

Material

Die militärischen Ruinen um den Hafen Ujina vor dem Zweiten Weltkrieg

—Begleitend zur Exkursion des Zentrums der Logistik
der Militärstadt Hiroshima—

Eiji Takebayashi*

Summary

This article is the teaching material for students who participate in a fieldwork about the military ruins around the port Ujina or a guidebook for foreign tourists. It can be used firstly as a teaching material for students studying the modern history of Hiroshima and learning German as a second language at universities in Hiroshima, secondly as a guidebook or pamphlet for those who guide foreign tourists, especially from German-speaking countries. Ultimately it aims to provide the foreign travelers with a “language barrier free situation” by using their mother tongue. The shortage of publications such as pamphlets or guidebooks that describe the military ruins around the port Ujina before WWII in foreign languages, particularly in German, has motivated the author to prepare this article. Currently there are a few explanations about the subject for them in German and other European languages like English and French in that city, too. Considering the growing number of European tourists, especially Germans, who come to Hiroshima in recent years, I think it is worth preparing the guidebook in German. This article will provide students, foreign travelers and devotees of history with an opportunity to learn about the military ruins around the port Ujina, the port grown as the central base of logistics of the Imperial Japanese Army before WWII. This article will describe the history of Ujina port and Ujina line, the packing plant of Ujina provisions and fodder arsenal for Imperial Army, the army wharf, the military uniform arsenal for imperial army and army vessels forces (secret name dawn troops). In the near future, translations of the article into English and French are forthcoming.

Vorwort

Ujina (宇品) ist ein Handels- und Industriehafen, der zur Stadt Hiroshima gehört und liegt an der Setouchi-Inlandssee. Am Hafen Ujina liegen Autowerke von Mazda, einem der berühmtesten Autohersteller Japans und auch südlich von Ujina gibt es ein prächtiges Hotel für die Urlauber.

Aber der Hafen war auch das Logistikzentrum der kaiserlichen Armee der Militärstadt

Hiroshima bis Ende des Zweiten Weltkriegs. Jetzt ist diese Tatsache total vergessen. Nur Ruinen der ehemaligen Militäreinrichtungen erinnern uns an dieses Logistikzentrum. Darüberhinaus gibt es wenige Informationen auf Deutsch und anderen europäischen Sprachen wie Englisch oder Französisch. Daher habe ich mich entschieden, zu diesem Thema einen auf Deutsch geschriebenen Reiseführer zu verfassen und anzubieten, weil ich den Blick der Reisenden auf die Ruinen im Hafen lenken möchte.¹⁾

* Associate Professor an der Wirtschaftsuniversität Hiroshima (Associate Professor at Hiroshima University of Economics)

1. Hafen Ujina (宇品港)

Eigentlich hatte man in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Plan, in Ujina einen Hafen zu bauen, um Gewerbe und Industrie Hiroshimas zu fördern. Der Gouverneur Senda Sadaaki (千田貞暁), der von der kaiserlichen Regierung ernannt wurde, forcierte diesen Plan.¹⁾ Der Hafen Ujina wurde nach dem Entwurf des niederländischen Ingenieurs Rouwenhorst Mulder, Ratgeber des japanischen Innenministeriums, 1884 gebaut und 1889 fertiggestellt. Zuerst mußte man einen Deich bauen und dann Feuchtgebiete entwässern, weil vor der Meiji-Restauration das heutige Gebiet von Ujina, außer der Insel Ujina (heutiger Name „Moto-Ujina“元宇品), unter Wasser stand. Die kaiserliche Regierung warf ihm die Mehrkosten für den Bau des Hafens vor und entließ ihn daraufhin. Der Hafen wurde während des Sino-Japanischen, Russisch-Japanischen, Ersten und Zweiten Weltkriegs als das Logistikzentrum der Militärstadt Hiroshima benutzt, das heißt, vom Hafen wurden zahlreiche Soldaten, Pferde, Geschütze, Munition sowie Proviant auf das Festland China, die Halbinsel Korea, die Staaten Südasiens und die kleineren Inseln im Pazifischen Ozean transportiert.

