

แนวทางในการพัฒนาและสื่อความหมายแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ บนเส้นทางรถไฟสายมรณะ¹

Guidelines for Interpretation and Development of New Tourism Destinations along The 'Death Railway', Kanchanaburi, Thailand

อภิญา บัคคาลา อรุณนภาพร²
Apinya Baggelaar Arrunnaporn

บทคัดย่อ

เส้นทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟสายมรณะ(Death Railway) มีความสำคัญอย่างยิ่งในทางประวัติศาสตร์และในฐานะของความเป็นมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งทางประวัติศาสตร์บางแห่งบนเส้นทางรถไฟนี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวบ้างแล้ว ในขณะที่ยังมีแหล่งที่มีคุณค่าและความสำคัญอีกมากมาย จึงเป็นที่มาของการศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาและสื่อความหมายแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่บนเส้นทางรถไฟสายมรณะนี้ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการสำรวจแหล่งทางประวัติศาสตร์ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เพื่อวางแผนการตีความและสื่อความหมายมรดกทางวัฒนธรรมของแหล่งต่างๆ นี้ ให้เป็นที่เข้าใจและรู้จักมากขึ้นในหมู่คนไทยและชาวต่างชาติ ผ่านการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแบบยั่งยืน โดยในการศึกษานี้การวิจัยเชิงคุณภาพได้ถูกนำมาใช้ในการศึกษา ด้วยเทคนิควิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก, การสนทนากลุ่มและการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมกับกลุ่มตัวอย่าง 5 กลุ่มในระหว่างการทำงานเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อที่จะสำรวจและศึกษาถึงคุณค่าของแหล่งประวัติศาสตร์ต่างๆ รวมถึงหลักในการพัฒนาแหล่งนั้นๆ และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนา

ผลการศึกษาทำให้ทราบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้เกิดการพัฒนาและตีความแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่และพร้อมที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาโดยเชื่อว่าการท่องเที่ยวจะเป็นการสื่อความหมายมรดกวัฒนธรรมที่ดีวิธีหนึ่ง ส่วนจะมีการจัดการการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมอย่างไรนั้น ขึ้นอยู่กับว่าเราต้องการตีความและสื่อความหมายเรื่องใด พร้อมทั้งได้ทราบถึงแหล่งประวัติศาสตร์ที่สมควรได้รับการพัฒนามากที่สุดจำนวน 6 แหล่งและเหตุผลสนับสนุนในด้านคุณค่า ความสำคัญทางมรดกวัฒนธรรมและสิ่งที่ต้องการสื่อความหมาย

ส่วนรูปแบบในการพัฒนาและสื่อความหมายให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแห่งใหม่นั้น สามารถนำเอาหลักการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนเข้ามามีใช้ในการวางแผน ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ตอบข้อสงสัยและร่วมวางรากฐานการมีส่วนร่วมของชุมชนเอาไว้แล้ว จากการให้โอกาสชุมชนเข้ามาแสดงความคิดเห็นถึงแหล่งต่างๆ ที่สมควรได้รับการพัฒนา สิ่งสำคัญในการวางแผนการพัฒนาคือการสืบค้น บันทึก ตีความและสื่อความหมายคุณค่าและความสำคัญทางมรดกวัฒนธรรมของทั้ง 6 แหล่ง โดยการใช้เทคนิคต่างๆ ในการสื่อความหมายซึ่งล้วนเป็นสิ่งจำเป็นในการเล่าประวัติศาสตร์เส้นทางรถไฟสายมรณะให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น

¹ บทความนี้เป็นผลงานวิจัยเรื่องการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาและตีความแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่บนเส้นทางรถไฟสายมรณะ ภายใต้ทุนสนับสนุนการวิจัยทั่วไป มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปี 2552

² อาจารย์ ดร. ประจำหลักสูตรการบริหารงานวัฒนธรรม วิทยาลัยนวัตกรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คำสำคัญ: 1. มรดกทางวัฒนธรรม. 2. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะ. 3. การพัฒนา.
4. การสื่อความหมาย

Abstract

The Thailand-Burma Railway, which is commonly known as the 'Death Railway', has a very high cultural significance, especially in historical value. Although there have been several sites developed as tourist attractions, there are still many significant places that can be developed along the railway. The study of Guidelines for Interpretation and Development of New Tourism Destinations along the 'Death Railway' took place to survey these potential sites, as well as to find means to interpret these sites to be more known amongst Thai and international tourists via sustainable cultural tourism management. A qualitative research method is used in the study with 5 sample groups. The techniques of in-depth interview, group-discussion and participant observation are used during the field research to find a list of these sites, its significance, development's planning and local's participation.

The results show that the sample groups would like to develop 6 sites as new tourism destinations and are willing to cooperate in the management from the beginning. They also believe that developing these sites for cultural tourism is one of the best means to interpret this heritage. The cultural tourism management plan depends on which story will be interpreted and need a further study and discussion. They also illustrate the heritage significance and meaning of each site.

Principles in sustainable cultural tourism development can be used in the development's planning as well as principles in local stakeholders' participation. For that matter, this study has gathered their opinions on the most likely sites. The most important concerns during the planning are to record, research, survey and interpret the heritage significance of all six sites. In doing so, using several techniques in interpretation will be an appropriate proposal. All these techniques used shall make the heritage significance of the 'Death Railway' better known.

Keywords: 1. Cultural heritage. 2. Cultural sites along the 'Death Railway'. 3. Development. 4. Interpretation.

บทนำ

เส้นทางรถไฟสายไทย-พม่า ถูกสร้างขึ้นโดยเชลยศึกที่เป็นทหารสัมพันธมิตรจำนวนรวม 60,000 คน เชลยศึกเหล่านี้มีสัญชาติอังกฤษ เนเธอร์แลนด์ ออสเตรเลียและอเมริกัน ภายใต้การควบคุมของกองกำลังทหารแห่งพระมหากษัตริย์ของญี่ปุ่นที่กำลังเป็นต่อในสงครามมหาเอเชียบูรพา โดยญี่ปุ่นต้องการสร้างทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จโดยเร็วเพื่อใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการลำเลียงอาหารและสรรพาวุธเพื่อนำไปใช้ในประเทศพม่าเพื่อจะบุกเข้ายึดประเทศอินเดียต่อไป นอกจากเชลยศึกแล้วยังมีแรงงานรับจ้างชาวเอเชียที่อพยพพากันมารับจ้างกองทัพญี่ปุ่นสร้างทางรถไฟสายนี้อีกรวม 200,000 คน แรงงานเอเชียเหล่านี้มีทั้งชาวพม่า ทมิฬ อินโดนีเซียน มาเลเซีย ญวน เวียดนาม และไทย เส้นทางรถไฟสายนี้เริ่มต้นก่อสร้างจากสถานีหนองปลาตุก จังหวัดราชบุรี ไปสุดชายแดนประเทศไทยที่ด่านเจดีย์สามองค์เป็นระยะทาง 304 กิโลเมตร โดยในประเทศพม่าก็เริ่มก่อสร้างในคราวเดียวกันโดยเริ่มต้นก่อสร้างที่สถานีตันบูช้ายัดและมีระยะทาง 111 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟทั้งสองส่วนมาพบกันที่จุดเชื่อมต่อที่แก่งคอยท่าหรือดงกอนตะ (Konkoita) ปัจจุบันจมอยู่ในเขื่อนวชิราลงกรณ์ โดยเส้นทางรถไฟมีความยาวทั้งสิ้น 415 กิโลเมตร

