

Ameerika Ühendriikide maavägi ja Korea riiklik raudtee Korea sõja ajal 1950–1953

Sõjajõudude ja tsiviilorganisatsiooni vastastikuse koostöö juhtumiuuring

Eric A. Sibul

Sissejuhatus

Käesolevas artiklis uuritakse, kuidas tegi Ameerika Ühendriikide maavägi koostööd tsiviiltegevõttega Korea riiklik raudtee (KRR), et tagada Korea sõja ajal (1950–1953) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) relvajõududele logistiline tugi.

Selle konflikti ajal olid raudteed mõlema poole, st nii ÜRO kui ka kommunistide jaoks logistiliselt ülimalt tähtsusega. Korea raudteevõrk sobis sõjaväevõtte jaoks hästi, kuna selle olid algselt arendanud välja jaapanlased aastatel 1904–1945 strateegilise transpordi tagamiseks Korea sadamate ja Mandžuuria vahel. Kui 1950. aasta juunis puhkes Korea sõda, oli kõigest kahe aasta eest loodud Lõuna-Korea riiklik raudtee noor ja kogenematu organisatsioon ega suutnud ilma välise abita sõjaseisukorras toime tulla. Sellest tulenevalt võttis USA sõjavägi 1950. aasta augustist Korea Vabariigi (KV) valitsuselt üle KRRi operatiivjuhtimise ja hoidis oma staatust kuni 1955. aasta juunini.

USA sõjaväel oli KRRi suhtes kaks eesmärki. Esimene oli hoida raudtee töös sõjaliste operatsioonide toetamiseks, samal ajal kui teine oli suurendada KRRi võimsust, lubades sel paremini toetada tulevasi sõjalisi operatsioone, aidates samas kaasa KV sotsiaalsele ja majanduslikule arengule. Sõjaväepersonal täitis KRRi teenistujate jaoks nõustaja, koolitaja ja järelevalvaja rolli ning abistas ka vahetult raudteetöökohades. Nende ülesannete jaoks kaasati kogenud raudteelasi USA maaväe reservüksustest.

Reservüksusi toetasid Ameerika tsiviilraudtee-ettevõtted, et tagada sõjaväele raudteel tegutsemise võime sõja või hädaolukorra ajal.

Reservüksuste kasulikkus raudteeettevõtetele seisnes selles, et nende tööliste sõjaväekohustus tagati kontrollitud moel, hoides ära võtmetähtsusega tegevpersonali ja juhtide puudujäägi. Sõjaväepersonali jõupingutused tunduvad olevat suurel määral korda läinud, sest sõja ajal täideti nõudlus maismaatranspordi järele edukalt ning alates 1955. aastast peetakse KRRi väga edukaks organisatsiooniks, mis mängib pidevalt kaalukat rolli Lõuna-Korea majanduslikus ja sotsiaalses arengus.

Eesti Vabadussõja ja Korea sõja kõrvutus

Et käesolev artikkel on kirjutatud Eesti sõjaajaloo aastaraamatule, on võib-olla huvitav ära märkida Eesti Vabadussõja (1918–1920) ja Korea sõja (1950–1953) ühisjooni.

Kumbki konflikt hõlmas kommunistide invasiooni noore, sõjaks halvasti valmistunud riigi vastu. Mõlemas konfliktis võitles demokraatiale orienteeritud riikide koalitsioon kommunistliku totalitarismi vastu. Mõlemas konfliktis viisid antikommunistlikud jõud edukalt ellu rahvusvahelisi ühisoperatsioone. Nii Korea sõjas kui ka Eesti Vabadussõjas peeti vahevahelise läbirääkimisi ajal, kui käisid veel lahingud; läbirääkimised P'anmunjõmis ja Tartus olid mitmel moel üsna sarnased.

Nii Eesti Vabadussõjas kui ka Korea sõjas oli raudtee põhiline maismaatranspordi viis logistilise toe tagamiseks.¹ Arvestades Korea transportiprobleemi tohutut ulatust, raudtee efektiivsust suure hulga sõdurite ja varustuse liigutamisel ning maantee- ja õhustranspordi puudulikkust, mängis raudtee ÜRO relvajõudude militaartranspordi juures ülimalt tähtsat rolli. Umbes 95% sadamates maha laaditud varustusest liikus eesmistesse varustuspunktidesse just raudtee kaudu, sama kehtis isikkooseisu transpordi, sealhulgas vägede rotatsiooni ja haavatute evakuee-

¹ Eric A. Sibul, „Logistical Aspects of the Estonian War of Independence”, *Baltic Defence and Security Review*, no 2 (2010): 112–113.

rimise kohta. Kommunistide relvajõud olid raudteetranspordist sama suures sõltuvuses.²

Võib-olla seisnes suurim erinevus selles, et Eesti Vabadussõjas kasutati soomusrongi ründevahendina, samal ajal kui Korea sõjas läks soomustatud ronge ja soomustatud vaguneid tarvis ainult rongi ja rööbaste kaitsmiseks. Võrreldes sõjalise raudteetranspordiga aastatel 1914–1920, seisnes Korea sõja üks märgatav erijoon selles, et mootorsõidukid ning kütus ja määrdeained moodustasid lõviosa ÜRO juhtimise all töötanud raudtee veomahust.³ Ehkki esimene, aastal 1899 avatud raudteelõik Korea poolsaarel oli loodud suures osas ärieesmärkidel, rendati raudteed kuni aastani 1950 esmajoones sõjalistel ja strateegilistel eesmärkidel.

Korea raudteesüsteem

Korea esimene raudteelõik ehitati Ameerika inseneri ja ärimehe James R. Morse jõupingutuste tulemusel. Ta pöördus tegevusloa saamiseks Korea Kuningriigi (Yi dünastia) poole, et ehitada Chemulpo (hiljem rohkem tuntud kui Inchön) sadama ja pealinna Sõuli vahele raudtee. Colorado osariigi Denveri ettevõtte Colbran & James sai lepingu standardrööpa-vahega (1435 mm) 48 kilomeetri pikkuse raudtee ehitamiseks ja täielikuks seadmestamiseks.⁴ Morse hakkas 350mehelise rühmaga liini kallal

² George C. Marshalli Raamatukogu ja Arhiiv (George C. Marshall Research Library and Archives, edaspidi GCMRLA) James A. Van Fleet Papers Box 105 „Notes on Korea”, 2; Ollie Atkins & Sylvia Crane Myers, „The World’s Worst Railroad Headache”, *Saturday Evening Post*, 14 July 1951, 126; Muriel Dobbin, „The ‘Main Gate and Back’ Railroad”, *The Sun Sunday Magazine*, 28 January 1962, 8; A. A. Hoeling, „The Army’s in the Railroad Business”, *American Mercury*, February 1954, 47; Ruben Levine, „Iron Horse’ vs. ‘Iron Curtain’”, *Machinist Monthly Journal*, November 1951, 349; „PRR Men in Korea”, *The Pennsy*, October 1953, 13; James A. Van Fleet, *Rail Transport and the Winning of Wars* (Washington DC: Association of American Railroads, 1956), 23; James A. Van Fleet, „Why we never stopped the Red Railroads in Korea”, *Trains Magazine*, July 1956, 18–19.

³ William T. Faricy, „Railroads – Mighty Weapon in Korea”, *Defense Transportation Journal*, March–April 1952, 30; Sibul, „Logistical Aspects”, 112–113.

⁴ Ühendkuningriigi Rahvusarhiiv (United Kingdom National Archives, edaspidi UKNA), War Office (edaspidi WO) 33/255 „Captain W C Black Military Report on Korea 1902 War Office Intelligence Department”; *Korea: Its Land, People, and Culture of All Ages* (Seoul:

tööle 1897. aasta märtsis. Liin avati 1899. aasta septembris, ent ehitamise ajal olid Morsel tekkinud rahaprobleemid ning Jaapani finantseerijate sündikaat sekkus ja esitas väga helde pakkumise Morse välja osta. Korea valitsuse nõusolekul andis Morse lepingu üle Jaapani sündikaadile. Korea valitsus, kes andis transpordirajatiste jaoks maa, sai võimaluse liin 15 aasta pärast ära osta.