Im Jahr 1932 wurde er in „Hafen Hiroshima (広島港)“ umbenannt. Im folgenden Jahr wurde *das Kontrollgesetz für Militärangelegenheiten im Hafenbezirk Ujina (宇品港域軍事取締法)* verabschiedet, um feindliche Spionage zu vermeiden, weil das Heer den Hafen Ujina als wichtigsten Militärhafen betrachtete. Nach diesem Gesetz konnte man ohne Genehmigung des Heereshauptquartiers für Transport (陸軍運輸部) weder die Bucht betreten, noch in der Bucht fischen.²⁾

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Hafen entmilitarisiert und entwickelte sich danach zum Handelshafen. Der Hafen ist heute auch ein Verkehrsknotenpunkt, von dem man mit verschiedenen Fähren auf die Insel Itsukushima (厳島) mit Shinto Schrein (Weltkulturerbe), die kleine Insel Ninoshima (似島), auf der sich im Ersten Weltkrieg ein Kriegsgefangenenlager für deutsche Soldaten befand, und nach Matsuyama (松山) auf einer der Hauptinseln Shikoku, wo es das älteste Bad Japans, das Dogo-Onsen (道後温泉) gibt und man die Bäderbahn Iyotetsu (伊予鉄道) fahren kann.



(Ujina Hafen; Website vom Archiv von der Präfektur Hiroshima)

2. Konservenfabrik der Abteilung des Heeresarsenals für die Verproviantierung Ujina (宇品陸軍糧秣支廠缶詰工場)

Die Abteilung des Heeresarsenals für die Verproviantierung Ujina war eine staatliche Fabrik für die Versorgung mit Proviant der kaiserlichen Armee, und zwar die Herstellung der Einmannpackung (engl. combat ration). Dazu bot das Arsenal auch Futter für die Pferde und Reisproviant für Soldaten. Es wurde 1897 als ein Zweig des Heereszentralarsenals für die Verproviantierung eingerichtet und später in die

Abteilung des Heeresarsenals für die Verproviantierung Ujina umbenannt. Danach hat es sich seit dem Russisch-Japanischen Krieg zum Zentrum der Proviantversorgung entwickelt. Neben dem Gebäude der Fabrik gab es ein Depot aus roten Ziegeln, in dem Reisproviant und Konserven gelagert wurden.

Sein Hauptprodukt war Dosenrindfleisch (牛缶) als Einmannpackung. Man kochte zehn Minuten ein 15 bis 18cm großes Stück Fleisch mit Sojasoße, Zucker sowie Chili Pfeffer süßsalzig, schnitt es danach in 1cm Scheiben und doste es dann ein.³⁾ Das Dosenrindfleisch schmeckte den Soldaten im Feld sehr gut, weil es lecker war, wenn man es ohne Beilage oder mit Reis zusammen aß. Mit dieser guten Einmannpackung erholten sich die Soldaten. Bei dem großen Brand in Osaka im Jahre 1909 bot man den Opfern viel Dosenrindfleisch als Notfall einmannpackung an.⁴⁾ Das Arsenal benötigte immer große Mengen Rindfleisch und Blechdosen zur Verproviantierung, was vor dem Zweiten Weltkrieg die Viehzüchter und Konservenindustrie in Hiroshima veranlaßt hat, große Menge an Rindfleisch sowie Konserven zu liefern. Daher war die Konservenindustrie eine der sich am schnellsten entwickelnden Industrien in der Präfektur Hiroshima.⁵⁾ Nach dem Großen

Erdbeben von Kanto (関東大震災) im Jahr 1923 produzierte diese Fabrik hauptsächlich Konservenfleisch, weil das Werk des Heeresarsenals für die Verproviantierung in Tokio durch das Erdbeben schwer beschädigt wurde.⁶⁾ Sogar die Abteilung der Heeresarsenals kaufte auch von privaten Unternehmern Dosenfisch (魚缶) ein.

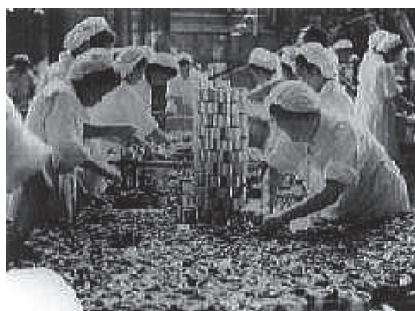
An der westlichen Seite des Heeresarsenals befindet sich ein ehemaliger Damm, auf dem Straßenbahnen von der Elektrischen Bahn Hiroden einst von Norden nach Süden fuhren und die Beschäftigten des Arsenal an den zwei Stationen ein- und ausstiegen.

