# Híd a Kwai folyón

A cím után nagyon sokaknak szinte rögtön a film, és annak a fülből kivakarhatatlan zenéje ugrik be, talán ön is önkéntelenül elkezdte fütyülni a strófát.

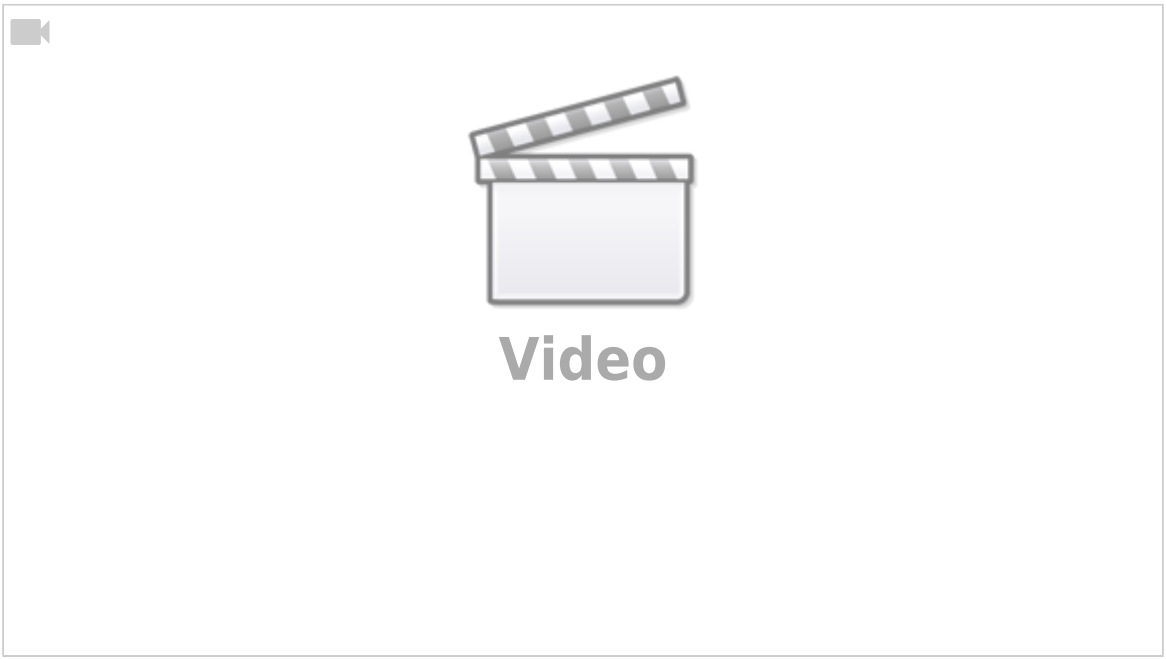
Most egymás után két olyan témának is érdekesnek találtam utánaásni, ahol a zseniális filmes feldolgozás mögött valódi és meglehetősen bizarr történet búvik meg. A jövő héten majd Berlinbe látogatunk, de ma irány **Sziám** és **Burma**, azaz Thaiföld és Mianmar, és időben is utazzunk vissza a második világháború zavaros és gyilkos világába.



Kezdjük a filmmel a történetet. Illetve ezt már megtette helyettem itt a **Smoking barels blog** (Innen üzenem, hogy csípem a stílusát.)

A film szerint az angol hadifoglyokkal építették fel a japánok a fahidat, amit a film végét egy speciális egység (vigyázat, spoiler) berobbant a folyóba az éppen rajta áthaladó vonattal együtt.

Nos, a legenda igaz, de csak félig.



// //

A hidat egyébként – itt részben valós a filmbéli cselekmény – valóban elpusztították, csak nem úgy és nem akkor, ugyanis a háború végén az ott álló acélhidat egy angol bombázó tarolta le.

Az, hogy a jelenkori híd hátterében a vadonnak már nyoma sincs, nem filmbéli torzítás. A világháború időszakában az a vidék még sokkal vadabb, elhagyatott és mocsaras volt, a civilizáció legcsekélyebb jele nélkül. Hogy akkor mi a fenének kellett oda vonatot építeni, ahol madár éppenséggel igen, de azon kívül senki sem jár?

