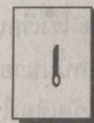




ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	3 ก.ค. 2551	18	6197	5



ทางรถไฟสายเหนือ สายทางแห่งการ ค้าบองเชียงใหม่



เมื่อประมาณ 100 กว่าปีมาแล้วเวลาที่คนเชียงใหม่จะออกเดินทางไปทำการค้ากับคนกรุงเทพฯ นั้น สามารถเดินทางได้ทางเดียวคือการล่องเรือไปตามแม่น้ำปิง ซึ่งต้องใช้เวลานานเป็นเดือน การล่องเรือในครั้งนั้น นิยมใช้เรือหางแมลงป่องล่องไปตามลำน้ำจำนวนมากหลายลำ เพราะบางช่วงจะเป็นแก่งหินจึงต้องใช้คนจำนวนมากมาช่วยลาก

จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ.2448 เมื่อทางราชการได้เริ่มลงมือสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือขึ้น โดยมีวิศวกรชาวเยอรมันชื่อ มิสเตอร์ อี.ไอ เซ็นโฮเฟอร์ ซึ่งเข้ามารับราชการในกรมรถไฟหลวงเมื่อปลายรัชกาลที่ 5

ทางรถไฟสายเหนือสร้างจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาจนถึงลำปางก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้เป็นภูเขาสูงและมีเหวลึก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การสร้างทางรถไฟต่อจากลำปางมาถึงเชียงใหม่ต้องล่าช้าออกไป อุปสรรคอันใหญ่หลวงของการสร้างทางระหว่างลำปางมาเชียงใหม่ก็จะต้องทำการขุดเจาะภูเขาขุนตาน ซึ่งอยู่บนสันเขาฝิ่บนน้ำเซตรอยต่อระหว่างจังหวัดลำปางกับจังหวัดลำพูน



ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	13 ก.ค. 2551	18	6197	5



งานสำรวจและขุดเจาะถ้ำขุนตานใช้เวลาถึง 11 ปีจึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี 2450 แล้วเสร็จในปี 2461 โดยขุดเจาะจากภายนอก ทั้งสองด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันและกรรมกรชาวจีนหลายพันคน กรรมกรชาวจีนจำนวนมากล้มตายลงที่นี่ด้วยโรคอหิวาต์ และไข้มาลาเรีย ส่วนงานเจาะภายในอุโมงค์นั้นใช้กรรมกรชาวอีสานกับคนพื้นเมือง เนื่องจากชาวจีนไม่ยอมทำงานในอุโมงค์ เพราะพวกเขากลัวว่าในอุโมงค์เป็นที่สถิตยของภูตผีปีศาจ

เมื่อเริ่มทำการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานได้ไม่นาน ก็เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 เสียก่อน มีสเตอร์ อี. ไอเซนโฮเฟอร์ ถูกจับตัวเป็นเชลยศึกในฐานะ





ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	3 ก.ค. 2551	18	6197	5

ชนชาติศัตรู ถูกขังในเมืองไทยนาน 6 เดือนแล้ว
ถูกส่งต่อไปยังประเทศอินเดียอีก 2 ปี จากนั้นจึง
ถูกส่งกลับประเทศเยอรมัน ในปี พ.ศ.2463 ต่อ
มาในปี พ.ศ.2472 ท่านได้กลับมาเมืองไทยอีก
ครั้งและพำนักอยู่ในเมืองไทยจนถึงวันที่ 5 สิงหาคม
2505 จึงเสียชีวิต

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟ
จากลำปางมาเชียงใหม่ นอกจากต้องเสียเวลาใน
การขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานนานถึง 11 ปีแล้ว