Im Jahre 1944 wurden die Anlagen zum Eindosen in nördliche Gebiete der Präfektur verlegt, um Schäden durch die Luftangriffe der US Luftwaffe zu entgehen.⁷⁾ Bei dem Abwurf der Atombombe am 6. August 1945 wurde es nur wenig beschädigt. Nur ein Dachträger wurde verbogen. Kurz nach der Bombardierung kamen die Atombombenopfer in das Arsenal und man versorgte die Opfer mit Dosenrindfleisch als Überlebenseinmannpackung und Kleidung.

Nach dem Krieg wurde ein Teil des Werks als privates Unternehmen genutzt und später als Städtisches Heimatsmuseum Hiroshima (広島市郷土資料館) umgebaut. Im Museum werden



(Heutiges Städtisches Heimatsmuseum)



(Herstellung vom Dosenrindfleisch)

(Beide: Website vom Städtischen Heimatsmuseum Hiroshima)

Informationen über die Geschichte des Hafens Ujinas und des traditionellen Gewerbes von Ujina im Erdgeschoß ausgestellt.

3. Denkmal der Ujina Linie (宇品線モニュメント)

Die Ujina Linie war einst eine ungefähr 5,8 km lange, vom Hauptbahnhof Hiroshima (広島駅) bis zum Hafen Ujina (宇品駅) verlaufende, einspurige Linie. Diese Strecke war nicht elektrifiziert und hatte Schmalspur (1067mm). Sie wurde spätestens bis 5. August 1894, nach dem Ausbruch des Sino-Japanischen Krieges von 1894 bis 1895, vermessen und am 20. August dieses Jahres als vorläufige Militärbahn (仮設軍用鉄道) zum Transport von Soldaten und Munition im Auftrag des Kriegesministeriums von der Privatbahn Sanyo (山陽鉄道) fertiggestellt (in nur 17 Tagen!).⁸⁾ Dabei bemühte sich der damalige Oberbürgermeister Ban Sukeyuki (伴資健) um den Ankauf der benutzten Landfläche.⁹⁾ Während des Krieges wurden auf dieser Strecke Soldaten, die aus dem ganzen Land rekrutiert wurden, nach Ujina transportiert. Nach dem Krieg 1896 fuhr die Bahn unter Sanyo für den Personenverkehr. Durch die Verstaatlichung der Bahn wurde der Personenverkehr 1906 vom Kriegsministerium an die Direktion für die Arbeit der Eisenbahn (鉄道作業局) des Ministeriums für Post und Kommunikation (逓信省) übergeben und 1919 ganz abgeschafft. Man benutzte nur die Linie für den Güterverkehr. Bemerkenswert war, daß die Verbunddampflokomotive Klasse 860 (860形) auf der Ujina Linie fuhr.¹⁰⁾ Die Tenderlok war die erste von Japanern selbst hergestellte Lokomotive.

Im Jahr 1930 begann die Private Eisenbahn Geibi (芸備鉄道) wieder mit dem Personenver-

kehr und der Gepäckabfertigung auf der Ujina Linie. Die Bahn fuhr mit zwei von Benzinmotoren getriebenen Wagen frequent auf der Strecke, um mit den Straßenbahnen und den Bussen zu konkurrieren. Durch der Verstaatlichung der Bahn Geibi wurde der Personenverkehr wieder dem Eisenbahnministerium übergeben. Danach wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt. Seit 1945 zogen, wegen des Mangels an Benzin, nur noch Lokomotiven die Züge, anstatt des Wagens mit Benzinmotor.¹¹⁾

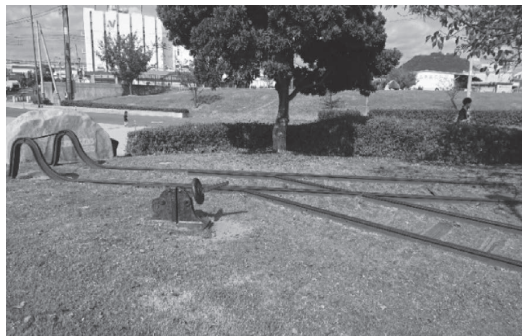
Am 6. August 1945 wurde die Linie durch die Atombombe glücklicherweise wenig beschädigt, außer der Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Osuga (大須賀). Daher konnten Dampflokomotiven am Nachmittag desselben Tages überraschenderweise Verwundete auf der Strecke zwischen dem Bahnhof Minami-Danbara (南段原駅) und dem Kopfbahnhof Ujina befördern.¹²⁾

