

südostasien

Zeitschrift für Politik • Kultur • Dialog

3 | 2024, Myanmar,
Autor*in: Laura Faludi

Bahnschienen als Metapher für Kontrolle



Verlassene Wagons am Yangon Hauptbahnhof @ Laura Faludi

Myanmar: Das koloniale Burma bestand im Wesentlichen aus einem großen Eisenbahnnetz mit militärischen Hochburgen. Machtausübung durch Schienenbau blieb auch nach der Unabhängigkeit das Mittel der Wahl.

Im Jahr 2015 arbeitete Clare Hammond als Journalistin für die Myanmar Times und berichtete über

die Wahlen, bei denen die von Aung San Suu Kyi geführte Nationale Liga für Demokratie (National League for Democracy, NLD) an die Macht kam. Beim Lesen eines Berichts über die Entwicklung der Eisenbahn in Myanmar stieß sie auf eine Karte, auf der das Land mit einem Netz von Bahnschienen überzogen war. Weder sie noch ihre Kolleg*innen aus Myanmar hatten diese Schienen je zuvor gesehen. Da es an verfügbaren Informationen mangelte, folgte sie diesen Gleis-Spuren und deckte ihre Geschichte auf, die eng mit der Geschichte von Besatzung und Widerstand verwoben ist. Das Ergebnis ihrer Recherchen ist in ihrem Buch „On the Shadow Tracks: A Journey Through Occupied Myanmar“ dokumentiert.

südostasien: Eisenbahnstrecken dienen in Ihrem Buch als einfache, aber kraftvolle Metapher für Kontrolle. Dabei betrachten Sie zwei Hauptperioden des Eisenbahnbaus, die erste ist die des Britischen Weltreichs im späten 19. Jahrhundert. Warum waren Eisenbahnlinien für die Kolonialherrschaft notwendig?

Unsere Interviewpartnerin:



© Privat

Clare Hammond ist eine britische Enthüllungsjournalistin, die sich in ihrer Arbeit auf die Schnittstellen zwischen Konflikt, Rohstoffen und Korruption fokussiert. Sie ist Autorin des Buches „On the Shadow Tracks: A Journey Through Occupied Myanmar“ (Auf den Schatten-Gleisen: Eine Reise durch das besetzte Myanmar). Sie lebt in London.

Clare Hammond: Nach dem dritten Anglo-Burmesischen Krieg 1885 standen die Briten bei der Besetzung des Landes vor einer gewaltigen Herausforderung. Sie mussten ein sehr unzugängliches Gebiet kontrollieren, das die Widerstandsgruppen viel besser kannten als sie. Sie brauchten einen militärischen Vorteil. Im Falle des Britischen Empire war das ein Eisenbahnnetz. Sobald der Krieg vorbei war, begannen sie mit dem Bau einer Eisenbahnlinie mitten durch das Land und zwangen die Bevölkerung dazu, für fast nichts daran zu arbeiten. Diese wurden von Sicherheitskräften „geschützt“, während Räumungsaktionen gegen Widerstandskämpfer durchgeführt wurden.

Entlang der Eisenbahnlinien ließen die Besatzer eine Infrastruktur errichten mit Kasernen, Gefängnissen und Gerichten. Das koloniale Burma bestand im Wesentlichen aus einem großen Schienennetz mit militärischen Hochburgen, während der Rest des Landes größtenteils Dschungel war. Die Eisenbahnen wurden zum Transport von Rohstoffen genutzt, von denen britische Unternehmen auf Kosten der Burmesen und anderer ethnischer Gruppen profitierten.

Die zweite Bauwelle wurde in den 1990er und frühen 2000er Jahren vom Militär Myanmars

durchgeführt. Was kennzeichnete diese Zeit?