ในช่วงก่อนสงครามบรรดาประเทศเพื่อนบ้านทั้งหลายของไทยได้ตกเป็นเมืองขึ้นของชาติตะวันตกและทางกองทัพญี่ปุ่นได้ยกประเด็นเรื่องนี้เพื่อใช้รณรงค์ในการสร้างความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียเพื่อปลดปล่อยตัวเองจากการเป็นอาณานิคมที่ทางรัฐบาลญี่ปุ่นขนานนามว่า วงไพบูลย์ร่วมกันแห่งมหาเอเชียบูรพา (The Greater East Asia Co-Prosperity Sphere) เส้นทางรถไฟสายนี้ถือเป็นหัวใจหนึ่งในแผนการวงไพบูลย์ร่วมกันแห่งมหาเอเชียบูรพา ประเทศไทยในขณะนั้นได้ถูกญี่ปุ่นบีบบังคับให้ทำความตกลงร่วมยุทธ์ด้วย โดยได้ยินยอมเซ็นสัญญาให้กองทัพญี่ปุ่นเดินทัพผ่านไปยังมีพม่าและพม่า และยินยอมจะให้ความ

ช่วยเหลือในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ นอกจากนี้แล้วประเทศไทยก็ยังต้องประกาศสงครามกับสหรัฐอเมริกาและอังกฤษและตกอยู่ในสภาวะสงครามเป็นเวลานานถึง 4 ปี ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่ามรดกวัฒนธรรมทางรถไฟสายมรณะนี้มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาที่เป็นส่วนหนึ่งของสงครามโลกครั้งที่สองเป็นอย่างมาก

เส้นทางรถไฟนี้ก่อสร้างระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2485 จนถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2486 ใช้เวลาเพียงแค่ 1 ปี 5 เดือน ซึ่งในเวลาปกติต้องใช้เวลาประมาณ 5-6 ปีในการก่อสร้าง ด้วยความเร่งรีบดังกล่าวประกอบกับความยากลำบากในการก่อสร้าง ทำให้เชลยศึกสัมพันธมิตรและแรงงานรับจ้างชาวเอเชียได้เสียชีวิตไปเป็นจำนวนมากนับแสนคน จนกลายมาเป็นที่มาของชื่อเส้นทางรถไฟสายมรณะ จากหลักฐานทางเอกสารพบว่า เชลยศึกจำนวน 12,620 คน จากจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 60,000 คน และแรงงานรับจ้างชาวเอเชียอีกรวมแสนคนจากประมาณรวม 200,000 คน ได้เสียชีวิตลงบนเส้นทางรถไฟสายนี้ (Beattie 2005 : 25) กองทัพญี่ปุ่นได้เก็บรายชื่อผู้เสียชีวิตที่เป็นเชลยศึกสัมพันธมิตรไว้ ส่วนรายชื่อแรงงานรับจ้างชาวเอเชียที่เสียชีวิตนั้นกองทัพญี่ปุ่นไม่ได้ทำการบันทึกเอาไว้หลักฐานสำคัญที่เป็นประจักษ์พยานการเสียชีวิตของเชลยศึกที่หลงเหลือให้เราเห็นทุกวันนี้คือที่สุสานทหารสัมพันธมิตรทั้ง 3 แห่ง (สองแห่งในจังหวัดกาญจนบุรีที่ได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและอีกแห่งที่เมืองตันบูช้ายัดในประเทศพม่า) นอกจากนี้ภายหลังสงคราม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการปรับปรุงซ่อมแซมทางรถไฟจนสามารถทำการเดินรถได้ตามปกติจนถึงสถานีไทรโยคน้อยเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จนในปัจจุบันได้กลายเป็นเส้นทางท่องเที่ยวยอดนิยมในหมู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ แต่แหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟสายมรณะที่โด่งดังที่สุดคงหนีไม่พ้นสะพานข้ามแม่น้ำแคว ที่ผู้คนจากทั่วทุกมุมโลกต่างเดินทางมาเพื่อเยี่ยมชมสะพานนี้



ภาพที่ 1 แผนที่เส้นทางรถไฟสายมรณะตลอด 415 กิโลเมตร
จากสถานีหนองปลาตุกถึงชนมูชายัต (H.V.Clarke)



ภาพที่ 3 แรงงานชาวเอเชียที่ถูกบังคับมารับจ้างสร้างทางรถไฟ
สายมรณะ (Australian War Memorial)



ภาพที่ 4 สุสานชั่วคราวของเชลยศึกสัมพันธมิตร
(Australian War Memorial)



ภาพที่ 2 เชลยศึกทหารสัมพันธมิตรขณะทำการก่อสร้าง
ทางรถไฟสายมรณะ (Australian War Memorial)



ภาพที่ 5 สะพานข้ามแม่น้ำแคว (ผู้เขียน 19-04-2549)

จากความสำเร็จทางมรดกวัฒนธรรมที่ได้กล่าว
ไปแล้วข้างต้น ประกอบกับการได้ลงพื้นที่ภาคสนาม
อย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานานของผู้วิจัย ทำให้ทราบว่า
บนร่องรอยซากปรักหักพังของเส้นทางรถไฟสายมรดก
ยังมีแหล่งประวัติศาสตร์ (Historical Sites) ที่สำคัญ
อีกหลายจุด ที่สมควรได้รับการพัฒนาและตีความเพื่อ
สื่อความหมายมรดกทางวัฒนธรรมสู่สาธารณชน
ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องมีการศึกษา
วิจัยเกี่ยวกับมรดกทางวัฒนธรรมแห่งนี้อย่างต่อเนื่อง
และจริงจังต่อไปในอนาคต โดยในการวิจัยนี้ผู้วิจัยเห็น
สมควรให้มีการศึกษาวิจัยแหล่งทางประวัติศาสตร์ของ
มรดกวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรดก ในส่วน
ที่ยังไม่ได้รับการสำรวจและพัฒนา โดยมีวัตถุประสงค์
ในการศึกษาวิจัยคือ 1.) เพื่อทำการสำรวจแหล่ง
ประวัติศาสตร์แห่งใหม่บนเส้นทางรถไฟสายมรดก
ในส่วนที่อยู่ในประเทศไทยและพัฒนาให้เป็นแหล่ง
ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 2.) ทำการศึกษาชุมชน
และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียว่าต้องการพัฒนาแหล่งทาง
ประวัติศาสตร์นั้นๆ หรือไม่ และ 3.) การวางแผนการสื่อ
ความหมายแหล่งประวัติศาสตร์นั้นๆ เพื่อให้เป็นแหล่ง
ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแบบยั่งยืน

แนวคิดและทฤษฎีประกอบการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีการศึกษาค้นคว้า
ข้อมูล แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อ
ใช้เป็นกรอบแนวคิดและวิธีในการศึกษาวิจัย ดังนี้คือ
1.) แนวคิดการจัดการทรัพยากรและมรดกทาง
วัฒนธรรมที่ได้นิยามคำว่าทรัพยากรและมรดกทาง
วัฒนธรรมเอาไว้ว่ามีประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้
ว่าเป็นองค์ประกอบของวัฒนธรรมทั้งที่เป็นวัฒนธรรม
ทางวัตถุ (material culture) ในรูปของวัตถุ สิ่งก่อสร้าง
สถานที่/แหล่ง และภูมิทัศน์ วัฒนธรรมที่ยังดำรงอยู่
และวัฒนธรรมที่แสดงออก เช่น ดนตรี งานฝีมือ ศิลปะ
ประเพณีบอกเล่า ฯลฯ ซึ่งเป็นความต่อเนื่องจากอดีต
ผ่านปัจจุบันไปสู่อนาคต โดยวัฒนธรรมมีคุณลักษณะ
เป็นองค์อินทรีย์ หรือหน่วยชีวิต ที่สามารถวิวัฒนาการ
เรื่อยๆ (สายนต์ ไพรัชญจักร์ 2550) โดยผู้วิจัยได้สรุป
แนวคิดเกี่ยวกับทรัพยากรวัฒนธรรม ได้ว่าเป็นเรื่องราว

ประวัติศาสตร์ หรือวิถีชีวิตที่มีความเจริญงอกงาม
ที่มีมาอยู่แล้วตั้งแต่ในอดีต ต่อมาจนถึงปัจจุบัน และ
ยังคงดำเนินเรื่องต่อไปในอนาคต ซึ่งมรดกวัฒนธรรม
ทางรถไฟสายมรดกจะเป็นการบอกเล่าเรื่องราวของ
ทรัพยากรวัฒนธรรมในลักษณะของทรัพยากรที่เป็นทั้ง
รูปธรรมและนามธรรม ในด้านรูปธรรมนั้นก็คือสิ่งที่
จับต้องได้และมองเห็นได้ ไม่ว่าจะเป็นซากหรือร่องรอย
ทางรถไฟที่หลงเหลืออยู่ ซากสถานีรถไฟต่างๆ ซอกเขา
ที่ถูกตัด ซากสะพาน แนวมูลดินและกองหิน ซากกอง
ถ่านหิน และบ่อน้ำอุปโภคบริโภค เป็นต้น ส่วนทรัพยากร
หรือมรดกวัฒนธรรมที่เป็นนามธรรมก็คือเรื่องราว
ของเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงความเชื่อ
ความสัมพันธ์ของเรื่องราวและผลกระทบที่เกิดขึ้น
กับคนในชุมชน ทั้งจากที่เป็นคำบอกเล่าหรือพบเห็น
ด้วยตนเอง ถ่ายทอดออกมาในลักษณะของเรื่องเล่า
ในท้องถิ่นที่ส่งผ่านรุ่นต่อรุ่น เพราะฉะนั้นแล้วมรดก
วัฒนธรรมทางรถไฟสายมรดกจึงเป็นทรัพยากร
วัฒนธรรมที่ไม่หยุดนิ่ง สามารถมีวิวัฒนาการต่อไปได้
อีกเรื่อยๆ เพราะมนุษย์เราจะยังคงมีวิวัฒนาการที่
เป็นแบบแผนการดำรงชีวิต ขนบธรรมเนียม ประเพณี
ต่างๆ ไปตามแต่ละยุคสมัย ในการจัดการมรดกทาง
วัฒนธรรมนั้นเป็นการดำรงคุณค่าของตัวมรดกทาง
วัฒนธรรมให้อยู่ได้โดยเน้นความสำคัญของคน อันเป็น
พลวัตของการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม ซึ่งเนื้อหา
ครอบคลุม 3 เรื่องหลักๆ คือ ทรัพยากรในการบริหาร
จัดการตัวมรดกทางวัฒนธรรม อันได้แก่ บุคลากร องค์กร
กฎหมาย และแหล่งทุน เรื่องที่สองคือกระบวนการใน
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมที่เริ่มจากการศึกษา
ค้นคว้า วิเคราะห์ วิจัยในทางวิชาการหลากหลายสาขา
ที่เกี่ยวข้องในลักษณะสหวิทยาการ ข้อเสนอแนะเงื่อนไข
ต่างๆ ที่นำไปสู่การเลือกวิธีการที่ดีที่สุด เหมาะสมที่สุด
ในการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องแต่ละ
ประเภท แต่ละแห่งให้มั่นคง ตอบสนองประโยชน์ต่อสังคม
ให้มากที่สุด และสุดท้ายคือการสื่อความหมายมรดกทาง
วัฒนธรรมนั้นต่อสาธารณชน อันหมายถึงการให้บริการ
ในฐานะของการเป็นแหล่งเรียนรู้และมีส่วนช่วยในการ
ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 2.) แนวคิดด้าน
การสื่อความหมายมรดกทางวัฒนธรรม โดยฟรีแมน

ทิลเดน (Freeman Tilden) ได้ให้นิยามของการตีความ และสื่อความหมายเอาไว้ว่าเป็น “การแปลความในฐานะที่เป็นกิจกรรมหนึ่งทางการศึกษาเรียนรู้ที่มุ่งเน้นเพื่อจะเปิดเผยความหมายและความสัมพันธ์ผ่านการใช้วัตถุ (ของแท้) ประสบการณ์ตรงและโดยสื่อแสดงอย่างใดอย่างหนึ่ง การใช้สิ่งต่างๆ เหล่านั้นอาจทำได้โดยเครื่องมือต่างๆ ซึ่งปัจจุบันมีเทคโนโลยีขั้นสูงมากมาย และดึงดูดความสนใจมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อจุดประสงค์ทางการศึกษาและความบันเทิงเชิงเรีงรมย์” (Tilden 1977 : 8) จากคำนิยามของการตีความและสื่อความหมายงานมรดกทางวัฒนธรรมนั้นหัวใจของการตีความเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับมรดกทางวัฒนธรรมก็คือการศึกษาอย่างไม่เป็นทางการ การตีความทำหน้าที่สื่อสารนัยยะสำคัญของตำแหน่งแห่งที่มรดกทางวัฒนธรรมในวิถีทางที่เหมาะสมต่อนักท่องเที่ยวที่รวมอยู่ในกิจกรรมการพักผ่อนระหว่างที่ท่องเที่ยว ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งที่ผู้ที่มีหน้าที่สื่อความหมายนำมาใช้เพื่อที่จะทำให้นักท่องเที่ยวหรือผู้เข้าชมเกิดความสนใจในแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมนั้นๆ มากขึ้น ในบางมรดกวัฒนธรรมที่มีการตีความและสื่อความหมาย นักท่องเที่ยวสามารถเห็นคุณค่าและความสำคัญของมรดกทางวัฒนธรรมนั้นๆ จากประสบการณ์ตรงที่เข้าไปมีส่วนร่วมกับแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ซึ่งนอกจากจะทำให้รับรู้ข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์และความจริงแท้ของมรดกทางวัฒนธรรมแล้ว อาจกล่าวได้ว่า การสื่อความหมายยังเป็นสิ่งสำคัญที่กระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเห็นคุณค่าของมรดกทางวัฒนธรรมโดยผ่านการวิเคราะห์ สังเคราะห์ด้วยตนเอง จนนำไปสู่การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมที่ยั่งยืนต่อไป 3.) แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยววัฒนธรรมที่หมายถึงการท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ ศิลปะ ขนบธรรมเนียม ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่น (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา 2548 : 17) ที่เน้นให้นักท่องเที่ยวได้รับความรู้ ความเข้าใจ ต่อวิถีชีวิต ภูมิปัญญาและวัฒนธรรมของท้องถิ่น ทำให้นักท่องเที่ยวได้ประสบการณ์ใหม่ๆ ตลอดจนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม โดยที่ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดการและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่นตน 4.) ทฤษฎีการมีส่วนร่วม

