

大陸（南支）

鉄道十二連隊

南部粵漢線打通

福岡県 石井卓造

私は朝鮮の大田府で朝鮮総督府鉄道の機関手をしていました。福岡県と朝鮮とは海峡を隔てただけ、弟は広島にいましたが、私が大田へ行く方が、弟が広島へ行くより時間が早いのです。我々にとっては朝鮮も中国もそんなに遠い所と感じないでいました。

父は農業で、子供は八人兄弟姉妹、家は兄（十九年十月フィリピンのレイテ島で戦死）が継いだが、私は男四人兄弟の次男として、福岡県浮羽郡内福富村（現

吉井町）福益二二五七で、大正十一年七月十日に生まれました。家で半年ほど勉強していて、後に朝鮮京城の近くの鉄道学校「竜山鉄道従事養成所機関士科」入り教育を受けました。

その後、先程申しました大田府で鉄道機関手として勤務していて徴兵検査を受けました。昭和十七年徴集兵で甲種合格となり、朝鮮平壤の高射砲隊へ入営しました。隊では照射班の発電車の運転を命ぜられました。これは当時自動車運転手が少なかったので、前職が機関手でありましたので運転手としての教育を受けたのです。

一期の検閲までの教育は、一般歩兵と同じような軍事訓練と運転教育とを同時に受けました。第二期の訓練も三カ月、計六カ月で高射砲隊の一人前の兵隊とな

り二つ星の一等兵を命ぜられました。

平壤での初年兵教育は、内地の部隊同様内務班では当然バリバリやられました。内務班は六個班あり、先任の助教や班長が厳しい所は余計やられる。ビンタはほとんど毎日で、食事台の上に乗った古参兵が、上靴で頭を叩く。平壤は朝鮮でも北の方ですから、一期の教育、二期教育の前半は、訓練の厳しさ以上に寒さが身にこたえつらかったです。

第二期検閲のころ、五月十二日には米軍がアツツ島に上陸、二十九日にはアツツ島玉砕とのことを後に聞かされました。その後八月一日付けをもって釜山要地防空隊に転属を命ぜられ任務についていました。特に上等兵選抜の前ですから厳しく絞られました。そのお陰で十二月に一選抜の上等兵を命ぜられました。防空隊には高射砲も照空も通信もありますが兵科は砲兵でした。

ところが、私は入営前の前職が鉄道の機関士でしたので、十九年三月に鉄道関係の経験者が全部集められ、千葉県津田沼の鉄道第二連隊へ転属となり、出発した

のは四月三十日でした。鉄道隊は工兵ですから、転属命令により砲兵科から工兵科に変わったのです。

津田沼には全国から鉄道経験者が集められていて、第十一連隊と第十二連隊が編制されました。第十一連隊はビルマ方面要員で、この連隊は犠牲が多く出ました（インパール作戦は十月に発起）。泰面鉄道（タイのノンブドックからビルマのダンビザヤまで四一五キロ）が十八年十月十七日完成。

私の鉄道第十二連隊は中支へ派遣されることになりました（大陸縦貫鉄道打通の湘桂作戦参加のため）。津田沼から客車の窓の鑑戸を下し下関へ、関釜連絡船で釜山。釜山からは貨車で朝鮮を北上したのは五月二日でした。続いて満支国境山海関通過、北支へ入り津浦線（天津―浦口）の中支安徽省北部の蚌埠に着きました。

新編製の鉄道第十二連隊の連隊長は中佐でしたが、顔を見たことはありません。大隊長は大尉、中隊長は中尉でしたが、大体が小隊単位での勤務で、私は幸いに大田の時の上司二村少尉の整備小隊に配属されまし

た。階級は兵長でしたが、入営前から鉄道機関士でしたので、技術的には小隊長が私を頼ってくれました。

五月、六月との間、新線敷設と津浦本線の民間列車の機関士をやりました。津浦線は軍管理で民間人も乗せていましたが、この時はなかなか危険でした。昼は空襲、夜は地雷や襲撃を受ける列車もあり、犠牲になった人もいましたが、私は幸いに事故に遭いませんでした。