Korea raudtee tõsiseltvõetavam arendamine algas Vene-Jaapani sõja (1904–1905) ajal. Jaapani väed maabusid Koreas ning tõrjusid kiiresti Vene väed positsioonidelt Yalu jõel Korea ja Mandžuuria piiril. Kuna Korea poolsaarest sai Mandžuurias venelaste vastu tegutsevate Jaapani üksuste ühendusvõond, ehitasid jaapanlased palavikulise kiirusega raudteed, et säilitada oma vägedele logistiline tugi. See määras Korea raudtee struktuuri järgmiseks 40 aastaks. Kui sõda lõppes, taipasid jaapanlased, et venelastega uue sõja puhkemise korral sõltuvad tulevased sõjalised operatsioonid Mandžuurias Korea raudteesüsteemi efektiivsusest. Venelaste jaoks oli Trans-Siberi raudtee nõrkus sõja ajal üks peamisi põhjusi, mis sõjalised operatsioonid Koreas ja Mandžuurias läbi kukkusid.⁵

Korea poolsaare tähtsus jaapanlaste jaoks sidepidamisel Mandžuuria riigiga määras Korea saatuse Jaapani Keisririigi kolooniana kuni aastani 1945. Pärand varasemast Ameerika kaasatusest Korea raudtee arendamisel seisnes selles, et Ameerika seadmed, töövõtted ja tehnikastandardid jäid edasi kasutusse.⁶ Jaapani võimu ajal Koreas (1910–1945) arendati Korea transpordisüsteemi Jaapani strateegilistel eesmärkidel.

Aastaks 1945 oli Koreas umbes 6667 kilomeetrit raudteed: 10% sellest oli kahe rööpapaariga ning 200 kilomeetrit standardrööpavahega liinidest olid elektrifitseeritud. Kahe rööpapaariga liinid ehitati eraldi sildade

Hakwon-sa, 1960), 265; Kyotongbu [transpordiministeerium], *Transportation of Korea 1957* (Seoul: Ministry of Transportation, 1957), 17–18; „Proposed Railway in Corea”, *The Railway Engineer*, April 1898.

⁵ Francois Oscar de Negrier, *Lessons of the Russo-Japanese War*, ([S. l.]: Rees, 1906), 81–82; Joel E. Hamby, „Striking the Balance: Strategy and Force in the Russo – Japanese War”, *Armed Forces and Society*, Spring 2004, 338; C. Platonov, „The Battle of Mukden: the 50th Anniversary”, *History Today*, December 1955, 822–823.

⁶ T. Philip Terry, *Terry's Guide to the Japanese Empire* (Boston: Houghton Mifflin Company, 1927), 716.

ja tunnelitega kummagi rööpapaari jaoks, et vähendada haavatavust õhurünnakutele. Korea raudteel liikus 1167 Ameerika mudelite järgi ehitatud vedurit, 2027 reisi- ja 15 352 kaubavagunit. Samal ajal kui jaapanlased rajasid suurepärase raudteesüsteemi, panid nad vähe rõhku maanteede arendamisele – seda tehti peamiselt raudteevõrgustikule juurdeveoteede saamiseks. Sellest tingituna sõltusid Korea sõja mõlemad pooled (ÜRO ja kommunistid) oma relvajõudude logistilisel toetamisel raudteetranspordist.⁷

Raudteed ja USA sõjaväeline valitsus Koreas 1948–1950

Septembris 1945, nagu oli Jalta konverentsil kokku lepitud, okupeerisid USA väed pärast Jaapani kapitulatsiooni Korea 38. paralleelist lõuna pool ning Nõukogude väed okupeerisid Korea 38. paralleelist põhja pool. Korea raudtee olid USA okupatsioonivägedele ülimalt tähtis. USA sõjaväel tuli seda remontida ja taastada seisund, kus raudteed sai kasutada, et tagada peaaegu kõik okupatsioonivägede transpordivajadused. Teiseks soovisid ameeriklased jätta endast hiljem maha toimiva riikliku raudteesüsteemi, mis oli riigi tuleviku seisukohast elutähtis.

Jaapani võimu ajal oli raudtee Jaapani koloniaalvalitsuse range kontrolli all. Et raudtee-ettevõttel oli suur strateegiline roll, olid selle peaaegu kõik juhtivad ja tehnilised ametikohad jaapanlaste käes, kes hakkasid Teise maailmasõja lõpus Jaapanisse naasma. Sel põhjusel saatis USA maaväe transpordikorpus⁸ neile toeks rühma kogenud raudteelasi, kes olid enne tegevteenistusse kutsumist töötanud Ameerika raudteel, et esmalt aidata raudteed töös hoida ning seejärel pakkuda noortele korealastele väljaõpet otse tööpostil ja täita lõpuks võtmepositsioonid korealastega. Veebruariks 1946 oli transpordikorpus välja õpetanud piisavalt palju

⁷ R. B. Black, *An Evaluation of Service Support in the Korean Campaign* (Tokyo: ORO Study, 1951), 58; A. E. Perlman, „Notes on South Korean Railroads”, *Railway Age*, 25 November 1950, 21.

⁸ US Army Transportation Corps – Ameerika Ühendriikide maaväe logistika relvaliik.

Korea vedurijuhte, et need saaksid rongid täielikult üle võtta, jättes ameeriklastest personali ülesandeks üksnes järelevalve. Korealased olid innukad õppima ja võtma üle kõiki raudteetöö aspekte nii ruttu kui võimalik.⁹

Korea sõja eelmäng

Lõunakorealased olid kannatamatud ja tahtsid juhtida raudteed ning kõike muud oma riigis ise, soovides oma rahvale täielikku sõltumatust nii kiiresti kui võimalik. Samal ajal olid okupatsiooniväe Ameerika sõdurid samavõrd kannatamatud, et pääseda tagasi kodusesse tsiviilellu.¹⁰ Korea rahvusliku poliitika veteran Syngman Rhee asutas populistliku erakonna, mis laienes kiiresti ning kutsus üles Korea kohesele ühendamisele ja iseseisvusele. Ameerika Ühendriigid esitasid Korea probleemi 1947. aasta septembris ÜRO-le. Novembris 1947 tunnustas ÜRO Peaassamblee Korea iseseisvustootlust ning tegi ettevalmistusi valitsuse loomiseks ja okupatsiooniväe väljaviimiseks. Et sõjaaegse sõpruse fassaad Ühendriikide ja Nõukogude Liidu vahel oli kiiresti lagunemas, lükkas NSV Liit viivitamatult tagasi üleriigiliste valimiste ja ühisvalitsuse plaani. Üha enam sai selgeks, et poolsaarel moodustatakse kaks eraldi valitsust. Kolme nädalaga koostas rahvusassamblee Korea Vabariigi (KV) põhiseaduse ja Syngman Rhee nimetati iseseisvunud riigi esimeseks presidendiks.¹¹ Augustis 1948 loodi Põhja-Koreas Korea Demokraatlik Rahvavabariik (KDRV) eesotsas endise Punaarmee ohvitseri Kim Il-Sõngiga. Nõukogude väed viidi riigist välja 1948. aasta detsembris, KDRVsse jäi aga suur kontingent sõjaväe ja julgeolekuvägede nõuandvat personali.¹²

⁹ USA Rahvusarhiiv (US National Archives, NARA), Records Group 334, US Military Government in Korea (edaspidi NARA RG 334 USMGIK), „Interview with Major Swan A. Johnson, AC, Chief of Operations Section of the Railroad Division of the Dept. of Transportation”.

¹⁰ Kyotongbu, *Transportation of Korea 1957*, 28.

¹¹ William B. Breuer, *Shadow Warriors: the Covert War in Korea* (New York: Wiley, 1996), 17; David Rees, „Two Koreas in Conflict: A Comparative Study”, *Conflict Studies*, April 1978, 10; Andrea Matles Savada & William Shaw (eds), *South Korea: A Country Study* (Washington DC: Federal Research Division, Library of Congress, 1990), 14.

¹² Rees, „Two Koreas in Conflict”, 4.



Korea raudteevõrk (1950)
Korean Railway Network

Kütusevaatide laadimine diislikütuse ja määrdeainete jaamas. Sõjaaja meeste-nappuses oli Korea riikliku raudtee ametnike seas järjest rohkem naisi.
NARA, Army Signal Corps Collection

Loading Barrels – Petroleum, Oil Lubricants (POL) barrel filling plant. With wartime manpower stains women increasingly took over administrative jobs on the KNR ►

Ameerika Ühendriigid alustasid samuti vägede väljaviimist Korea poolsaarelt, jättes paigale umbes 500mehelise sõjaliste nõustajate esinduse. 7. septembril 1948 andis USA sõjaväelise valitsuse transpordibüroo formaalselt raudtee kontrollimise üle Lõuna-Korea transpordiministriumile, mille alluvuses sai raudteesüsteemist (38. paralleelist lõuna pool) Korea riiklik raudtee.¹³

Kui Ameerika Ühendriigid olid raudteesüsteemi taastamise abistamisel vastutulelikud, ei olnud nad niisama lahked Lõuna-Korea relvajõudude varustamisel. Ameerika sõjalised nõustajad koolitasid Korea sõjaväelasi, kuid Ameerika poliitilised liidrid keeldusid süstemaatiliselt andmast selliseid relvi nagu tankid ning keskmised ja raskesuurtükid, mis oleksid võinud anda lõunakorealastele ründevõime. Kahjuks eba-

¹³ Carl R Gray, *Railroading in Eighteen Countries: The Story of American Railroad Men Serving in the Military Railway Service* (New York: Charles Scribner's Sons, 1955), 307; Kyotongbu, *Transportation of Korea 1957*, 32.