ของชุมชนในการพัฒนาแบบยั่งยืน โดยการพัฒนาเชิงยั่งยืน (Sustainable Development) นั้นหัวใจหลักคือการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการ ในกรณีศึกษาที่ชุมชนที่ตั้งอยู่ในหรือใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะนั้น มีจำนวนมากมาย ชุมชนในท้องถิ่นมีความสำคัญต่อการพัฒนาเนื่องมาจากเป็นหน่วยแรกที่จะได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากการจัดการท่องเที่ยววัฒนธรรมที่จะเกิดขึ้น ดังนั้น เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมและบทบาทในการจัดการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชน การศึกษาแนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมสามารถนำมาประยุกต์ในการทำงานวิจัยขั้นนี้

ระเบียบวิธีการวิจัย

เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่ชัดเจน รอบคอบและตรงตามวัตถุประสงค์ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวิธีและเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ 1.) การเก็บรวบรวมข้อมูลชั้นทุติยภูมิ (Secondary Data) จากข้อมูลที่เป็นเอกสารหนังสือและสิ่งพิมพ์ต่างๆ 2.) การเก็บรวบรวมข้อมูลชั้นปฐมภูมิ (Primary Data) จากการศึกษาภาคสนาม (Field Research) โดยมีการเก็บบันทึกเรื่องราวจากคำบอกเล่า (Oral History) และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ จากบุคคลที่เคยอยู่ในระหว่างสงคราม หรือเรื่องราวที่เล่าสืบต่อกันมาในท้องถิ่น ประกอบกับการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) โดยมีการใช้แบบสังเกตการณ์ภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) และการสนทนากลุ่ม (Group Discussion) โดยเป็นการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholders) ของมรดกนี้จำนวน 5 กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 100 คน กลุ่มตัวอย่างที่ 1 ได้แก่ผู้ที่เคยมีส่วนร่วมในสงครามทั้งที่เป็นอดีตและครอบครัวทหารสัมพันธ์มิตรและชาวบ้านในพื้นที่จำนวน 4 ท่าน กลุ่มตัวอย่างที่ 2 คือผู้บริหารพิพิธภัณฑ์และมรดกทางวัฒนธรรมที่ได้รับการพัฒนาแล้วจำนวน 4 ท่าน กลุ่มตัวอย่างที่ 3 คือกลุ่มผู้บริหารองค์กรที่เป็นหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับ

การบริหารจัดการมรดกทางวัฒนธรรมแห่งนี้จำนวน 7 ท่าน กลุ่มตัวอย่างที่ 4 ผู้บริหารองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมรดกแห่งนี้จำนวน 3 ท่าน โดยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับทั้ง 4 กลุ่มตัวอย่างนี้ และกลุ่มตัวอย่างที่ 5 แบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มคือ 5.1 ผู้บริหารเทศบาลและองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นที่ทางรถไฟผ่านจำนวน 12 ท่าน นักปราชญ์ท้องถิ่น ตัวแทนชาวบ้านและชาวบ้านในชุมชนจาก 6 อำเภอที่ทางรถไฟผ่าน อำเภอละ 10 ท่าน รวมจำนวน 60 ท่าน โดยใช้วิธีการสนทนากลุ่ม (Group Discussion) เนื่องจากเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีปริมาณมากและการใช้เทคนิคสนทนากลุ่มยังสามารถเพิ่มความ เป็นกันเองและลดทอนความเป็นทางการลงไปได้มาก

ผลการศึกษา

ผลที่ได้รับจากการศึกษา สามารถวิเคราะห์ออกมาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้เป็นข้อๆ ดังนี้ คือ ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษามีทั้งที่มีความสัมพันธ์ส่วนตัวและที่ไม่มีความสัมพันธ์ส่วนตัวต่อมรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรดก กลุ่มที่มีความสัมพันธ์ส่วนตัวส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลที่เคยมีประสบการณ์ตรงกับเหตุการณ์ของสงครามมหาเอเชียบูรพา เป็นบุคคลที่ทำงานดูแลมรดกทางวัฒนธรรมของสงครามนี้และเป็นชาวบ้านในพื้นที่หรือในชุมชนใกล้เคียงที่มรดกวัฒนธรรมนี้พาดผ่าน จากการที่มีประสบการณ์ตรงทำให้บุคคลเหล่านี้รู้สึกผูกพันและมีความต้องการที่จะถนอมรักษามรดกนี้เอาไว้ให้รุ่นลูกหลานสืบต่อไป สิ่งที่พวกเขาพอทำได้คือการพยายามถ่ายทอดเรื่องราวในแง่มุมต่างๆ ทั้งดีและร้ายเพื่อเป็นการบันทึกเรื่องราวของสงครามและการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ หลายคนและหลายเรื่องได้ช่วยเติมเต็มมิติทางประวัติศาสตร์ที่ขาดหายไป จากความรักความผูกพันที่มีต่อมรดกวัฒนธรรมทำให้พวกเขาพร้อมที่จะให้ความร่วมมือ ในการพัฒนาและสื่อความหมายแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่บนเส้นทางรถไฟสายนี้ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นคนนอกพื้นที่ส่วนใหญ่จะไม่มี ความผูกพันกับมรดกทางวัฒนธรรมนี้ หากต้อง มีบทบาทหน้าที่รับผิดชอบงานในส่วนที่เกี่ยวข้องก็จะ

เป็นการทำงานไปตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย จึงไม่มีความเห็นว่าจะสมควรมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่หรือไม่ แม้กระนั้นก็ตาม ก็มีความยินดีที่จะให้ความร่วมมือหากมีการพัฒนาขึ้นมาจริง

