



กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้

NORTH CLIPPING 2554/ 00091

ชื่อหนังสือพิมพ์ เชียงใหม่นิวส์	วันที่ 26 ส.ค. 2550	ปีที่ 16	ฉบับที่ 5673	หน้า 5
---	-------------------------------	--------------------	------------------------	------------------



“ถ้าขุนตาน”
อุโมงค์รถไฟที่ยาว
ที่สุดในประเทศ
2450-2550 100 ปี





ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่รายวัน	26 มี.ค. 2556	16	5673	5

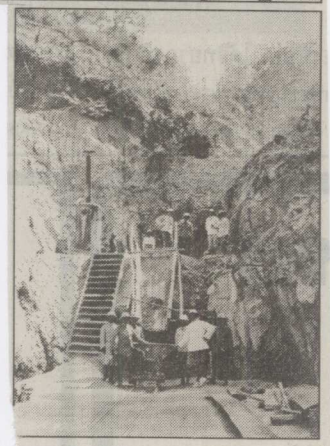
นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2450 ตั้งแต่เริ่มมีการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟขุนตาน จนถึงวันนี้ (พ.ศ.2550) เป็นเวลา 100 ปีพอดี และหากย้อนระลึกถึงอดีตอันขมขื่นของการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟที่มีคนงานต้องสังเวยชีวิตเป็นจำนวนหลายพันคนแล้วนั้น การขุดเจาะอุโมงค์ขุนตาลหรือถ้าขุนตานเริ่มต้นมีการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2448 เมื่อทางราชการได้เริ่มลงมือสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือขึ้น โดยมีวิศวกรชาวเยอรมันชื่อ มิสเตอร์ อี. ไอเซนโฮเฟอร์ ซึ่งเข้ามารับราชการในการรถไฟหลวงเมื่อปลายรัชกาลที่ 5

ทางรถไฟสายเหนือสร้างจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาถึงลำปางก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้เป็นภูเขาสูงและมีเหวลึก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การสร้างทางรถไฟต่อจากลำปางมาถึงเชียงใหม่ต้องล่าช้าออกไป อุปสรรคอันใหญ่หลวงของการสร้างทางระหว่างลำปางมาเชียงใหม่ก็คือจะต้องทำการขุดเจาะภูเขาขุนตานซึ่งอยู่บนสันเขาผีปันน้ำ เขตรอยต่อระหว่างจังหวัดลำปางกับจังหวัดลำพูน

การสำรวจและขุดเจาะถ้าขุนตานใช้เวลาถึง 11 ปีจึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี 2450 แล้วเสร็จในปี 2461 โดยขุดเจาะจากภายนอกทั้งสองด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันกว่า 250 คน กรรมกรชาวจีน อีสาน และคนเมืองอีกหลายพันคน ในการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานคนงานต้องพบกับอุปสรรคมากมาย มีกรรมกรชาวจีนจำนวนมากล้มตายลงที่นี้ด้วยโรคอหิวาต์และไข้มาลาเรีย ทั้งโรคภัยไข้เจ็บ รวมถึงปัญหาเสียดาคนงานไปกิน แม้แต่นายช่างชาวเยอรมันก็เคยถูกเสือที่เข้าไปหลบซ่อนอยู่ในอุโมงค์ทำร้ายบาดเจ็บมาแล้วส่วนงานเจาะภายในอุโมงค์นั้นใช้กรรมกรชาวยีสานกับคนพื้นเมือง เนื่องจากชาวจีนไม่ยอมทำงานในอุโมงค์ เพราะพวกเขากลัวว่าในอุโมงค์เป็นที่สิงสถิตย์ของภูตผีปีศาจ

เมื่อเริ่มทำการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานได้ไม่นานก็เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 เสียก่อน มิสเตอร์ อี. ไอเซนโฮเฟอร์ ถูกจับตัวเป็นเชลยศึกในฐานะชนชาติศัตรู ถูกขังในเมืองไทยนาน 6 เดือน แล้วถูกส่งต่อไปยังประเทศอินเดียอีก 2 ปี จากนั้นจึงถูกส่งกลับประเทศเยอรมัน ในปี พ.ศ.2463 ต่อมาในปี พ.ศ.2472 ท่านได้กลับมาเมืองไทยอีกครั้งและพำนักอยู่ในเมืองไทยจนถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2505 จึงเสียชีวิต

