tengelyterhelés: 10,61 t
- Hossz: 14,325 mm
- Vezetőkerék átmérője: 1400 mm
- Magasság: 3900 mm
- Kazánnomás: 14 kg/cm².

¹¹ <https://qz.com/223897/the-story-of-world-war-ii-according-to-japans-controversial-war-museum/> Letöltve: 2018.11.23

13. számú ábra. A C56 sorozatú mozdony pontos méretei



A Jaszukuni-szentély azért különösen szimbolikus, mert a háborús hősök és a 70-es évektől a háborús bűnösök emlékezőhelye is. 1978-ban több főbűnösnek is ott állítottak emléket. A mozdonyt viszont a burmai vasútvonalon történt atrocitások megemlézése nélkül állították ki, amely heves kritikát vont maga után a fogolytáborok ausztráliai és amerikai túlélőitől.

Érdekes körülmény, hogy a jelenlegi miniszterelnök, Abe Sinzó nagyapja is a helyszínen kapott örök nyughelyet. A mozdonyon a helyreállítási munkálatokat a Southern Army Field Railway Corps végezte, jelenlegi megőrzéséről önkéntesek gondoskodnak. (<http://steam.fan.coocan.jp/engines/C56.htm>)

6. A vasútvonal építése

A vonal első állomása egy Bangkoktól 80 km-re lévő település volt, Nong Pladuk. A következő szakasz egy 51 km hosszú rész Kancsanaburi-ig átívelve a Mac Khlong és Kwai folyókat.



14. számú ábra. Híd a Kwai folyón¹²

A vonal legmagasabb része 300 méterre volt a tengerszint felett. Burma területén az út Thanbyuzayat-ig folytatódott tovább, majd újabb 36 km után a vonatok megérkeztek Moulmein-be. A maradék szakaszon kompok működtek Salween és a burmai szárazföld között.

A befektetés 1000 km-rel rövidítette meg a japán hadsereg szállítási útvonalát, de olyan területeken haladt végig, amelyek szinte semmilyen más infrastruktúrával nem rendelkeztek, és sok trópusi betegség is felütötte a fejét.

1943 májusában elkészült a Mac Khlong folyó felett átvezető fémhíd is, és a vasútvonalat késő júniustól az angol légierő elkezdte megfigyelése alatt tartani. A megfigyelő repülések és egy augusztusig tartó kolerajárvány kitörése miatt a helybéli munkások nagy része megszökött. A két oldalról épített vasútvonal végső találkozási helyét, Konkoitát a brigádok október 17-én érték el. A munkálatok befejeztével a hadvezetés október 25-én ünnepséget rendezett, és megkezdődhetett a pálya teljes használata. (Tamayama, 2005)

¹² https://www.google.hu/search?biw=1024&bih=654&tbm=isch&sa=1&ei=rZkAXOy-WPM_LwAKb47TgCA&q=burma+death+raliway&oq=burma+death+raliway&gs_l=img.3..45063.48281..48382...0.0..0.378.3355.3j8j5j2.....1....1..gws-wiz-img.....0j35i39j0i67j0i10j0i19j0i10i19j0i8i30i19j0i5i30i19.8mcADrwaBro#imgrc=d4AFYkzpaGJXaM: Letöltve: 2018.11.23

7. A vasútvonal működtetése

A munkák befejeztével a vonalat a 9. ezred és a 4. speciális egység működtette. A megvalósítás során nyilvánvalóvá vált, hogy a vágányokon naponta 1000 tonnányi hadianyagot kell szállítani ahhoz, hogy az építkezések időben befejeződjenek. Az elért mennyiség azonban csak 500 tonna volt, amelynek nagy része csak a pálya építésének fenntartásához volt elegendő. Egyéb ellátmányok célba juttatása nagyon nehéz volt, mivel az amerikai haditengerészet fenyegetései miatt a teherhajók száma jelentősen lecsökkent.

