

## พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ

### โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก

เจษฎากร บุปผา<sup>1</sup> ธนกร บุญพา<sup>2</sup> ชณันวิชญ์ วัชรจรรย์สวรรค์<sup>3</sup> พชรพล แซ่อึ้ง<sup>4</sup>

สतिระ สระทองพลอย<sup>5</sup> และปรารณา แซ่อึ้ง<sup>6</sup>

<sup>1</sup>สาขาวิชาสังคมศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

Satira.kps@gmail.com

#### บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย 1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี 2. เพื่อวิเคราะห์บทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี 3. เพื่อนำเสนอประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก

ผลการวิจัยพบว่า มีผลตอบรับค่อนข้างดีมาก เพราะคนที่เข้ามาศึกษาสามารถเข้าใจง่าย และยังสามารถกลับไปสืบค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ และอินโฟกราฟฟิก สามารถเป็นสื่อที่ทำงานเข้าถึงทุกคนได้ง่ายกว่าไม่ว่าจะเป็นเด็กหรือผู้ใหญ่ เพราะอินโฟกราฟฟิกจะใช้แผนภาพสวยๆ สามารถดึงดูดผู้ชมให้มีความสนใจยิ่งขึ้น ทำให้คนทั่วไปสามารถเข้าถึง เข้าใจ ข้อมูลปริมาณมากๆ ด้วยแผนภาพเพียงภาพเดียว เป็นสื่อที่สร้างสรรค์ จัดทำง่ายประหยัดเวลา ยังทันสมัย และสวยงามที่เราสามารถกำหนดเองได้และที่สำคัญจะทำให้เป็นที่ต้องตาต้องใจในการอ่าน

**คำสำคัญ:** ทางรถไฟสายมรณะ, อินโฟกราฟฟิก, สร้างสรรค์

## Historical development of Kanchanaburi Province Case study of the Death Railway By presented through infographic

Chetsadakon Buppha<sup>1</sup> Tanakorn Boonpa<sup>2</sup> Chanunwit watcharachamratwat<sup>3</sup>  
Pacharapon Saeaueng<sup>4</sup> Sathira Srathongploy<sup>5</sup> And Pradtana Saeung<sup>6</sup>

<sup>1</sup>*Social Studies Program Faculty of Humanities and Social sciences,*

*Nakhon Pathom Rajabhat University*

Satira.kps@gmail.com

### Abstract

Subject research Historical development of Kanchanaburi Province Case study of the Death Railway By presented through infographic The objectives of this research are 1. To study the history and role of the Death Railway. Kanchanaburi Province 2. To analyze the role of the Death Railway on the historical development of Kanchanaburi Province 3. To present the history and role of the Death Railway on the historical development of Kanchanaburi Province. Case study of the Death Railway Presented through infographic

The results of the research said The response was quite good. Because people who come to study can easily understand And can also return to search for more information And infographic It can be a medium that is easier to make and more accessible to everyone, be it children or adults. Because infographic I will use a beautiful diagram. It can attract the audience to be more interested. Allowing ordinary people to access and understand large amounts of information With just one diagram It's a creative medium Easy to prepare, time-saving, yet stylish and beautiful that we can customize, and most importantly, it will be eye-pleasing to read.

**Keywords:** Death Railway, Infographic, Creative

## บทนำ

ทางรถไฟสายมรณะถูกสร้างขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยกองทัพญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกพันธมิตรและกรรมกรชาวเอเชียกว่า 275,000 คน เข้ามาสร้างทางรถไฟสายนี้เพื่อใช้ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการยกทัพเข้าโจมตีพม่าและอินเดีย ซึ่งในขณะนั้นเป็นของอังกฤษ เส้นทางนี้มีความยาวประมาณ 415 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานีรถไฟหนองปลาตุ๊กในจังหวัด ราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี โดยข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว แล้วเลียบ ขนานไปตามลำน้ำแควน้อยจนข้ามชายแดนเข้าสู่ประเทศพม่าที่ด่านเจดีย์สามองค์จนไปสิ้นสุดที่เมืองทันบูซายัต (Thanbyuzayat) การสร้างทางรถไฟเต็มไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากต้องผ่านป่าดงดิบและเทือกเขาสูงชัน ตลอดจนถึงต้องทำให้เสร็จภายใน 1 ปี ตามที่กองทัพญี่ปุ่นได้กำหนดเอาไว้ ผลที่ตามมาคือเชลยศึกนับหมื่นคนต้องเสียชีวิตลง ทางรถไฟสายนี้จึงกลายเป็น อนุสรณ์ของผู้เสียชีวิตในสงครามนี้

ปัจจุบันพื้นที่หลายแห่งตามจุดต่างๆ ตลอดเส้นทางรถไฟสายมรณะเป็นสถานที่ระลึก ถึงความทรงจำอันโหดร้ายและการสูญเสียในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่ความเจริญเติบโตทำให้การพัฒนาของเมืองเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคม การรับรู้ถึงการเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ได้เลือนลางหายไปจะเห็นได้เพียงสภาพชุมชนที่ตั้งขึ้นใหม่ สถานที่และป้ายแสดงการรำลึกถึงคนที่จากไปในสงครามหรือมีเพียงร่องรอยสิ่งก่อสร้างในอดีตที่เสื่อมโทรมไปตามกาลเวลารอการถูกรื้อทิ้งหรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปให้เหมาะสมกับการใช้งานแบบถาวร ซึ่งทำให้คุณค่าและ เอกลักษณ์ของพื้นที่ประวัติศาสตร์แห่งความทรงจำนี้จางหายไป ซึ่งการพัฒนาหลายอย่างของทางภาครัฐและเอกชนได้เข้ามาสร้างอิทธิพลในรูปแบบและองค์ประกอบของพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเพียงเป็นส่วนใหญ่ โดยขาดการคำนึงถึงการอนุรักษ์และรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่เท่าที่ควร

ทางรถไฟสายมรณะมีการพัฒนาและปรับปรุงซ่อมแซมให้มีการใช้งานเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างชุมชนและถูกกำหนดให้เป็นทางธรรมชาติ โดยแฝงความทรงจำทางประวัติศาสตร์ไว้เบื้องหลังทำให้คุณค่าและเอกลักษณ์ของเส้นทางรถไฟสายมรณะที่สำคัญหายไปบางส่วนโดยเฉพาะบริเวณรอยต่อระหว่างไทย-พม่า ถูกรื้อถอนบางส่วนจมอยู่ใต้น้ำเนื่องจากการสร้างเขื่อนชลประทาน หรือเขื่อนเขาแหลมในอดีตและบางส่วนถูกทิ้งหายไป ในป่าเมืองกาญจนบุรีร่องรอยไม่ได้ ทำให้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเส้นทางสายนี้ที่เปรียบเสมือนอนุสรณ์ของความโหดร้ายของสงครามถูกละทิ้งและลดคุณค่าลง

ปัจจุบันความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายมรณะยังคงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทุกปีมีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่ต่ำกว่า 4 ล้านคน โดยครึ่งหนึ่งจะเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เดินทางเข้ามาเยี่ยมชมเส้นทางรถไฟสายนี้โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแควซึ่งถือเป็นจุดที่สำคัญที่สุดจุดหนึ่งบนเส้นทางสายนี้ และในทุกๆปีจะมีการจัดงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว (The Bridge (On The River Kwai Festival) เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต งานดังกล่าวจัดขึ้นโดยภาครัฐ ที่ใช้ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ควรจดจำมากำหนดช่วงวันเวลาที่สำคัญของท้องถิ่นโดยจัดไว้ในปฏิทินเทศกาลการท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งถูกเผยแพร่ไปทั่วโลก มีการนำเนื้อหาของการสร้างเส้นทางรถไฟสายมรณะไปสร้างเป็นภาพยนตร์หลายเรื่องโดยเฉพาะเรื่อง “สะพานข้ามแม่น้ำแคว” (The Bridge on the River Kwai ของ David Lean) เป็นภาพยนตร์ที่ประสบความสำเร็จและสร้างชื่อเสียงกับเส้นทางรถไฟสายนี้ ให้เป็นที่รู้จักของคนทั่วโลกและยังคงเป็นที่จดจำจนถึงปัจจุบัน นอกจากนั้นยังมีการเขียน นวนิยาย บทความ และสิ่งพิมพ์อื่นๆที่เขียนเล่าเรื่องราวถึงเหตุการณ์ต่างๆระหว่างการก่อสร้างเส้นทาง รถไฟสายนี้ไว้จำนวนมากมีการจัดสร้างพิพิธภัณฑ์เพื่อเก็บหลักฐานทางประวัติศาสตร์ เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ในอดีตทั้งของไทยและต่างประเทศที่สำคัญในวันที่ 25 เมษายน ของทุกปี (Anzac Day) อดีตเชลยศึกสงครามที่ร่วมก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ และญาติของเชลยศึกที่เสียชีวิตมาจัดพิธีรำลึกถึงผู้วายชนม์ในเหตุการณ์ครั้งนั้นเนื่องจากเส้นทางรถไฟสายมรณะเป็นเป้าหมายหนึ่งใน

การพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวอย่าง ต่อเนื่องแต่หากการพัฒนาไม่ได้คำนึงถึงความหมายหรือความสำคัญของพื้นที่อย่างแท้จริง และชัดเจน จะทำให้คุณค่าและความสำคัญของพื้นที่ประวัติศาสตร์สูญหายไป

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันนี้มีผู้คนที่ทราบเรื่องทางรถไฟสายมรณะ ตั้งแต่ป้ายหยุดรถไฟโยนกน้อยจนถึงด่านเจดีย์สามองค์ น้อยมาก เพราะเส้นทางดังกล่าวได้ถูกรื้อทิ้งหลังสงครามสิ้นสุดลง และบางส่วนได้จมหายลงใต้น้ำบริเวณเขื่อนวชิราลงกรณ์ หรือ เขื่อนเขาแหลม และคนที่ทราบส่วนใหญ่ก็เป็นเพียงแคคนในพื้นที่ หรือไม่ก็คนภายในจังหวัดกาญจนบุรีเท่านั้น แต่คนที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว กลับไม่ทราบถึงประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ ทั้งนี้ก็เนื่องด้วยอุปสรรคทางด้านความห่างไกลของพื้นที่ และการขาดแหล่งข้อมูลที่ดีในการสืบค้น

จากสถานการณ์ดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะถ่ายทอดเรื่องราวเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นที่รู้จักแก่บุคคลคนทั่วไปมากขึ้นด้วยการนำเสนอผ่านสื่ออินโฟกราฟฟิก เพื่อให้คนทั่วไปสามารถเข้าถึง และเข้าใจเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี ได้ง่ายและสะดวก รวดเร็วมมากยิ่งขึ้น

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี
2. เพื่อวิเคราะห์บทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี
3. เพื่อนำเสนอประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก

### ขอบเขต

#### 1. ขอบเขตพื้นที่

การเลือกพื้นที่เพื่อทำการวิจัย ผู้วิจัยได้เริ่มต้นศึกษาตั้งแต่สถานีชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรี ไปจนถึงเขตกายแดนไทย-พม่า บริเวณด่านเจดีย์สามองค์ รวมทั้งบริเวณพื้นที่และชุมชนที่เกี่ยวข้องทาง ประวัติศาสตร์กับเส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 303.9 กิโลเมตร เนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางรถไฟสายมรณะที่ทอดยาวไปถึงชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์บริเวณด่านเจดีย์สามองค์

#### 2. ขอบเขตเนื้อหา

1. ศึกษาประวัติความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี
2. ศึกษาบทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี
3. ศึกษาจุดยุทธศาสตร์สำคัญในเส้นทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี

#### 3. ขอบเขตด้านเวลา

ใช้เวลาในการศึกษาและทำการวิจัยเป็นเวลา 4 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2563 ถึงวันที่ 31 เมษายน พ.ศ.

2564

## วิธีการดำเนินงานวิจัย

พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก เมื่อผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร หนังสือ ตำรา และงานวิจัยรวมทั้งทฤษฎีที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยออกแบบวิธีการดำเนินการวิจัยโดยมีรายละเอียดและขั้นตอน ดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
2. ขั้นตอนการศึกษาและการเก็บรวบรวม
3. การวิเคราะห์ข้อมูล

### 1. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

#### 1.1 แบบสัมภาษณ์

การใช้เครื่องแบบสัมภาษณ์ ทางทีมวิจัยเลือกเป็นคำถามปลายเปิดในการทำแบบสัมภาษณ์ เพราะจะทำให้ประชาชนในพื้นที่สามารถตอบแบบสอบถามได้ครอบคลุมมากขึ้นหรืออาจจะได้คำตอบเพิ่มจากการคำถามแบบสัมภาษณ์ก็เป็นประโยชน์แก่ทีมวิจัยในการหาข้อมูล โดยจะมีคำถามหลักจำนวน 3 ข้อ ดังนี้

1.1.1 ท่านพอจะทราบประวัติความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะ หรือไม่ และท่านทราบประวัติความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะมาจากที่ใด

1.1.2 แล้วท่านคิดว่าขนาดคลุกหลานของท่าน จะมีความรู้เกี่ยวกับทางรถไฟสายมรณะอย่างไร

1.1.3 แล้วท่านจะมีแนวทางในการ นำเสนอพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของทางรถไฟสายมาณะอย่างไร เพื่อให้ลูกหลานหรือคนที่อยากจะศึกษาเบื้องต้น สามารถเข้าใจได้อย่างไร

สำหรับการตรวจสอบเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ ทางทีมผู้วิจัยได้ทำการขอแบบสัมภาษณ์ที่ถูกต้องจากผู้เชี่ยวชาญ แล้วทำการมาใส่คำถามของทีมวิจัย แล้วกลับไปให้ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบและให้คำแนะนำในการตั้งคำถาม ก่อนที่จะนำไปลงพื้นที่พร้อมกับแบบสำรวจพื้นที่

#### 1.2 แบบสำรวจพื้นที่

การใช้เครื่องมือแบบสำรวจพื้นที่ ทางทีมผู้วิจัยได้ใช้ร่วมกับแบบสัมภาษณ์ในการลงพื้นที่ เพื่อใช้เป็นตัวแบบในเลือกบุคคลที่จะสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล โดยมีอุปกรณ์ดังนี้

