

Burma-Siam 'Death Railway'



Passagierzüge der State Railways of Thailand befahren auf der Strecke von Bangkok über Kanchanaburi nach Nam Tok einen Teil der berühmten Burma-Siam ‚Todesbahn‘. 2 Züge fahren täglich von Bangkok über die River Kwai Bridge nach Nam Tok. Ein dritter Zug bedient Kanchanaburi mit Nam Tok.

Meine Freundin und ich bestiegen den Zug in der Thonburi Station . Die Diesellok zog bereits in die Jahre gekommene 3.-Klasse Wagen, welche mit harten Holzbänken ausgerüstet waren, was uns aber nicht im Geringsten störte. Dafür konnte man sich durchs offene Fenster den Fahrtwind um die Nase wehen lassen-teilweise jedoch durch die Abgase der Diesellok getrübt. Dass wir in den 3 Stunden bis Kanchanabury ziemlich durchgeschüttelt wurden , störte uns bahnerfahrene

Reisende nicht gross. Wir genossen vielmehr die Aussicht auf die Reisfelder und den grünen Jungle – nur unterbrochen von kleineren und wenigen grösseren Ortschaften.

In Kanchanaburi unterbrachen wir die Fahrt und besuchten einen Tempel mit angeschlossenen Markt. In letzterem erstand ich einen orangen gesegneten Bändel, der Glück bringen sollte. Obwohl ich nicht ernsthaft daran glaubte, befestigte ich ihn an meiner älteren Kamera, wo er noch heute hängt, allerdings nicht mehr so leuchtend orange. In Kanchanaburi kann man u.a. das geschichtsträchtige Bahnmuseum und die Friedhöfe der im 2. Weltkrieg gefallenen Alliierten (Briten, Australier, Holländer...) besuchen.

Nur 5 Kilometer entfernt befindet sich die berühmte River Kwai Bridge(Brücke). Die Brücke ist Teil einer Eisenbahnstrecke, die gebaut wurde, um die thailändische und burmesische Eisenbahnlinie zu verbinden. Durch die Verbindung sollte eine durchgehende Linie von Bangkok in Thailand und Rangun in Birma zur logistischen Unterstützung der japanischen Besetzung Birmas geschaffen werden. Rund 100'000 asiatische Zwangsarbeiter und 16'000 Kriegsgefangene fanden beim Bau der Strecke den Tod, die deshalb die Bezeichnung „Todesbahn“ erhielt.

Pierre Boulle hatte den 1954 erschienen Roman „Die Brücke am Kwai“ (Originaltitel: Le Pont de la Rivière Kwai) verfasst. Er handelt von den Leiden alliierter Kriegsgefangener, die im 2. Weltkrieg für die Japaner eine Brücke über den Fluss Kwae Noi (Kwai) für oben beschriebene Todeseisenbahn bauen müssen.

Der Roman wurde 1957 verfilmt. Der Film porträtiert eine Gruppe britischer Inhaftierter eines japanischen Kriegsgefangenenlagers, die gezwungen werden, eine hölzerne Brücke über den Kwai zu errichten. Der Kommandeur des gefangenen genommenen Bataillons, der britische Offizier Nicholson, bemüht sich darum, dass seine Soldaten ihren Stolz und ihre Würde behalten und sich nicht wie Sklavenarbeiter von den japanischen Bewachern erniedrigen lassen. Er will Saito (dem japanischen Lagerleiter) die Überlegenheit der britischen Soldaten beweisen, indem er eine technisch aufwändigere Brücke in kürzerer Zeit errichtet, obwohl er sich bewusst sein muss, damit dem Feind zu helfen. Dies gelingt dann auch tatsächlich. Saito muss nach der Fertigstellung indirekt die Überlegenheit der Gefangenen eingestehen. Die Handlung des Filmes endet (im Unterschied zum Buch) mit der Zerstörung der erbauten Holzbrücke durch die Alliierten, welche Nicholson zu verhindern versucht, weil die Brücke für ihn mehr geworden ist, als eine Brücke für den Feind: Für ihn ist sie ein Symbol des Widerstandes und des Überlebenswillen seiner Soldaten.