乗車区間は蚌埠（江蘇省）間約一六〇キロ、一日目は行き、翌日は帰りという勤務ですが、線路の幅は広軌道、機関車は英・独・中国・朝鮮・満鉄のがありました。私は以前朝鮮総督鉄道にいましたので、朝鉄のが乗り易かった。内地の機関車は車軸を延ばし広軌道用に改修していたらしいです。

普段は小隊単位が分隊単位なので連・大隊で動かぬから上司の顔はわかりません。六月ころでしたか、淮河の鉄橋が爆撃され、至近弾で鉄橋上のレールが動いてしまった。直ぐ修復しなければならぬので、保線科が軍属や中国人を動員して作業をする。米軍のノー

スアメリカン B 25（双発軽爆撃機）が曳光弾、撒甲弾を混ぜて機関銃を撃ってくるので、弾道のわかる曳光弾は心理的に気持ち悪いものでした。また運転中の機関車の水槽（石炭の下にある）を貫通され水が漏れるので水止めに苦労したこともありました。

七月、津浦線の南、裕溪口（安徽省、蕪湖対岸）に古い線路を撤収し、新しい線を敷設する予定でしたが、戦況の変化もあつたためか、上海集結、呉淞から乗船、広東地区へ、粵漢線の方からさらに九竜へ上陸し、広九鉄道で民間の客と共に広東（広州市）で降車、中隊単位でしばらくの間広東に駐留、次期作戦準備をしていました。

その作戦は中支の方から南下して、南支からは北上し、南部粵漢線を打通する作戦でした。湘桂作戦では桂林・柳州・南寧と作戦し各地を占領、十九年十二月には仏領印度支那まで打通することができたので、これに呼応しての作戦だったと思います。その当時、我々は作戦の意味など知らず、ただ特別攻撃隊を編制することとなり、歩兵が二、三十人、工兵二、三十人

鉄道隊三十人ぐらいでした。

広東から出発して楽昌までは、強行軍で八日間歩いて、鉄道隊は鉄橋と駅を確保せよと命ぜられました。

工兵隊は敵前渡河要員でした。我々鉄道隊はただただ目標を確保するため単独で進んだのです。そのために敵に包囲されました。小隊長は一年志願の真面目な方で、小隊長は脇腹を斜めに貫通されて倒れたので、我々は戦死されたと思うほどの重傷でした。民家の扉を外して担架代わりとして運びましたが、下士官と兵二人は戦死しました。歩兵は引き揚げの命令が出たので帰ってしまい、鉄道隊十五人ぐらいだけが残されてしまいました。

敵には包囲され、チェッコ銃は持っているが、弾丸は中国人の工夫に担がせていました。その工夫は夜逃げてしまったので撃つのに弾がない。私ともう一人が弾を探しに行ったが見付けることができない。そこで幸いの後方部隊と会って持っている弾丸をもらってやっと帰ったのですが、チェッコ銃の射手は既にやられていました。その時はもう完全に包囲されてしまい、

軽機関銃を取りに行くことができない。鉄道隊から本部へ伝令を出したが帰ってきません。私はもうこれでおしまいかと思いました。そのうち歩兵が応援に来てくれたので、やっと助かりました。

鉄道隊は戦闘部隊と違って兵器は余り持ってない。私は初年兵の時から銃剣術は得意で、朝鮮時代中隊の代表選手として連隊の大会で賞をもらいましたが、一般の人々は兵科の教育は基礎的なものだけですから、応援が来なければ全滅してしまっていたと思います。

その後、楽昌の近くに線路を敷設しながら前進していきましたが、次から次へと任務を命ぜられました。楽昌から四〇キロ西方の坪石間を作業しているとき、参謀が来て「何とか粵漢線を通せないか」と言います。坪石と楽昌の間は断崖絶壁でした。敵は地形を知っているのです、我々の前の部隊は崖の上から手榴弾攻撃を受け損害を受けました。

線路は谷で遮られているので兵隊はその間を徒歩で行かねばならないので少しでも汽車に乗ってもらいたいと思いました。橋脚は枕木を積み上げ、その上に線

路を敷き、軽列車を通しました。軽列車というのは自動車の車輪を外して、汽車の車輪に代え、線路の上を動力車（トラック）が軽量の貨車を引っ張るのです。私は前にも申したように防空連隊のとき、自動車運転をしていたので、軽列車の運転もしました。

