

ทางรถไฟสายไทย - พม่า ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา

วัลลี นวลหอม¹ และ พชรพล แซ่อึ้ง²

¹อาจารย์ประจำสาขาวิชาสังคมศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

²นักศึกษาลาชาวิชาสังคมศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

* Vanlee@npru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มุ่งศึกษาประวัติศาสตร์ของการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา ซึ่งเป็นเหตุการณ์เดียวกับสงครามโลกครั้งที่ 2 พบว่าในช่วงเวลาดังกล่าว รัฐบาลไทยภายใต้การนำของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ได้เป็นพันธมิตรกับจักรวรรดิญี่ปุ่นในการร่วมกันทำสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร ซึ่งประเทศไทยได้ถูกใช้เป็นฐานลำเลียง ยุทโธปกรณ์ไปสู่แนวหน้าในประเทศอินเดีย ผ่านทางรถไฟระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นใหม่ตั้งแต่สถานีชุมทางหนองปลาดุก ในเขต ประเทศไทย ถึงสถานีทันบูชายัต ในเขตประเทศพม่า รวมระยะทาง 415 กิโลเมตร ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำแคว สะพาน ถ้ำกระแซ ด่านพระเจดีย์สามองค์ ถึงสถานีปลายทาง ภายหลังจากจักรวรรดิญี่ปุ่นแพ้สงครามเส้นทางดังกล่าวถูกขายให้กับ รัฐบาลไทยเพื่อการโดยสารเชิงพาณิชย์และการขนส่งสินค้า แต่การบำรุงเส้นทางดังกล่าวเป็นไปอย่างยากลำบากทำให้ต้องมีการรื้อเส้นทางออกไปบางส่วน ทำให้ปัจจุบันทางรถไฟสายไทย-พม่า ลั้นสุดที่ป้ายหยุดรถน้ำตกไทรโยคน้อย

คำสำคัญ: สงครามมหาเอเชียบูรพา , ทางรถไฟสายไทย-พม่า , จักรวรรดิญี่ปุ่น

Thai - Burma Railway During the Greater East Asia War

Wanlee Nualhom¹ and Pacharapon Saeaueng²

¹Instructor of Social Studies Program, Faculty of Humanities and Social Sciences, Nakhon Pathom Rajabhat University

²Students in social studies, Faculty of Humanities and Social Sciences, Nakhon Pathom Rajabhat University

*Vanlee@npru.ac.th

Abstract

This academic article focuses on the history of the construction of the Thai-Burma railway During the Greater East Asia War which was the same event as World War 2 Found that during the said time. The Thai government under the leadership of Field Marshal Plaek Phibunsongkhram Became an ally to the Empire of Japan in a joint war with the Allies. In which Thailand has been used as a base for transporting consumables to the front lines in India Via the newly built international railway from the Nong Pladuk Junction In Thailand Arrive at Thanbyuzayat Station. In the Burmese area for a total of 415 kilometers via the Bridge on the River Kwai , Thamkrasae Bridge , Three Pagodas Pass Arrive at the destination station After the Empire of Japan lost the war. The route has been sold to the Thai government for commercial passenger and freight transportation. But the maintenance of the said route is difficult, causing some parts to be dismantled, resulting in the present Thai-Burma railway End at Nam Tok Sai Yok Noi

Keywords: the Greater East Asia War ,Thai - Burma Railway ,Empire of Japan

1. บทนำ

ความขัดแย้งของสงครามโลกครั้งที่ 2 “เริ่มต้น” ขึ้นนับตั้งแต่ “สิ้นสุด” เสียงกระสุนปืนนัดสุดท้ายของสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน ค.ศ. 1918 ทั้งนี้เพราะเงื่อนไขแห่งปัญหาจาก “มหาสงคราม” (Great War) หรือสงครามโลกครั้งที่ 1 นอกจากจะไม่ได้รับการแก้ไขแล้ว กลับยิ่งขมวดปมแน่นยิ่งขึ้นจนกลายเป็นปัญหาที่ซับซ้อนยากที่จะแก้ไขในอนาคต เพื่อเป็นการป้องกันสงครามที่จะเกิดขึ้น วินสตัน เชอร์ชิลล์ (Winston Churchill) ผู้ซึ่งตระหนักดีถึงภัยคุกคาม จากเยอรมัน ได้พยายามเตือนคนอังกฤษครั้งแล้วครั้งเล่าแต่เสียงเตือนของเขาที่ไร้ผล เพราะผู้คนต้องการหลีกเลี่ยงสงครามและให้ความสนใจกับปัญหาปากท้องของตนเองเป็นหลัก

ในขณะเดียวกันองค์กรที่ตั้งขึ้นภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 คือ “องค์การสันนิบาตชาติ” (League of Nations) ก็ไร้พิษสงอย่างสิ้นเชิง องค์กรนี้ไม่มีมหาอำนาจใหม่อย่างสหรัฐอเมริกาเป็นสมาชิก แม้จะมีชาติต่าง ๆ เข้าร่วมในองค์การสันนิบาตชาติ แต่ก็ไม่สามารถช่วยเหลือเงินจากการรุกรานของญี่ปุ่นได้ ไม่สามารถป้องกันสงครามกลางเมืองในสเปนได้ รวมทั้งไม่สามารถป้องกันการเสริมสร้างอาวุธและการฉีกสนธิสัญญาแวร์ซาย (Treaty of Versailles) ของอดอล์ฟ ฮิตเลอร์ (Adolf Hitler) ผู้คน พรรคนาซีเยอรมันได้ ความล้มเหลวขององค์การสันนิบาตชาติจึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