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Personenverkehr wieder eröffnet, weil sich entlang der Linie vorläufige Verwaltungsgebäude der Präfektur, Fabriken, das Universitätskrankenhaus sowie Schulen dort konzentrierten. Aber später schwand die Anzahl der Passagiere durch die allgemeine Motorisierung und 1966 wurde der Personenverkehr, außer mit einer Zeitfahrkarte, abgeschafft. Und 1972 wurde auch der Personenverkehr mit Zeitfahrkarte eingestellt. Danach wurde die Linie nur für den Güterverkehr benutzt, Schließlich wurde die Strecke 1986 stillgelegt und die Bahngleise abgebaut.¹³⁾

Im Pierpark Ujina (宇品波止場公園) ist heute nur ein Teil eines Bahngleises mit Weiche der Ujina Linie mit einer einfachen Beschreibung auf Japanisch zu sehen.



(Die im Hauptbahnhof fahrende Lok 680, 長船友則 (2008), 『山陽鉄道物語 先駆的な営業施策を数多く導入した輝かしい足跡』, JTBパブリッシング, 95頁)



(Teil eines Bahnleis mit Weiche im Pierpark; Aufnahme: Autor)

4. Ehemaliger Heereskai (旧陸軍棧橋)

Gegenüber dem Pierpark befindet sich der ehemalige Heereskai, ein Landungssteg, von dem viele Soldaten bis Ende des Zweiten Weltkrieges zur koreanischen Halbinsel, dem Festland China sowie Südost-Asien abgefahren sind. Sie stiegen mit Leitern in Transportschiffe ein, die im Hafen vor Anker lagen. Hinter dem Heereskai gab es das Heereshauptquartier für Transport, das im Frieden für den Transport der Soldaten, Pferde, Proviant, Geschütze sowie Munition des kaiserlichen Heeres zuständig war. Im Jahr 1942 wurde das Quartier in „Hauptquartier für Schiffe (船舶司令部)“, das im Krieg für den Transport der Soldaten sowie Munition und Kontrolle aller

Schiffe unter Führung des Heeres zuständig war, umbenannt. Diese Anlagen und Behörden waren sozusagen das „back-end“ Zentrum des Heeres, das für Nachschub, Transport und Instandsetzung zuständig war.

Neben dem Gebäude befand sich das Gebäude „Triumphgebäude Ujina (宇品凱旋館)“, das aus dem Feld zurückgekehrte Soldaten beherbergte.¹⁴⁾ Und dem Park gegenüber waren die Depots der Abteilung des Heeresarsenals für die Verproviantierung Ujina, die 1907 gebaut wurden.

Heutzutage verfügt die japanische Küstenwache (海上保安庁), Behörde für Maritime Sicherheit, über eine Landungsbrücke. Man kann dort Patrouillenboote (巡視船) sowie

Feuerlöschboote der Küstenwache vor Anker liegend sehen. Am Kai Ujina ist auch eine einfache Erklärung auf Japanisch angebracht.

Neben dem Park gibt es heute auch eine Landungsbrücke für Schiffe bis zu 10,000 Tonnen.

Jedes Jahr fahren zwei Segelschulschiffe namens *Nippon Maru* (日本丸) und das Schwester Schiff *Kaiwo Maru* (海王丸), die beide Viermastbarken sind, nacheinander ein und legen sich vor Anker.



(Heereskai und Heereshauptquartier für Transport; Website vom Archiv von der Präfektur Hiroshima)



(Ansicht des heutigen Heereskais)



(Das Erklärungstafel vom Kai; Beide Aufnahmen: Autor)



(Das japanisches Segelschulschiff „Nippon Maru“; Aufnahme: Autor)