ส่วนประเด็นทางด้านการจัดการมรดกทางวัฒนธรรมที่ได้รับการพัฒนาแล้วสามารถแยกออกได้เป็น 2 ประเด็นคือ ประเด็นแรกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นคนที่มีประสบการณ์ตรงจะชื่นชมกับการจัดการมรดกทางวัฒนธรรมที่มีการพัฒนาแล้วเพราะทุกคนตระหนักดีว่าไม่ใช่เรื่องง่าย ที่จะพัฒนาแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมอันเกี่ยวเนื่องกับสงครามที่มีทั้งผู้ก่อสงครามและผู้สูญเสียในสงคราม แล้วสามารถสร้างให้คนส่วนใหญ่ไม่รู้สึกรู้สึกแปลกแยก หันมามองเห็นด้านดีของความพยายามในการตีความและสื่อความหมายมรดกวัฒนธรรมที่มีความซับซ้อน ในขณะที่เดียวกันกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กลับมองว่ามรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายนี้ที่ได้รับการพัฒนาแล้วนั้น ยังต้องมีการปรับปรุงให้มีความผสมกลมกลืนกับชุมชนในท้องถิ่นมากขึ้น เพราะที่ผ่านมายังเป็นการจัดการโดยชาวต่างชาติตามแบบแผนการปฏิบัติที่เป็นสากล ไม่ว่าจะเป็นที่สุสานทั้ง 2 แห่งในจังหวัดกาญจนบุรีที่มีแบบแผนและกฎระเบียบในการเยี่ยมชมตามธรรมเนียมแบบตะวันตก ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยและเอเชียไม่คุ้นเคยในธรรมเนียมปฏิบัตินั้น หรือที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติไทย-พม่าและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติทั้งสองแห่งมีการสร้างอาคารพิพิธภัณฑสถานที่ได้สื่อถึงความเป็นเอเชียหรือความเป็นไทยแต่อย่างใด ส่วนการจัดแสดงนิทรรศการได้ละเอียดในการให้ความสำคัญกับบริบททางสังคมของชุมชนโดยรอบและประเทศไทยในภาพรวม การละเอียดบริบททางสังคมแบบท้องถิ่นในประเทศไทย ทำให้ชาวบ้านในท้องถิ่นมิได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงทุกวันนี้ ถ้ามองโดยทั่วไปแล้วเปรียบเสมือนเป็นการแยกมรดกทางวัฒนธรรมออกจากชุมชนอย่างชัดเจน แต่ถ้ามีการผสมผสานนำเอาวิถีทางวัฒนธรรมของชุมชนโดยรอบเข้าไปในการจัดการด้วย อาจจะช่วยให้มรดกวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรดกที่พัฒนาแล้วมีสีสันและได้รับความร่วมมือจากชาวบ้านในท้องถิ่นมากขึ้น แต่ทั้งนี้

มีกลุ่มตัวอย่างบางส่วนไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เพราะมองว่าแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาแล้วนั้นมีจำนวนมากพอ ทั้งภาครัฐองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเอกชนควรพยายามจัดการแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่แล้วนี้ ให้อยู่ในสภาพดี และสามารถสื่อความหมายที่แท้จริงของแหล่งประวัติศาสตร์นั้นๆ ออกมาให้ได้ อีกทั้งควรช่วยกันประชาสัมพันธ์และส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น

ประเด็นที่สองเรื่องความคิดเห็นต่อการพัฒนาแหล่งประวัติศาสตร์อื่นๆ ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาหรือพัฒนาแล้วแต่ยังไม่อยู่ในรูปแบบการพัฒนาแบบยั่งยืนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นด้วยเป็นอย่างมาก เพราะเล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของมรดกวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะนี้เป็นอย่างดี ประกอบกับความพร้อมในด้านศักยภาพที่จะพัฒนา ทั้งในด้านกายภาพ โดยพื้นที่โดยรอบแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่ส่วนใหญ่มีทรัพยากรทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น แม่น้ำ ภูเขาและป่าไม้อันอุดมสมบูรณ์ ถ้ำ น้ำตก น้ำพุร้อน หรือทรัพยากรทางวัฒนธรรมอื่นๆ ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับทางรถไฟสายมรณะ เช่น วัด ชุมชนมอญและชุมชนกะเหรี่ยง เป็นต้น ความพร้อมในเรื่องทรัพยากรมนุษย์ที่ชาวบ้านในชุมชนพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อที่จะอนุรักษ์สืบสานแหล่งมรดกนี้ไว้ให้ลูกหลานสืบต่อไป และในขณะที่เดียวกันการท่องเที่ยวจะสามารถนำรายได้เข้ามาสู่ชุมชนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

เมื่อถามกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ว่าต้องการให้มีการพัฒนาและสื่อความหมายแหล่งประวัติศาสตร์ใดบ้าง เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 คำตอบที่ได้รับมากที่สุดมีจำนวน 6 แหล่งพร้อมด้วยเหตุผลสนับสนุนในด้านคุณค่า ความสำคัญทางมรดกวัฒนธรรม และสิ่งที่ต้องการสื่อความหมายดังนี้คือ 1.) อนุสาวรีย์ทหารและกรรมกรนิรนามที่วัดถาวราราม (วัดญวน) อยู่ในเขตอำเภอเมือง ในฐานะที่เป็นมรดกวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะเพียงแห่งเดียวที่สร้างขึ้นโดยคนไทยเมื่อภายหลังสงครามสงบ เพื่อรำลึกถึงแรงงานชาวเอเชียและ

ทหารสัมพันธมิตรที่มาร่วมสร้างทางรถไฟ แต่คนทั่วไปกลับไม่รู้จักและไม่มีกรกล่าวถึง ทั้งๆ ที่สถานที่ตั้งนั้นอยู่ติดกับสุสานทหารสัมพันธมิตรกาญจนบุรี ที่มีผู้เข้ามาเยี่ยมชมอย่างเนืองแน่นและไม่ขาดสาย 2.) บริเวณน้ำตกไทรโยคน้อย ตั้งอยู่ในเขตตำบลท่าเสา อำเภอไทรโยค เป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในช่วงสงครามหลายอย่าง อาทิเช่น การเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลเชลยศึกสัมพันธมิตรที่ใหญ่แห่งหนึ่ง ที่ตั้งของสุสานชั่วคราวและสถานีรถไฟขนาดใหญ่ เป็นต้น พื้นที่บริเวณนี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญของจังหวัดมานานแล้ว ถ้าสามารถผสมผสานแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมเข้าไป จะเป็นการเพิ่มมิติและความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยวขึ้นมาอีกมาก ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวอันเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟสายมรณะไปบ้างแล้วบางส่วน แต่ยังไม่สามารถสื่อความหมายให้ประชาชนนักท่องเที่ยวสามารถเข้าใจได้ ประกอบกับยังมีเรื่องราวรอการสื่อความหมายออกมาอีกมากมาย และน่าจะได้รับการพัฒนาควบคู่กันไป ผลลัพธ์ที่ออกมาจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่มีอาณาบริเวณกว้างขวางสามารถกระจายการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวที่อยู่เฉพาะบริเวณหน้าน้ำตกไทรโยคน้อยได้เป็นอย่างดี 3.) กองถ้ำหิน เต่าหุ้ขั่ว ซากเต่าไฟและซากต่อมอสะพานที่น้ำตกไทรโยคใหญ่ ภายในอุทยานแห่งชาติไทรโยค ตำบลไทรโยค อำเภอไทรโยค เป็นแหล่งทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญและสภาพของร่องรอยทางรถไฟสายมรณะของแหล่งนี้มีความสมบูรณ์อยู่มาก แสดงถึงการใช้ถ้ำหินในการเผาไหม้เชื้อเพลิงให้กับหัวรถจักรไอน้ำของรถไฟในช่วงสงครามอันนอกเหนือไปจากการใช้ไม้ฟืนในการเผาไหม้ตามปกติ คำถามยังมีต่อว่าถ้ำหินเหล่านี้ถูกนำมาจากไหน (พื้นที่บริเวณจังหวัดกาญจนบุรีไม่มีถ้ำหิน) ซึ่งน่าจะเป็นประเด็นในการศึกษาค้นคว้าต่อไปในอนาคต นอกจากนี้จากร่องรอยทางประวัติศาสตร์ที่หลงเหลืออยู่ในบริเวณนี้ ยังแสดงถึงการตั้งค่ายขนาดใหญ่ของทหารญี่ปุ่นและทหารสัมพันธมิตร และสุดท้ายซากต่อมอสะพานสามารถแสดงให้เราเห็นได้ชัดเจนถึงเทคนิควิธีการในการก่อสร้าง วัสดุที่ใช้หรือแม้แต่ความยากลำบาก

ในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ในแต่ละจุดที่ลักษณะภูมิประเทศไม่เอื้ออำนวย ความสำคัญที่โดดเด่นเหล่านี้สามารถนำมาประกอบในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีศักยภาพ ประกอบกับสถานที่ตั้งที่อยู่ติดริมแม่น้ำแควน้อย ทำให้มีวิวทิวทัศน์ที่สวยงาม หากแหล่งประวัติศาสตร์ทางรถไฟสายมรณะในบริเวณนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นมาให้มีความสำคัญเทียบเท่าการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติอันหมายถึงน้ำตกไทรโยคใหญ่แล้ว จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก 4.) บ่อน้ำพุร้อนหินดาดและสถานีรถไฟหินดาดอยู่ในตำบลหินดาด อำเภอทองผาภูมิ ตรงบริเวณนี้ร่องรอยทางรถไฟสายมรณะยังพอมิเหลือให้เห็นอยู่บ้าง แต่จุดเด่นก็คงเป็นที่บ่อน้ำพุร้อนที่มีการค้นพบในระหว่างสงครามและมีการสร้างบ่อคอนกรีตเอาไว้ เพื่อใช้น้ำในการอุปโภคบริโภคทั้งในส่วนของทหารญี่ปุ่นและเชลยศึกสัมพันธมิตร ด้วยความที่ค่ายที่พักอาศัยของทหารทั้งสองฝ่ายตั้งอยู่ไม่ไกลจากบ่อน้ำพุร้อนนี้มากนัก ทำให้บ่อนี้กลายเป็นสถานที่สนทนาการมาตั้งแต่ช่วงสงคราม บ่อคอนกรีตเดิมในสมัยสงครามได้ถูกปรับปรุงพัฒนาให้มีขนาดใหญ่และมีความปลอดภัยในการใช้สอยมากขึ้น ด้วยศักยภาพของบ่อน้ำพุร้อนในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้อย่างมากมายในปัจจุบัน ถ้าสามารถพัฒนาแหล่งทางประวัติศาสตร์ทางรถไฟสายมรณะให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเพิ่มเข้าไปด้วย ก็จะสามารถเพิ่มกิจกรรมในการเยี่ยมชมของนักท่องเที่ยวให้ยาวนานขึ้น อาจจะสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีที่พักค้างคืน สามารถเพิ่มและกระจายรายได้ให้กับชาวบ้านในท้องถิ่นได้มากขึ้นด้วย 5.) บริเวณสะพานข้ามห้วยซองกาเรีย ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในฐานะที่เป็นสะพานข้ามลำน้ำที่ใหญ่และกระแสน้ำที่เชี่ยวกรากมากที่สุดแห่งหนึ่งตลอดเส้นทาง 415 กิโลเมตร การก่อสร้างสะพานไม้เดิมในระหว่างสงครามได้คร่าชีวิตเชลยศึกและแรงงานเอเชียไปเป็นจำนวนมาก และตรงจุดนี้เองที่เชลยศึกสัมพันธมิตรได้เสียชีวิตด้วยอหิวาต์ตกโรคเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันยังมีร่องรอยทางรถไฟสายมรณะหลงเหลืออยู่มากพอควร ผสานกับ

การเริ่มมีการพัฒนาให้เห็นถึงศักยภาพความเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่บริเวณริมห้วย ให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจพร้อมการนำเสนอกิจกรรมทางน้ำโดยชาวบ้านในพื้นที่ ถ้ามีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมทางรถไฟสายมรณะในเวลาเดียวกันเพื่อให้มีความยั่งยืนและสอดคล้องกัน น่าจะเป็นการจัดการทรัพยากรทางวัฒนธรรมและธรรมชาติที่เหมาะสมมาก 6.) แหล่งทางประวัติศาสตร์ทางรถไฟสายมรณะบริเวณด่านเจดีย์สามองค์ ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี บริเวณด่านเจดีย์สามองค์นี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวบริเวณชายแดนไทย-พม่ามานานแล้ว ในแต่ละวันมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยมชมเจดีย์สามองค์และซื้อสินค้าชายแดนเป็นจำนวนมาก สมควรที่ต้องพัฒนาร่องรอยทางรถไฟเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมควบคู่ไปด้วย ด้วยความสำคัญที่เป็นเขตรอยต่อของทางรถไฟระหว่างเขตในประเทศไทยและเขตในประเทศพม่า อันสะท้อนให้เห็นถึงที่มาของชื่อทางรถไฟสายนี้ จัดว่าเป็นแหล่งที่สามารถตีความและ



ภาพที่ 6 แหล่งที่ 1 อนุสาวรีย์ทหารนิรนามและแรงงานชาวเอเชีย (ผู้เขียน 25-06-2553)



ภาพที่ 7 แหล่งที่ 2 แนวคันดินทางรถไฟที่ปัจจุบันคือทาง
เดินหน้าน้ำตกไทรโยคน้อย (ผู้เขียน 25-06-2553)



ภาพที่ 9 แหล่งที่ 4 น้ำพุร้อนหินดาด (ผู้เขียน 25-06-2553)