Nach dem Aufstand von 1988 erkannte das Militär, dass es die Randgebiete des Landes nicht wirklich kontrollierte, es fehlte ihnen an Zugang zu diesen Gebieten. Es musste also eine Infrastruktur geschaffen werden, die eine enorme Ausdehnung der Streitkräfte und Kampagnen gegen ethnische bewaffnete Gruppen ermöglichte. Allerdings waren sie nach dem sozialistischen Experiment von General Ne Win im Grunde bankrott. Im Laufe dieses Jahrzehnts mussten vermutlich Millionen von Menschen ihre Arbeitskraft „freiwillig“ für den Eisenbahnbau zur Verfügung stellen. Aus jedem Haushalt musste sich eine Person verpflichten, die ihr eigenes Werkzeug und eigene Lebensmittel mitbrachte. Es kam zu weit verbreiteten Menschenrechtsverletzungen. Am Ende dieser Phase gelang es dem Militär, eine dauerhafte Präsenz in den Grenzgebieten einzurichten.



Gleise und Schatten-Gleise: das Eisenbahnnetz von Myanmar @ Asian Development Bank

Die zweite (Bau-)Phase war von Korruption geprägt und führte zu dem, was ein Experte als „schlimmstes Eisenbahnnetzwerk aller Zeiten“ bezeichnete. Aufträge wurden unter der Hand an Unternehmen vergeben, die nur über das ganze Land verstreute Bahnlinien-Bruchstücke verlegten, von denen die meisten bereits verschwunden sind, während dafür fast eine Milliarde Dollar ausgegeben wurde.

Welche Parallelen sehen Sie zwischen diesen beiden Projekten?

Eine der wichtigsten Parallelen betrifft die Abfolge: Es war die erste Phase mit gewaltsamer Besetzung des Landes und dem Aufbau der Infrastruktur, die eine langfristige Kontrolle ermöglichte. Darauf folgte die Ausbeutung, sei es durch Nepotismus – auch das Britische Weltreich basierte auf Vetternwirtschaft – oder durch die Plünderung wertvoller natürlicher Ressourcen. Eine weitere bedeutsame Parallele ist, dass die Projekte in beiden Fällen unter dem Deckmantel der Entwicklung durchgeführt wurden. Sowohl die Kolonialbeamten als auch die Generäle Myanmars eröffneten neue Eisenbahnstrecken mit großen Zeremonien und gewährten der einheimischen Bevölkerung kostenlose Zugfahrten, als ob dies eine Entschädigung für den Verlust ihrer Freiheiten darstellen könnte.

Ein weiterer Grund ist die Vernachlässigung von Aufzeichnungen. Wenn man Archiv-Aufzeichnungen von Beamten des Reiches liest, erfährt man nichts von den militärischen Aktivitäten, die zur gleichen Zeit stattfanden. Ebenso konzentriert sich die heutige offizielle Dokumentation auf die wirtschaftlichen Aspekte des Zugnetzes, auf Waggons, Passagiere und Güterverkehr, ohne die Konflikte zu erwähnen. Die vierte wichtige Parallele ist das Schweigen, das diese beiden Projekte umgibt. Die Geschichte des britischen Eisenbahnbaus in Myanmar wurde sowohl von den Generälen Myanmars, als auch von den Briten vergessen, die kein wirkliches Interesse hatten, sich daran zu erinnern.

Was war der Grund für dieses Schweigen?

In den 1990er Jahren gab es in Myanmar keine zivilgesellschaftlichen Gruppen, keine Telefone und kein Internet. Aufgrund der repressiven Gesetze aus der Kolonialzeit gab es auch kein Recht auf Protest. In Teilen des Landes, in denen Eisenbahnstrecken gebaut wurden, sprachen die Menschen oft kein Burmesisch, so dass Informationen über Missbräuche letztlich nur bruchstückhaft erhalten und auf kleine Gemeinschaften beschränkt blieben.

Es herrschte der Eindruck, dass die Zwangsarbeit bei der Eisenbahn für einige Menschen in den Grenzgebieten nicht das Schlimmste war, was ihnen damals, angesichts der weit verbreiteten Folterungen und außergerichtlichen Tötungen widerfuhr. Als Geflüchtete ihre Aussagen machten, war die Arbeit an der Eisenbahn ein Teil davon. Aber sie wurde von den Gruppen, die die Verstöße dokumentierten, nie ausdrücklich hervorgehoben, weshalb sie auf der Prioritätenliste nach unten rutschte.