ทางด้านเยอรมันในเดือนมกราคม ค.ศ. 1933 อดอล์ฟ ฮิตเลอร์ ผู้นำพรรคนาซี ชนะการเลือกตั้งเนื่องจากมีการชูนโยบายชาตินิยมเป็นหลัก ทำให้เขาได้ขึ้นดำรงตำแหน่งอัครมหาเสนาบดี (Chancellor) และก้าวขึ้นเป็นผู้นำสูงสุดหรือ “ฟือเรอร์” (Fuehrer) ในที่สุด เมื่อฮิตเลอร์ขึ้นสู่อำนาจแล้วก็ไม่ปล่อยให้เวลาให้สูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์ เขาได้เริ่มฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศที่ ไร้ทิศทาง อย่างเป็นรวดเร็ว จนเศรษฐกิจของเยอรมันฟื้นตัวอย่างน่าอัศจรรย์

ในวันที่ 16 มีนาคม ค.ศ. 1935 อิตาลีประกาศศึกสนธิสัญญาแวร์ซาย และทำการเสริมสร้างกองทัพเยอรมันขึ้นใหม่ ซึ่งเป็นจุดกำเนิดอาณาจักรใหม่ของนาซีเยอรมัน นั่นคือ “อาณาจักรไรช์ที่ 3” เมื่อรุ่งอรุณของวันที่ 1 กันยายน ค.ศ. 1939 เครื่องบินของกองทัพอากาศเยอรมันหรือ “ลูฟท์วัฟเฟอ” (Luftwaffe) ได้เริ่มต้นการทิ้งระเบิดถล่มจุดยุทธศาสตร์ในโปแลนด์พร้อม ๆ กับ กัสธอถ์ และทหารราบจน นวมมหาศาลก็เคลื่อนถล่ม ลังข้ามเขตแดนเข้าสู่โปแลนด์อย่างรวดเร็ว

วันรุ่งขึ้นอังกฤษและฝรั่งเศสในฐานะพันธมิตรของโปแลนด์ยื่นคำขาดต่อฝ่ายเยอรมันให้ถอนทหารออกจากโปแลนด์โดยทันที แต่ฮิตเลอร์ตอบปฏิเสธคำขาดดังกล่าว ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสจึงตัดสินใจประกาศสงครามกับเยอรมันในวันที่ 3 กันยายน ค.ศ. 1939 ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของสงครามโลกครั้งที่ 2 และนับต่อจากนี้ไปอีก 5 ปี “โลกจะนองไปด้วยเลือดและน้ำตา”

ส่วนทางด้านญี่ปุ่นนั้นในสงครามโลกครั้งที่ 1 ญี่ปุ่นซึ่งกำลังแผ่ขยายอาณาเขตทั้งทางการ ทหารและเศรษฐกิจเข้าสู่จีนและแปซิฟิกได้ประกาศสงครามกับเยอรมัน ในเดือนเมษายน ค.ศ. 1914 และส่งกำลังทหารเข้ายึดครองมณฑลซานตง (Shandong) ซึ่งเป็นดินแดนในปกครองของเยอรมัน ก่อนที่จะยึดแมนจูเรียและมองโกเลีย รวมไปถึงหมู่เกาะมาเรียนาและมาร์แชลล์ ในมหาสมุทรแปซิฟิก เมื่อสงครามสิ้นสุดลงญี่ปุ่นเป็น 1 ใน 5 มหาอำนาจ ผู้ชนะสงครามที่ลงนามในสนธิสัญญาแวร์ซาย ซึ่งชัยชนะในครั้งนี้แลกมาด้วยความสูญเสียเพียงน้อยนิด ความสำเร็จอันยิ่งใหญ่เหล่านี้ส่งผลให้นายทหารที่มีแนวคิดชาตินิยมต้องการแผ่ขยายอาณาเขตของจักรวรรดิญี่ปุ่นออกไปทั่วเอเชียและแปซิฟิก จนนำไปสู่การสะสมกำลังอาวุธยุทธโปกรณ์อย่างขนานใหญ่ เพื่อความเป็นมหาอำนาจ ตามแนวความคิด “วงศัโพพูลุ่มมหาเอเชียบูรพา” (Greater East Asia Co-Prosperty Sphere) ในที่สุด