5. Morgendämmerungstruppen (暁部隊)

Am Hafen Ujina waren neben dem Heereshauptquartier für Transport (später das Heereshauptquartier für Schiffe) auch die Seetransporteinheiten des Heeres (陸軍船舶部隊), deren Tarnname *Morgendämmerungstruppen* waren, stationiert, welche den Transport der Soldaten, Pferde, Geschütze und Munition, und sogar die Landung am Ufer im feindlichen Gebiet mit Angriffs- und Landungsschiffen (強襲揚陸艦) betrieben. Die Einheiten unterstanden dem Heereshauptquartier für Transport (später das Heereshauptquartier für Schiffe) und gliederten sich in viele Teile; Seeartillerieeinheiten (船舶砲兵), Seepioniereinheiten (船舶工兵), Seeschuleinheiten (船舶演習部), Hauptheereswerften (野戦本廠) auf der Insel Kanawajima, usw. Sie hatten insgesamt ungefähr zwischen 180,000 und 230,000 Soldaten. Sie mußten verschiedene Schiffe in Betrieb halten, wie z.B. Angriffs- und Landungsschiffe, Geleitflugzeugträger (護衛空母), Panzerboote (装甲艇), Groß- und Kleinlandungsboote mit Motor (大発・小発) und Transport U-Boote (輸送潜水艇), dessen Tarnname Maruyu (㊦) lautete, weil das Heer ein sehr schlechtes Verhältniss zur kaiserlichen Marine hatte und daher selbst die Landung betreiben mußte.

Am 6. August 1945 wurde das Zentrum der Militärstadt durch die Atombombe total zerstört, aber das Hauptquartier und die Seetransporteinheiten in der Außenstadt wurden nur wenig beschädigt. Gleich nach der Explosion befahl der Chef des Heereshauptquartiers für Schiffe, den Morgendämmerungstruppen mit eigenen Groß- und Kleinlandungsbooten die Atombombenopfer

zu retten.¹⁵⁾ Die Einheiten brachten die Verletzten erst ins Triumphgebäude und behandelten sie dort. Danach transportierten die Truppen sie auf die Insel Ninoshima weiter, weil das Gebäude die vielen Verletzten nicht mehr aufnehmen konnte.

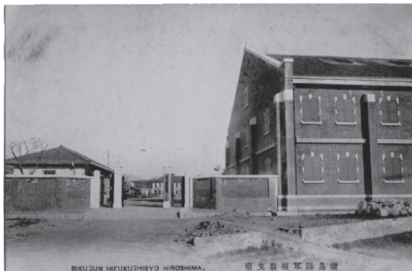
6. Depots der Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform Hiroshima (広島陸軍被服支廠倉庫群)

Entlang der Ujina Linie nördöstlich von Ujina, Danbara (段原), befand sich die Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform, die einst ein staatliches Werk der kaiserlichen Armee war. Das Heeresarsenal wurde 1905 als Zweig des Heeresarsenals für die Militäruniform errichtet und 1907 in die Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform umbenannt. Das Arsenal bestand aus dem Hauptgebäude und dreizehn Lagerhäusern. Die im Jahr 1913 aus Beton und Ziegel gebauten dreistöckigen Lager hatten 97m Länge, 17m Höhe und waren das älteste Betonbaugebäude Japans.¹⁶⁾

Das Arsenal stellte Militäruniformen (軍服) und Kampfstiefel (軍靴) für die Soldaten her. Es mußte auch verschiedene andere Ausrüstungsgegenstände, wie Stahlhelme, Wickelgamaschen, Rucksäcke, u.a. beschaffen und im Lager bevorraten.

Am 6. August 1945 wurden die Depots des Arsenalns nur wenig beschädigt. Nur die eisernen Türen der Fenster waren durch die Druckwelle verbogen. Viele Verletzte wurden in den Lagern aufgenommen¹⁷⁾ und das Arsenal bot den Opfern die Uniformen als Notbekleidung an.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Depots bis auf vier Lager abgebaut. Die Lagerhäuser wurden als Depots von privaten Fuhrunternehmern sowie als Studentenheim der



(Depot der Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform; Website vom Landesarchiv Hiroshima)



(Heutiges Depot der Filiale des Heeresarsenals für die Militäruniform; Aufnahme: Autor)

Universität Hiroshima benutzt, sind aber heute unbenutzt.¹⁸⁾ Sie wurden von der Stadt Hiroshima in der Liste der von der Atombombe betroffenen Gebäude registriert.

Schluß

Wie oben erwähnt, konzentrierten sich die Truppen und Militäreinrichtungen für den Nachschub in Ujina. Daher halte ich es für sinnvoll, durch Exkursionen um den Hafen die Vergangenheit des „Zentrums der Logistik der Militärstadt“ gut zu verstehen. In Zukunft werde ich diese Broschüre in Englisch, Französisch übersetzen, weil so viele europäische Touristen, vor allem Franzosen, Hiroshima besuchen.¹⁹⁾ Hoffentlich wird der Reiseführer dann beim Studium von Geschichtsstudenten und zur Weiterbildung der Reisenden beitragen.