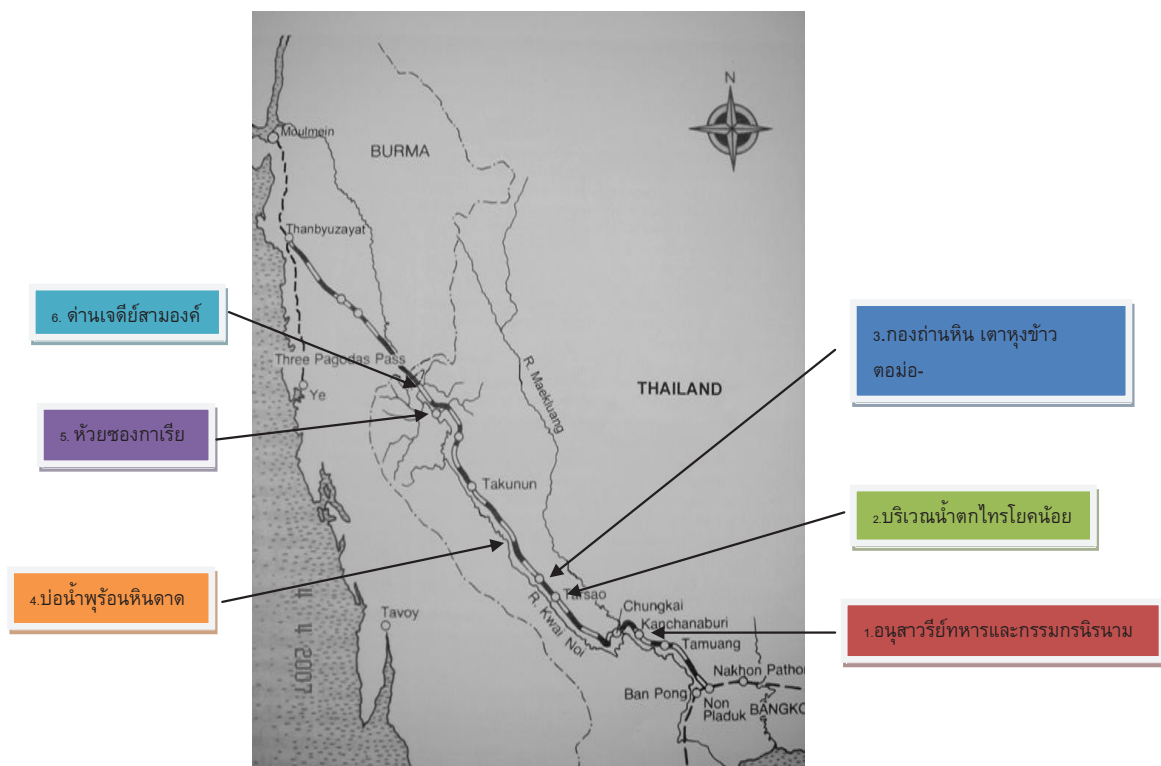
ภาพที่ 8 แหล่งที่ 3 แนวคันดินทางรถไฟสายมรณะตรงทางเข้า
ที่ทำการอุทยานแห่งชาติไทรโยคที่มีกองถ่านหิน
(ผู้เขียน 25-06-2553)



ภาพที่ 10 แหล่งที่ 5 ห้วยของกาเรียในฤดูน้ำหลาก ซากตอม่อ
สะพานจะอยู่ด้านซ้ายมือของภาพ (ผู้เขียน 25-06-2553)



ภาพที่ 11 แหล่งที่ 6 ด้านเจดีย์สามองค์และภูมิทัศน์โดยรอบ
(ผู้เขียน 25-06-2553)



ภาพที่ 12 แผนที่แสดงแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะทั้ง 6 แห่งที่สมควรได้รับการพัฒนา
 เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Australian War Memorial/ผู้วิจัย)

สื่อความหมายทางประวัติศาสตร์สงครามมหาเอเซีย
 บูรพาและการสร้างทางรถไฟสายมรณะได้เป็นอย่างดี

ส่วนรูปแบบในการพัฒนาและสื่อความหมาย
 แหล่งมรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสาย
 มรณะให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแบบยั่งยืน
 ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 นั้น สามารถนำเอาหลักการ
 ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว
 มาใช้ โดยเฉพาะหลักการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
 วัฒนธรรมแบบยั่งยืนที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน
 ซึ่งในกรณีการพัฒนาของแหล่งประวัติศาสตร์บน
 เส้นทางรถไฟสายมรณะนี้ ชุมชนควรจะมีส่วนร่วมตั้งแต่
 ชั้นเริ่มต้นจนถึงขั้นสุดท้าย ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ตอบโต้
 และร่วมวางรากฐานการมีส่วนร่วมของชุมชนเอาไว้แล้ว
 โดยการให้โอกาสชุมชนเข้ามาแสดงความคิดเห็นถึง
 แหล่งประวัติศาสตร์ต่างๆ ที่ชุมชนเห็นสมควรที่จะได้

รับการพัฒนามากที่สุดและก่อนแหล่งอื่นๆ จำนวน 6
 แหล่ง พร้อมทั้งแนวความคิดเบื้องต้นในการพัฒนา
 ว่าต้องการให้ออกมาในลักษณะอย่างไร จากนั้นชุมชน
 ควรเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนการพัฒนาพร้อมกับ
 หน่วยงานและองค์กรอื่นๆ ที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบใน
 เชิงลึก หลักการสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชนใน
 การพัฒนาและอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมของตนเอง
 คือ ความยั่งยืนของแหล่งมรดกทั้งทางวัฒนธรรมและ
 ธรรมชาตินั่นเอง เทคนิคและวิธีการในการมีส่วนร่วม
 อาจจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่แต่ละชุมชน และ
 ควรเป็นการสร้างและกระจายรายได้ให้กับชุมชน ซึ่งใน
 ที่สุดแล้วผลประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิด
 จากแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมนั้นต้องย้อนกลับมาที่
 ตัวมรดกทางวัฒนธรรมนั่นเอง การที่ชุมชนและสังคม
 ทั่วไปจะได้เห็นคุณค่าของแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม

และมีความปรารถนาที่จะสงวนรักษาและสืบสานเอาไว้ สืบต่อไป จะต้องเริ่มต้นจากความเข้าใจในคุณค่าและความสำคัญของมรดกทางวัฒนธรรมนั้นๆ เครื่องมือที่ดีที่สุดในการสร้างความเข้าใจคือการตีความและสื่อความหมายด้านคุณค่าและความสำคัญ โดยการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมนำเป็นการสื่อความหมายที่เข้าถึงชุมชนและผู้เยี่ยมชมได้ง่ายและตรงที่สุดวิธีหนึ่ง ส่วนจะมีการจัดการการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมอย่างไรนั้น ขึ้นอยู่กับว่าเราต้องการสื่อความหมายเรื่องใด จึงต้องศึกษาในรายละเอียดต่อไป โดยการสื่อความหมายถือเป็นกระบวนการสำคัญ ที่นำเสนอเรื่องราวที่ผู้ส่งสารต้องการจะสื่อความหมายไปยังผู้รับสาร ให้เข้าใจถึงเจตนารมณ์ของผู้ส่งสารผ่านตัวกลางซึ่งอาจจะเป็นตัวโบราณวัตถุ โบราณสถาน พื้นที่ แหล่งที่ตั้งหรือการสร้างเรื่องราวจากตัวมรดกทางวัฒนธรรมเอง อันจะนำไปสู่การอนุรักษ์และพัฒนา มรดกทางวัฒนธรรมในที่สุด สำหรับมรดกทางวัฒนธรรมแล้วการสื่อความหมายที่นำเสนอผ่านโบราณวัตถุ โบราณสถาน พื้นที่ แหล่งที่ตั้งหรือการจัดแสดงในรูปแบบต่างๆ นั้นมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะหากผู้ส่งสารสามารถนำหลักการเรื่องวัตถุประสงคในการสื่อความหมายมรดกทางวัฒนธรรมทั้งหมดมาประยุกต์ใช้กับการจัดการมรดกทางวัฒนธรรม โดยเฉพาะในฐานะที่มรดกทางวัฒนธรรมเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยว ก็จะทำให้เข้าถึงความต้องการของผู้รับสารมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการให้ผู้เข้าชมสามารถรับประสบการณ์ได้ด้วยตนเองทั้งทางกายภาพและทางองค์ความรู้ รวมไปถึงการเข้าใจในบริบททั้งทางสังคม บริบททางจิตใจ และบริบทของแต่ละผู้เข้าชม ก็จะเป็นโอกาสอันดีที่จะทำให้ผู้ส่งสารหรือผู้รับผิดชอบดูแลมรดกทางวัฒนธรรม สามารถวิเคราะห์ได้ว่าจะดำเนินการนำเสนอออกมาในรูปแบบใดและเพื่อใคร ที่จะให้ผู้เข้าชมรับสารได้ครบถ้วน ในขณะเดียวกันก็ไม่ก่อให้เกิดความรู้สึกขัดแย้ง และตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้เข้าชมได้อย่างแท้จริง โดยที่ผู้รับผิดชอบดูแลและผู้เข้าชมเคารพในความจริงแท้ของตัวมรดกทางวัฒนธรรมและอยู่บนพื้นฐานของความน่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นจุดสำคัญที่ผู้รับผิดชอบดูแลที่ทำหน้าที่ส่งสารนั้นต้องให้ความเอาใจใส่ เพื่อนำมาปรับใช้และ

นำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

ดังนั้น การสื่อความหมายมรดกวัฒนธรรม จึงเป็นกุญแจสำคัญในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้เข้าชมได้อย่างแท้จริง ไม่ว่าจะเป็นการทราบแนวคิดของผู้ส่งสารมาซึ่งสารไม่ว่าจะเป็นตัววัตถุ การจัดแสดง หรือแม้แต่การถ่ายทอดออกมาเป็นวรรณศิลป์ต่างๆ นั้น ผู้รับสารได้มีความเข้าใจต่อสารนั้นอย่างลึกซึ้งและตอบสนองวัตถุประสงค์การมาเยี่ยมชมของผู้รับสารได้มากน้อยเพียงใด ในขณะเดียวกันก็จะเป็นการทำความเข้าใจว่าสารที่นำเสนอ นั้นมีการตีความจากผู้รับสารในประเด็นใดบ้างนอกเหนือจากที่ผู้ส่งสารเสนอมา อันเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งผลให้การจัดการมรดกทางวัฒนธรรมเป็นไปอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สิ่งสำคัญในการวางแผนการพัฒนาแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสายมรณะคือการสืบค้น บันทึก ตีความและสื่อความหมายคุณค่าและความสำคัญทางมรดกวัฒนธรรมของแหล่งต่างๆ ทั้ง 6 แหล่ง เพราะฉะนั้นในขั้นตอนการวางแผนจึงสมควรใช้การสื่อความหมายเป็นตัวนำ ผสานกับเทคนิคและวิธีการต่างๆ ในการอนุรักษ์ที่ควรนำมาปรับใช้ในการพัฒนา โดยเน้นการแสดงให้เห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของมรดกทางวัฒนธรรมให้มากที่สุด ต้องคำนึงถึงความจริงแท้ทางมรดกวัฒนธรรม หากมีการเสริมแต่งวัสดุใหม่เข้าไปเพื่อเพิ่มเติมให้แหล่งมรดกทางวัฒนธรรมมีความสมบูรณ์นั้นสามารถทำได้ แต่ควรแสดงให้เห็นชัดเจนว่าวัสดุชิ้นใดเป็นของใหม่ เพื่อความถูกต้องในข้อมูลและประสบการณ์ที่นักท่องเที่ยวจะได้รับ เทคนิค วิธีการต่างๆ ในการสื่อความหมาย เช่น ป้าย สิ่งพิมพ์ วีดิทัศน์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว ไกด์นำชม หรือแม้กระทั่งการศึกษาค้นคว้า การบรรยาย หรือการประชุม การสัมมนา ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ล้วนเป็นสิ่งจำเป็นในการสื่อความหมายเรื่องราวประวัติศาสตร์เส้นทางรถไฟสายมรณะให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น เพราะยังมีเรื่องราวอีกมากมายที่ฝังตัวภายใต้ร่องรอยทางรถไฟสายมรณะที่รอการตีความและสื่อความหมายให้คนทั่วไปได้รับทราบการพัฒนาแหล่งประวัติศาสตร์ต่างๆ เหล่านี้ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม น่าจะเป็นวิธีการ

ตีความและสื่อความหมายมรดกทางวัฒนธรรมบน
เส้นทางรถไฟสายมรณะที่มีประโยชน์ที่สุดวิธีหนึ่ง
ในสถานการณ์ปัจจุบัน

บทสรุป

เส้นทางรถไฟสายไทย-พม่า หรือทางรถไฟ
สายมรณะ (Death Railway) มีความสำคัญอย่างยิ่งใน
ทางประวัติศาสตร์และในฐานะของความเป็นมรดก
ทางวัฒนธรรม ที่สมควรได้รับการอนุรักษ์และพัฒนา
ให้เป็นที่รู้จักมากขึ้นในหมู่คนไทยและชาวต่างชาติ
แนวทางการพัฒนาแหล่งทางประวัติศาสตร์ที่เหมาะสม
และเกิดประสิทธิผลมากที่สุดในระดับของสังคมไทยก็
คือ การพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแบบ
ยั่งยืน ที่ผลประโยชน์จะเกิดขึ้นทั้งกับตัวมรดกวัฒนธรรม

และชุมชนโดยรอบ ทั้งนี้การมีส่วนร่วมของประชาชนใน
การพัฒนาและจัดการมรดกทางวัฒนธรรมที่มีอยู่เป็น
สิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในแนวทางของการพัฒนาอย่างยั่งยืน
โดยเฉพาะมรดกทางวัฒนธรรมบนเส้นทางรถไฟสาย
มรณะ ที่จัดว่าเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่มีข้อถกเถียง
โต้แย้งในเรื่องข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์ ที่ยังต้อง
ได้รับการตีความและสื่อความหมายในหลายๆแง่มุมออก
มาให้เป็นที่ยอมรับมากขึ้น รวมถึงการมีผู้แสดงความ
เป็นเจ้าของหลายกลุ่มด้วยกัน จึงมีใช้เรื่องง่ายที่จะพัฒนา
แหล่งมรดกนี้ แต่ก็หวังว่าด้วยแนวทางและเทคนิค
วิธีการต่างๆ ที่สามารถนำมาใช้ในการตีความและสื่อ
ความหมายคุณค่าและความสำคัญทางมรดกวัฒนธรรม
ของแต่ละแหล่งออกมา จะช่วยปะติดปะต่อเรื่องราวใน
ประวัติศาสตร์ที่ถูกลืมเลือนขึ้นมาใหม่ได้อีกครั้ง



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- บุญเลิศ ตั้งจิตวัฒนา. (2548). การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- สายันต์ ไพเราะชญจิตร. (2550). การจัดการทรัพยากรทางโบราณคดีในงานพัฒนาชุมชน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ศักดิ์โสภณาการพิมพ์.

ภาษาอังกฤษ

- Beattie, R. (2005). **Death railway: brief history**. Bangkok: Image Makers Publishing.
- Tilden, F. (1977). **Interpreting our heritage**. Chapel Hill: University North Carolina Press.