その後、ドラム缶（ガソリン）を粵漢線を使って南から北へと輸送していました。橋の無い所では、兵隊が谷へドラム缶を下したり谷から押し上げています。その光景を見ると涙が出る思いです。どこの部隊の兵隊がやっているのか知らないが、苦勞している。そのうえ空襲を受け、ドラム缶が貨車ごと燃えてしまう。これでは日本は負けたかなあと、ひそかに思いました。

連合軍はやりたい放題、P 51やP 38が銃撃する。弾には曳光弾も入っているので、ガソリンに引火して一挙に燃えてしまう。負傷者も続出するが、鉄道部隊は防御力もない。しかし、歩兵は立て膝で機関銃を撃っていました。そのためP 51も恐くて来なくなりました。その付近を流れている川で歯を磨いたり、炊事をしていました。が、上流の方に登って行くと川の上に使所

がある。本当に「かわや」がある。これを見てからは川の水を飲めなくなりましたが、それを知らぬ間はアミーバ赤痢にかかり、粘血便は出る、下痢はするで、随分と苦勞をしましたし、入院患者も続出、死亡者も出ました。

我々鉄道隊は線路の保線や、列車の運転をしていたが、そのうち私は本部のガソリン管理（軽列車はガソリンで走る）や、通信をやるよう命ぜられました。

そのころ、「広島に新型爆弾が投下され、被害は甚大」という情報を聞きました。数日後、戦友と近所へ遊びに行きましたが歩兵がいない。物資や什器が置きつ放しにしてある。それを持って行こうと言ったら、他部隊の兵隊に「持って行けないぞ」と言われ、そこで初めて敗戦を知りました。

部隊は命令によって楽昌に集合を命ぜられ、師団長から「終戦となったが、しばらくの間隠忍自重せよ、これから反撃をする」と言われました。しかし、その後、命令で小銃の菊の紋章を鏤うすで泣きながら落としましたが、九州男児としては情けなかつたものです。

我々鉄道部隊は列車で粵漢線で広東へ戻りました。抑留は広東の珠江の対岸河南地区に集結させられる。

食料はまずい米茶碗一杯、副食は余りなく、開墾して野菜を栽培する、肥料は自分たちの人糞でした。春菊はドンドン育つて、それを岩塩を入れた汁の実とすることが多かったのです。

私ら鉄道隊の機関車運転関係者のみは、広九鉄道（広東―深圳）の乗務をしました。中国人や米人や中国軍人らに乗せましたが、機関車のブレーキがきかない。燃料は薪だからなかなか燃えないで苦勞しながらの勤務でした。私はマラリアに罹り、高熱で十日間くらい意識不明でしたが、黄色のキノエは無くても随分苦しい思いをしたものです。

二十一年春、広東の黄埔港を出航し鹿兒島上陸の予定が、コレラ患者発生のため浦賀に回航、祖国の山や町を船から眺めながら約十日間を船上で待機、ようやく上陸しましたが、家に帰ったのは四月十四日でした。帰郷の途中列車は満員、その列車の中に水が流れてくる、何かと思ったら便所が詰まって小便が流れていた

ので、今の人が思えば信じられない事実でした。

鳥栖の駅では婦人から「お気の毒だ」と握り飯を頂き、その人の名前もわからず落ち着いてお礼をしたく訪れましたが、ついに分かりませんでした。また、福島県の戦友の名簿が分ならず会えなかったのですが、宮崎県の戦没者の弟さんとは会うことができました。腹部貫通銃創の小隊長は奇跡的に助かり生還されました。鉄道部隊は全国各地からの集まりだったが、今も戦友会を開いています。

我々は家族を故郷に残し、青春と生命を捧げ、何ら疑うこともなく日本国の戦勝を信じ、戦場で命を賭したわけでありませう。靖国神社には我々の戦友が明治以来から三百数十万柱が祀られています。純粹に国のため、国民のため、家族を守るために戦いました。その神社へ公式参拝をしないとは。外国へ行けば無名戦士の墓に花を捧げるのに、これでは、日本国の戦没者は浮かばれないと、つくづく思う今日この頃であります。