A valódi üzembe helyezés első hónapjaiban 12 000 tonnányi hadianyag érte el Burmát, amelyből 5000 tonnányit tovább küldtek Myitkyina irányába három hadosztály ellátásának érdekében, amelyek Imphal elfoglalására és biztosítására vonultak fel. Ezt az útvonalat az 5. ezred tartotta, és napi lebontásban sikerült 500 tonnányi hadianyag célba juttatása a szövetségesek bombázásai ellenére is. A folyókon való átkelés érdekében elkerülő útvonalat és hídalapokat is kialakítottak, ha az elsődlegesen használt pályát találat érné. A víz alatti alapokat nem bombázták a szövetségesek, és a rájuk fektetett esetleges vágányokon több esetben is átkeltek szerelvények. A végállomásokat és a frontvonalak közötti vasútszakaszokat viszont több alkalommal bombázták, amelyek nagy veszteségeket okoztak.

A szövetségesek legnagyobb eredménye a 18. hadosztály kiéheztetése volt, melynek ellátásáért az 5. ezred felelt Chindit térségében. Ezt az alakulatot csak 800 tonnányi hadianyaggal sikerült támogatni négy külön szerelvény bevonásával. A 15. japán hadsereg visszavonulásakor is vasúton szállították a sebesülteket Mandalay-ba.

A további hadmozdulatokat a britek 255-ös páncélosbrigádjának meglepetésszerű támadása Meiktila irányában megállította. A japánok 1945 márciusában visszavonultak a térségből, amely az 5. ezredet is arra készítette, hogy védekező állásokból biztosítsa a vasútvonalak használhatóságát Sittang felé.

A civilek és a sebesültek kimentéséből az 5. speciális egység is kivette a részét, amikor Rangoonból szállította el az ott rekedt embereket. A harcok végső szakaszában már csak éjszaka jártak sebesültszállító vonatok a vonalon.

8. A Transz-szumátrai vasútvonal

A leghíresebb és eddig tárgyalt burmai vasútvonal mellett meg kell említenünk a Transz-szumátrai vonalat is. A burmai vonal befejezése után a 9. ezred 4 százada Kra-félszigetére települt át, és a Cumpston és Kophagu közötti vonal megépítésére kapott parancsot. A vonal 91 km hosszú volt, és 1943. december 25-én fejezték be az építését. A zászlóaljat később Szumátrába irányították, ahova 1944. április 17-én érkezett meg. A vonal megépítését már a zászlóalj megérkezése előtt civil vállalatok is megkezdték, a hadsereg szakértelmére a gyors befejezés érdekében volt szükség. A vonalat a Szumátrából és Jávából érkező és Szingapúrba tartó árucikkek szállítására építették meg, de a hadiszerencse alakulása miatt a forgalom csak a háború utolsó napjaira állhatott rendbe, így soha nem került használatra, és ma már nem is létezik. (Tamayama, 2005)

9. Az alakulatok leszerelése

Amikor Japán 1945. augusztus 15-én megadta magát, az 5. vasúti ezred a déli Thai vonalon állomásozott. Szeptember 25-én minden fegyvert beszolgáltattak a katonák a briteknek, kivéve öt emberenként egy-egy puskát, amelyeket az ezred megtarthatott a közbiztonság fenntartása érdekében. Az ezred elköltözött a burmai-thaiföldi vasút útvonalára, és október végéig működtette tovább a vonalat. 1946 februárjától a vonalon dolgozó hadifoglyok és helyi kényszermunkások a rendőralakulatokkal karöltve megkeresték a különös kegyetlenséggel irányító japán katonákat és megkezdték azok felelősségre vonását. Az ezred soraiban nem találtak bántalmazással gyanúsítható katonákat, mert az alakulat nem volt Thaiföldön az építések során. 1946. október 10-én megindult az ezred átcsoportosítása Bangkookba, hogy a katonák végre hazatelepülhessenek. Bangkookban 58 férfit mégis őrizetbe vettek a hatóságok háborús bűncselekmények gyanúja miatt, ők átkelettek a szingapúri Changi börtönbe. Az ezred megmaradt része Uragánál kötött ki Japánban, 1946. november 6-án.