2. สงครามมหาเอเชียบูรพา

สงครามมหาเอเชียบูรพา (The Great Asia Pacific War) เป็นสงครามที่เกิดขึ้นในภูมิภาคที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย ประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ตั้งอยู่ระหว่างจีนและอินเดีย จึงเรียกว่า อินโดจีน และมีชื่อเรียกต่างๆ กัน เช่น เอเชีย ดินแดนมรสุม อินเดียไกล หมู่เกาะอินเดียตะวันออก สุวรรณภูมิ เอเชียอาคเนย์ หรือเอเชียบูรพา ส่วนคำว่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มใช้เรียกระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อฝ่ายพันธมิตรตั้งกองบัญชาการรบในภูมิภาคนี้ สงครามครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของสงครามโลกครั้งที่ 2 (ค.ศ. 1939-1945) และเมื่อในปี ค.ศ. 1942 ญี่ปุ่นได้จัดตั้งกระทรวงใหม่ คือ “กระทรวงเอเชียบูรพา” เพื่อทำหน้าที่ดูแลประเทศทางภูมิภาคนี้โดยเฉพาะ สงครามครั้งนี้ขยายสมรภูมิจนไปทั่วภูมิภาคจึงเรียกสงครามนี้ว่า “สงครามมหาเอเชียบูรพา” ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน ฟิลิปปินส์ และติมอร์ตะวันออก รวม 11 ประเทศ (วรวิธ สุวรรณฤทธิ์, 2554 น.1)

ในสงครามมหาเอเชียบูรพาเป็นเหตุการณ์สำคัญของประวัติศาสตร์โลก เนื่องจากการรุกรานของญี่ปุ่นที่ส่งผลกระทบต่อประเทศต่างๆในทวีปเอเชียตะวันออก และในภูมิภาคนี้ ไม่ว่าจะเป็นการปรับตัวให้เข้ากับสภาวะสงคราม การผูกมิตรกับฝ่ายอักษะ (จักรวรรดิญี่ปุ่น) และสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสงครามนี้คือทางรถไฟสายไทย-พม่า ที่พยายามขนส่งยุทธปัจจัยต่อกองทัพญี่ปุ่นที่กำลังรบกับกองทัพอังกฤษระหว่างเขตประเทศอินเดียและพม่า แต่ท้ายที่สุดกองทัพญี่ปุ่นก็ต้องถอยและพ่ายแพ้สงครามในครั้งนี้

3. จักรวรรดิญี่ปุ่นรุกรานราชอาณาจักรไทย

หลังจากที่ญี่ปุ่นเปิดฉากโจมตีอ่าวเพิร์ลหรือ “เพิร์ลฮาร์เบอร์” ในวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1941 ติดตามด้วยกองพลที่ 25 ของญี่ปุ่นภายใต้การบังคับบัญชาของพลโทยามะมะชิชิ โทะโมะยุกิ (Yamashita Tomoyuki) ได้ทำการยกพลขึ้นบกที่จังหวัดสมุทรปราการ (บางปู) ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี และปัตตานี อีกด้วย ท่ามกลางความพยายามอย่างห้าวหาญในการสกัดกั้นทหารญี่ปุ่นจากทหาร ตำรวจ และยุวชนทหารของไทย แต่ในเวลาประมาณ 09.30 น. ของวันที่ 8 ธันวาคม รัฐบาลไทยน าโดยจอมพล ป. พิบูลสงคราม (แปลก ชิตตะสังคะ) นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งให้หยุดยิงและยินยอมให้ญี่ปุ่นเคลื่อนทัพผ่าน รวมทั้งประกาศร่วมรบเคียงข้างกับกองทัพญี่ปุ่น ท้าให้กองทัพญี่ปุ่นมุ่งหน้า สู่ภาคตะวันตกของไทยและเข้าโจมตีพม่าอันเป็นอาณานิคมของอังกฤษ จนถึงเดือนเมษายน ค.ศ. 1942 ญี่ปุ่นเข้ายึดครองพม่าได้สำเร็จ (ดิเรก ชัยนาม, 2560:10)

การปฏิบัติการที่สำคัญของทหารญี่ปุ่นคือ การสร้างทางรถไฟ ความยาว 415 กิโลเมตร เชื่อมต่อไปยังพม่า เพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินทัพเข้าไปในพม่าและอินเดีย โดยการก่อสร้างเริ่มจากสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก อาเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี ผ่านเขตแดนที่ด่านเจดีย์สามองค์ไปสิ้นสุดที่เมืองทันบูซายัต (Thanbyzayat) ของพม่า อันเป็นต้นกำเนิดของเรื่องราวก้องโลกคือ “สะพานข้ามแม่น้ำแคว” ที่เชลยศึกสัมพันธมิตรจำนวน

กว่า 61,700 นาย ถูกเกณฑ์มาใช้แรงงานจนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก เซลยศึกผู้เสียชีวิตประกอบด้วย เซลยอังกฤษ จำนวน 6,904 นาย ออสเตรเลีย จำนวน 2,802 นาย เนเธอร์แลนด์ จำนวน 2,782 นาย และอเมริกัน จำนวน 113 นาย (ศนิโรจน์ ธรรมยศ, 2561 : 114)