õnnestus NSV Liidul selliste piirangute rakendamine oma Põhja-Korea liitlaste varustamisel relvadega.¹⁴

USA armee ei eeldanud, et peab Korea poolsaarele naasma, seega ei tehtud sellise võimaluse jaoks ka logistilisi plaane.¹⁵ Siiski ei sisenenud transpordikorpus 1950. aasta suvel Koreasse täiesti pimesi, sest nad olid aidanud kolme okupatsiooniaasta jooksul Korea raudteed töös hoida. Transpordikorpusel oli väike tuumik nn vanu Korea töölisi, kes tundsid raudteetranspordi tegelikku olukorda ja suutsid efektiivselt KRRi teenistujatega koostööd teha. Need mehed osutusid väga väärtuslikeks, eriti Korea sõja esimestel päevadel.¹⁶ 1948. ja 1950. aasta vahel suurenenud

¹⁴ James A. Huston, *Outposts and Allies: US Army Logistics in the Cold War* (Selinsgrove PA: Susquehanna University Press, 1988), 225.

¹⁵ Crump Gavin, „Pitfalls in Logistic Planning”, *Military Review*, April 1962, 2.

¹⁶ USA Maaväe Sõjaajaloo Instituut (US Army Military History Institute, edaspidi USAMHI), Senior Officers Debriefing Program, „Conversation Between General Edmund C. R. Lasher and Lieutenant Colonel D. R. Lasher”, 73; John G. Westover, *Combat Support in Korea* (Washington DC: Combat Forces Press, 1955), 61.

efektiivsusega töötanud KRRi toimimine tundub tõendavat USA armee pingutuste edukust ja võib-olla ka Korea raudteepersonali enda auahnust. Kui 1950. aasta juunis puhkes Korea sõda, arvati KRR olevat efektiivse juhtimise kõrgpunktis.¹⁷

Korea sõda

Põhja-Korea ründas Lõuna-Koread 25. juunil 1950. Ei lõunakorealased ega läänemaailm olnud suuremaks sõjaks valmis ega oodanud seda. Lõuna-Korea sõjavägi oli kergelt relvastatud, olles rohkem nagu korra-kaitsejõud. Põhja-Korea kommunistidel oli Nõukogude väljaõppega sõjavägi, mis oli varustatud sadade T-34 tankide ja raskesuurtükkidega, mida toetasid hävituslennukid Jak ja keskmaapommitajad. USA ja teised sõbralikud riigid ruttasid ÜRO lipu all Koread vägede ja varustusega toetama, et aidata ümberpiiratud lõunakorealastel kommunistide sissetungi tõkestada.¹⁸

Peamine ÜRO kontrolli all olev jõud Koreas oli Ameerika Ühendriikide 8. armee, mis täitis okupatsiooniülesandeid Jaapanis. Korea poolaar oli sõdimiseks keeruline koht, sest enamik sellest on üsna mägine ning häid looduslikke sadamaid, kus saanuks varustust maha laadida, oli vähe. ÜRO väed sõltusid peamiselt Pusani sadamast, mis oli poolsaare parimate sadamarajatistega looduslik sadam. Erinevat tüüpi varustus tuli kiirustades saata rindel olevatele Lõuna-Korea ja ÜRO vägedele läbi Pusani. Kommunistid said oma varustuse Nõukogude Liidust kätte mööda maismaad läbi Mandžuuria.¹⁹

1950. aasta suvel mattusid noored Korea raudteelased kiiresti tohutute vedude alla. Veelgi enam, KRR kandis suuri kaotusi varustuse ja personali osas, kui kommunistid vallutasid olulised raudteerajatised Yongsanis (Söoulis) ja Yongdungpos. See viis meeleheitliku olukorrani, sest ÜRO

¹⁷ Kyotongbu, *Transportation of Korea 1957*, 38.

¹⁸ Edgar O'Ballance, *Korea: 1950–1953* (Malabar, Fla: R. E. Krieger Pub. Co., 1985), 30; John Toland, *In Mortal Combat: Korea, 1950–1953* (New York: Quill, 1991), 26.

¹⁹ Van Fleet, *Rail Transport and the Winning of Wars*, 23.



Varustusrong Wonju lõppjaamas – varustusrong saabub eesliini lähistele (1951). NARA, Army Signal Corps Collection

Supply Train Wonju Railhead – supply train arrives in forward area 1951

sõjaline panus sõltus KRRi efektiivselt tööst. Transpordivajadus lammatas kiiresti nii KRRi kui ka Lõuna-Korea sõjaväe haldussuutlikkuse. Seega leppis USA suursaadik Korea Vabariigis John J. Muccio kokku KRRi operatiivjuhtimise üleviimises Korea Vabariigi transpordiministeriumilt 8. armeele.²⁰

USA 3. raudteeväe brigaad

Algul saatis USA maaväe transpordikorpus kiirustades Koreasse 19 ohvitserist ja 90 sõdurist koosneva raudteetranspordi eriuksuse. See ei olnud midagi enamast transpordikontrolli agentuurist, mis plaanis ja reguleeris

²⁰ US Army Forces Far East & Eighth Army (edaspidi USAFFE), *Logistics in the Korean Operations* (Camp Zama Japan: US Army Forces Far East, 1955), 6.

sõjaväe raudteevedusid, kuid ei suutnud raudtee toimimist korralikult juhtida ega sellest osa võtta. Seetõttu reaktiveeris 8. armee 26. augustil 1950 formaalselt raudteeväe 3. brigaadi²¹ (3. STR), mis oli Teise maailmasõja ajal tegutsenud Pärsias, hiljem aga teinud järelevalvet Jaapani raudtee üle Jaapani okupeerimise algperioodil. Viimaks oli 3. STRi juhtimise all kaks raudteetranspordipataljoni, üks veeremiremondipataljon ja üks sõjaväepolitsei pataljon. Peale selle vastutas 3. raudteeväe brigaad ka 32 000 KRRi teenistuja järelevalve eest.²²

3. STRi ülemana teenis enamiku Korea sõja ajast kolonelleitnant Jesse M. McLellan. Ta oli kogenud vana „korealane”, sest oli teeninud 1945–1948 Korea okupatsiooni ajal USA sõjaväevalitsuse transpordibüroo raudteetranspordi osakonna ülemana. Ta oli teeninud transpordikorpusel ka Teise maailmasõja ajal – Põhja-Aafrikas, Prantsusmaal ja Saksamaal – ning tal olid suured kogemused tsiviilraudteel ajast, kui ta töötas Washingtoni ja Miami (Florida osariik) vahel liikuva Atlantic Coast Line Railroadi transpordi- ja eksploatatsiooniosakonnas.²³

Reservüksuste programm

Kolonelleitnant McLellan ja teised spetsialistid, kes mobiliseeriti KRRi juhtimise aitamiseks, olid osa reservüksuste programmist. Aastal 1947 loodi külma sõja kerkivate pingete taustal reservüksuste programm, mis tugines Teise maailmasõja ajal välja töötatud mudelile. See programm

²¹ Inglise keeles *3rd Transportation Military Railway Service* (Täname kaptenmajor Silver Seppa abi eest üksuste ja staapide nimede tõlkimisel. Toim.)

²² USA Maaväe Transpordimuuseumi Raamatukogu (US Army Transportation Museum Library, edaspidi USATML), „Headquarters 3D Transportation Military Railway Service Background”, USAFFE *Logistics in the Korean Operations*, 6; Kyotongbu, *Transportation of Korea 1957*, 40.

²³ USATML „3D Transportation Military Railway Service – Background”, NARA RG 407 3rd Transportation Military Railway Service (edaspidi 3rd TMRS), „Unit History and Activity Report (August–September 1950)”; Atkins & Crane, „The World’s Worst Railroad Headache”, 125–126; Gray, *Railroading in Eighteen Countries*, 296–308; *New York Times*, 12 May 1948; C. B. Tavenner, *Who’s Who in Railroading in North America* (New York: Simmons-Boardman Publishing Company, 1954), 112.