1.2.1 แผนที่จังหวัดกาญจนบุรี

1.2.2 แผนที่ทางรถไฟ สายน้ำตก ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2.3 ภาพถ่ายดาวเทียมของจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อสำรวจบ้านเรือน และพัฒนาการ 2 แนวข้างทางรถไฟ ตั้งแต่ปี 2540 - ปัจจุบัน เพื่อเปรียบเทียบว่าประชาชนให้ความสำคัญอย่างไรของทางรถไฟสายนี้ และจะเป็นการสำรวจความเข้าใจประวัติศาสตร์ของประชาชนตลอด 2 ข้างแนวทางรถไฟ

## 2. ขั้นตอนการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล

สำหรับขั้นตอนในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ดังนี้

2.1 ตอนที่ 1 ทีมวิจัยได้ทำการสำรวจเส้นทางรถไฟสายมรณะโดยนั่งรถไฟจากสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก จนถึงสถานีน้ำตก ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของทางรถไฟสายนี้ในปัจจุบัน โดยจะนั่งรถไฟเพื่อเป็นเก็บข้อมูลสภาพแวดล้อม 2 ข้างทางทางรถไฟเพื่อทำการศึกษาและออกแบบสอบถามให้ตรงประเด็นมากที่สุด

2.2 ตอนที่ 2 การเก็บข้อมูลต่อจากสถานีน้ำตก - ด้านเจดีย์สามองค์ นั้นปัจจุบันทางรถไฟได้สุดทางที่ป้ายหยุดรถน้ำตก ไทรโยคน้อย จังหวัดกาญจนบุรี โดยหลังจากนี้จะเป็นการลงพื้นที่สำคัญที่ยังคงมีร่องรอยของทางรถไฟเท่านั้น เช่น น้ำตกไทรโยคน้อย ช่องเขาขาด ด้านเจดีย์สามองค์ เป็นต้น ส่วนที่เหลือจะแผนที่ทางรถไฟและแผนที่ หนังสือ ภาพถ่ายและอินเทอร์เน็ตเป็นหลักในการศึกษาและเก็บข้อมูล ส่วนในประเทศพม่า จะใช้การหาข้อมูลจากแผนที่ทางรถไฟสายมรณะฉบับเต็มในการศึกษา ใช้แผนที่ภาพถ่ายดาวเทียม ภาพถ่ายและอินเทอร์เน็ตในหาข้อมูล

2.3 ตอนที่ 3 ลงพื้นที่พร้อมกับแบบสัมภาษณ์ โดยลงพื้นที่ในการสัมภาษณ์จำนวน 2 สถานีคือ สะพานข้ามแม่น้ำแคว และสะพานถ้ำกระแซ โดยการใช้การสัมภาษณ์แบบสุ่ม จากคนในพื้นที่ในการเก็บข้อมูล และนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชมสถานที่นั้นๆ เพื่อให้ได้คำตอบว่า ประวัติความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะและประวัติความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะที่ประชาชนทั่วไปทราบมากที่สุด ความรู้ที่ลูกหลานของท่านที่มีต่อทางรถไฟสายมรณะ และแนวทางในการอนุรักษ์ของแต่ละคนไม่ว่าจะเป็นคนในพื้นที่และ นักท่องเที่ยวว่ามีความคิดเกี่ยวกับแนวทางในการอนุรักษ์อย่างไร

2.4 ตอนที่ 4 ลงพื้นที่อีกครั้งหลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์อีกครั้งแต่ใส่คำถามที่ยังต้องการเพิ่มและหาข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนที่ต้องการเพิ่ม เพื่อเก็บข้อมูลในส่วนที่ยังขาดหาย หรือยังไม่สามารถที่เอาข้อมูลมาวิเคราะห์เพิ่มเติมได้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงประเด็นมากที่สุดและสามารถสร้างอินโฟกราฟฟิกได้ตรงและออกมาชัดเจนที่สุด

## 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากเอกสาร แผนที่ และการสัมภาษณ์ มาวิเคราะห์ และเรียบเรียงข้อมูล เพื่ออธิบายถึงบทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อจังหวัดกาญจนบุรี และแนวทางการอนุรักษ์ที่ได้จากการสัมภาษณ์ และนำศึกษาข้อมูลอย่างละเอียดว่าชุดข้อมูลแต่ละชุดนั้นตรงประเด็นและสอดคล้องกับปัจจุบันมากที่สุด และถ้าเมื่อยังได้ข้อมูลไม่ครบหรือขาดหายในบางประเด็น ทางทีมวิจัยก็จะทำแบบสอบถามขึ้นใหม่โดยใช้ข้อมูลที่ต้องการมาทำและลงพื้นที่ในการสัมภาษณ์ใหม่ เพื่อให้ได้ข้อมูลตรงประเด็นมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และจะได้นำมาออกแบบอินโฟกราฟฟิก ศึกษาแนวความเป็นไปได้ที่จะนำเสนออินโฟกราฟฟิกนี้ก่อนที่จะลงมือทำอินโฟกราฟฟิกฉบับจริง

## ผลการวิจัย

### 1. ความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะ

เดือนธันวาคม พ.ศ. 2484 สงครามแปซิฟิกเริ่มก่อตัวขึ้น กองทัพญี่ปุ่นบุกโจมตีเพิร์ล ฮาร์เบอร์ เกาะฮาวาย และบุก เข้ามาเลเซีย ตอนกลางปี 2485 จากนั้นกองทัพญี่ปุ่นต่อสู้กับกองทัพอังกฤษในพม่า แต่เป้าหมายหลักคือรุกรานเข้าอินเดีย แต่ญี่ปุ่น รู้ดีว่าถ้าใช้เส้นทางเดินเรือ ขนอาวุธยุทโธปกรณ์นั้น เสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางอากาศ จึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟตัดผ่าน ประเทศไทย ที่ในขณะนั้นเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น เริ่มต้น จากบ้านหนองปลาดุก อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ไปสู่ชายแดนไทยพม่าตรง"ด่านพระเจดีย์สามองค์"ไป เมืองตันปือซาฮัด ในพม่า โดยเริ่มแรกในการก่อสร้างนั้น ใช้แรงงานของกรรมกร ชาว

แขก พม่า มาเลเซีย อินโดนีเซีย จีน และคนไทย แต่ก็ต้องเจอปัญหามากมาย เช่น ฝนตกหนักจนสะพานพังลง โรคภัยไข้เจ็บ ของคนงาน การขาดอาหาร และฝ่ายพันธมิตรในสงคราม ที่ระเบิดใส่ แล้วกรรมกรเสียชีวิตจำนวนมาก รวมถึงทางรถไฟที่ถูกทำลาย กองทัพญี่ปุ่นจึงเปลี่ยนการทำงานใหม่ โดยการเกณฑ์แรงงานของเชลยศึกชาวอังกฤษ ออสเตรเลีย อเมริกัน ฮอลันดา และไอร์แลนด์ ประมาณ 50,000 คน และรวมกับกรรมกรอีกกว่า 275,000 คน มาทำการก่อสร้างทางรถไฟสายยุทธศาสตร์ผ่านประเทศพม่า ซึ่งใน ส่วนหนึ่งจะต้องข้ามแม่น้ำแควใหญ่ การสร้างในครั้งนี้ เต็มไปด้วยความยากลำบาก การวางรางรถไฟดำเนินไปจนถึงจุดที่ต้องสร้าง สะพานข้าม แม่น้ำแควใหญ่ จึงมีการสร้างเป็นสะพานไม้ชั่วคราว การสร้างเป็นไปอย่างเร่งรีบ ไม่มีวันหยุด ใช้เชลยศึกผลัดกัน ตลอด 24 ชั่วโมงและมีทหารควบคุม อย่างใกล้ชิด