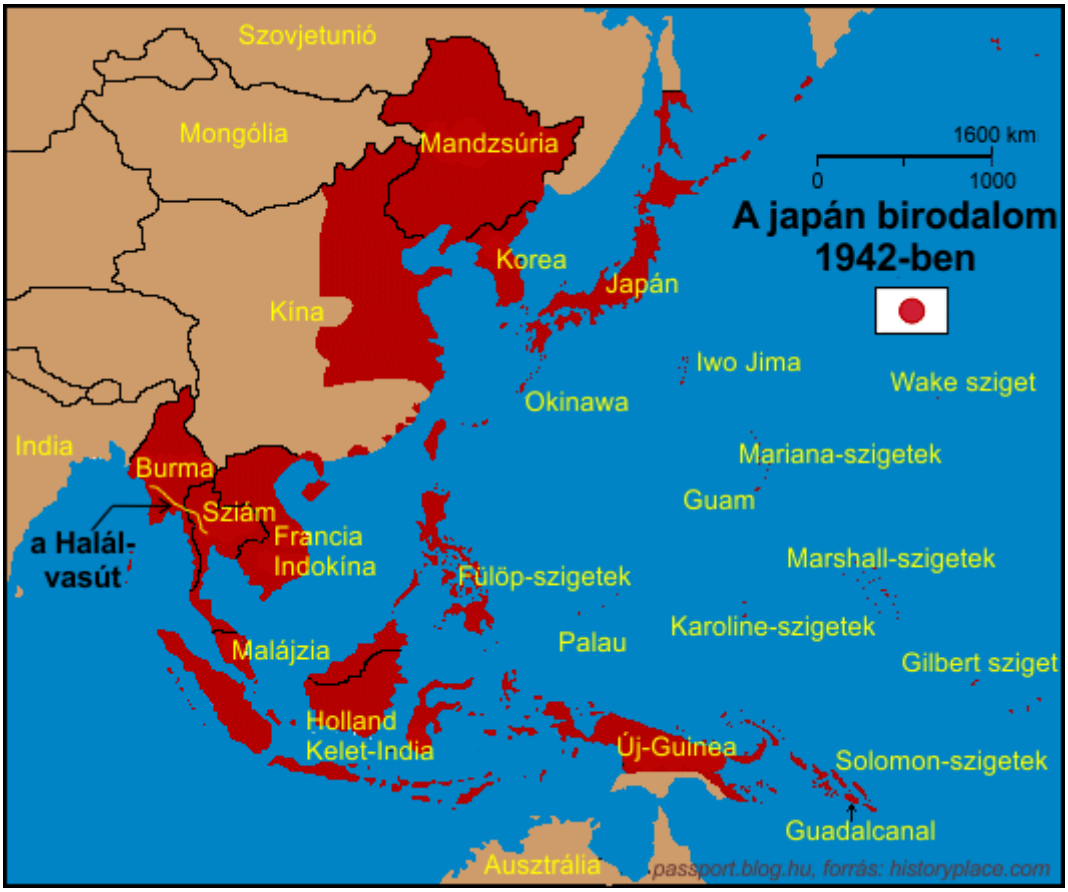
A japánok miután a második világháború távol keleti nyitányaként szétbombázták az amerikai támaszpontot, *Pearl Harbor*-t, úgy vélték, hogy őket semmi sem állíthatja meg a terjeszkedésben, és eleinte ez be is jött nekik. Ekkor már a térség szinte összes országát bekebelezték és leigázták. Fő céljuk Kína, Burma és India megszállása és annektálása volt.

Kínát már a 2. világháború kezdete előtt elkezdték bekebelezni, Mandzsúria és Korea is a kezükön volt ekkor, így itt a befolyási övezetüket próbálták mindenáron kiterjeszteni. A „mindenáron” kifejezés a japánok módszereire nem túlzó, az eleve rettenetesen véres világháborúban is kirívó kegyetlenséggel számoltak le mindenkivel, aki nem az oldalukon állt. Külön érdekesség, hogy Japán ezen tetteivel mind a mai napig nem számolt el, és itt elég a megszállás egyetlen epizódjára, az 1937-es nankingi mészárlásra gondolni.