SW 8 2000 – Korea esimene diisel-elektriveduriga reisirong väljub Pusanist Söouli (9. juuli 1951). NARA, Army Signal Corps Collection

SW8 2000 – First diesel-electric powered passenger train in Korea departs Pusan for Seoul on 9 July 1951

kattis raudteetegevuse kõrval ka suure hulga sõjaväe tugifunktsioone, mida toetasid vastavad kas erakätes olevad tööstusharud või valitsusasutused. Näiteks spondeerisid linnade tuletõrjedepood sõjaväe tuletõrjekompaniisid, ehitusfirmad toetasid pioneeripataljone ning isegi sõjaväe pruulikojad olid õlletööstuste pruulikodade sponsorluse all. Reservükuse liikmed viisid oma tsiviiluskused üle sõjaväeteenistusse ning nad ülendati auastmesse, mis vastas umbkaudu nende tsiviilpositsioonile. Rahuajal olid reservi liikmetel igakuised õppused tavaliselt sponsororganisatsiooni antud rajatistes ning nad võtsid igal aastal sõjalise väljaõppe eesmärgil osa kahenädalastest suvelaagritest eri sõjaväebaasides.²⁴

²⁴ USAIMH, „War Department Affiliation Plan, 28 April 1947”; Sanders Marble, „Professional Doctors but Amateur Soldiers: The US Army’s Affiliated Hospitals Program, 1915–1955”, *War*

Sõjaväe jaoks seisnes kasu liikmesprogrammi reservüksustest selles, et spetsiifiliste valdkondade tugiüksusi ei olnud tarvis pidada aktiivteenistuses, vaid neid võis vajaduse korral kiiresti mobiliseerida. Peale selle oli programm „tööstuse, teaduse ja tsiviilkogemuste rakendamine sõjaliste vajaduste tarbeks sõja ajal”, nagu oli 1949. aastal öeldud „Reservkorpuste transpordi 5. käsiraamatus”.²⁵ Kasu sponsororganisatsioonidele seisnes selles, et nende tööliste jaoks oli riikliku hädaolukorra puhul tagatud kontrollitud sõjaväkkekutsumine, mis võimaldas vältida võtmetähtsusega tegevpersonali ja juhtkonna kaotsiminekut.

Põhilised raudteeüksused reservprogrammis olid raudteetranspordipataljon ja veeremiremondipataljon.²⁶ Raudteetranspordipataljonil olid eksploatatsiooni- ja hoolduskohustused, mis vastasid Ameerika suurema tsiviilraudtee-osakonna omale – see eksplateeris 150 miili (umbes 240 kilomeetrit) raudteed. Pataljoniülemaks oli kolonelleitnant, kes oli tsiviilelus eraomanduses oleva raudtee osakonnajuhataja (superintendent). Teine põhiüksus oli veeremiremondipataljon, mis täitis tsiviilraudteega kõrvutades vedurite ja vagunite üldtöökoja ülesandeid. Nad tegid vedurite põhjalikumaid remonditöid ning remontisid ja ehtasid vaguneid – neid töid ei olnud võimalik teha väiksemates ja kaugemates töökodades.²⁷

3. septembril 1950 mobiliseeriti Korea eriolukorra tarbeks kolm raudteetranspordipataljoni, üks veeremiremondipataljon ja üks raudteeväe staap. Siiski saadeti alguses USA Virginia osariigist Fort Eustisest²⁸ Koreasse ainult kaks sõjaväe raudteeüksust – 714. transpordipataljon

and Society, May 2008, 54–55; Joseph Bykofsky, *The Transportation Corps in the Current National Emergency Historical Report No. 7: Military Rail Transportation, 1950–1954* (Washington DC: Department of the Army, Office of the Chief of Transportation, 1954), 42–43; Wallace Davis, „The Affiliation Program, Part I”, *National Defense Transportation Journal*, July–August 1949, 9.

²⁵ US Army Transportation Corps (edaspidi USATC), *Transportation Handbook Number Five for the Organized Reserve Corps* (Fort Eustis, VA: Army Transportation School, 1949), 2.

²⁶ Inglise keeles *railway operating battalion* ja *railway shop battalion*.

²⁷ R. P. Alexander, „Our Military Railway Transport Service”, *Army Information Digest*, May 1951, 52; Gray, *Railroading in Eighteen Countries*, 18–20; USATC, *Transportation Handbook Number Five for the Organized Reserve Corps*, 4.

²⁸ Fort Eustise sõjaväebaas rajati 1918. aastal. 1946–2010 asusid seal USA maaväe logistika-kool ja -keskus (toim.).

ja 756. veeremiremondi pataljon, mis pidid Pusani jõudma 30. augustil 1950.

Aktiveeritud reservüksused olid 712., 724. ja 729. raudteetranspordipataljon, 756. veeremiremondipataljon ja 702. raudteediviisi staap.²⁹ Üksustena paigutati Koreasse ainult 712. ja 724. pataljon. 712. pataljoni toetasid koos Reading Railroad ja Central Railroad of New Jersey ning 724. pataljoni sponsor oli Pennsylvania Railroad, mis oli sel ajal Ameerika Ühendriikide suurim kauba ja reisijate vedaja. Nii 712. kui ka 724. pataljon olid rahuajal paigutatud Philadelphiasse Pennsylvania osariigis. 756. veeremiremondipataljon oli veel üks *Pennsylvania Railroad*'i spondeeritav reservüksus, mis paiknes Altoonas Pennsylvania osariigis ja koosnes peamiselt ettevõtte Altoona Works teenistujatest. 729. transpordipataljon asukohaga New Havenis Connecticuti osariigis spondeeris New York, New Haven and Hartford Railroad ning rahuajal Nebraska osariigis Omahas paiknev 702. raudteediviisi staap oli erikoosseisuga staabiüksus, mida spondeeris Union Pacific Railroad.

Sel ajal kui 712. ja 724. pataljon Koreasse saadeti, kuhu nende esimesed jõud saabusid 1950. aasta detsembris, hoiti 702. raudteediviisi staapi, 756. veeremiremondipataljoni ja 729. raudteetranspordipataljoni väljaõppe- ja reservüksustena Fort Eustises, et rahuldada Koreas tegutsevate üksuste vajadusi. 712. ja 724. pataljon roteeriti tagasi Fort Eustisesse, et olla tegutsemisvalmis edasisteks eriolukordadeks muudes kohtades, kus sõjavägi vajab raudteeüksuste tuge. 756. veeremiremondipataljon jäi Koreasse, juhtides KRRi remonditöid Pusanis, kuid enamik selle personalist roteeriti tagasi Ameerika Ühendriikidesse ja asendati 756. pataljoni reservidega.

Kui 712. ja 724. pataljon mobiliseeriti, olid nad märkimisväärselt alamehitatud. Pataljone täiendati raudteelase kogemusega mobiliseeritud reservistidega, aga ka meestega, kellel niisugune kogemus puudus; nemad said väljaõppe tööpostil.³⁰ Osal mobiliseeritud meestest oli ainulaadseid

²⁹ Inglise keeles *702nd Transportation Railway Grand Division (HQ)*.

³⁰ Pennsylvania Raudteemuuseum (Railroad Museum of Pennsylvania, edaspidi RMOP), Albert M. Schofield Papers, „724th TROB History”; Carlton U. Baum, „Back Home From Korea”, *Reading Railroad Magazine*, January 1953, 4; Bykofsky, *The Transportation Corps in the Current National Emergency*, 36; Gray, *Railroading in Eighteen Countries*, 310; Lawrence Mahar, „Little Fellow on a Big Assignment”, *Railway Progress*, February 1953, 37–38; „Many P.R.R.

ja kasulikke kogemusi teistest valdkondadest. Näiteks hulk Lääne-Virginia osariigi söekaevureid oli määratud 712. pataljoni A-kompaniisse, mis hooldas raudteeliini. Tsiiviilelus olid paljud neist olnud nn mutionud, st töötanud kitsastes tingimustes kaevandustes. Nad olid ääretult oskuslikud ühesilindriliste mootorite ja veepumpade käitamisel ja parandamisel. Kui raudteeliinid kommunistide vägedelt tagasi vallutati, olid auruvedurite jaoks mõeldud veerajatised tavaliselt tõsiselt kahjustatud ning need mehed olid võimelised seadma arvukate veevõtukohtadega veevarustuse taas töökorda ilma erivarustuse ja varuosadeta.³¹ Vähemalt Korea sõja algfaasis oli vastaspoolte edasi-tagasi liikumise tõttu üsna levinud raudteeliinide purustamine ja kiire taastamine, mis sageli algas vahetult pealetungivate rindeüksuste selja taga.