Auf dem Gleis nach nirgendwo, eine der vom Militär erbauten

2015 hat die Zivilregierung akzeptiert, dass sie die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit nicht mehr ausgraben würde. Ich halte es für unwahrscheinlich, dass die Geschichten bis zur Rückkehr zu einer Zivilregierung bewahrt werden. Es ist ein Luxus der Friedenszeit, dass man sich (daran) erinnern kann.

Während Ihrer Reise in Myanmars Bundesstaat Rakhine kam es zu einer weiteren Welle massiver Gewalt gegen die Rohingya. Wie beeinflusst das koloniale Erbe die Art und Weise, wie verschiedene Bevölkerungsgruppen in Myanmar miteinander umgehen?

Vor der britischen Besetzung gab es die Burmesen als größte Gruppe im Zentrum. Dann gab es rivalisierende Königreiche wie Rakhine und Mon und in den Grenzgebieten lebten Hunderte verschiedener Stammesgruppen. Es gab Abgrenzung und Rivalität, aber die Identitäten waren viel fließender. Als die Briten das Gebiet besetzten, wurden diese Gruppen aus verwaltungstechnischen Gründen aufgeteilt, zahlenmäßig erfasst und verschiedenen Regierungsformen unterstellt. In Kachin und Shan wurde eine indirekte Herrschaft eingeführt, bei der lokalen Führern Autonomie gewährt wurde, während im burmesischen Kernland eine völlig fremde Verwaltung eingesetzt wurde, ähnlich wie in Indien. Am Ende des Britischen Empire stellten sich die Menschen selbst als getrennte Ethnien vor.

Das Imperium verschwand zwar, aber die Spaltungen blieben bestehen?

Die Briten hatten eine Hierarchie der Ethnien eingeführt. An der Spitze standen die britischen weißen Kolonialherren, dann kamen die Anglo-Burmesen und so weiter. Als die Generäle in den 60er Jahren die Macht übernahmen, setzten sie die Burmesen an die Spitze ihrer Hierarchie und behielten die Trennung zwischen den Gruppen bei. Die Art und Weise, wie sie das Land verwaltet haben, ist wirklich kolonial. Auch sie haben eine Strategie des Teilens und Herrschens verfolgt, indem sie verschiedene ethnische Gruppen gegeneinander ausgespielt und ihre Führer korrumpiert haben.

Die Folge ist verheerend: ein tiefes Misstrauen zwischen den Burmesen und anderen ethnischen Gruppen sowie zwischen verschiedenen anderen Gruppen. Am offensichtlichsten zeigt sich dies zwischen den Rakhine und den Rohingya. Die Vorstellung, dass bestimmte ethnische Gruppen immer in bestimmten Teilen des Landes ansässig waren und kein Recht haben, sich anderswo aufzuhalten, ist auch das Erbe des Britischen Empire.

Kann der gegenwärtige chinesische Infrastrukturausbau ebenfalls durch diese Linse der Ausweitung neokolonialer Kontrolle betrachtet werden? Passt dies in die Muster, denen das Britische Weltreich und das Militär folgen?



Der Fokus bei der Betrachtung des Schienennetzes liegt auf wirtschaftlichen Aspekten, ohne die Konflikte zu erwähnen @ Laura Faludi

Es passt genau in diese Tradition, so funktioniert der Kapitalismus. Der Unterschied besteht darin, dass die Chinesen in Myanmar nicht in das Land eindringen und es besetzen, sondern durch Stellvertreter agieren, durch lokale Eliten. Oder durch die Armee Myanmars, die das Land roden und die Standorte sichern, an denen chinesische Wasserkraftwerke oder eine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn gebaut werden sollen. Letztere würde durch mehrere Konfliktzonen verlaufen. Nutznießer wären in erster Linie chinesische Unternehmen, andere ausländischen Unternehmen mit Fabriken in Wirtschaftszonen sowie burmesische Großkonzerne.

Die Menschen vor Ort würden vor allem Enteignung und Ausgrenzung erleben. Unter den Gruppen der Zivilgesellschaft gibt es seit langem eine Opposition gegen die von China unterstützte Entwicklung, was eine Fortsetzung historischer Proteste darstellt.