4.แผนการสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า

ก่อนเกิดสงครามมีชาวญี่ปุ่นจำนวนหนึ่งเข้ามาค้าขายอยู่ที่จังหวัดกาญจนบุรีล่วงหน้าแล้วเข้าใจว่าเพื่อทางการศึกษาภูมิภาค ต่อมาเมื่อตกลงสร้างรถไฟ วิศวกรชาวญี่ปุ่นต้องการสำรวจเส้นทางตอนเหนือของจังหวัดตาก ไปจนถึงชายแดนไทย-พม่า ญี่ปุ่นได้ติดต่อประสานกับกรมประสานงานพันธมิตรขอให้ฝ่ายไทยจัดเจ้าหน้าที่ร่วมไปในการสำรวจด้วย เริ่มออกเดินทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1941 โดยขบวนรถไฟจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีบ้านโป่ง และเดินทางรถยนต์ต่อไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ฝ่ายญี่ปุ่นมีร้อยตรีควาซากิกักบะ และมีเจ้าหน้าที่ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ร่วมเดินทางสำรวจตั้งแต่ต้นแม่น้ำแม่กลองถึงไทรโยค ต่อมาฝ่ายญี่ปุ่นก็ออกสำรวจโดยคณะกรรมการชุดเดิมไปจนถึงชายแดนไทยพม่า เข้าไปในเขตพม่า ซึ่งทหารญี่ปุ่นได้ ทารส ตรวจสอบแล้ว การส ตรวจสอบเส้นทางนั้นญี่ปุ่นได้ศึกษาภูมิภาคที่พักผ่อน อาหารการกิน และการจ้างแรงงานกรรมกรในท้องถิ่น

ความคิดในการสร้างทางรถไฟเชื่อมไทยกับพม่า นั้น ทางรัฐบาลที่กรุงโตเกียวเห็นว่าเป็นการก่อสร้างที่ยากลำบากมาก มิได้มีการเห็นชอบกับข้อเสนอนี้ในทันที โดยบางคนเห็นว่าการขุดคอคอดกระน่าจะมีประโยชน์มากกว่า เสนาธิการฯ อิวาฮาชิได้รับมอบหมายให้รวบรวมข้อมูลเพื่อการนี้ และทราบจากการบันทึกในกรุงเทพฯ ว่ามีชาวอังกฤษ ทารส ราวและเขียนแผนที่ไว้แล้ว ปรากฏว่ามีภูเขาหิมะมาขวางอยู่ 2 ลูก ทำให้มีปัญหาว่าไม่น่าจะขุดได้ทันใช้ในสงคราม ความคิดนี้จึงล้มเลิกไป ขณะเดียวกันทางกรุงโตเกียวเห็นว่าการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า เป็นสิ่งที่เป็นไปไม่ได้ ไม่มีความประสงค์ที่จะก่อสร้าง

กองทัพญี่ปุ่น สรรและวางแผนเส้นทางก่อสร้างทางรถไฟไว้ด้วยกัน ถึง 8 เส้นทาง คือ

1. กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เชียงตุง - มณฑลชเลย์
2. กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน - ตองอู
3. กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - แม่สอด - มะละแหม่ง
4. บ้านโป่ง - กาญจนบุรี - ด้านพระเจดีย์สามองค์-ต้นบุชายัด
5. บ้านโป่ง - กาญจนบุรี - ทวาย
6. ประจวบคีรีขันธ์- ตะนาวศรี - มะริด
7. ชุมพร - ระนอง- รางกุ้ง
8. ไซ่ง่อน - สิงคโปร์ - ปันง - รางกุ้ง

จากการพิจารณาเส้นทางดังกล่าว ทางกองทัพญี่ปุ่นเลือกเส้นทางที่ 4 เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด และในอดีต การสู้รบระหว่างพม่าและไทย ในสมัยกรุงศรีอยุธยาถึงต้นรัตนโกสินทร์ได้ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินทัพระหว่างกันหลายครั้ง เรียกเส้นทางนี้ว่า “ทางด้านพระเจดีย์สามองค์” โดยเริ่มต้นจาก บ้านโป่ง-กาญจนบุรี-ด้านพระเจดีย์สามองค์-ต้นบุชายัด ทางรถไฟเริ่มจุดแรกแยกจากทางรถไฟสายใต้ที่สถานีหนองปลาดุก อาเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ที่กิโลเมตร 64 x 196 เป็นเส้นทางสายเดี่ยว ความกว้างของราง 1.00 เมตร เลียบตามลาน้ำแม่กลองตรงไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ขึ้นเหนือข้ามแม่น้ำแควใหญ่ที่บ้านท่ามะขาม แล้วเลียบตามลาน้ำแควน้อยผ่านขุนเขาหน้าผาและป่าที่รกชัฏไปจนถึงชายแดนไทยที่ด้านพระเจดีย์สามองค์ อาเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เข้าเขตประเทศพม่า สูดปลายทางที่สถานีต้นบุชายัด อยู่ระหว่างเมือง มะละแหม่งกับเมืองตองยี เป็นระยะทางอยู่ในเขตไทย 303.950 กิโลเมตร อยู่ในเขตพม่า 111.050 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด 415 กิโลเมตร ทางรถไฟสายนี้จะต้องสร้างให้เสร็จภายในเวลา 14 เดือน เริ่มการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1942 เป็นต้นไป (อัศวิน โกมลเมณะ, 2550 : 80)

5.การก่อสร้างสะพานของกองทัพญี่ปุ่น

การก่อสร้างทางรถไฟสายไทย - พม่า ตามวัตถุประสงค์ระหว่างสงคราม เป็นทางรถไฟยุทธศาสตร์เพื่อใช้ในกิจการทหาร กองทัพญี่ปุ่นได้ทำการก่อสร้างเพื่อให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ดังนั้นโดยส่วนใหญ่จึงก่อสร้างเป็นสะพานไม้ ทำให้ไม่เสียเวลา