Sziám (Thaiföld) és Malajzia 1941-es, és Szingapúr 1942-es eleste után a Japán előtt megnyílt az út Burma (Mianmar) felé. Burma megszállásának egyik legfontosabb célja Yenangyaung (fogalmam sincs, hogyan kell ezt a nevet kiejteni, nemhogy magyar nyelvre átírni) város olajkútjai voltak, a japán hadigazdaság számára nélkülözhetetlen nyersanyag ugyanis embargó alá esett, azaz nélkülözhetetlen volt számukra az olaj.

Burmát már majdnem sikerült teljes egészében bekebelezniük, amikor a Midway-i csata lezajlott, ami a japánok csúnya pofáraesésével zárult. Ekkor már nagyon elbízták magukat, úgy érezték, a Távol-Kelet már csak őket illetheti meg, és nem tudtak arról, hogy az Enigmaszerű rejtjelezőkészülékük, a JN–25-ös kódolását már megfejtették az amerikaiak. Akik így a Midway szigetekre telepített támaszpontjuk ellen tervezett japán támadásról már időben értesültek, nem érte őket olyan naivan felkészületlenül, mint Pearl Harbor.




Ezzel a japánok a tengerek fölötti uralmukat egyszeriben elbukták, a további inváziókhoz a szárazföldet kellett igénybe venniük. Ott meg nem nagyon volt semmi a dzsungelekben kanyargózó pár saras földúton kívül, ami sok mindenre alkalmas lehet az utánpótlás-szállításon kívül. Nagyon gyorsan össze kellett kötniük a burmai és thai vasúti hálózatot, egy, a vadonon átvágó vonallal.

Ez volt a Burma-vasút, vagy közkeletűbb nevén a **Halálvasút** (Death Railway). Gyorsan előrántották és leporolták az egyik fiók aljáról az angolok által már egyszer alaposan kidolgozott vasút tervét, amit bár a brittek megvalósíthatatlannak tartottak, a japánok erről másként vélekedtek. Bár a gyarmati megszálló angolok is messze nem úriemberként viselkedtek, az otthont melegétől oly távol az őslakosokkal szemben, a japánok még ennyire sem voltak finnyásak.

Gyorsan szinte az összes rendelkezésre álló hadifoglyukat a helyszínre terelték, emellett a helyieket tízezer számra szedtek össze is mindenféle trükkökkel és aljasságokkal; volt akiket színlelt szerződéssel csaltak lépre, de olyasmi is előfordult, hogy színházi előadást hirdettek meg és az odasereglő helyiek közül a férfiak rövid úton a vasútépítésen találták magukat.




A vasút méteres nyomtávolságúra épült. Nyomvonala Nong Pladuktól indult, és miután az emlékezetes hídon keresztezte a Kwai folyót, annak az egyik mellékága mellett, a Kis Kwai folyó mellett kanyargott Burma határáig. Onnan az addig érintetlen vadonon vágott át Thanbyuzayat-ig, ahol elérte a már létező vasutat.

A vonalat építőket több táborba osztották szét, és kényszerítették őket, hogy gyakorlatilag a két kezükkel, bármiféle segítség nélkül, csákányokkal és bambuszkosarakkal építsék fel a vonalat. Az orvosi ellátás teljes hiánya a dzsungelben dolgozó emberek többségének a sok szenvedés mellett a halált is elhozta.

Főleg a monszunidőszakok beköszöntével a dolgozók tömegesen haltak bele a maláriába, kolerába vagy bármely más a dzsungelben fellelhető kórokozóba. Az, hogy hány ember élete árán építették fel ezt a vonalat, tisztázatlan, ugyanis a háború végén a japánok a dokumentációkat is megsemmisítették vagy eltüntették, de vélhetően 16 ezer hadifogoly és 100 ezer ázsiai munkás vesztette életét ebben az esztelen projektben.



A legtöbb életet vélhetően a **Pokoltűz bevágás**ának az építése követelte. A Hintok-tól nem messze emelkedő magaslat esetén az alagút építése lett volna a civilizált megoldás, de hol voltak a japánok a civilizációtól – ők a felülről nyitott bevágás építése mellett döntöttek, mert így egyidejűleg több ember tudott dolgozni a helyszínen. Dolgozni?