สะพานข้ามแม่น้ำแควชั่วคราวนี้ใช้ ระยะเวลาประมาณ 3 เดือนจึงเสร็จ แล้วเริ่มสร้างสะพานถาวร (ที่เห็นอยู่ในปัจจุบัน) โดยที่เชลยศึก จะต้องยืนในน้ำเป็นเวลานานๆ ทำให้เจ็บป่วยล้มตายเป็นจำนวนมาก โดยสะพานข้ามแม่น้ำแควนี้ทำเป็นสะพานเหล็ก 11 ช่วง มีความ ยาว 300 เมตร เมื่อสร้างสะพานถาวรเสร็จ จึงมีการรื้อถอนสะพานชั่วคราวออกในระหว่างที่ก่อสร้าง ถูกสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดโจมตีอยู่ หลายครั้ง จนต้องสูญเสียชีวิตมนุษย์ไป 21,399 คน สาเหตุที่ทำให้คนตายเยอะขนาดนี้ เห็นจะมาจาก การขาดแคลนอาหารที่เชลย จะได้กินเพียงข้าวกับปลาแห้งเพียงเล็กน้อย แพทย์ก็ไม่พอเพียง และยังได้รับการปฏิบัติอย่างป่าเถื่อนโหดร้ายจาก ผู้คุมเชลยศึกและ ผู้ควบคุมทางรถไฟ จนกระทั่งก่อสร้างเสร็จใช้ระยะเวลาก่อสร้างทั้งหมด 17 เดือน ซึ่งต่อมาเรียกสะพานนี้ว่า "สะพานข้ามแม่น้ำแคว" สร้างความยินดีให้กับทหารญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก แต่ก็ต้องสูญเสียชีวิตคนไปเป็นจำนวนมากใน การสร้างสายรถไฟประวัติศาสตร์สายนี้ จนเรียกกันว่า "ทางรถไฟสายมรณะ" ที่ต่างเปรียบเทียบกับชีวิตคนที่เสียชีวิต จากการสร้างว่า "หนึ่งหมอนรถไฟต่อหนึ่งชีวิต"

ทางรถไฟที่สร้างลำบากที่สุดตอนหนึ่ง คือ บริเวณสะพานถ้ำกระแชง การก่อสร้างทางรถไฟ ในช่วงนี้ มีเทือกเขาสูงชันติดกับ ลำน้ำแคว น้อย วิศวกรญี่ปุ่น จำเป็นต้องสร้างเลียบลำน้ำทางรถไฟจะลัดเลาะ ไปตามภูเขายาว 400 เมตร ซึ่งเป็นช่วงที่เชลยศึกต้องเสียชีวิต มากที่สุดประมาณ 1,000 กว่าคน เป็นสะพานที่ข้ามเหวลึกที่ยาวที่สุดของเส้นทางรถไฟสายนี้ สร้างเสร็จในเวลาอันรวดเร็วมาก นักโทษ เชลยศึกสงครามได้ทำงานกันอย่างบ้าคลั่ง จากคำสั่งของผู้คุมนักโทษชาวญี่ปุ่น ที่รู้จักดีในคำที่เรียกว่า "สปิดโต" (Speedo) หรือ "ทำไปอย่าหยุด" จากเดือนเมษายน 2486 การก่อสร้างดำเนิน การรุดหน้าไปเร็วมาก เนื่องด้วยฝ่ายญี่ปุ่นต้องการให้การก่อสร้าง แล้วเสร็จตามความคาดหมายคือเดือนสิงหาคม ซึ่งถูกกำหนดเป็นเส้นตายของ การก่อสร้าง ห้วงเวลาดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นที่รู้จักกันในนามของห้วงเวลาแห่งความเร่งด่วน (Speedo) เชลยศึกและคนงานชาวเอเชียถูกลงโทษให้ทำงานจนค่ำ ที่บริเวณซึ่งทำการตัดช่อง เขาชาคนั้น แสงแวบๆ จากกองไฟส่องกระทบบเรือนร่าง ที่มอมโซของคนงาน จึงเป็นที่มาของชื่อ "ช่องไฟนรก" (Hellfire Pass) หรือ "ช่องเขาชาด"

การก่อสร้างทางรถไฟสายมรณะ เริ่มสถานีจากหนองปลาตึก อำเภอบ้านโป่ง จังหวัด ราชบุรี ผ่านเข้าไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ ไปทางทิศตะวันตก ผ่านเจดีย์สามองค์ จนถึงปลายทางที่ เมืองตันปือชายัต ประเทศพม่า โดยมีระยะทางยาว ประมาณ 415 กิโลเมตร 37 สถานี สร้างเสร็จในวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2486 เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ สถานีรถไฟสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เริ่มต้นจาก สถานีท้องช้าง, ถ้ำผี, หินตก, แคนนิว, ไทรโยค, กิ่งไทรโยค, รินถิ่น, กุย, หินดาด, ปรังกาสี, ท่าขนุน, น้ำโจนใหญ่, ท่ามะยอ, ตำรองผาโต้, บ้านเกรียงไกร, คุริคอนตะ, กองกุตตะ, ทิมองตะ, นิโกะ, ซองกาเลีย, และด่านเจดีย์สามองค์ เมื่อญี่ปุ่นประกาศ ยอมแพ้สงคราม กองทหารอังกฤษจึงได้ทำการรื้อถอนทางรถไฟ ในเขตพม่า ออก 30 กิโลเมตร และรื้อทางรถไฟในเขตประเทศไทย ออก 6 กิโลเมตร ทำให้ทางรถไฟสาย นี้หมดสภาพการใช้งานต่อไป โดยต่อมารัฐบาลไทยได้ ขอซื้อทาง

รถไฟสายนี้ และวัสดุอุปกรณ์ ที่เกี่ยวข้องในราคา 1,250,000 ปอนด์ หรือ 50 ล้านบาท แล้วบูรณะจนสามารถเดินรถได้ และได้ทำการรื้อราง ออกไปบางส่วน คือ บริเวณรอยต่อชายแดนไทยพม่า ซึ่งรัฐบาลไทยสามารถบูรณะซ่อมแซม ทางรถไฟจนถึงสถานีน้ำตกเท่านั้น เพราะเส้นทางที่เหลือ รัฐบาลไทยไม่มีงบประมาณเพียงพอ ที่จะทำการซ่อมแซม ทำให้เส้นทางที่เหลือต้องทรุดโทรมอย่างหนัก จนปัจจุบันทางรถไฟที่เหลือ ก็กลายเป็นป่าปกคลุมตลอดทาง

