

Die Brücke am Kwae: Die vergessenen Zwangsarbeiter

Fast jeder kann das Lied aus dem oscarprämierten Film „Die Brücke am River Kwai“ pfeifen und verbindet damit die japanischen Greuelthaten an den kriegsgefangenen alliierten Soldaten beim Brückenbau. Dabei werden hundertausende asiatische Zwangsarbeiter vergessen, die in der filmischen Erinnerungskultur weder Platz noch Namen haben. Soldatisches Heldentum war offenbar wichtiger als historische Authentizität. Für die Erinnerungskultur sorgten vor allem alliierte Soldaten. Erst im Mai 2018 wurde der Versuch unternommen, den „Death Railway“ in das UNESCO-Weltkulturerbe aufnehmen zu lassen. Das von der Tailändischen Touristenbehörde ausgestaltete JEATH-Museum stammt von 1977. Weiter hier!

Ungefähr zweieinhalb Stunden braucht man mit dem Bummelzug von Bangkok bis zur Brücke am Fluss Kwae, nahe der Kleinstadt Kanchanaburi, um dorthin zu gelangen, wo die Barbarei japanischer Soldaten im 2. Weltkrieg ihrer Exzesse hatte. Am 8. bis 10. Dezember 1941 brach Japan auf dem Luftweg über Bangkok, auf dem Seeweg zwischen Hua Hin und Patani und auf dem Landweg über Kambodscha ein, obwohl sich die Thais bereits 1939 zum Missfallen der Westalliierten für neutral erklärt hatten.

Japan und Thailand gegen die Welt

Schnell kooperierten die Thais mit den Japanern, vertraglich ab dem 21. Dezember 1941, wohl um die Bevölkerung vor selbstmörderischem Widerstand zu schützen. Andererseits hoffte der thailändische Ministerpräsident Phibun Songkhram, ein Rassist und offener Anhänger Mussolinis und Hitlers, dass die Japaner ihn bei seinen großthailändischen Machtallüren unterstützten. Am 25. Januar 1942 erklärte Thailand den USA und England den Krieg und kämpfte fortan an der Seite der Japaner.

Das traf nicht nur auf Befürworter. Der thailändische Botschafter in den USA weigerte sich, die Kriegserklärung Washington zu übergeben. Der Jurist und Gründer der Volkspartei Pridi Phanomyong, Verfechter sozialistischer Ideen und Führer der Freien-Thai-Bewegung, rief daraufhin gegen Songkhram und die japanische Invasion den Widerstand aus. Nach verlorenem Krieg trat Songkhram am 24. Juli 1944 zurück, Nachfolger wurde Phanomyong.

„Thailand-Burma-Railway“

Für die japanischen Militärstrategen war es verlockend, ihren Nachschub mittels Eisenbahn auf einem 415 km langen „Thailand-Burma-Railway“ im undurchdringlichen Dschungel zwischen Moulmein, Khao Laem über Nam Tok, Kanchanaburi, Nong Pladuk bis nach Bangkok zu sichern. Sie setzten damit auf einem Plan auf, den bereits die Briten 1903 hatten, um sich ihre imperialen Anteile in Südostasien zu festigen.

Die Maßnahme scheiterte wegen zu schwieriger Durchführbarkeit. Auch gefragte deutsche Ingenieure gaben auf. Durch obersten Befehl der japanischen Reichsarmee vom Juni 1942 wurde dennoch der Bau einer Brücke in der Nähe von Kanchanaburi – zunächst als Holzkonstruktion - mit Ein-Meter-Eichmaß befohlen. Sie wurde im Februar 1943 beendet. Später folgte unweit davon eine Metallkonstruktion. Für die Technik wurden englische Bauprofis aus den Militärs unter „erleichterten“ Haftbedingungen gezwungen.

Zum Einsatz kamen ungefähr 68.000 britische, australische, amerikanische und niederländische kriegsgefangene Soldaten (POW), die Zwangsarbeit leisten mussten unter kaum vorstellbaren Umständen. Mord und Folter waren an der Tagesordnung. 350 gr. Reis war die Tagesration für diese Schwerstarbeiter. Einer der ersten war der Unteroffizier Trevor Dakin vom 4. Bataillon Bedfordshire-Regiment. „Ich wurde von soviel Tod und Leid umgeben. Das war, als ich lernte, das Leben anzubeten. Es ging immer nur um einen Tag, den heute“. Von ihnen kamen 16.000 um ihr Leben. Es gab auch Pläne der Japaner, alle Gefangenen zu erschießen.

Thailändische Arbeiter erhielten begünstigende Arbeitsverträge. Die Franzosen – sie hielten „Indochina“ 1937 besetzt - und sich darüber „diplomatisch“ raus und wurden deshalb verschont. Auch japanische Arbeiter kamen mit Arbeitsverträgen zum Einsatz, denen ihr Lohn allerdings vorenthalten wurde.

Die Mehrheit der ca. 240.000 Zwangsarbeiter (japanisch: Romusha) wurden aus Indonesien, Burma, Vietnam, Java und Indien mit falschen Versprechungen verschleppt, brachten sogar ihre Familien mit. Auf dem Weg in das Elend wurden über dreißig Menschen in Waggons zusammengepfercht – über eine Reise von fünf Tagen.

Ohne Ruhepause, täglich bis zu 18 Stunden, wurden die Männer meistens ohne Kleidung und Stiefel zur Arbeit gezwungen unter extrem gefährlichen Bedingungen von Cholera, Sumpffieber, Malaria und tropischer Geschwüre. Mehr als 100.000 verstarben wegen der brutalen Haftbedingungen unter der Zwangsarbeit, wegen Entkräftung, Unfällen oder Folter. Sie wurden im Dschungel namenlos verscharrt. Es handelt sich hier um plausible Schätzungen, weil die Japaner alle Aufzeichnungen vernichtet hatten.

Bereitschaft zur Versöhnung

Zwischen 1944 und Januar bis Juni 1945 wurden die Lager mehrfach von den Alliierten bombardiert. Das „Friendly Fire“ hatte auch 100 Tote POWs zur Folge. Nach dem Krieg wurden viele Geschichten der überlebenden Soldaten veröffentlicht. Manche kamen nach Thailand zurück, um Museen zu unterstützen und Friedensarbeit zu leisten. Oder im Dezember die „River-Bridge-Week“ zu begehen.

Wie Unteroffizier Trevor Dakin vom 4. Bataillon Bedfordshire-Regiment. Er äußerte 1987 anlässlich eines Besuchs in Thailand gegenüber dem Independent: „Ich verbrannte Brücken nach Hause, um hierher zu kommen. Ich erwarte, hier draußen zu leben und zu sterben. Aber nicht, bevor ich meine Geschichte erzählt habe.“ Der Japaner Nagase Takashi hat auf der Suche nach Vergebung nach Opfern gesucht – und fand Trevor Dakin. Zusammen wollten sie nach Japan reisen, um Schuldkinder über die Todesbahn zu unterrichten. Dakin verstarb 1998 im Alter von 78 Jahren. Bis heute wird er für seine Versöhnungsmision geehrt. (Hans-Dieter Hey)