A 9. ezred, a 4. zászlóalj kivételével, a Burma-Thaiföld vonal burmai oldalán állomásozott a háború végén. Az ezred 1946 júliusában Mandalayba költözött, hogy kijavítsa a Myitkyina vonalat ért légitámadásból eredő károkat. 1947 januárjában összesen 267 férfi volt az ezred létszáma, beleértve az összes tisztet is, akiket addigra már

bebörtönöztek Rangoonban, de a legtöbbjüket június végéig hazaengedték. 1947. augusztus 8-ára az összes nem háborús bűnös katonát és szakembert az ezredekben hazatelepítették és az alakulatokat hivatalosan feloszlatták.

A különleges vasútépítési egységek személyzete 1946 májusáig térhetett haza. A délkelet-ázsiai szövetségeseknek átadott katonai személyeket "japán származású, magát megadott személyzet"-nek hívták (Japanese Surrendered Personnel - JSP), és arról döntöttek, hogy Japán katonai szervezetét a közbiztonság érdekében fenn kell tartani úgy, hogy a helyi tisztok maradjanak továbbra is felelősek a saját embereik feyelméért.

A megmaradt japán katonaság (kb. 783 000 férfi) fokozatosan táborokban került elhelyezésre, és vagy kemény fizikai-helyreállítási munkákat végzett, vagy békefenntartási célokra használták őket az európai hatalmak, amelyeknek szándékában állt a régió korábbi hatalmi egyensúlyának megerősítése. A britek (és a hollandok) ragaszkodtak ahhoz, hogy több mint 100 000 őrizet alatt álló katonát tartsanak 1947 októberéig Kelet-Indiában, Malayában és Burmában.

A JSP tábori feltételei kényelmetlenek voltak, az élelmiszeradagok pedig elégtelenek. A betegségek előfordulási gyakorisága magasra rúgott. A gyanús japánok azonosítását, elfogását és elkülönítését elsősorban a brit és az amerikai hadsereg végezte. A büntetőügyek a brit állampolgárok ellen elkövetett háborús bűncselekmények vádjával kerültek tárgyalásra. A katonai bíróságok tíz helyszínen dolgoztak a brit területeken, köztük Szingapúrban és Rangunban, ahol a vasutasok többsége került bíróság elé.

A 9. ezred és a 4. különleges egység büntetőeljárás alá került. A tisztok közül kettőt halálra ítélték és tízen börtönbüntetést kaptak. A hadifogolytáborok irányításában résztvevő személyzeti tagok ellen súlyosabb vádat emeltek, és keményebb ítéleteket hirdettek ki, mint a vasúti ezredekben kötelességet teljesítő mérnökökre és katonákra. A hadifogolytáborok személyzetéből negyvenhárom embert akasztottak fel a szövetséges rendelkező hatóságok, szemben a vasúti ezredek összesen kettő halálraítéljtjével. Ami a koreai származású tábori őroket illeti, tízet felakasztottak, 12 életfogytiglani és 39 súlyosabb börtönbüntetést kapott. A holland bíróságok négy férfit az ötödik ezredből és a thaiföldi munkatábor egyik tisztjét küldték börtönbe.

Ami a Transz-szumátrai vasútvonalat illeti, a helyi táborparancsnokot Mijazaki Róhej kapitányt felakasztották, egy tiszt életfogytig tartó szabadságvesztést kapott, és egy másik tisztet fegyházbüntetésre ítélték. Tizenegy koreai származású őrségtag kapott öt - tizennégy évre kiterjedő szabadságvesztést. Egy vasúti egységparancsnok ezredesi rangban életfogytiglani, míg egy másik nyolc év börtönbüntetést kapott. Érezhető volt, hogy a holland bíróságok súlyosabb ítéleteket hoztak, mint a britek. A brit hozzáállás kritikussá tette a többi érintett szövetségest, akik úgy érezték, hogy a japán háborús bűnösök tárgyalásai túlságosan megengedőek voltak, ellentétben a vallatási és fogva-tartási módszerekkel, amelyek pedig túl durváknak és önkényeseknek bizonyultak. Néhány JSP fogvatartott úgy érezte, hogy nem mondhatott el mindent a vallomás megtételekor, mert a tárgyalások menete túlságosan gyors volt, és a többség azt a bosszú eszközeinek tekintette. (Tamayama, 2005)