หลังจากได้ทำการเก็บข้อมูลจากพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นสะพานข้ามแม่น้ำแคว และถ้ำกระแซ ทำให้พบว่า แหล่งประวัติศาสตร์ที่อยู่บนเส้นทางรถไฟสายมรณะที่ประชาชนทั่วไปทราบและสามารถเข้าไปศึกษาสถานที่ ได้ประมาณ 77 กิโลเมตร จากสถานีกาญจนบุรี ถึง สถานีน้ำตก ซึ่งทางรถไฟได้ตั้งอยู่แหล่งประวัติศาสตร์สำคัญมากมายเช่น สะพานข้ามแม่น้ำแคว สะพานถ้ำกระแซ เป็นต้น ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของทางรถไฟสายนี้ โดยจากการสัมภาษณ์ นายจิรวุฒิ ทองดี นักเที่ยวชาวกรุงเทพมหานคร ได้ให้สัมภาษณ์ว่าเขาทราบและรู้ถึงประวัติ ทราบมาบ้างแล้วในเรื่องของความเป็นมาของรถไฟ ซึ่งทราบมาจากแหล่งข่าวจากสารคดี พร้อมทั้งหนังสือแนะนำการท่องเที่ยวของกาญจนบุรี และจากการแนะนำการท่องเที่ยวทั่วไป ซึ่งไม่ได้รู้ประวัติของรถไฟสายมรณะแบบเบื่องลิก และเขาได้ให้สัมภาษณ์ต่อว่า เด็กสมัยนี้คิดว่าน่าจะมีความรู้ที่มากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีข้อมูลข่าวสารอยู่ในเทคโนโลยีอย่างมากทำให้สามารถค้นคว้า และเข้าถึงได้ง่ายกว่าแต่ก่อน จึงมีความเป็นไปได้ว่าจะมีความรู้ในเรื่องนี้มากพอที่จะอาจจะเล่าเป็นเรื่องราวได้ และการสัมภาษณ์ นาง สุทิดา จันทร์เพ็ญ แม่ค้าขายของที่ระลึก เขาได้ให้คำตอบว่า ทราบค่ะ ดิฉันค้าขายอยู่แถว ทางรถไฟมาอย่างยาวนาน เลยได้รู้เรื่องราวเกี่ยวกับทางรถไฟค่อนข้างเยอะ ทราบจาก หลายแหล่ง บิดามารดา เพื่อนๆที่ขายของมาก่อนเรา ซึ่งจากการสัมภาษณ์บุคคลทั่วไป เขามีความรู้ทั่วไปแค่เบื้องต้นทั่วไป

ซึ่งทางทีมผู้วิจัยได้มีการสัมภาษณ์แฟนพันธุ์แท้สงครามโลกครั้งที่ 2 นางสาวกฤตวรรณ ประทุม สูดยอดแฟนพันธุ์แท้สงครามมหาเอเชียบูรพา ดิฉันทราบค่ะ หนูได้อ่านหนังสือต่างประเทศเกี่ยวกับเส้นทางสายนี้ด้วย ทางรถไฟสายนี้เริ่มมากจากการที่กองทัพญี่ปุ่นไม่ต้องการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ทางเรือ เพราะเกรงว่าจะถูกอังกฤษโจมตีได้ง่ายจึงสร้างทางรถไฟแทนค่ะ ต่อด้วยการสัมภาษณ์นายวราพงษ์ ทองจันทร์ สูดยอดแฟนพันธุ์แท้ รถไฟไทย ทราบครับ จากที่ผมศึกษาจากหนังสือสงครามมหาเอเชียบูรพา ก็พบว่า ทางรถไฟสายมรณะถูกสร้างขึ้นในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา หรือสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยญี่ปุ่นต้องการเส้นทางนี้ไว้เพื่อลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ในการทำสงครามกับอังกฤษในประเทศพม่าครับ และการสัมภาษณ์นายวันวิเศษ นิยมปาน แฟนพันธุ์แท้ รถไฟไทย

ทราบแน่นอนครับ ซึ่งผมได้ศึกษามาจากหนังสือและเว็บไซต์ทั้งของไทยและต่างชาติ จึงพอสรุปข้อมูลได้ว่า ทางรถไฟสายมรณะหรือทางรถไฟสายไทย-พม่า มีระยะทางราว 415 กิโลเมตร นับจากสถานีชุมทางหนองปลาดุกถึงสถานีทันบูชายัตในประเทศพม่า และปัจจุบันก็ที่สุดสุดที่ป้ายหยุดรถน้ำตกไทรโยคน้อย เส้นทางสายนี้ถือว่ามีความยากลำบากมากจนได้มีชื่อว่าทางรถไฟสายมรณะครับ

ซึ่งจากการสัมภาษณ์แฟนพันธุ์แท้ นั้นทำให้ทราบถ้าบุคคลที่มีความรู้และความเข้าใจเขาจะสามารถบอกถึงประวัติได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งแตกต่างจากประชาชนทั่วไปที่เขามีความรู้และทราบแบบพื้นฐาน เช่น สร้างโดยใคร มีแหล่งที่สำคัญที่ไหนบ้าง แต่บุคคลที่มีความรู้เขาจะทราบทันทีว่าเส้นทางนี้มีความสำคัญอย่างไรและต้องอนุรักษ์ต่อไปเพราะรุ่นใหม่เริ่มสนใจน้อยลง