ในการทางาน โดยในประเทศไทยมีจำนวน 359 สะพาน รวมถึงสะพานไม้ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ที่บ้านท่ามะขาม ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในนามของ “สะพานข้ามแม่น้ำแคว” การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควที่บ้านท่ามะขาม มี 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 เมื่อทางรถไฟสร้างมาถึงจังหวัดกาญจนบุรี กองทัพอากาศได้เลือกเอาบริเวณบ้านท่ามะขาม ซึ่งออกจากตัวเมืองกาญจนบุรีมาประมาณ 5 กิโลเมตร ทาสพานข้ามแม่น้ำแควใหญ่ สาเหตุที่ผู้ปูนเลือกบริเวณนี้เนื่องจากช่วงบริเวณหน้าเมืองกาญจนบุรีที่ล้น น้ำแควน้อยและแม่น้ำแควใหญ่ไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำแม่กลอง เป็นช่วงที่ลาดารกว้างและดินอ่อนก่อสร้างได้ยาก ผู้ปูนจึงเกณฑ์เชลยและกรรมกรจ นวนมากจากค่ายต่าง ๆ เช่น ค่ายเขาปูน ค่ายกาญจนบุรี ค่ายบริเวณใกล้กับสะพาน การก่อสร้างเต็มไปด้วยความยากลำบาก เพราะผู้ปูนไม่มีอุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่เพียงพอ แต่เดิมกองทัพผู้ปูนสร้างเป็นสะพานไม้ชั่วคราวข้ามไปก่อน เพื่อหลีกเลี่ยงสัมภาระและยุทธปัจจัย ตั้งอยู่ห่างจากสะพานเหล็กในปัจจุบันไปทางใต้ ประมาณ 100 เมตร หรือเมื่อหันหน้าไปทางสถานี ทศสะพานไม้ชั่วคราวจะอยู่ทางซ้ายมือ โดยเริ่มก่อสร้างเมื่อระดับน้ำในแม่น้ำแควใหญ่ลดลงในปลายเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1942 แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1943 ใช้เวลาก่อสร้างสะพานไม้ชั่วคราวประมาณ 3 เดือน

ตอนที่ 2 กองทัพอากาศเริ่มก่อสร้างสะพานเหล็ก ต่อมเป็นคอนกรีต ติดตั้งสะพานเหล็ก 11 ช่วง ช่วงละ 20.80 เมตร ในตอนกลางวันจะสร้างเป็นสะพานไม้ต่อทางฝั่งน้ำด้านตะวันตก เพื่อให้เรือแพลัญจรถไปมาได้เมื่อระดับน้ำสูง โดยก่อสร้างเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1943 แล้วเสร็จในเดือนกันยายน ค.ศ. 1943 ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 7 เดือน เมื่อกองทัพผู้ปูนสร้างสะพานถาวรเสร็จแล้วรถไฟสามารถวิ่งผ่านไปได้ ฝ่ายไทยเจรจาขอให้ผู้ปูนรื้อสะพานไม้ชั่วคราวออกเนื่องจากราษฎรร้องเรียนว่าเรือแพลัญจรถไปไม่ได้เพราะสะพานไม้ต่ำ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1944 ผู้ปูนจึง ตัดสินใจรื้อสะพานไม้ชั่วคราวออก

ตอนที่ 3 เมื่อฝ่ายพันธมิตรทิ้งระเบิดจนสะพานช่วงที่ 4-6 ชารุดเสียหาย ทางกรมการช่างซ่อมแซมใหม่ โดยสร้างเป็นสะพานเหล็กแทนสะพานไม้ในช่วงกลาง และยุบต่อม่อกลางน้ำที่ 5-6 และสร้างขึ้นใหม่ 1 ต่อม่อ ในปัจจุบันเป็นสะพานเหล็ก ขนาดยาวทั้งสิ้น 322.90 เมตร

อย่างไรก็ตามสะพานข้ามแม่น้ำแควเป็นเป้าหมายสำคัญในการโจมตีของฝ่ายพันธมิตร โดยสะพานข้ามแม่น้ำแควถูกทิ้งระเบิด เริ่มตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน ค.ศ. 1944 ทั้งนี้สะพานข้ามแม่น้ำแควถูกฝ่ายพันธมิตรทิ้งระเบิดหลายครั้ง ครั้งที่ถูกทิ้งระเบิดอย่างหนักและสร้างความเสียหายถึงกับสะพานช่วงกลางพังลง เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ. 1944 ทั้งนี้ทางผู้ปูนได้เตรียมการแก้ไขไว้ล่วงหน้าแล้ว โดยทางทางเบี่ยงลงไปยังแม่น้ำทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อใช้หลีกเลี่ยงยุทธปัจจัยต่าง ๆ ข้ามแม่น้ำแล้วให้กรรมกรขนถ่ายยุทธปัจจัยนั้น ๆ ขึ้นตู่รถไฟต่อไป