Raudteetransport ja Korea sõja faasid

Korea sõja ajalugu jaotatakse viide faasi: Pusani perimeetri periood 25. juunist kuni 15. septembrini 1950, ÜRO rünnakute periood 15. septembrist kuni 2. novembrini 1950, Hiina sekkumise periood 2. novembrist 1950 kuni 24. jaanuarini 1951, ÜRO vasturünnaku periood 24. jaanuarist 10. juulini 1951 ja patiseisu periood 10. juulist 1951 kuni 27. juulini 1953.

Pusani perimeetri perioodil tõmbusid ÜRO väed 224kilomeetrilisele joonele, mis kaardus Masani sadamast läänes kuni Põhja-dongini idarannikul. Selle eesmärk oli hoida tagasi Põhja-Korea sõjaväge, kaitstes eluliselt tähtsat Pusani sadamat, et koguda vägesid ja alustada vasturünnakut. ÜRO rünnakuteperioodil sooritasid ÜRO väed mere-dessandi Inchõnis, murdsid välja Pusani perimeetrist ja tungisid edasi Põhja-Koreasse Yalu jõe suunas. Järgmisel perioodil liitusid konfliktiga

Men at Fort Eustis”, *The Mutual Magazine*, January 1951, 16; „Two Railway Battalions Alerted for Duty”, *Railway Age*, 2 September 1950, 84.

³¹ USA Maaväe Transpordikorpus Raamatukogu (US Army Transportation Library, edaspidi USATL), M. L. Werner, jr., „A History of the 712th Railway Operating Battalion”, [www.lic.eustis.army.mil/documents/712th Trans Bn.doc](http://www.lic.eustis.army.mil/documents/712th%20Trans%20Bn.doc), 13. juuli 2006; Leo Friedrich, „Recall to Duty – or – What’s a TROB: Part I”, *712th Transportation Railway Operating Battalion Mail Call*, December 1997, 7.

kommunistliku Hiina relvajõud ja ÜRO jõud tõmbusid Põhja-Koreast tagasi kaitseliinile Sõulist lõunasse P'yöngt'aekist kuni Samchökini. ÜRO vasturünnakute perioodil vabastati uuesti Sõul ja tõrjuti kommunistide väed tagasi umbkaudu 38. paralleeli joonele. Patiseisu perioodil asusid kahe sõjas oleva koalitsiooni juhid vaerahuläbirääkimistele, samal ajal lahingud jätkusid. Sõjategevus piirdus positsioonide tugevdamise ja piiratud väljatungidega vastase positsioonide vastu. Patiseisu perioodil tulistati üksteist suurtükkidest, sooritati äkilisi sissetunge ja luureretki ning korraldati aeg-ajalt piiratud ulatusega rünnakuid, et haarata võtmetähtsusega alasid, kuid enamjaolt püsisid rindejooned suhteliselt paigal.³²

Pusani perimeetri perioodil oli raudtee ülesanne vedada lisavägesid eesliinile ning evakueerida haavatuid ja põgenikke, samuti perimeetrisse tõmmatud mehi ja varustust. Aukude sulgemiseks kaitseliinis oli samuti tarvis taktikalisi ümberpaiknemisi. Näiteks liikus kogu USA 25. jalaväediviis 240 kilomeetrit mööda raudteed Waegwanist Chinjusse vähem kui 36 tunniga, et tõkestada Põhja-Korea edasitung Chinju juures ja kindlustada Pusani perimeeter.³³

ÜRO rünnakute perioodil oli peamine siht tagasivallutatud raudteerajatised ja -liinid nii kiiresti kui võimalik taastada ning toetada edasitungivaid rindeüksusi. ÜRO jõudude plaanid nägid alguses ette, et Inchõnist lähtuvad raudteeüksuste operatsioonid algaksid rohkem kui 30 päeva pärast maabumist. Siiski taaskäivitati need juba maabumisele järgneval päeval Inchõni sadama-alal ning 20. septembril 1950 saadeti esimene rong 1200 merejalaväelasega Sõuli-Inchõni raudteeliinil kuni Pupyungini, umbes 8 kilomeetri kaugusele, et toetada pealetungi Sõulile. Kolm päeva hiljem oli raudteeliin kuni Korea pealinna äärelinnadeni taastatud, transportides 350 000 toiduportsjonit, 315 000 gallonit kütust, 1260 tonni laskemoona ning 10 000 meest toeks Sõuli tagasivallutamise operatsioonidele.³⁴

³² Paik Sun Yup, *From Pusan to Panmunjom* (Washington: Brassey's, 1992), 166; Andrew J. Birtle, *The Korean War: Years of Stalemate* ([Washington DC]: U.S. Army Center for Military History, 2000), 3.

³³ E. C. R. Lasher, „A Transport Miracle Saved Pusan”, *National Defense Transportation Journal*, November–December 1950, 11.

³⁴ Kenneth W. Condit, „Marine Supply in Korea”, *Marine Corps Gazette*, January 1953, 52.

Hiina sekkumise faasis oli esmatähtis evakueerida mehi, varustust ja tsiviilpõgenikke lõuna poole, võimaldades ÜRO vägedel ümber formeeruda ja rünnakuvõimet uuendada ning päästa kümneid tuhandeid tsiviil-elusid. Vaatamata kaoatilisele ja hirmutavale taandumisele jätkas 3. STR rindeüksuste varustamist. Järjestikused jaotusjaamad seati üles kohtades, kust lahinguüksused said võtta kütust ja määrdeaineid, toiduportsjoneid ja laskemoona. Kui üks jaotusjaam rinde lõuna poole liikudes suleti, avati kaugemal lõunas uus. Mis puutub tegevusse raudteel sõja selles faasis, ütles kolonel Edmond Lasher, USA 8. armee transpordiülem: „On väljaspool kahtlust, et raudtee päästis meie naha.”³⁵

ÜRO vasturünnakute perioodil rõhutati raudteeliinide ja -rajatiste taastamist nii ruttu kui võimalik ja võitlusvägede edasitungi toetamist. Mõned parandustööd ja taasavatud liinid olid kommunistliku Hiina suurtükitalu ulatuses. USA 32. pioneeribrigaad võttis enda peale suuremate sildade rekonstrueerimise. Enamiku väiksemate raudteesildade parandamise, tunnelite puhastamise ja raudteeliiprite taasladumise võttis oma hooleks 3. STR, mobiliseerides KRRi ressursse ja Korea ehitajaid ning lisatsiviil tööjõudu.³⁶

Patiseisu faasi ajal jäid rindejooned 38. laiuskraadile Sõulist põhjas enam-vähem paigale ning ÜRO jõudude ja kommunistide vahel algasid 10. juulil 1951 Kaesöngis vaherahuläbirääkimised. Need viidi raevukate lahingute jätkudes üle P'anmunjõni, mis paikneb umbes 24 kilomeetrit Kaesöngist lõunas neutraaltsoonis. Kui sõjategevus jätkus, juhendas 3. STR KRRi tööd ja tagas Koreas olevatele ÜRO relvajõudude raudteeveod. Selle hulgas oli isikkoosseisu ja varustuse viimine ühest asukohast teise, kui taktikaline olukord seda nõudis, mis tähendas ka haigete ja haavatute evakueerimist sanitaarrongidega, samuti transporditi päästa õnnestunud varustus tagalasse remonti. Kui olukord stabiliseerus, suurendas 3. STR jõupingutusi, et arendada edasi nii KRRi isikkoosseisu kui ka materiaalse baasi käitusvõimet ja koolitada personali.³⁷

³⁵ Sidney A. Levy, „Build'em up – Blow'em up”, *Railway Progress*, February 1952, 8.

³⁶ NARA, RG 407, 3rd TMRS, „Command Report 1 March to 31 March 1951”; Westover, *Combat Support in Korea*, 63.

³⁷ NARA, RG 407, 3rd TMRS, „Command Report 1 October to 31 October 1951”; „Command Report 1 March to 31 March 1952”.

Operatsioon *Little Switch*

Vaherahuläbirääkimistega seoses tehti 3. STRile ülesandeks olla peamine transpordivahendaja kolmes ülimalt olulises ja tundlikus operatsioonis: *Little Switch*, *Big Switch* ja *Glory*.

Operatsioon *Little Switch* korraldati pärast seda, kui kommunistid nõustusid ÜRO pakkumisega haigete ja haavatud sõjavangide esialgseks vahetamiseks. Kommunistide ja ÜRO kokkuleppe alusel kavatseti *Little Switch* korralda 20. aprillist kuni 4. maini 1953. Sõjavangid pidid saabuma vahetuslale P'anmunjõmis täpselt graafiku järgi. Vähimigi viivitus võis saada kommunistide propaganda märklauaks ja olla võimalik ettekääne vaherahust taganemiseks.