## 2. ทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี

ภายหลังสงครามเส้นทางรถไฟสายมรณะได้ตกเป็นของกองกำลังสัมพันธมิตรในฐานะประเทศผู้ชนะสงครามและการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้ซื้อทางรถไฟสายนี้มาในปี 1947 และได้ทำการปรับปรุงซ่อมแซมจนสามารถเดินรถได้ตามปกติจนถึงสถานีน้ำตกไทรโยคการรถไฟได้พัฒนาเส้นทางรถไฟสายนี้เพื่อการท่องเที่ยวโดยตรงจนในปัจจุบันได้กลายเป็นเส้นทางยอดนิยมในหมู่คนไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติแต่แหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟสายมรณะที่โด่งดังที่สุดคงหนีไม่พ้นสะพานข้ามแม่น้ำแควที่ผู้คนจากทั่วทุกมุมโลกต่างเดินทางมาเพื่อเยี่ยมชมความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของสะพานนี้อันนี้อาจจะเป็นผลต่อเนื่องมาจากภาพยนตร์ฮอลลีวูดเรื่อง Bridge on the River Kwai หรือสะพานข้ามแม่น้ำแควที่สร้างขึ้นในปี 1957 และได้รับ 7 รางวัลออสการ์ ภาพยนตร์ยอดเยี่ยมในปีเดียวกันนั้นเนื้อหาในภาพยนตร์ได้ให้ความสำคัญกับสะพานนี้เป็นอย่างยิ่งผลที่ตามมาในช่วงปี 1970 - 1980 คือสะพานข้ามแม่น้ำแควได้กลายเป็นสิ่งที่คนทั่วโลกต้องมาเห็นสักครั้งหนึ่งทำให้การท่องเที่ยวในจังหวัดกาญจนบุรีเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วและเฟื่องฟูมากในเวลาต่อมา และสภาพที่ตั้งพื้นที่ประวัติศาสตร์แห่งนั้นยังคงมีสภาพที่ตั้งสมบูรณ์ ไม่ถูก เคลื่อนย้ายหรือรื้อถอน มีการใช้ประโยชน์ และบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในด้านของสภาพความสมบูรณ์ของสิ่งก่อสร้าง พื้นที่ประวัติศาสตร์แห่งนั้นยังคงมีสภาพความ สมบูรณ์ มีองค์ประกอบของสิ่งก่อสร้าง วัสดุ และบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่อดีตจนถึง ปัจจุบันที่สามารถใช้ประโยชน์ตามเดิม ในส่วนของการคงรูปแบบดั้งเดิมมีรูปแบบของสิ่งก่อสร้าง ที่มีความใกล้เคียงรูปแบบเดิมมากกว่าร้อยละ 80 และมีองค์ประกอบของพื้นที่ยังคงเข้าถึงได้สะดวก ยกเว้นรางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการปรับปรุง ในปี 2558 เปลี่ยนหมอนจากไม้คอนกรีต และเพิ่มขนานของรางให้มีความแข็งแรงมากขึ้น แต่ก็มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในการประกอบกิจกรรมที่สอดคล้องกับพื้นที่ มีสภาพแวดล้อมที่สวยงาม เหมาะสมต่อการอนุรักษ์และพัฒนา นอกจากนี้นักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะมาท่องเที่ยว ได้มีการค้นซื้อจังหวัดกาญจนบุรี และได้มีการเข้าไปหาข้อมูลประวัติศาสตร์ของจังหวัด เพื่อศึกษาเพิ่มเติมซึ่งเป็นผลดีกับประเทศไทย และตัวจังหวัดเองเพราะมีการค้นหาและเป็นการเผยแพร่ประวัติศาสตร์ชาติไทยไปในตัวด้วย

ซึ่งจากการสัมภาษณ์นายวราพงษ์ ทองจันทร์ สูดยอดแพนพันธ์แท้ รถไฟไทย คิดว่าบุคคลทั่วไปอาจจะมีความรู้เกี่ยวกับทางรถไฟสายมรณะบาง แต่หลักฐานทางรถไฟที่ได้ถูกรื้อถอนไป อาจจะหายไปตามกาลเวลา หากยังไม่มีการอนุรักษ์ไว้ให้ลูกหลานได้เห็นครับ โดยทางที่ถูกตัดไปนั้นไม่ได้รับการดูแลว่าเป็นโบราณหรือหลักฐานทางประวัติของสงครามซึ่งคนรู้น้อยมากนอกจากการค้นหาทางอินเทอร์เน็ตเท่านั้นที่จะทราบพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของทางรถไฟสายนี้

## 3. นำเสนอประวัติความเป็นมาทางรถไฟสายมรณะผ่านอินโฟกราฟิก

เป็นสื่อที่ทำง่ายเข้าถึงทุกคนได้ง่ายกว่าไม่ว่าจะเป็นเด็กหรือผู้ใหญ่ เพราะอินโฟกราฟิก จะใช้แผนภาพสวยๆ สามารถดึงดูดผู้ชมให้มีความสนใจยิ่งขึ้น ทำให้คนทั่วไปสามารถเข้าถึง เข้าใจ ข้อมูลปริมาณมากๆ ด้วยแผนภาพเพียงภาพเดียว เป็นสื่อที่สร้างสรรค์ จัดทำง่ายประหยัดเวลา ยั่งยืน เพราะว่าเป็นสื่อที่เพิ่งได้รับความนิยมเมื่อ 4-5 ปีที่แล้วซึ่งยังถือว่ามีความใหม่มาก และสวยงามที่เราสามารถกำหนดเองได้และที่สำคัญจะทำให้เป็นที่ต้องตาต้องใจในการอ่าน ซึ่งตรงกับกรสัมภาษณ์ นายวราพงษ์ ทองจันทร์ สูดยอดแพนพันธ์แท้ รถไฟไทยผมในฐานะที่ทำงานให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ผมจะนำเสนอความรู้ผ่านทาง Facebook และหากทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจะให้ผมไปบรรยายบนขบวนรถพิเศษนำเที่ยวน้ำตก ผมก็ยินดีครับ เพราะเป็นการให้ความรู้และความสนุกในการเดินทางไปด้วยครับ นายวันวิเศษ เนียมปาน แพนพันธ์แท้ รถไฟไทย ผมจะนำข้อมูลนำเสนอใน

สื่อออนไลน์ต่างๆ เช่น Facebook หรือเว็บไซต์ที่น่าเชื่อถือได้ เพื่อที่พวกเขาจะได้สืบค้นอย่างสะดวก และผมจะทำสื่อการนำเสนอที่น่าสนใจ และเข้าใจง่าย เพื่อให้พวกเขาได้นำไปต่อยอดความรู้โดยการศึกษาหาเพิ่มเติมจากที่ผมลงไว้ในสื่อออนไลน์ต่างๆรับและนางสาวกฤตวรรณ ประทุม สูดยอดแฟนพันธุ์แท้ สงครามมหาเอเชียบูรพา หนูกับเพื่อนๆของหนูก็ทำแฟนเพจเกี่ยวกับสงครามมหาเอเชียบูรพาแล้วละ เรื่องการนำเสนอข้อมูลทางรถไฟสายมรณะก็ยังคงนำเสนอต่อไปละ นอกจากนี้แล้วหนูยังยินดีที่จะเป็นวิทยากรในการให้ความรู้เกี่ยวกับทางรถไฟสายมรณะ เพื่อให้บุคคลทั่วไปได้เข้าถึงข้อมูลอันน่าสนใจ และเข้าใจได้ง่ายขึ้นละ

โดยที่นำเสนอประวัติความเป็นมาทางรถไฟสายมรณะผ่านอินโฟกราฟิก เพราะว่า

1. เป็นสื่อที่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการใช้เว็บไซต์ ไม่จำเป็นต้องลงโปรแกรม
2. มีลูกเล่นดีๆ หลากอย่าง ยืดหยุ่น และใช้งานสะดวกกว่า
3. สามารถเผยแพร่ชิ้นงานผ่าน Social Network ได้ง่ายกว่าสื่ออื่นๆมากมาย
4. ทำให้มีการเข้าถึงได้ทุกเพศทุกวัย
5. เป็นสื่อที่สามารถเอาไปเผยแพร่ได้ต่อไปโดยไม่ต้องขออนุญาต
6. เข้าถึงความรู้ได้ทุกที่ทุกเวลา