Anmerkungen

1) Nach dem offiziellen Bericht der Stadt Hiroshima betrug 2017 die Zahl der deutschen Touristen 57.500. Dazu kamen noch 5.100 Österreicher.

Außerdem gab es auch Touristen aus dem deutschsprachigen Raum in der Schweiz. Wir sollten ihnen historische Inhalte über die moderne Geschichte Hiroshimas vor dem Zweiten Weltkrieg anbieten, damit sie einen Stadtbummel machen und die Geschichte von Hiroshima hautnah erleben können. Siehe 広島市経済観光局観光政策部 (2018), 『広島市観光概況』, 広島市 (Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2018), *Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2018*, Stadt Hiroshima, S.14.)

- 2) 広島市郷土資料館 (2018), 『宇品港 広島の海の玄関の物語』, 公益財団法人広島市文化財団広島市郷土資料館, 4–6頁 (Heimatsmuseum Hiroshima (2018), *Ujina Hafen: Geschichte des Meereszugangs von Hiroshima*, Heimatsmuseum Hiroshima der Öffentlichen Kulturstiftung Hiroshima, SS.4–6.)
- 3) 広島市郷土資料館 (2003), 『近代の「兵食」と宇品陸軍糧秣支廠』, 広島市教育委員会, 67–69頁 (Heimatsmuseum Hiroshima (2003), *Verpflegung vom Heer in der Neuzeit und die Abteilung des Heeresarsenals für Verproviantierung Ujina*, Bildungsausschuß von Hiroshima, SS.67–69) und 野間万里子 (2014), 「兵食用牛缶製造と黒毛和牛一牛をめぐる軍需と民需」, 坂根嘉弘, 布川弘 (編) 『地域のなかの軍隊 中国・四国 西の軍隊と軍港都市』, 吉川弘文館, 160–161頁 (Noma Mariko (2014), Herstellung von Dosenrindfleisch für Soldaten und japanisches schwarzes Rindfleisch - Militärbedarf und Zivilbedarf für Rindfleisch- in: *Armee in der Region Chugoku-Shikoku; Westliche Truppen und Militärhafenstadt*, S.160–161). Es gab

- zwei Typen Dosen, die normale Dose (尋常缶詰) von 450g und die Marschdose (携帯缶詰) von 150 g. Und ein Teil des Dosenfleischs wurde an die Öffentlichkeit unter dem Namen „Hukokuni (富国煮) Kochen zur Bereicherung des Landes“ verkauft. Heimatsmuseum Hiroshima (2003), S.5 u.49.
- 4) Ebenda, S.47.
 - 5) Noma Mariko (2014), S.160. In den 1930er Jahren hatten die Präfektur Hiroshima einen Anteil von 85% an der Produktionsmenge der von privaten Unternehmen hergestellten Fleischkonserven. Ebenda, S.160.
 - 6) Heimatsmuseum Hiroshima (2003), S.49 und Noma Mariko (2014), a.a.O., S.160.
 - 7) Heimatsmuseum Hiroshima (2003), S.53.
 - 8) 長船友則 (2008), 『山陽鉄道物語 先駆的な営業施策を数多く導入した輝かしい足跡』, JTBパブリッシング, 93–94頁 (Osahune Tomonori (2008), *Geschichte der Sanyo Eisenbahn; die glänzenden Spuren der Einführung der bahnbrechenden Geschäftsstrategien*, Tokio, S.93–94) und 長船友則 (2012), 『宇品線 92年の軌跡』, ネコ・パブリッシング, 5頁 (Osahune Tomonori (2012), *Ujina Linie: Spuren von 92 Jahren*, Tokio, S.5)
 - 9) Osahune Tomonori (2008), S.93–94.
 - 10) Ebenda, S.95.
 - 11) Ebenda, S.96 und Heimatsmuseum Hiroshima (2018), S.72.
 - 12) Osahune Tomonori (2008), S.95 und Osahune Tomonori (2012), S.46.
 - 13) Osahune Tomonori (2008), S.94, Osahune Tomonori (2012), S.12–14 und Heimatsmuseum Hiroshima (2018), S.72–73.
 - 14) Heimatsmuseum Hiroshima (2018), S.68.
 - 15) Ebenda, S.68.
 - 16) アーキウォーク広島 (2017), 『旧広島陸軍被服支廠倉庫～見, 知り, 訪れ, 想う～』, アーキウォーク広島, (Architecture walk Hiroshima (2017), *Ehemalige Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform～sehen, lernen, besuchen, vorstellen～*, Architecture walk Hiroshima, S.18).
 - 17) Ebenda, S.16.
 - 18) Nach japanischen Zeitungsberichten hat die Präfektur Hiroshima seit 2018 vor, eins der drei Lagerhäuser, die sie besitzt zu renovieren und andere abzubauen. Man schätzt die Kosten auf 12–33 Mrd. Yen für die Errichtung eines erdbebensicheren Baus. Die Bürger und Bürgerverbände Hiroshima sind dagegen und fordern die Präfektur auf, als historisch wichtige Gebäude alle Lagenhäuser zu erhalten.
 - 19) Nach einem offiziellen Bericht der Stadt Hiroshima betrug 2017 die Zahl der französischen Touristen 60.900. Dazu kamen auch noch Touristen aus mehreren französischsprachigen Räumen. Wir sollten auch ihnen historische Inhalte über die moderne Geschichte Hiroshimas vor dem Zweiten Weltkrieg anbieten, damit sie einen Stadtbummel machen und