10. Kiképzések a vasúti egységekben

A vasútépítő egységekbe besorozott katonák nagy részének testileg is képeznie kellett magát, hogy megfeleljen a feladatára. A várakozási időszakban a behajózásukig a katonák, ha hotelekben szálltak meg, ugyanolyan jogokkal rendelkeztek, mint a hétköznapi vendégek, és fogadhattak vendégeket is. Az alapkiképzés nyílt téren zajlott és nem fenyítő jellegű volt. A katonák kabalákat is maguknál tarthattak. A hajóutak alatt csak két pint ivóvíz járt naponta a katonáknak, és nem volt lehetséges a fürdés. A fedélzeteken háromemeletes alvóhelyeket alakítottak ki szalmával tömött matracokkal. A kiképzés legkeményebb időszaka a szárazföldre érkezés után várta a besorozottakat, akik erre lelkiileg már fel voltak készülve.

A napirend a következő volt:

- ébresztő 5:00–6:00 között, a napfelkelte előtt,
- reggeli sorakozó vagy a barakkokban, vagy kint azok előtt,
- reggeli 6:30–7:30 között,
- gyakorlás, kiképzés 10:00–16:00 között,
- ebéd 12:00–13:00 között,
- tisztálkodás 16:00–19:00 között, minden nap kötelező fürdéssel,

- vacsora 17:00–18:00 között,
- szabadidő 18:00–20:00 között, tanulással, mosással,
- esti sorakozó 20:00,
- lámpaoltás 20:30–21:30 között - mindenki köteles volt aludni, az őrszemek kivételével.

A nap elejét és végét kürtszó jelezte. A gyakorlatok végét befolyásolta az éppen esedékes évszak. A katonák naponta 975 grammnyi rizst kaptak fejadagként, amely 10%-kal volt több a többi alakulatnál elfogadott normánál. A rizs mellé hal vagy húsféle járt, levessel. Kétszer egy héten gyümölcsöket és édességet is kaptak. A kiképzés során 38-as típusú puskákkal gyakorlatoztak, alapvető követelmény volt a pontos tüzelés 15 méter távolságra. A gyakorlatozás technikai részét a sínek lefektetésének gyakorlása fedte le, főleg a sínek helyes megalkotása. A felhasználásra kerülő gerendákat a vállukon hordták. A katonákat hatos csoportokba osztották, amely azért volt szükséges, mert a szállítóvagonokról ennyi emberrel volt lehetséges a leghatékonyabban lehordani az építőanyagot. A hatos csoportok kis munkaegységeket képeztek a későbbiekben.

Az első vizsgákra a kiképzés negyedik hónapjában került sor, és az inspekció négy napig tartott. A vizsgák végén az alakulat tagjai egynapi eltávozást kaptak. A tiszt képzést egyetemi tanulmányokhoz kötötték, az altisztek kétévnyi tanulmányok elvégzése után léphettek elő. (Tamayama, 2005)

Köszönetnyilvánítás: A szerző köszönetet mond Csorba Botondnak a cikk megírásához nyújtott segítségért.

Felhasznált irodalom

Yasuo Wakuda: Wartime Railways and Transport Policies, Japanese Railway History 8, Japan Railway & Transport Review, EJRCF, pp 32-35, November 1996.

Kazuo Tamayama: Railwaymen in the War - Tales by Japanese Railway Soldiers in Burma and Thailand, Palgrave-Macmillan, 2005.

Wakuda Aoki, et al.: A History of Japanese Railways 1872–1999, East Japan Railway Cultural Foundation, 2000.

Japanese Steam locomotive Class - C56

<http://steam.fan.coocan.jp/engines/C56.htm> hozzáférés: 2019.06.22.