6. การสร้างสะพานถ้ำกระแซ

สะพานถ้ำกระแซหรือโค้งมรณะ ตั้งอยู่ที่บริเวณกิโลเมตรที่ 074/000 ใกล้บ้านวังโพ บริเวณนี้เป็นที่จำกัด กองทัพอากาศผู้ปูนจึงหาเป็นสะพานไม้เลียบไปตามหน้าผาริมแม่น้ำแควน้อย มีความยาวประมาณ 340 เมตร การวางรางในที่จำกัดและแรงดันน้ำหนักไม้ได้ระดับมาตรฐาน เมื่อเปิดการเดินรถในตอนแรก ๆ เป็นเหตุให้รถตกลงไปข้างล่าง พนักงานขับรถที่เป็นชาวอินโดนีเซีย มลายู และผู้ควบคุมขบวนรถซึ่งเป็นทหารผู้ปูนได้เสียชีวิตจำนวนหลายคน จากเหตุการณ์ครั้งนี้เป็นที่เลื่องลือและก่อให้เกิดความหวาดกลัว ผู้ปูนจึงให้ฝ่ายไทยจัดส่งพนักงานขับรถจักรและช่างไฟให้ ต่อมาผู้ปูนดำเนินการแก้ไขเสริมความมั่นคงให้ดีขึ้นตามล ดับ การตกลงของขบวนรถจึงลดลง ได้มีเชลยกล่าวถึงสะพานนี้ว่า “เป็นสะพานไม้อาว 400 เมตร สร้างไว้อย่างน่าดู ทั้งที่ไม่น่าเชื่อว่าจะทำได้ในที่เช่นนั้น แม่น้ำตอนกว้างทั้งลึก ประกอบด้วยหน้าผาสูง ตรงที่สร้างสะพานอันน่าประหลาดใจนั้น เมื่อสามอาทิตย์ที่แล้วมาที่ตรงนั้นไม่มีอะไรเลย ป่าเราดี ๆ แต่บัดนี้ได้นมรมิตสะพานใหญ่ขึ้น สร้างขึ้นในเวลา 17 วัน ไม่มีชาติใดในโลกนี้จะสามารถ แม้ขู่เชลยบังคับให้ทาสสร้างยาวเท่ากับสะพานนี้ให้แล้วเสร็จในเวลาอันจำกัด เท่านั้นได้นอกจากพระเจ้าจักรพรรดิชาติเดียวเท่านั้น” (นากามูระ อาเคโตะ, 2546:74)

ทางรถไฟสร้างเสร็จและสถานีรถไฟ ในสมัยสงครามมหาเอเซียบูรพา

ทางรถไฟสายไทย-พม่า แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน คือ

1. จากสถานีหนองปลาตุง-สถานีกาญจนบุรี ยาว 53 + 320 กิโลเมตร
2. สถานีกาญจนบุรี-พระเจดีย์สามองค์ ยาว 250 + 950 กิโลเมตร
รวมเป็นระยะทางในประเทศไทย ยาว 303 + 950 กิโลเมตร
3. สถานีพระเจดีย์สามองค์-สถานีทันบูชายัต ยาว 111 + 050 กิโลเมตร
รวมความยาวของทางรถไฟสายไทย-พม่า ยาว 415.00 กิโลเมตร

ตารางที่ 1 แสดงสถานีในเส้นทางรถไฟสายไทย-พม่า

ลำดับ	สถานี	กม.ที่	หมายเหตุ
1	ชุมทางหนองปลาดุก	0+000	-
2	บ้านโป่งใหม่	5+180	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถ
3	ลูกแก	13+380	-
4.	ท่าเรือน้อย	25+890	-
5	ท่าม่วง	98+900	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถท่าม่วง
6	เขาดิน	43+004	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถ
7	กาญจนบุรี	50+320	-
8	เขาปูน	57+300	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถเขาปูน
9	วังลาน	68+590	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถ
10	ท่าโป่ง	77+660	ปัจจุบันเป็นสถานีวังเย็น
11	บ้านเก่า	87+930	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถ
12	ท่ากิเลน	97+890	-
13	อ้ายหิต	108+140	ปัจจุบันเป็นที่หยุดรถบ้านลุ่มสุ่ม
14	วังโพ	114+040	-
15	วังใหญ่	124+850	ปัจจุบันเป็นป้ายหยุดรถวังใหญ่
16	ท่าเสา	130+300	ปัจจุบันเป็นสถานี "ตก
17	ทองช้าง	139+050	ปัจจุบันได้ยกเลิกการเดินรถ
18	ถ้าผี	147+520	"
19	หินตก	155+030	"
20	หาดจิว	161+300	"
21	ไทรโยค	167+660	"
22	กิ่งไทรโยค	171+720	"
23	รินถิ่น	180+530	"
24	กุยแหย่	190+480	"
25	หินดาด	197+750	"
26	ปรังกาสี	208+110	"
27	ท่าขนุน	218+150	"
28	น้ โฉนใหญ่	229+140	"
29	ท่ามะยอ	236+800	"
30	ท รงผาโท	244+190	"
31	เกริงไกร	250+130	"
32	กุลิกอนตา	257+180	"
ลำดับ	สถานี	กม.ที่	หมายเหตุ
33	แก่งคอยท่า	262+580	ปัจจุบันได้ยกเลิกการเดินรถ
34	ทิมองตา	273+060	"
35	นิเกะ	281+880	"
36	ชองกะเลีย	294+020	"
37	จันการายา	303+950	ด้านพระเจดีย์สามองค์ (เขตไทย)
ด้านพระเจดีย์สามองค์			