Im Film piffen die Kriegsgefangenen während des Marschierens jeweils die Melodie des Colonel Bogey Marchs → [Link zum Colonel Bogey March](#)

Dem Roman und damit auch dem Film liegt die historische Tatsache zu Grunde, dass tatsächlich Kriegsgefangene in Kanchanaburi zum Bau von 2 Brücken gezwungen wurden. Erst wurde die Holzbrücke errichtet und fünf Monate nach ihrer Fertigstellung zusätzlich noch eine stählerne Brücke. Beide wurden durch die Alliierten zerstört, die Holzbrücke zuerst. Die Stahlbrücke wurde 1946 von einer japanischen Firma wieder aufgebaut, 1971 instand gesetzt und ist heute noch in Betrieb.

Genau vor dieser Stahlbrücke (die in Wirklichkeit über den Fluss Mae Khlung führt – der Fluss Kwai ist in der Nähe) hielt unser Zug. Man konnte in der kleinen eigenen Station am Südufer der Brücke kleine Cafés und Shops- und gar ein Museum besuchen (Die Geschichte um die Brücke bzw. der Film darüber werden touristisch geschickt ausgenutzt). Auch durfte man über die Brücke spazieren.



Nach der Brücke fuhr uns der Zug 72 km nach Nam Tok. Dabei überquerte er Flüsse, durchschnitt Felsen und immer wieder zog der grüne Jungle an unseren offenen Zugfenstern vorbei. Unterwegs sahen wir auch Elefanten an der Arbeit. Sie zogen mit Ketten Baumstämme aus dem Wald. Die Landschaft ist sehr fruchtbar.

Vor Nam Tok, der Endstation, überquerte der Zug im Schritttempo das hölzerne Wampo Viadukt, das ebenfalls von Kriegsgefangenen im 2. Weltkrieg errichtet worden war. Dies schmiegt sich bergwärts an eine Felswand und talwärts schlängelt sich nun der wirkliche River Kwae durch den Dschungel. Die Szenerie war (ist) wirklich fantastisch. Alle Fahrgäste streckten ihre Köpfe aus den Fenstern, um die einmalige Überquerung möglichst gut mitzubekommen. Das Knacken des Holz- Viadukts liess manche Herzen etwas schneller schlagen.





Vom Viadukt aus sah man auch schon herrlich unsere Unterkunft für die nächsten 2 Nächte- nämlich die auf dem River Kwai schwimmenden Jungle Rafts. Eines davon war das Restaurant. Nachdem wir unsere schaukelnde Unterkunft bezogen hatten, begaben wir uns gleich auf einen Erkundungsspaziergang im nahen Wald. Frei umherstreunende Hund bellten uns etwas weniger freundlich an.

Nach dem fein mundenden Diner begaben wir uns zu Bett. Nachdem auch die letzten Gäste das Restaurant verlassen hatten, hörte man nur noch das Plätschern des Flusses und die Tiere des Dschungels : Vögel, Grillen etc. Wir konnten herrlich relaxen – aber meine Gedanken kehrten zurück zu den Kriegsgefangenen – für sie waren der Dschungel , die katastrophalen hygienischen Verhältnisse die Hölle gewesen . Letztere werden im Film „Die Brücke am Quai“ zu wenig veranschaulicht.

Am nächsten Tag war River-Rafting mit Flossen auf dem Fluss angesagt. Viele sprangen auch (mit Schwimmwesten ausgerüstet) in die braunen Wogen des Flusses und liessen sich von Wassermassen dahintreiben.

Später besuchten wir noch den Hellfire Pass. Hier hatte die australische Regierung 7 km des alten Gleisbetts freilegen lassen – als Erinnerung an die 13'000 Alliierten und 80'000 asiatischen Zwangsarbeiter, die beim Bau der Eisenbahn ihr Leben verloren hatten. Man sieht u.a. die Schlucht , welche die Kriegsgefangenen (PoWS) mit einfachsten Werkzeugen in den Felsen geschlagen hatten. Der Name Hellfire Pass kommt vom Fackellicht in der Nacht, welches die Baustelle als Hölle erscheinen liess, was sie ja auch war.

Am nächsten Tag fahren wir nach Bangkok zurück. So nahm eine wahrlich geschichtsträchtige Fahrt, die ich nur weiterempfehlen kann, ihr Ende.