Suuremat osa kommunistliku Korea sõjavangidest hoiti Pusani lähedal ning nad viidi sanitaarrongiga Munsani jaotusjaama, kust sanitaarkonvoi nad P'anmunjõmi edasi viis. 3. STR pidi olema sel 486kilomeetrisel marsruudil eriliselt ettevaatlik – peljates rööbastel takistusi, saadeti ette eelvedur, mida sai kasutada ka vahetusvedurina. Rööbastelt maha jooksmise puhuks järgnes rongile raudteekraanaga varustatud remondirong. Operatsiooni *Little Switch* 14 päeva jooksul repatrieeriti 6670 kommunistliku Korea sõjavangi ja kõik sanitaarrongid saabusid õigel ajal.³⁸

Operatsioonid *Big Switch* ja *Glory*

Niipea kui vaherahule oli 27. juulil 1953 alla kirjutatud, algas operatsioon *Big Switch*. ÜRO väejuhatuse andis 5. augustist kuni 6. septembrini demilitariseeritud tsoonis P'anmunjõmis otse kommunistidele üle 75 000 sõjavangi ning kommunistid saatsid ÜROle Munsani, P'anmunjõmile lähimasse jaotusjaama vastu 12 000. Sõjavangide veoks kasutas 3. STR üle 150 rongi, mis tavaliselt koosnesid kümnest vagunist, mahutades 600 sõjavangi ja vahiüksuse. Lisaks otsustasid 22 000 Hiina ja Põhja-Korea sõjavangi mitte repatrieeruda ning nad tuli viia vastuvõtupunktidesse üle

³⁸ Robert M. Elkins, „Operation Little Switch”, *Railway Progress*, August 1953, 33.

kogu Lõuna-Korea (hiinlased viidi Taiwani saatmiseks Inchõni või K-16 lennuväljale Sõulis). Nendeks vedudeks kasutati vastuvõtukeskustesse saadetavate korealaste jaoks seitset 22 vaguniga diiselelektrirongi ning Taejõni haiglatesse või K-16 lennuväljale saadetavate haigete korealaste ja hiinlaste jaoks kolme sanitaarrongi.³⁹

Vahetuse viimane faas oli operatsioon *Glory*, st langenute vahetamine ÜRO ja kommunistide relvajõudude vahel. Langenud vastaste säilmed viidi spetsiaalsete morgirongidega Munsani jaotusjaama. Kõik ÜRO vägede langenud saadeti tuvastamiseks ja kodumaale transportimiseks Munsani jaotusjaamast Pusani.⁴⁰

Üleandmine KRRile

Vaenutegevuse lõpu järel hakkasid sõjaväe raudteepataljonid andma üha rohkem töö-, hooldus- ja juhtimiskohustusi üle KRRi töötajatele. Selle tulemusena määrati 765. veeremiremondipataljon reservi 1. detsembril 1954 ja 712. raudteetranspordipataljon 20. jaanuaril 1955. 724. raudteetranspordipataljon vabastati tegevteenistusest 26. mail 1955 ja viidi reservstaatuses tagasi Philadelphiasse.

Tagamaks, et KRRi arendamine kestab rahuldavalt edasi ja et raudteesüsteem jätkab edukalt logistilise toe pakkumist Korea poolsaarele jäävatele Ameerika relvajõududele, organiseeris USA sõjavägi nõunike grupi, et jätkata KRRi abistamist, kuni tegevjuhtimine 1955. aasta juunis Korea valitsuse kätte tagasi läheb. Raudteepataljonid viidi tagasi USAsse. Algselt

³⁹ USAIMH, Williams S. Lawton Papers Box 2, „Headquarters I US Corps Brochure for the evacuation of non-repatriates January 1954”; Walter G. Hermes, *United States Army in the Korean War: Fighting Front and Truce Tent* (Washington DC: Office of the Chief of Military History Department of Army, 1965), 495–496; „Operation Big Switch,” *712th TROB Mail Call*, June 1998, 4; „Operation Big Switch,” *712th TROB Mail Call*, September 1998, 4.

⁴⁰ UKNA (Ministry of Defence), DEFE 7/1929, „Operation Glory 1954 No. 125 (1191/1/18) British Legation Seoul 20 September 1954 to Anthony Eden”; US Army Quartermasters Museum „Operation Glory Condensed from Graves Registration Division, Korean Communications Zone (KCOMZ) Historical Summary, July –December 1954”, http://www.qmmuseum.lee.army.mil/korea/op_glory.htm, 15. juuni 2006.

1000mehelisena kavandatud nõunike rühma kahandati kiiresti kõigest 78-liikmeliseks, aga ka see osutus mittevajalikuks, sest korealased tões-tasid ruttu oma vilumust raudteesüsteemi käitamisel ja juhtimisel. Nelja kuu jooksul vähendati nõuandvat rühma 14 meheni ning lõpuks võtsid Riigidepartemangu tsiviileksperdid ohvitseridelt kohustused üle. See ehk tõendab raudteepataljonide jõupingutuste edu väljaõppel ja nõustamisel, samuti KRRi ametnike edasipüüdlikkust ja soovi raudteesüsteemi ise juh-tida ja arendada.⁴¹

Hinnang

Nõunike rühma koosseisu kiire kahandamine paistab tunnistavat raud-teepataljonide pingutuste edu väljaõppel ja nõustamisel. Õnneks oli võib-olla tõsiasi, et KRR oli põhiosas üles ehitatud Ameerika suure raud-teekompanii mudeli alusel. Maaväe raudteeüksused järgisid sama mude-lit, muutes võimalikuks paralleelhierarhia, kus 3. STRi personal täitis järelevaataja, nõuandja, koolitaja, samuti kaastöötaja rolli. Nõustamise, mentorluse ja koolitamise muutis kergemaks ka tõsiasi, et selle aja Ameer-ika raudteedel koolitati ja arendati suurema vastutusega ametikohtade jaoks vajalikke töötajaid nii, et nad olid kogunud kolleegide juures õpi-poisiks.

Ainus erinevus selles protsessis reservistidest raudteetöötajate jaoks Koeras oli toimetulek korealaste väga eristuva kultuuriga. Paralleeljäre-levaatajad töötasid KRRi teenistujate jaoks tuttavas õpipoisikontekstis hästi. Neid kasutati liinihooldusseksioonides, kus olid nii sõjaväe kui ka KRRi sektsiooni töödejuhatajad; pöördplatvormiga veduridepoodes olid samal ajal olemas Ameerika ja Korea töödejuhatajad. Süsteem töötas

⁴¹ NARA, RG 469, Foreign Operations Administration (FOA), „Summary of the Understan-ding Reached at the Conference at HQ KCAC 2 August Concerning Procurement of Rail Ser-vices from KNR”; „3rd TRC Summary of Proceedings of Conference held on 5 January 1955”; „G. B. DeGroat to C. T. Wood 26 September 1955”; RG 554, Headquarters Korean Civil Assis-tance Command (HQ KCAC), „Monthly Civil Affairs Summary for Korea July–September 1955”; *United Nations Command Civil Assistance and Economic Aid Korea, 1 July 1954 to 30 June 1955* (Tokyo: Supreme Headquarters Far East, 1955), 95.

kõige paremini siis, kui vastutajaks oli kogenud Ameerika raudteelane ning kasutati veidi praktilist diplomaatiat.

Kui Koreasse saabus 765. veeremiremondipataljoni jaoks uus isikkoosseis, viis pataljoni staap oma uued sõdurid kurssi KRRi tööliste vabatahtliku koostöö saavutamise tähtsusega. 765. pataljoni juhendamise all oleva töökoja tegevuses ei märgatud Ameerika ja Korea personali segunemisel suuremaid raskusi vaatamata keelebarjäärile ja erinevustele tehnilistes meetodites.⁴²

Reservprogrammi taandareng

Reservprogramm oli vabatahtlik ja organisatsioonid toetasid üksusi lepingulisel alusel sõjaväega. 1950. aasta augustis algas reservprogrammi mahu kiire kahanemine, kuna sõjaväega uuendati üha vähem lepinguid. Augustist 1950 kuni juunini 1954 tühistasid raudteed reservilepingud 24 üksusega, mis seejärel laiali saadeti. Ainult 16 reserv-raudteeüksust jäi pärast 1954. aastat alles. Veelgi enam, kõik allesjäänud üksused olid tugevalt alamehitatud. Aastaks 1959 oli enamik raudteid allesolevad reservilepingud tühistanud.