38	จันการายา	303+950	ด้านพระเจดีย์สามองค์ (เขตพม่า)
39	อังกาหน	310+600	สถานีในเขตประเทศพม่า
40	คอนโต	319+900	"
41	อपालน	332+100	"
42	อปาเลียง	337+300	"
43	เมชาลี	342+800	"
44	อาเท่ทเมชาลี	348+700	"
45	ลนซี	353+800	"
46	ทันซุน	357+600	"
47	ทันบายา	361+900	"
48	อนันกวิน	366+100	"
49	เบคตอง	374+500	"
50	เรทโปว	384+600	"
51	ราเบา	396+400	"
52	เท่ทโค	401+300	"
53	แวกะเร	406+400	"
54	ทันบิวชายต์ใหม่	409+800	"
55	ทันบิวชายต์	404+900	"

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย,2540 :28-29

หมายเหตุ

1. สถานีชุมทางหนองปลาดุกที่นับจุดตั้งแต่ต้นทางสายไทย - พม่า เป็น 0 + 000 นั้น ตรงกับ กม. 64 + 196 ของทางรถไฟสายใต้ ซึ่งตั้งต้นจากสถานีธนบุรี
2. สถานีกาญจนบุรีเดิม ปัจจุบันเป็นสถานีปากแพรก และได้ไปตั้งสถานีกาญจนบุรีขึ้นใหม่ที่ตำบลดอนรัก เหนือสถานีกาญจนบุรีเดิม 2.684 กิโลเมตร
3. ตั้งสถานีขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่งระหว่างสถานีท่าโป่งแก้ว เรียกว่า สถานีวังตะเคียน อยู่เหนือสถานีท่าโป่งแก้ว 4.650 กิโลเมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย,2540 :30)

7.การเจรจาเรื่องการซื้อทางรถไฟและเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน

ภายหลังสงครามรัฐบาลไทยตั้งกองอำนวยการสันติภาพดำเนินการเจรจากับผู้แทนจากสหประชาชาติเกี่ยวกับทางสายรถไฟไทย-พม่า กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งผู้แทนไทยจำนวน 2 ท่าน คือ 1. หลวงเพชรเกษมวิถีสวัสดิ์ (แถม เพชรเกษม) 2. นายเฉลิม ไชยสวัสดิ์ ฝ่ายอังกฤษพยายามเรียกร้องข้อสัญญาหลายประการแต่สหรัฐอเมริกาคัดค้านไม่เห็นด้วย โดยอังกฤษเรียกร้องให้ไทยต้องชดใช้ค่าเสียหายใน 4 รัฐมาเลย์ ต่อมาในเดือนกันยายน ค.ศ. 1946 รัฐบาลอังกฤษจึงเสนอขายทางรถไฟเป็นเงิน 1,500,000 ปอนด์สเตอร์ลิง ฝ่ายไทยต่อรองลงมาเหลือ 1,250,000 ปอนด์ (เป็นเงินไทยประมาณ 50 ล้านบาท) และขอแบ่งช ะเป็น 3 งวด ได้แก่

งวดที่ 1 เป็นเงิน 225,000 ปอนด์

งวดที่ 2 เป็นเงิน 165,750 ปอนด์

งวดที่ 3 เป็นเงิน 168,750 ปอนด์

โดยรวมเป็นเงิน 562,500 ปอนด์ ที่เหลืออีก 687,500 ปอนด์ ชาระเป็นเงินไทย (1 ปอนด์ เท่ากับ 40.00 บาท ในขณะนั้น) ในช่วงต้น ค.ศ. 1946 ก่อนอังกฤษจะขายทางรถไฟให้ไทยนั้น อังกฤษได้รื้อทางรถไฟที่อยู่ในเขตประเทศพม่าออก 30 กิโลเมตร และอยู่ในเขตประเทศไทยออก 6 กิโลเมตร ทั้งนี้สืบเนื่องกับเรื่องทางการเมืองในพม่า (วรวุฑ สุวรรณฤทธิ,2554:67)

ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ม.ล.กรี เดชาติวงศ์ และคณะ ได้เดินทางไปสำรวจเส้นทางรถไฟ เพื่อดำเนินการบูรณะซ่อมแซมให้กลับมาใช้งานได้ พอมาถึงสะพานไม้ที่ห้วยแก่งคอยซึ่งเป็นสะพานไม้ที่ถูกไฟไหม้สะพานหมดเหลือเพียงรางแขวน ทำให้ขบวนรถไฟพลิกคว่ำตกลงไปเป็นเหตุให้ ๖ คนฯ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมถึงแก่อนิจกรรม และ ผู้ร่วมเดินทางหลายคนบาดเจ็บ