Sie betonen, dass in den Grenzgebieten Eisenbahnen als Symbol der Unterdrückung wahrgenommen werden und dass Angriffe auf sie in diesem größeren Rahmen verstanden werden müssen. Gleichzeitig zitieren Sie am Ende des Buches ein Gedicht, in dem die anhaltende Revolution mit einem Zug verglichen wird, der vorwärts zieht. Welche Bedeutung haben die Eisenbahnen im Myanmar nach dem Putsch im Februar 2021?

Es war für mich bemerkenswert, dass die Bahnangestellten in Myanmar an der Spitze der Bewegung des zivilen Ungehorsams standen. Sie wussten offensichtlich, wie wichtig die Eisenbahn für das Militär ist. Die Demonstrant*innen legten sich auf die Gleise um zu sagen: „Das gehört uns, und wir werden verhindern, dass ihr es wieder einnehmt.“ Das Militär reagierte natürlich mit Gewalt, was dazu führte, dass Widerstandsgruppen die Eisenbahnlinien in die Luft sprengten.

Der Widerstand tritt dafür ein, dass sie, wie die gesamte staatliche Infrastruktur, in zivile Hand gehören sollten. Ich denke, die Metapher der Revolution als Zug spiegelt dies wider. Was würde aus den Eisenbahnen werden? Ich hoffe, dass es eines Tages ein Projekt geben wird, das die Geschehnisse wirklich dokumentiert und an die Menschen erinnert, die ihr Leben verloren haben.

Zum Thema Erinnern gibt es natürlich auch die andere Seite der Geschichte. Wie steht es um die aktuelle britische Aufarbeitung des Erbes des Weltreichs und welchen Platz nimmt Myanmar in diesem Prozess ein?



Das von den Briten gebaute Goteik Viadukt im Shan Staat wird zurzeit von revolutionären Kräften kontrolliert @ Libby Burke Wilde

In Großbritannien fangen wir gerade erst an, solche Gespräche zu führen. Das Thema lässt sich nicht mehr ignorieren. Es löst Kulturkriege aus und ist sehr spaltend. Es gibt diesen Satz, den alle immer sagen: „Was ist mit den Eisenbahnen?“, der verwendet wird, um Kritik am Empire entgegenzuwirken. Viele Menschen glauben, dass Großbritannien trotz all seiner Übel versucht hat, die von ihm besetzten Gebiete zu verbessern. Die Diskussionen, die wir jetzt führen, drehen sich um die Rolle Großbritanniens im Sklavenhandel und um Teile des Weltreichs wie Indien, die besser bekannt sind.

Über Burma weiß man kaum etwas. Was in der britischen Vorstellungswelt am stärksten präsent ist, ist ironischerweise die japanische Todesbahn [Thailand-Burma-Eisenbahn, d.R.], weil dort britische Kriegsgefangene versklavt wurden. Ansonsten interessiert es niemanden, was äußerst problematisch ist, nicht zuletzt angesichts der Art und Weise wie Großbritannien heute mit Ländern wie Myanmar umgeht. Es hat bislang keine wirkliche Auseinandersetzung mit unserer kolonialen Vergangenheit gegeben und mit dem, was sie für unsere Verantwortung in der heutigen Zeit bedeutet.

Interview von: Laura Faludi

Übersetzung aus dem Englischen von: Pia S. Ludwig



dzsuangszi@gmail.com

Laura Faludi hat an der *Universität Hamburg* Südostasienwissenschaften (Schwerpunkt Vietnam und Indonesien) sowie Friedens- und Konfliktforschung studiert. Sie lebt, forscht und arbeitet seit mehreren Jahren in Südostasien. Sie hat als Beraterin für Menschenrechtsdokumentation und visuelles datenbasiertes Storytelling in Myanmar gearbeitet. Zurzeit ist sie als Friedensfachkraft für den *Zivilen Friedensdienst* in Myanmar und Thailand tätig. Sie schreibt seit 2015 für die *südostasien*.