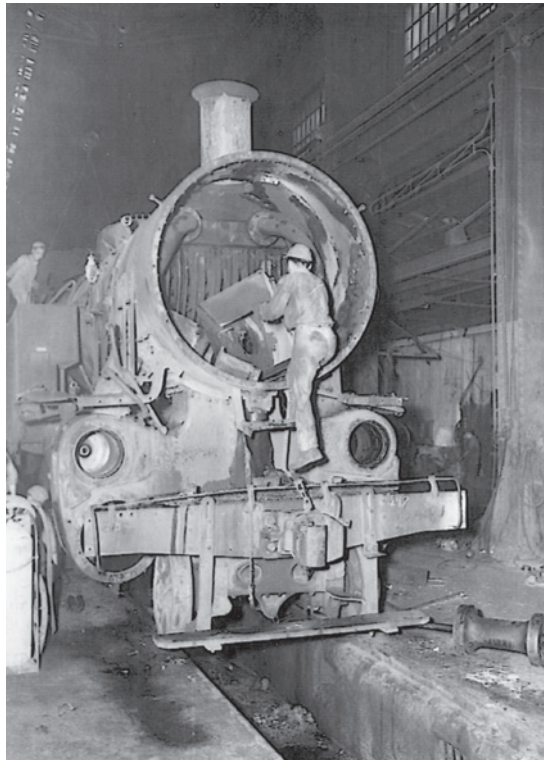
Korea sõja puhkedes kutsuti ohvitserid ja sõdurid ühekaupa tegevteenistusse ning paigutati sageli raudteega mitte seotud teenistuskohadele. Selline tegevus häiris tugevalt sponsoriks olevate raudteekompaniide ametnikke, kes tundsid, et sellega rikuti ettevõtete ja sõjaväe vahelist lepingut, mille järgi reservprogrammis osalev personal kutsutakse vaid raudteel tegutsevatesse üksustesse. Sõjavägi tegi seda, viidates hädavajadusele, mis oli juriidiliselt lubatud. Raudteeametnike jaoks oli sellel siiski umbusalduse ja ebapädevuse kõrvalmaik, arvestades transpordiprobleemide eripära Koreas, kus kogenud raudteelastest oli sageli kriitiline puudus.

Paljud probleemid ei tulenenud mitte reservprogrammist, vaid sõjaväe üldisest personalisüsteemist, mis põhines aegunud haldusideedel, tuginedes sajandivahetuse-aegsetele Frederick W. Tayloriga seotud teadusliku

⁴² NARA, RG 407, 765th TRSB, „Command Report 1 January 1951 to 31 January 1951”.

Auruvedur raudteetöökogas – Korea riikliku raudtee kesktöökogad Pusanis. NARA, Army Signal Corps Collection

Steam Locomotive in Shop – Main KNR repair workshops at Pusan



juhtimise teooriatele. Neid ei olnud muudetud ajast, kui nad peaaegu 50 aasta eest kehtestati. Iganenud personalisüsteem murdus ootamatu riikliku hädaolukorra all kiiresti.⁴³ Reservilepingute tühistamine põhjustas transpordikorpuse jaoks veel ühe muret tekitava konflikti olukorraks, kus raudteetransport oleks vajalik. Kindralmajor Paul F. Younti, USA maaväe transpordiülema sõnade kohaselt oli see „kurb, ebatavaline ja nõutukstegev asjade seis”.⁴⁴ Kui suur hulk organisatsioone lõpetas reservilepingud aastaks 1959, käisid kiiresti alla ka muud tüüpi reservüksused sarnaselt raudteele spetsialiseerunutega.

⁴³ Donald Vandergriff, *The Path to Victory: America's Army and the Revolution in Human Affairs* (Novato, CA: Presidio Press, 2002), 84–88.

⁴⁴ Bykofsky, *The Transportation Corps in the Current National Emergency*, 46–47.

Kokkuvõte

Korea sõja ajal tõi reservprogramm suurt kasu. Sõjaväe ametlikule aruandele tuginedes ületasid 724., samuti 712. ja 765. pataljon kõiki uskumatuna näivaid ootusi Korea raudteed töös hoides: „Iidsed sillad, raudteeliinid ja teetammid on taastatud, parandatud ja tugevdatud. Pioneeeriüksuste sõdurid ja meeskonnaliikmed on korealased välja õpetanud suurepäraseks raudteelasteks.”⁴⁵

KRRi 3. STRilt õpitu oli Lõuna-Koreale selgelt kasuks. Noor riik suutis säilitada oma vabaduse ning arenes lõpuks Aasia tugevaks majandusgigandiks. Oluline tegur Lõuna-Korea stabiliseerimises ja majanduslikus arengus oli tõhus transpordisüsteem. Pidev veomahu kasv KRRil oli tihe vastavuses Lõuna-Korea majanduse imetlusväärse tõusuga: aastatel 1961–1977 suurenes kaubaveomaht ja reisijate arv üle kolme korra.⁴⁶ Raudteeliikluse kaalukus on püsinud ka uuel aastatuhandel. Lõuna-Korea tähtsaimaid linnu Sõuli ja Pusani hakkas ühendama KTX, tipptehnoloogiline kiirreisirong, mida peetakse suureks majanduslikuks kordaminekuks.⁴⁷

Bibliograafia

Arhiivid, raamatukogud ja muuseumid

Ameerika Ühendriikide Maaväe Sõjaajaloo Instituut (US Army Military History Institute)

Senior Officers Debriefing Program

Williams S. Lawton Papers

⁴⁵ Gary Jennings, „The KCOMZ Story”, *Army Information Digest*, October 1953, 57.

⁴⁶ William D. Middleton, „Keeping Pace With A Booming Economy”, *Railway Gazette International*, March 1979, 235.

⁴⁷ Michael Knutton, „Korea fulfils A High Speed Dream”, *Rail Journal International*, March 2004, <http://www.railjournal.com/altfeature2.shtml>, 15. aprill 2004; *New York Times*, 1 April 2004; „S. Korea Launches High Speed Train”, *BBC World News*, 1 April 2004, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/3589591.stm>, 9. detsember 2004.

- Ameerika Ühendriikide Maaväe Transpordimuuseum (US Army Transportation Museum)
Research Library
- Ameerika Ühendriikide Rahvusarhiiv (US National Archives)
334 Records of Interservice Agencies
407 Records of the Adjutant General's Office
469 Records of U.S. Foreign Assistance Agencies, 1948–1961
- George C. Marshalli Raamatukogu ja Arhiiv (George C. Marshall Research Library and Archives)
James A. Van Fleet Papers
Pennsylvania Raudteemuuseum (Railroad Museum of Pennsylvania)
Albert M. Schofield Papers
Ühendkuningriigi Rahvusarhiiv (United Kingdom National Archives)
WO 33 War Office: Reports, Memoranda and Papers
DEFE 7 Ministry of Defence prior to 1964: Registered Files

Kirjandus

- Alexander, R. P. „Our Military Railway Transport Service.” *Army Information Digest*, May 1951
- Birtle, Andrew J. *The Korean War: Years of Stalemate*. [Washington DC]: U.S. Army Center for Military History, 2000
- Black, R. B. *An Evaluation of Service Support in the Korean Campaign*. Tokyo: ORO Study, 1951
- Breuer, William B. *Shadow Warriors: the Covert War in Korea*. New York: Wiley, 1996
- Bykofsky, Joseph. *The Transportation Corps in the Current National Emergency Historical Report No. 7: Military Rail Transportation, 1950–1954*. Washington DC: Department of the Army, Office of the Chief of Transportation, 1954
- Condit, Kenneth W. „Marine Supply in Korea.” *Marine Corps Gazette*, January 1953
- Davis, Wallace. „The Affiliation Program, Part I.” *National Defense Transportation Journal*. July–August 1949
- Elkins, Robert M. „Operation Little Switch.” *Railway Progress*, August 1953
- Faricy, William T. „Railroads – Mighty Weapon in Korea.” *Defense Transportation Journal*, March–April 1952
- Gavin, Crump. „Pitfalls in Logistic Planning.” *Military Review*, April 1962