## สรุปผลและอภิปรายผล

### ประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะ จังหวัดกาญจนบุรี

ทางรถไฟสายมรณะถูกสร้างขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยกองทัพญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกพันธมิตรและกรรมกรชาวเอเชียกว่า 275,000 คน เข้ามาสร้างทางรถไฟสายนี้เพื่อใช้ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการยกทัพเข้าโจมตีพม่าและอินเดีย ซึ่งในขณะนั้นเป็นของอังกฤษ เส้นทางนี้มีความยาวประมาณ 415 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานีรถไฟหนองปลาดุกในจังหวัด ราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี โดยข้ามแม่น้ำแควใหญ่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว แล้วเลียบ ขนานไปตามลำน้ำแควน้อยจนข้ามชายแดนเข้าสู่ประเทศพม่าที่ด่านเจดีย์สามองค์จนไปสิ้นสุดที่เมืองทันบูยูชายัท (Thanbyuzayat) การสร้างทางรถไฟเต็มไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากต้องผ่านป่าดงดิบและเทือกเขาสูงชัน ตลอดจนต้องทำให้เสร็จภายใน 1 ปี ตามที่กองทัพญี่ปุ่นได้กำหนดเอาไว้ ผลที่ตามมาคือเชลยศึกนับหมื่นคนต้องเสียชีวิตลง ทางรถไฟสายนี้จึงกลายเป็น อนุสรณ์ของผู้เสียชีวิตในสงครามนี้

ปัจจุบันพื้นที่หลายแห่งตามจุดต่างๆ ตลอดเส้นทางรถไฟสายมรณะเป็นสถานที่ระลึก ถึงความทรงจำอันโหดร้ายและการสูญเสียในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่ความเจริญเติบโตทำให้การพัฒนาของเมืองเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคม การรับรู้ถึงการเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ได้เลือนลางหายไปจะเห็นได้เพียงสภาพชุมชนที่ตั้งขึ้นใหม่ สถานที่และป้ายแสดงการรำลึกถึงคนที่จากไปในสงครามหรือมีเพียงร่องรอยสิ่งก่อสร้างในอดีตที่เสื่อมโทรมไปตามกาลเวลารอการถูกรื้อทิ้งหรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปให้เหมาะสมกับการใช้งานแบบถาวร ซึ่งทำให้คุณค่าและ เอกลักษณ์ของพื้นที่ประวัติศาสตร์แห่งความทรงจำนี้จางหายไป ซึ่งการพัฒนาหลายอย่างของทางภาครัฐและเอกชนได้เข้ามาสร้างอิทธิพลในรูปแบบและองค์ประกอบของพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเพียงเป็นส่วนใหญ่ โดยขาดการคำนึงถึงการอนุรักษ์และรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่เท่าที่ควร

ทางรถไฟสายมรณะมีการพัฒนาและปรับปรุงซ่อมแซมให้มีการใช้งานเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างชุมชนและถูกกำหนดให้เป็นทางธรรมชาติ โดยแฝงความทรงจำทางประวัติศาสตร์ไว้เบื้องหลังทำให้คุณค่าและเอกลักษณ์ของเส้นทางรถไฟสายมรณะที่สำคัญหายไปบางส่วนโดยเฉพาะบริเวณรอยต่อระหว่างไทย-พม่า ถูกรื้อถอนบางส่วนจมอยู่ใต้น้ำเนื่องจากการสร้างเขื่อนชลประทาน หรือเขื่อนเขาแหลมในอดีตและบางส่วนถูกทิ้งหายเข้าไปในป่าเมืองกาญจนบุรีร่องรอยไม่ได้ ทำให้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเส้นทางสายนี้ที่เปรียบเสมือนอนุสรณ์ของความโหดร้ายของสงครามถูกละทิ้งและลดคุณค่าลง

ปัจจุบันความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายมรณะยังคงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทุกปีมีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่ต่ำกว่า 4 ล้านคน โดยครึ่งหนึ่งจะเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เดินทางเข้ามาเยี่ยมชมเส้นทางรถไฟสายนี้โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแควซึ่งถือเป็นจุดที่สำคัญที่สุดจุดหนึ่งบนเส้นทางสายนี้ และในทุกๆปีจะมีการจัดงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว (The Bridge (On The River Kwai Festival) เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต งานดังกล่าวจัดขึ้นโดยภาครัฐ ที่ใช้ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ควรจดจำมากำหนดช่วงวันเวลาที่สำคัญของท้องถิ่นโดยจัดไว้ในปฏิทินเทศกาลการท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งถูกเผยแพร่ไปทั่วโลก มีการนำเนื้อหาของการสร้างเส้นทางรถไฟสายมรณะไปสร้างเป็นภาพยนตร์หลายเรื่องโดยเฉพาะเรื่อง “สะพานข้ามแม่น้ำแคว” (The Bridge on the River Kwai ของ David Lean) เป็นภาพยนตร์ที่ประสบความสำเร็จและสร้างชื่อเสียงกับเส้นทางรถไฟสายนี้ ให้เป็นที่รู้จักของคนทั่วโลกและยังคงเป็นที่จดจำจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีการเขียน นวนิยาย บทความ และสิ่งพิมพ์อื่นๆที่เขียนเล่าเรื่องราวถึงเหตุการณ์ต่างๆระหว่างการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ไว้จำนวนมากมีการจัดสร้างพิพิธภัณฑ์เพื่อเก็บหลักฐานทางประวัติศาสตร์ เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ในอดีตทั้งของไทยและต่างประเทศที่สำคัญในวันที่ 25 เมษายน ของทุกปี (Anzac Day) อดีตเชลยศึกสงครามที่ร่วมก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ และญาติของเชลยศึกที่เสียชีวิตมาจัดพิธีรำลึกถึงผู้วายชนม์ในเหตุการณ์ครั้งนั้นเนื่องจากเส้นทางรถไฟสายมรณะเป็นเป้าหมายหนึ่งในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวอย่าง ต่อเนื่องแต่หากการพัฒนาไม่ได้คำนึงถึงความหมายหรือความสำคัญของพื้นที่อย่างแท้จริงและชัดเจน จะทำให้คุณค่าและความสำคัญของพื้นที่ประวัติศาสตร์สูญหายไป

#### บทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อการพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี

ทางรถไฟสายมรณะถูกสร้างขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อใช้ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการยกทัพเข้าโจมตีพม่าและอินเดีย ซึ่งในขณะนั้นเป็นของอังกฤษ เส้นทางนี้มีความยาวประมาณ 415 กิโลเมตร

ทางรถไฟสายมรณะมีการพัฒนาและปรับปรุงซ่อมแซมให้มีการใช้งานเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างชุมชนและถูกกำหนดให้เป็นทางธรรมชาติ โดยแฝงความทรงจำทางประวัติศาสตร์ไว้เบื้องหลังทำให้คุณค่าและเอกลักษณ์ของเส้นทางรถไฟสายมรณะที่สำคัญหายไปบางส่วนโดยเฉพาะบริเวณรอยต่อระหว่างไทย-พม่า ถูกรื้อถอนบางส่วนจมอยู่ใต้น้ำเนื่องจากการสร้างเขื่อนชลประทาน หรือเขื่อนเขาแหลมในอดีตและบางส่วนถูกทิ้งหายเข้าไปในป่าเมืองกาญจนบุรีร่องรอยไม่ได้ ทำให้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเส้นทางสายนี้ที่เปรียบเสมือนอนุสรณ์ของความโหดร้ายของสงครามถูกละทิ้งและลดคุณค่าลง