Csákányokkal és kalapácsokkal törték a rideg sziklát, légkalapácsot csak arra a rövid időre tudtak alkalmazni, míg az tönkre nem ment. A kibontott törmeléket bambusz- és nádkosarakban hordták ki a mélyedésből. A Pokoltűz nevet az ausztrál hadifoglyok ragasztották rá a helyre, mert este, amikor a munkások gyertyafénynél törték a követ, az úgy nézett ki, mint a pokol bejárata. Egy nagyon is valós és evilági pokolé.

Végül a vasút 1943. október 16-án készült el, de az 1944-ben egymást követő légitámadások ellehetetlenítették a vasút használatát. A háborút követően a vonal középső részét egyszerűen visszabontották, majd évről-évre lassan visszafoglalta a vadon azt, amit elhódítottak tőle. Thaiföldön még csak-csak kihasználták a maradék vonal egy rövidke kis szakaszát, a burmai oldalon viszont minden az enyészeté lett.

A 90-es években egyre komolyabb érdeklődés mutatkozott meg a túlélő hadifoglyok és főleg leszármazottaik részéről, megpróbálták feltárni és ismertté tenni a történelemnek ezt a feledésbe merült szegletét. Ezekre a törekvésekre a turizmusra egyébként is fogékony Thaiföld nyitottan reagált, a Kwai-folyó (egyébként meglehetősen mindennapos látványt nyújtó) hídja turistalátványossággá lépett elő. Nem messze tőle az áldozatok temetőjét is szépen rendbe hozták, a Pokoltűz bevágásnál – ahol már sínek sincsenek, csak a csupasz szikla tanúskodik a történetéről – múzeumot nyitottak.



A Kwai-folyó hídjától nem messze a sínek egy sziklafalra tapasztott faállványzaton nyugszanak, ez a szakasz, a Wampo viadukt, mint vasúti atrakció lett felavatva. A felújítva szót akartam használni a felavatva helyett, de az nem állta volna meg igazán a helyét. A látványosság, mintegy látványpékség funkciónál; tetszetős és drága, de a beltartalma, na az teljes egészében hiányzik. Az áthaladó vonatok alatt minden eresztékében recseg-ropog a felépítmény, minden pillanatban az összedőléssel fenyegetve. Van olyan felvétel a Youtube-on, ahol az egyik utas egy hatalmas porfelleget és csörömpölést rögzített a vonaton a kamerájával, mivel a szerelvény utolsó kocsija leszaladt a sínekről és úgy, a töltésről lefordulva követte a vonatot egy darabon.

Szóval, ha ön véletlenül pont arra jár, csak óvatosan a megemlékezés utáni vonatozással, válassza inkább az onnan nem messze, Kambodzsában közlekedő bambuszvonatokat, ha autentikusabb és nem olyan direkt *„lehúzó”* élményre vágyik. A Halálvasútról pedig bővebben a Wikipedián olvashat, itt. Sztálin őrült vasútjáról pedig itt olvashat, a blogon.




**google.maps**

A Kwai hídja (สะพานข้ามแม่น้ำแคว) napjainkban:

# Ajánló

Hasonló jellegű bejegyzéseket a **híd** tag alatt talál:

- Híd a Kwai folyón 2026/06/26 22:44
- Híd a semmibe: Az Új Yalu-folyó Híd 2026/06/26 22:44
- Kémek hídja 2026/06/26 22:44
- Projekt 506 2026/06/26 22:46

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

## Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

## Források

Smoking barels: Híd a Kwai folyón / The Bridge on the River Kwai (1957)
Wikipedia: Burma Railway
Wikipedia: Thaiföld–Burma-vasútvonal
Wikipedia: Burmafeldzug
Atlasobscura.com: Death Railway Bridge

történelem, halál, híd, múzeum, vasút, építészet, kényszermunka, hadifogoly, érdekes történet, munkatábor, 2016, 2.világháború, Japán, Thaiföld, Sziám, Burma, Mianmar, világjáró, Kwai folyó, Hellpass, film, Yenangyaung, JN-25, Halálvasút, vasút, Nong Pladuk, Thanbyuzayat, Hintok

Bejegyzésmegtekintések száma: 196

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
**https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:hid_a_kwai_folyon**

Last update: **2026/08/12 15:13**