- Gray, Carl R. *Railroading in Eighteen Countries: The Story of American Railroad Men Serving in the Military Railway Service*. New York: Charles Scribner's Sons, 1955
- Hamby, Joel E. „Striking the Balance: Strategy and Force in the Russo – Japanese War.” *Armed Forces and Society*, Spring 2004
- Hermes, Walter G. *United States Army in the Korean War: Fighting Front and Truce Tent*. Washington DC: Office of the Chief of Military History Department of Army, 1965
- Huston, James A. *Outposts and Allies: US Army Logistics in the Cold War*. Selinsgrove PA: Susquehanna University Press, 1988
- Jennings, Gary. „The KCOMZ Story.” *Army Information Digest*, October 1953
- Korea: *Its Land, People, and Culture of All Ages*. Seoul: Hakwon-sa, 1960
- Kyotongbu. *Transportation of Korea 1957*. Seoul: Ministry of Transportation, 1957
- Lasher, E. C. R. „A Transport Miracle Saved Pusan.” *National Defense Transportation Journal*, November–December 1950
- Levy, Sidney A. „Build'em up – Blow'em up.” *Railway Progress*, February 1952
- Marble, Sanders. „Professional Doctors but Amateur Soldiers: The US Army's Affiliated Hospitals Program, 1915–1955.” *War and Society*, May 2008
- Matles Savada, Andrea & Shaw, William (eds). *South Korea: A Country Study*. Washington DC: Federal Research Division, Library of Congress, 1990
- Middleton, William D. „Keeping Pace With A Booming Economy.” *Railway Gazette International*, March 1979
- Negrier, Francois Oscar de. *Lessons of the Russo-Japanese War*. [S. l.]: Rees, 1906
- O'Ballance, Edgar. *Korea: 1950–1953*. Malabar, Fla: R. E. Krieger Pub. Co., 1985
- Paik Sun Yup. *From Pusan to Panmunjom*. Washington: Brassey's, 1992
- Perlman, A. E. „Notes on South Korean Railroads.” *Railway Age*, 25 November 1950
- Platonov, C. „The Battle of Mukden: the 50th Anniversary.” *History Today*, December 1955
- „Proposed Railway in Korea.” *The Railway Engineer*, April 1898
- Rees, David. „Two Koreas in Conflict: A Comparative Study.” *Conflict Studies*, April 1978
- Sibul, Eric A. „Logistical Aspects of the Estonian War of Independence.” *Baltic Defence and Security Review*, vol. 12, no 2 (2010): 108–133
- Tavener, C. B. *Who's Who in Railroading in North America*. New York: Simmons-Boardman Publishing Company, 1954

- Terry, T. Philip. *Terry's Guide to the Japanese Empire*. Boston: Houghton Mifflin Company, 1927
- Toland, John. *In Mortal Combat: Korea, 1950–1953*. New York: Quill, 1991
- United Nations Command Civil Assistance and Economic Aid Korea, 1 July 1954 to 30 June 1955. Tokyo: Supreme Headquarters Far East, 1955
- US Army Forces Far East & Eighth Army (USAFFE). *Logistics in the Korean Operations*. Camp Zama Japan: US Army Forces Far East, 1955
- US Army Transportation Corps (USATC). *Transportation Handbook Number Five for the Organized Reserve Corps*. Fort Eustis, VA: Army Transportation School, 1949
- Van Fleet, James A. *Rail Transport and the Winning of Wars*. Washington DC: Association of American Railroads, 1956
- Vandergriff, Donald. *The Path to Victory: America's Army and the Revolution in Human Affairs*. Novato, CA: Presidio Press, 2002
- Westover, John G. *Combat Support in Korea*. Washington DC: Combat Forces Press, 1955

Internet

- BBC World News, 1 April 2004. „S. Korea launches high speed train.” 20. märts 2012. <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/3589591.stm>
- Rail Journal International, March 2004. Knutton, Michael. „Korea fulfils A High Speed Dream.” 15. aprill 2004. <http://www.railjournal.com/altfeature2.shtml>
- US Army Quartermasters Museum. „Operation Glory Condensed from Graves Registration Division, Korean Communications Zone (KCOMZ) Historical Summary, July–December 1954.” 20. märts 2012. http://www.qmmuseum.lee.army.mil/korea/op_glory.htm
- US Army Transportation Library. Werner, M. L. jr. „A History of the 712th Railway Operating Battalion.” 13. juuli 2006. [www.lic.eustis.army.mil/documents/712th Trans Bn.doc](http://www.lic.eustis.army.mil/documents/712th%20Trans%20Bn.doc)

US Army and Korean National Railroad during the Korean War: 1950–1953

A case study of interaction between military and a civil organization

Eric Sibul

This article examines how the US Army worked with the civilian Korean National Railroad (KNR) to provide logistics support to the United Nations (UN) forces during the Korean War in 1950–1953. During this conflict, railways were of paramount logistical importance to both the UN and the Communists. Korean railways were well suited for military transport as they were primarily developed by the Japanese between 1904 and 1945 to provide strategic transport between Korean ports and Manchuria. When the Korean War broke out in June 1950, South Korea's KNR was a young and inexperienced organization, being formed just two years prior, and thus could not cope with wartime operation without outside assistance.

As a result the US Army took over the operational control of the KNR from the government of the Republic of Korea (ROK) from August 1950 to June 1955. The army had two objectives in regard to the KNR. The first was to keep the railway running to support ongoing military operations, while the second was to increase the capacity of the KNR, allowing it to provide better support to future military operations while facilitating the social and economic development of the ROK. Army personnel served as advisors, trainers and supervisors to KNR employees as well as assisted in actual railway operation. The army drew on experienced railroad men in army reserve units for these tasks. These reserve units were sponsored by civilian American railroad companies to provide the army with railroad operation capacity in time of war or emergency. The benefit the reserve units offered to the railroad companies was a controlled fashion for their employees to be called up for military duty, preventing deficiencies of key operating personnel and management figures.

The basic railway transportation reserve units were the railway operating battalion and the shop battalion. The operating battalion had the operation and maintenance duties equivalent to a division of a major American civilian railway operating 240 kilometres (150 miles) of railway. The other basic unit was the railway shop battalion which did the work of the general locomotive and car (wagon) workshop on a civilian railway. They did heavy repair on locomotives and car refurbishment and erection, work that could not be accomplished in smaller outlying facilities.

On 3 September 1950 three railway operating battalions, one shop battalion and one rail transport headquarters unit were mobilized as units for the Korean emergency. However, initially only two of the army's active rail transportation units, 714th Transportation Railway Operating Battalion and the 765th Transportation Railway Shop Battalion deployed from Fort Eustis, Virginia to Korea, arriving in Pusan on 30 August 1950.

The reserve units activated were 712th, 724th and 729th Transportation Operating Battalions, the 756th Transportation Railway Shop Battalion, and the 702nd Transportation Railway Grand Division (HQ). Only the 712th and 724th were to deploy as units to Korea. The 712th was sponsored jointly by the Reading Railroad and the Central Railroad of New Jersey and the 724th which was sponsored by the Pennsylvania Railroad which was largest mover of freight and passengers in the United States at that time. The 756th shop battalion was another Pennsylvania Railroad sponsored reserve unit, the 729th operating battalion was sponsored by the New Haven Railroad and the 702nd was a headquarters unit with specialized staffs, sponsored by Union Pacific Railroad. While the 712th and 724th deployed to Korea with first elements arriving December 1950, the 702nd HQ, 756th shop battalion and the 729th operating battalion were held at Fort Eustis to facilitate training and as a source of replacements.

With end of hostilities in July 1953 the army railway battalions began to increasingly turn over operations, maintenance and administrative responsibilities to KNR's employees. To ensure the KNR's development continued satisfactorily and that the rail system would continue to provide successful logistics support to American forces remaining on the Korean Peninsula, the army organized KNR Advisory Group to continue

assistance to the KNR once operational control returned to the Korean government in June 1955; railway battalions were returned to the continental U.S. The army advisory group with an initially envisioned strength of 1,000 men was quickly reduced down to a mere 78, but even this proved unnecessary, as the Koreans quickly proved adept at operating and managing the rail system. Within four months the advisory group was further reduced to 14 men and civilian experts under the State Department eventually took over these responsibilities from the army officers. This perhaps attests to the success of railway battalions' training and advisory efforts, as well as the ambition and desire of KNR's officials to run and develop the rail system themselves.

The quick reduction of the advisory group seems to attest the success of railway battalions' training and advisory efforts. It was fortunate that KNR was organized according to the model of a large American railway; the organization of army railway units was based on the same model and it was possible to make a parallel hierarchy with experienced army personnel serving as supervisors, advisors, trainers and co-workers. What also made the tasks of advising, mentoring and training easier was that on American railways, employees were trained and developed to assume positions of greater responsibility through apprenticeship to experienced senior employees. The only difference from this process for the reservist railway men in Korea was dealing with a very different national culture. Parallel supervisors for KNR employees worked well in the familiar context of apprenticeship.

Parallel supervisors were used in the track maintenance sections and, in roundhouses, there were parallel American and Korean foremen. The system gave the best results if there was an experienced American railroader in charge and some practical diplomacy was used. As new personnel arrived in Korea for the 765th shop battalion, the command briefed its new enlisted men on the importance of obtaining the voluntary cooperation of KNR workers. Within the repair shop operations overseen by the 765th no great difficulties were seen in the intermingling of American and Korean personnel in spite of a language barrier and differences in technical methods.