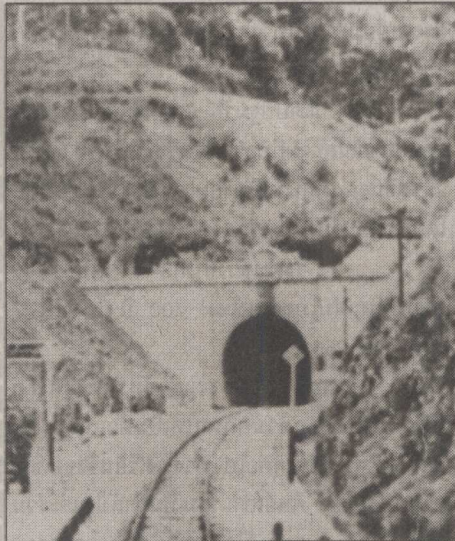




ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	3 ก.ค. 2551	18	6197	5

บริเวณนี้ยังมีหุบเหวลึกอยู่หลายที่ในการสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กต่อจากพื้นด้านล่างขึ้นไปให้ได้ระดับทางรถไฟ เช่นที่สะพานเหวลึกหรือสะพานหอสอง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนตานไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้งเวลาที่รถไฟวิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้งแล้วยังสูงอีกด้วย

อุโมงค์ขุนตานถือได้ว่าเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ชาวบ้านเรียกกันว่า



“ถ้ำขุนตาน” ตามชื่อของดอยขุนตาน อุโมงค์นี้เปิดให้ใช้ในปลายเดือนมีนาคม พ.ศ.2461 วัตอุโมงค์นี้ได้ยาว 1,362.05 เมตร

หลังจากที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือนแต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟจึงทำให้

แต่ละขบวนแออัดไปด้วยผู้โดยสาร จนบางครั้งต้องออกแรงปีนขึ้นไปนั่งบนหลังคาอีกมี หลังจากนั้นทางมณฑลพายัพจึงได้สร้างสถานีรถไฟประจำเชียงใหม่ขึ้น ชาวบ้านเรียกสถานีนี้ว่า “สถานีป้ายราง” หมายถึงที่สิ้นสุดของรางรถไฟ หลังการก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่เสร็จก็ได้มีพิธีเปิด

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟจากลำปางมาเชียงใหม่ นอกจากต้องเสียเวลาในการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานนานถึง 11 ปีแล้ว บริเวณนี้ยังมีหุบเหวลึกอยู่หลายที่ในการสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กต่อจาก พื้นด้านล่างขึ้นไปให้ได้ระดับทางรถไฟ เช่นที่สะพานเหวลึกหรือสะพานหอสอง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนตานไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้งเวลาที่รถไฟวิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้งแล้วยังสูงอีกด้วย

ทำการเดินรถไฟสายเหนือขึ้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2464

อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรกสร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ถือได้ว่าเป็นอาคารที่สวยงามมาก เพราะเป็นประตูผ่านเข้าออกระหว่างเชียงใหม่กับต่างจังหวัดที่มีคนใช้กันมากที่สุด สถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรก



ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	3 ก.ค. 2551	18	6197	5

นี้เคยถูกใช้เป็นที่รับเสด็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ รัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินประพาสสมณชลพายัพ

ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 สถานีรถไฟเชียงใหม่หลังนี้ ถูกเครื่องบินของฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดพังพินาศไปพร้อมกับชีวิตคนนับร้อย รวมทั้งอาคารบ้านเรือน โกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงราบเรียบไปหมด เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2486 หลังจากสถานีเชียงใหม่ถูกระเบิด ทางราชการต้องประกาศงดใช้สถานีรถไฟแห่งนี้ไปหลายปี ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟต้องไปขึ้นลงที่สถานีป่าเป้า จังหวัดลำพูนแทน ต่อมาเมื่อสงครามสงบแล้วจึงได้สร้างสถานีรถไฟขึ้นมาใหม่ในที่เดิมและใช้มาจนถึงปัจจุบัน

การคมนาคมทางเรือซึ่งใช้กันมาก่อน และต้องนอนแรมกันนานเป็นเดือนก็ไม่ได้รับความนิยมอีกต่อไป การสร้างทางรถไฟสายเหนือมาถึงเชียงใหม่ยังถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การค้าของเชียงใหม่เจริญรุ่งเรืองยิ่งขึ้น เพราะผู้คนในเชียงใหม่และต่างถิ่นสามารถเดินทางเข้าออกไปค้าขายได้สะดวก จนในยุคหลังเมื่อมีการตัดถนนมายังเชียงใหม่ยังทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

เอกสารและภาพประกอบ

ลานนาไทยในอดีต โดย

บุญเสริม สาดราษฎร์

จักรพงษ์ คำบุญเรือง

jakpong@chiangmainews.co.th