ปัจจุบัน เส้นทางรถไฟสายมรณะยังคงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทุกปีมีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่ต่ำกว่า 4 ล้านคน โดยครึ่งหนึ่งจะเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เดินทางเข้ามาเยี่ยมชมเส้นทางรถไฟสายนี้โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแควซึ่งถือเป็นจุดที่สำคัญที่สุดจุดหนึ่งบนเส้นทางสายนี้ และในทุกๆปีจะมีการจัดงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว (The Bridge (On The River Kwai Festival) เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต งานดังกล่าวจัดขึ้นโดยภาครัฐ ที่ใช้ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ควรจดจำมากำหนดช่วงวันเวลาที่สำคัญของท้องถิ่นโดยจัดไว้ในปฏิทินเทศกาลการท่องเที่ยว

ท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งถูกเผยแพร่ไปทั่วโลก มีการนำเนื้อหาของการสร้างเส้นทางรถไฟสายมรณะไปสร้างเป็นภาพยนตร์หลายเรื่องโดยเฉพาะเรื่อง “สะพานข้ามแม่น้ำแคว” (The Bridge on the River Kwai ของ David Lean) เป็นภาพยนตร์ที่ประสบความสำเร็จและสร้างชื่อเสียงกับเส้นทางรถไฟสายนี้ ให้เป็นที่รู้จักของคนทั่วโลกและยังคงเป็นที่จดจำจนถึงปัจจุบัน

**นำเสนอประวัติความเป็นมาและบทบาทของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของจังหวัดกาญจนบุรี กรณีศึกษาทางรถไฟสายมรณะ โดยนำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก**

จากการที่นำเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก พบว่า มีผลตอบรับค่อนข้างดีมาก เพราะคนที่เข้ามาศึกษาสามารถเข้าใจง่าย และยังสามารถสืบค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ ซึ่งตรงกับงานวิจัยของ ยุพาวดี ฐานขันแก้ว ( 2555.บทคัดย่อ) ได้ทำการทำวิจัยเรื่อง การสร้างสื่ออินโฟกราฟิกเรื่องจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อสร้างสื่ออินโฟกราฟิก เรื่องจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย (2) ความพึงพอใจของผู้ชมที่มีต่อสื่ออินโฟกราฟิก เรื่องจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นนักเรียนในโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระดับมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 1 ได้มาโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 100 คน ผลการวิจัยพบว่า (1) ได้สื่ออินโฟกราฟิก เรื่องจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย ที่มีความยาว 3.00 นาทีโดย มีเนื้อหาเกี่ยวกับจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อตนเองหรือสังคม และอินโฟกราฟฟิก สามารถเป็นสื่อที่ทำงานเข้าถึงทุกคนได้ง่ายกว่าไม่ว่าจะเป็นเด็กหรือผู้ใหญ่ เพราะอินโฟกราฟฟิก จะใช้แผนภาพสวยๆ สามารถดึงดูดผู้ชมให้มีความสนใจยิ่งขึ้น ทำให้คนทั่วไปสามารถเข้าถึง เข้าใจ ข้อมูลปริมาณมากๆ ด้วยแผนภาพเพียงภาพเดียว เป็นสื่อที่สร้างสรรค์ จัดทำง่ายประหยัดเวลา ยังทันสมัย และสวยงามที่เราสามารถกำหนดเองได้และที่สำคัญจะทำให้เป็นที่ต้องตาต้องใจในการอ่าน

### กิตติกรรมประกาศ

ในงานวิจัยเรื่อง ความสำคัญของทางรถไฟสายมรณะที่มีต่อจังหวัดกาญจนบุรี โดยเสนอผ่านอินโฟกราฟฟิก ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจาก ผศ. ดร. ปราบธนา แซ่อึ้ง ที่ได้สละเวลาอันมีค่าแก่คณะผู้วิจัย เพื่อให้คำปรึกษาและแนะนำ ตลอดจนตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่ง จนงานวิจัยฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ลุล่วงได้ด้วยดีด้วยดีคณะผู้วิจัยขอรบกวนขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบคุณกลุ่มประชากรที่ได้ให้สัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล ได้แก่ แม่ค้าขายของบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว ตลอดจนเจ้าหน้าที่หน่วยตำรวจรถไฟ ที่ป้ายหยุดรถสะพานข้ามแม่น้ำแคว ตลอดจนนักท่องเที่ยว ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ในการตอบแบบสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำงานวิจัย

ขอขอบคุณ นายวราพงษ์ ทองจันทร์ นายวันวิเศษ เนียมปาน แฟนพันธุ์แท้ รถไฟไทย และ นางสาวกฤตวรรณ ประทุม สุดยอดแฟนพันธุ์แท้ สงครามมหาเอเชียบูรพา ที่ได้ให้ข้อมูลของเส้นทางรถไฟสายมรณะในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในการทำงานวิจัยครั้งนี้

## เอกสารอ้างอิง

- คมสันต์ จันนนคร. (2563). การพัฒนาสื่ออินโฟกราฟิก บน Google Classroom วิชาศาสนาสากล ของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสตรีวัดระฆัง (ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ความเป็นมาของทางรถไฟสายมรณะ. (2564). สืบค้นวันที่ 14 มกราคม 2564. จาก <https://thailandtourismdirectory.go.th/>
- จงรัก เทศนา. (2556). อินโฟกราฟิก ความหมาย. สืบค้น 15 มกราคม 2564. จาก <https://chachoengsao.cdd.go.th>
- ปิยะวรรณ จันทรดำ. (2562). ผลการใช้สื่อสิ่งพิมพ์แบบอินโฟกราฟิกที่ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- พิมพ์โร สุพัตร. (2560). การพัฒนาการฝึกอบรมออนไลน์ด้วยระบบการจัดการเรียนรู้ระบบเปิดสำหรับมหาชน เรื่องการออกแบบสื่ออินโฟกราฟิก (ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ยุพาวดี ฐานชั้นแก้ว. (2555). การสร้างสื่ออินโฟกราฟิก เรื่องจริยธรรมในการใช้โซเชียลมีเดีย. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ.
- รวีวรรณ ภาคพรต. (2526). ความหมายแนวคิดเกี่ยวกับประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ
- วัชระ สินธุประมา. (2558). แนวคิดเกี่ยวกับพัฒนาการทางประวัติศาสตร์. พัฒนาการของมโนทัศน์เรื่อง “ประวัติศาสตร์ โลก” ในโลกตะวันตก : World History กับ Global History. 3(1). 79.
- เอกลักษณ์ แสงเดือนฉาย. (2562). การพัฒนาสื่อปฏิสัมพันธ์ในรูปแบบอินโฟกราฟิก โดยใช้แนวคิดการออกแบบอย่างมีส่วนร่วมเพื่ออธิบายหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). มหาสารคาม. มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- Akharaphon Dantonglang. (2559). Infographic คืออะไร. สืบค้นวันที่ 14 มกราคม 2564. จาก <https://www.beartheschool.com/share-1/2018/10/24/infographic->
- Krujongrak.. (2555). Infographic คืออะไร. สืบค้นวันที่ 14 มกราคม 2564. จาก <https://www.wynnsoftstudio.com/what-is-infographic>
- Thai Bussiness Search. (2556). Infographic คืออะไร. สืบค้นวันที่ 14 มกราคม 2564. จาก <https://www.thaibusinesssearch.com/marketing/infographic/>