ต่อมากรมรถไฟได้เปิดเดินรถโดยสารและสินค้าในวันที่ 24 มิถุนายน ค.ศ.1949 ถึงสถานีวังโพ และได้รับงบประมาณในการซ่อมแซมเส้นทางถึงสถานีน้ำตก แต่ภายหลังไม่ได้รับงบประมาณแต่อย่างใดทำให้ทางรถไฟที่อยู่เลยสถานีน้ำตกจนถึงสถานีนิเกะที่กองทัพญี่ปุ่นสร้างไม่ได้มาตรฐาน เช่น ไม้หมอน ไม้ดัดเสาสสะพาน และไม้แม่แคร่สะพาน ซึ่งส่วนมากเป็นไม้เนื้ออ่อน พื้นทางทางรถไฟบางตอนใช้หินกรวดทรายแทนทำให้ทางรถไฟชำรุดทรุดโทรมหนัก ทั้งไม่ได้รับการดูแล รักษา แต่ประการใด ทางรถไฟจึงกลายเป็นป่าปกคลุมตลอดทาง กรมรถไฟพิจารณาเห็นว่าการที่จะบูรณะแก้ไขซ่อมแซมทางรถไฟตั้งแต่สถานีน้ำตกถึงสถานีนิเกะเป็นระยะทางยาว 170 กิโลเมตร ให้ได้มาตรฐานเป็นรถไฟพาณิชย์นั้นต้องทุ่มเทค่าใช้จ่ายจำนวนมาก เพราะภูมิประเทศเป็นป่าสูงเต็มไปด้วยโขดเขา สะพานที่สร้างไว้ที่ลาดชันมากอีกทั้งรัศมีความโค้งมีหลายแห่งจะต้องแก้ไขความสูงชัน และรัศมีความโค้งให้ได้มาตรฐานเป็นการลงทุนสูง แต่ผลที่ได้รับไม่คุ้มค่าจึงตกลงใจรื้อเส้นทางรถไฟสายนี้ออก เพื่อนำมาใช้งานต่อไป (วรุทธ์ สุวรรณฤทธิ์, 2554 :67)

ทางรถไฟสายดังกล่าวถือเป็นเส้นทางสำคัญตลอดมาไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม ของชาวจังหวัดกาญจนบุรี ทางรถไฟสายนี้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของคนไทยและชาวต่างชาติ เป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงวิถีชีวิตของคนทั่วไปที่ใช้เส้นทางรถไฟสายนี้

9.สรุป

กล่าวได้ว่าทางรถไฟสายไทย-พม่า ในช่วงสงครามมหาเอเซียบูรพา เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการลาเลยยุคปัจจัยของกองทัพญี่ปุ่นในแนวหน้า เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด จึงผ่านสถานที่สำคัญได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำแคว สะพานถ้ำกระแซ ด้านพระเจดีย์สามองค์ จนถึงสถานีทันบูชายัต ในประเทศพม่า รวมระยะทางทั้งหมด 415 กิโลเมตร โดยมีการใช้แรงงานเชลยศึกอย่างทารุณ จนล้มตาย จึงเปรียบเทียบกับว่า “1 ไม้หมอนทางรถไฟเท่ากับ1ชีวิตเชลยศึก” ทำให้มีการขนานนามเส้นทางรถไฟสายนี้ว่า “ทางรถไฟสายมรณะ” ปัจจุบันทางรถไฟสายไทย-พม่า มีการเดินรถจากการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่จะสั้นสุดเพียงแค่ป้ายหยุดรถนั้น าคก็ทรโยคน้อย

เอกสารอ้างอิง

การรถไฟแห่งประเทศไทย(2540). การสร้างทางรถไฟทหารติดต่อดระหว่างประเทศไทย-พม่าในช่วงสงครามมหาเอเซียบูรพา.กรุงเทพมหานคร : กองประชาสัมพันธ์ ส นักผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เกริกฤทธิ์ เชื้อมงคล(2558). เมื่อสยามเข้าสู่สงครามโลก.กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์สยามความรู้

ดิเรก ชัยนาม (2560). ไทยกับสงครามโลกครั้งที่2(พิมพ์ครั้งที่5).นนทบุรี : ส นักพิมพ์ศรีปัญญา

นากามูระ อาเคโตะ (2546). ผู้บัญชาการชาวพุทธฉบับที่ความทรงจำ ของนายพลนากามูระเกี่ยวกับเมืองไทยสมัยสงครามมหาเอเซียบูรพา (พิมพ์ครั้งที่2).กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์มติชน

ปรีชา ศรีวัลย์,ศ.พล.อ.ต.(2546). สงครามโลกครั้งที่2(พิมพ์ครั้งที่2).กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์โอเดียนสปอร์ต

พวงทิพย์ เกียรติสทคุณ ดร. (2554). ทางรถไฟสายใต้ในเงาอาทิตย์อุทัย.นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร พระราชวังสนามจันทร์

วรุทธ์ สุวรรณฤทธิ์,ผศ (2554). สงครามมหาเอเซียบูรพา(พิมพ์ครั้งที่2).กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์โอเดียนสปอร์ต

ศนิโรจน์ ธรรมยศ.พ.อ (2561), สงครามโลกครั้งที่2.กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์ปชชี

สรศักดิ์ แผงสถา(2558). สงครามมืด วันญี่ปุ่นบุกไทย(พิมพ์ครั้งที่2).กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์สารคดี

หลวงวิจิตรวาทการ,พลตรี (2558). ประวัติศาสตร์สากล.กรุงเทพมหานคร : ส นักพิมพ์แสงดาว

อัศวิน โกมลเมณะ (2550). ไม้หมอนแห่งความตายบนเส้นทางรถไฟสายมรณะ(พิมพ์ครั้งที่9).กรุงเทพมหานคร : เอ็น เอส พี พรินติ้ง กรุ๊ป