die Geschichte von Hiroshima hautnah erleben können. Siehe Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2018), *Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2018*, S.14.

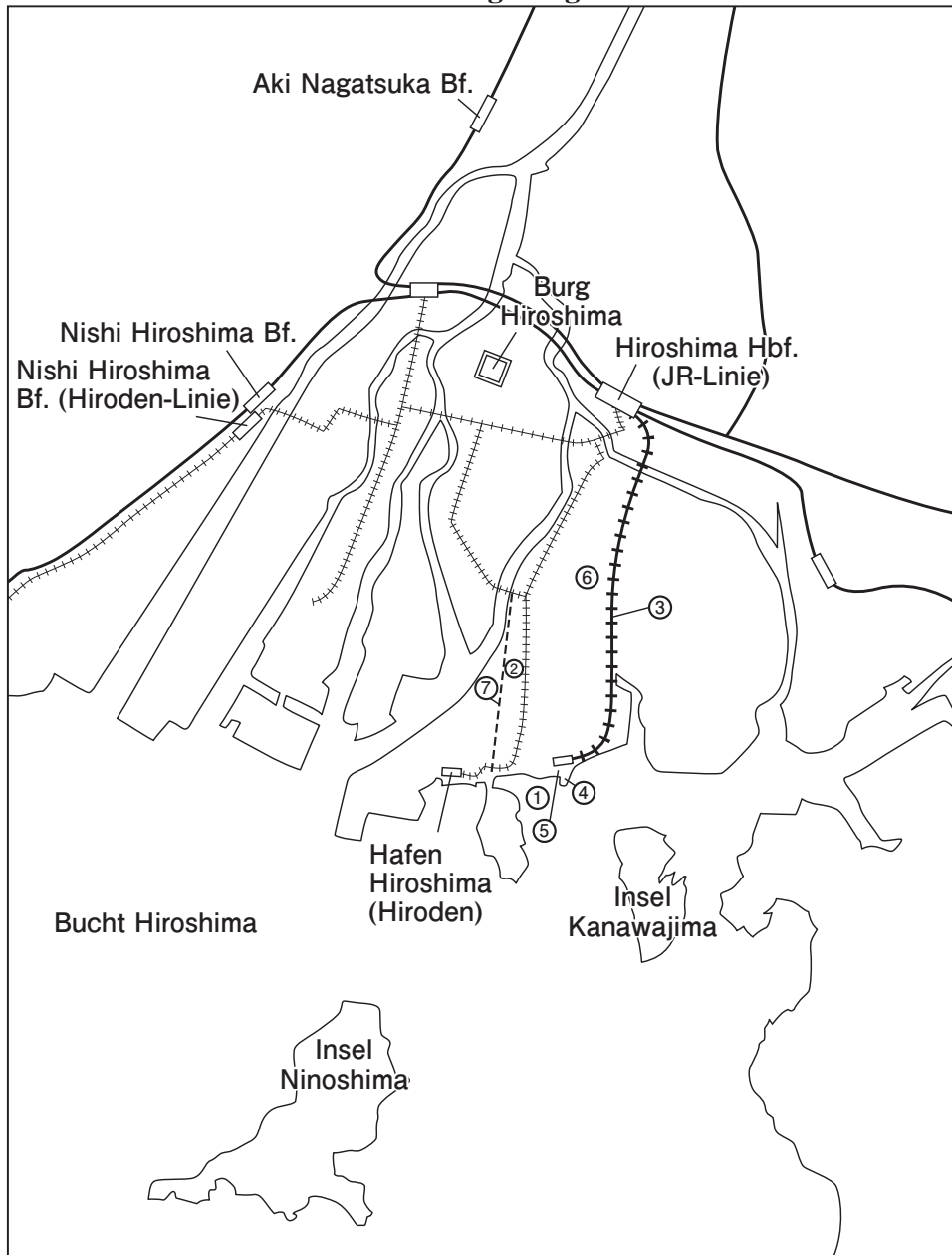
Literatur

- アーキウォーク広島 (2017), 『旧広島陸軍被服支廠倉庫～見, 知り, 訪れ, 想う～』, アーキウォーク広島 (Architecture walk Hiroshima (2017), *Ehemalige Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform～sehen, lernen, besuchen, vorstellen～*, Architecture walk Hiroshima).
- 長船友則 (2008), 『山陽鉄道物語 先駆的な営業施策を数多く導入した輝かしい足跡』, JTBパブリッシング (Osahune Tomonori (2008), *Geschichte der Sanyo: Eisenbahn; die glänzenden Spuren der Einführung der bahnbrechenden Geschäftsmaßnahmen*, Tokio).
- 長船友則 (2012), 『宇品線 92年の軌跡』, ネコ・パブリッシング (Osahune Tomonori (2012), *Ujina Linie: Spuren von 92 Jahren*, Tokio).
- 広島市経済観光局観光政策部 (2018), 『広島市観光概況』, 広島市 (Abteilung der Politik für Tourismus der Direktion von Wirtschaft und Tourismus der Stadt Hiroshima (2018), *Überblick über den Tourismus von Hiroshima 2018*, Stadt Hiroshima)
- 広島市郷土資料館 (2003), 『近代の「兵食」と宇品陸軍糧秣支廠』, 広島市教育委員会 (Heimatsmuseum Hiroshima (2003), *Verpflegung vom Heer in der Neuzeit und die Abteilung des Heeresarsenals für Verproviantierung Ujina*, Bildungsausschuß von Hiroshima).
