

De omstandigheden

De omstandigheden waaronder de krijgsgevangenen en andere dwangarbeiders moesten werken, waren zeer erbarmelijk. De Japanse leiding eiste van ieder kamp een bepaald percentage aan mankracht voor de werkploegen. Dit had tot gevolg dat hiervoor vaak ook zieken en totaal werkongeschikten aangewezen werden.

De voedselvoorziening was slecht. De aanvoer van groenten, rijst en andere benodigdheden was onregelmatig en ontoereikend. Doorgaans waren de levensmiddelen bij aankomst al bedorven. Af en toe kon het rantsoen aangevuld worden met wat aankopen bij de plaatselijke bevolking of een enkel Rode-Kruispakket dat de kampen bereikte.

Ook op medisch gebied waren de voorzieningen ontoereikend. Zieken werden ondergebracht in eenvoudige hutten, de kamp-'ziekenhuizen'. De basishospitalen waren in de hoofdkampen gevestigd. Zeer ernstig zieken werden afgevoerd naar deze kampen. Eigenlijk was er van afvoeren geen sprake, want de zieken en gewonden moesten met elkaar de tocht zien te volbrengen. Deze reis was meestal niet gemakkelijk. Vervoer werd niet geregeld. Men reisde met alle middelen die op dat moment aanwezig waren: een passerende vrachtwagen of een bootje, maar ook ging men vaak te voet.

Medische instrumenten en medicijnen waren nauwelijks voorhanden, waardoor de artsen meestal moesten improviseren. Ziekten als malaria, cholera, dysenterie en tyfus maakten dan ook vele slachtoffers onder de dwangarbeiders.

Aanvankelijk werden de doden langs de spoorweg begraven. Later zijn zij begraven op drie erevelden: Chungkai en Kanchanaburi in Thailand en Thanbyuzayat in Birma. De aanleg van deze erevelden gebeurde op initiatief van de Commonwealth War Graves Commission (CWGC). Dit is de Britse zusterorganisatie van de Oorlogsgravenstichting, verantwoordelijk voor het inrichten en onderhouden van de oorlogsgraven van landen uit het Gemenebest. Het onderhoud van de Nederlandse graven op hun erevelden wordt, in overleg met de Oorlogsgravenstichting, door deze organisatie verzorgd.

Na de oorlog

Na afloop van de oorlog kon het dodental worden opgemaakt. Ongeveer 15.000 krijgsgevangenen stierven tijdens de aanleg van de spoorweg; hoofdzakelijk ten gevolge van uitputting, ziekte en ondervoeding. Onder hen 7.000 Britten, 4.500 Australiërs, 131 Amerikanen en bijna 3.000 Nederlanders. Ook vele Thaise, Birmaanse, Maleisische en Indonesische dwangarbeiders hebben de verschrikkelijke omstandigheden niet overleefd.



In totaal heeft de spoorweg het leven van 80.000 tot 100.000 mensen gekost. Vanaf het begin van de werkzaamheden in 1942 tot aan de bevrijding in augustus 1945 stierven per dag gemiddeld 75 arbeiders. Niet voor niets zegt men dat elke dwarsligger van deze 400 kilometer lange spoorweg een dode symboliseert.

Nederlandse oorlogsslachtoffers op de erevelden

Thanbyuzayat	621
Kanchanaburi	1896
Chungkai	313

De Oorlogsgravenstichting heeft onder andere informatiefolders over:



- De Oorlogsgravenstichting (Algemeen)
- Militair ereveld Grebbeberg
- Nederlandse erevelden in Indonesië
- Gedenkboeken
- Ereveld Loenen

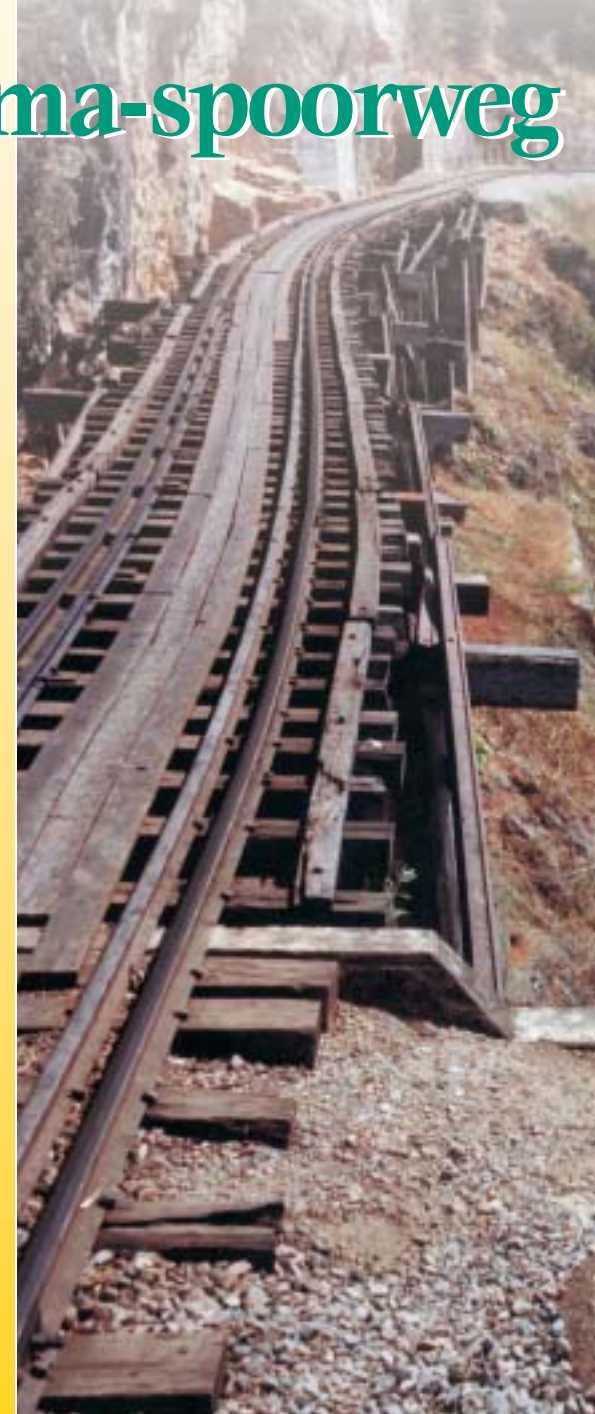
Nadere informatie:

Oorlogsgravenstichting, Postbus 85981, 2508 CR Den Haag.
Telefoon: (070) 3131080 Fax (070) 3621546 Postbank: 401.000
www.ogs.nl

Birma-spoorweg



Oorlogsgravenstichting





Birma-spoorweg

**Elke nagel was een leven,
elke schroef kostte hier bloed.
Mensen hebben zich gegeven,
hebben jarenlang geboet.**

**Elke steen kostte pijn en spieren,
elke stap een levenslicht.
Mensen kronkelend als mieren,
wanhoop vormde het gezicht.**

**Elke dag heeft hier geleden,
elke nacht was er de dood.
Mensen schreeuwend om de vrede,
maar de aarde kleurde rood ...**

Marlies Liket



De Birma-spoorweg is de beruchte spoorweg tussen het toenmalige Birma (thans Myanmar) en Thailand. Deze verbinding werd in opdracht van de Japanse overheersers aangelegd door duizenden dwangarbeiders en krijgsgevangenen. Velen hebben dit niet overleefd. Met recht noemt men de spoorweg ook wel de 'Dodenspoorweg'.

Tijdens de aanleg van deze spoorweg stierven, naast dwangarbeiders van andere nationaliteiten, ook bijna 3.000 Nederlandse krijgsgevangenen die destijds begraven werden langs de Birma-spoorweg. Later werden zij herbegraven in Birma en Thailand.

De oorlog in Azië

De oorlog in Europa gaf in het Verre Oosten Japan de gelegenheid aan uitbreiding van haar grondgebied te werken. Japan had de ogen gevestigd op Hongkong, Thailand, Malakka, de Filipijnen, Singapore en Nederlands-Indië. Op 7 december 1941 werd met de aanval op de Amerikaanse vlootbasis Pearl Harbor het offensief ingezet. Kort daarna had Japan het beoogde gebied in handen. Nu werd begonnen met het opbouwen van een sterke verdedigingsmacht.

De Birma-spoorweg

Teneinde het omvangrijke Japanse leger in Birma in stand te houden, ontstonden al snel plannen om de verbindingen met dit land te verbeteren. Deze liepen aanvankelijk via een gevaarlijke zeeroute en over wegen die bij lange na niet geschikt waren voor zwaar transport. Van een ideale aanvoerroute was dus zeker geen sprake.

Men besloot de bestaande spoorweg in Birma van Rangoon naar Moulmein uit te breiden met een verbinding naar Bangkok in Thailand. Deze uitbreiding bestond uit de aanleg van 400 kilometer nieuwe spoorweg. Dit plan was niet eenvoudig uit te voeren. Het traject liep door bergachtig gebied en dichte oerwouden. Het tropische klimaat was zeer zwaar voor de dwangarbeiders.

Voor de werkzaamheden maakten de Japanners onder andere gebruik van krijgsgevangenen uit de strijd in Azië. Vanaf juni 1942 werden zij regelmatig in grote groepen vanaf Java, Sumatra en Borneo naar Thailand of Birma gebracht. Ook uit Birma, Thailand, Maleisië en Nederlands-Indië werden grote groepen van de bevolking als dwangarbeiders ingezet voor het werk aan de spoorweg.

Het werk

De Japanners wilden de spoorweg in 14 maanden gereed hebben. Dit was geen eenvoudige opgave, gezien de gevolgde werkwijze. Zo werden bruggen met spijkers en touw in elkaar gezet. Het talud van de spoorweg bestond bijna alleen uit zand. Na de moessonregens moesten dan ook vele stukken in het traject opnieuw worden aangelegd.

De spoorweg kwam gereed in december 1943. Vanaf dat moment bestonden de werkzaamheden uit onderhoud en het repareren van de schade die door geallieerde bommenwerpers werd toegebracht. Omdat de werkkampen vaak ingericht waren naast vitale punten van de spoorweg, vielen tijdens een bombardement vaak ook veel slachtoffers en gewonden onder de dwangarbeiders. De Japanse leiding gaf echter geen toestemming de kampen te markeren.