- 広島市郷土資料館 (2018), 『宇品港 広島海の玄関の物語』, 公益財団法人広島市文化財団広島市郷土資料館 (Heimatsmuseum Hiroshima (2018), *Ujina Hafen: Geschichte des Meereszugangs von Hiroshima*, Heimatsmuseum Hiroshima der Öffentlichen Kulturstiftung Hiroshima).
- 野間万里子 (2014), 「兵食用牛缶製造と黒毛和牛—牛をめぐる軍需と民需—」, 坂根嘉弘, 布川 弘 (編) 『地域のなかの軍隊 中国・四国 西の軍隊と軍港都市』, 吉川弘文館 (Noma Mariko (2014), Herstellung von Dosenrindfleisch für Soldaten und japanisches schwarzes Rindfleisch Militärbedarf und Zivilbedarf für Rindfleisch in: *Armee in der Region Chugoku-Shikoku Westliche Truppen und Militärhafenstadt*).

Website

- 広島県立文書館 (Archiv der Präfektur Hiroshima) (<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/monjokan/picture>)
- 広島市郷土資料館 (Städtisches Heimatsmuseum Hiroshima) (<http://www.cf.city.hiroshima.jp/kyodo/>)

Innenstadt und Umgebung von Hiroshima



- ① Hafen Ujina
- ② Konservenfabrik der Abteilung des Heeresarsenals für die Verproviantierung Ujina (heutiges Städtisches Heimatsmuseum Hiroshima)
- ③ Ex-Ujina Linie (--- stillgelegt)
- ④ Ehemaliger Heereskai und Denkmal der Ujina Linie
- ⑤ Morgendämmerungstruppen und Ex-Heereshauptquartier für Transport
- ⑥ Depots der Abteilung des Heeresarsenals für die Militäruniform Hiroshima
- ⑦ Ehemalige Tram Linie von Hiroden (---- stillgelegt)