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟ จากลำปางมา



เชียงใหม่ นอกจากต้องเสียเวลาในการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานนานถึง 11 ปีแล้ว บริเวณนี้ยังมีเหวลึกอยู่หลายที่ในการสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กค้ำยันพื้นด้านล่างขึ้นไปให้ได้



ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	26 ส.ค. 2556	16	5673	5

การสำรวจและขุดเจาะถ้ำขุนตานใช้เวลาถึง 11 ปีจึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี 2450 แล้วเสร็จในปี 2461 โดยขุดเจาะจากภายนอกทั้งสองด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันกว่า 250 คน กรรมกรชาวจีน อีสานและคนเมืองอีกหลายพันคน อุโมงค์ขุนตานถือได้ว่าเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ชาวบ้านเรียกกันว่า "ถ้ำขุนตาน" ตามชื่อของดอยขุนตาน อุโมงค์นี้เปิดให้ใช้ในปลายเดือนมีนาคม พ.ศ.2461 วัดความยาวได้ 1,362.05 เมตร

ระดับทางรถไฟ เช่นที่สะพานเหวลึก หรือสะพานหอสู่ ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนตานไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้ง เวลาที่รถไฟวิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้งแล้วยังสูงอีกด้วย

หากใครที่เคยนั่งรถไฟจากเชียงใหม่สู่กรุงเทพฯ ก่อนจะถึงถ้ำขุนตานยังมีสะพานชาวบ้านทาชมพู ซึ่งเป็นสะพานประวัติศาสตร์สร้างขึ้นในยุคสมัยเดียวกับถ้ำขุนตาน (พ.ศ.2462) เพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินรถไฟจากลำปางมายังเชียงใหม่ มีเรื่องเล่าเกี่ยวกับสะพานแห่งนี้ว่า





กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้

NORTH CLIPPING 2554/ 00091

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	26 ส.ค. 2550	16	5673	5

สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ทหารฝ่ายพันธมิตรต้องการที่จะระเบิดทำลาย
เส้นทางเดินรถไฟของทหารญี่ปุ่นและหนึ่งในเป้าหมายทั้งหมดมีสะพานขาว
บ้านท่าชมพูนวมอยู่ด้วย ด้วยเหตุนี้ชาวบ้านใกล้เคียงจึงได้ช่วยกันหา
สะพานให้เป็นสีดำเพื่ออำพรางตาจากทหารฝ่ายพันธมิตรจนสะพานแห่งนี้

สามารถรอดพ้นจากการที่จะระเบิดทำลายลงได้
นอกจากนี้ยังมีสะพานรัชฎาภิเศกข้ามแม่น้ำวัง
จังหวัดลำปาง ก็รอดพ้นจากการที่จะระเบิดเช่นกัน

อุโมงค์ขุนตานถือได้ว่าเป็นอุโมงค์รถไฟ
ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ชาวบ้านเรียกกันว่า
"ถ้ำขุนตาน" ตามชื่อของดอยขุนตาน อุโมงค์นี้เปิด
ให้ใช้ในปลายเดือนมีนาคม พ.ศ.2461 วัดความ



ชื่อหนังสือพิมพ์ เชียงใหม่ใหม่	วันที่ 26 ก.ย. 2550	ปีที่ 16	ฉบับที่ 5673	หน้า
--	-------------------------------	--------------------	------------------------	------



พระยวงศาประพันธ์ ตรวจการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตาน

ยาวของอุโมงค์ได้ 1,362.05 เมตร

ภายหลังการขุดเจาะอุโมงค์ที่ถ้ำขุนตานแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2461 นับเป็นการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจที่สำคัญของเชียงใหม่ ลำพูนเป็นเสมือนการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งจากความต้องการไม้สักของบริษัททำไม้อังกฤษ (บริษัท บอมเบย์เบอร์มา) นอกจากนี้ทางรถไฟดังกล่าวยังเป็นเส้นทางลำเลียงไม้สัก ข้าวและถ่านหินสู่ภาคเหนือไปยังตลาดภาคกลางได้สะดวกขึ้น

หลังจากที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือนแต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟจึงทำให้แต่ละขบวนแออัดไปด้วยผู้โดยสาร จนบางครั้งต้องออกแรงปีนขึ้นไปนั่งบนหลังคาที่มี หลังจากนั้นทางมณฑลพายัพ จึงได้สร้างสถานีรถไฟประจำเชียงใหม่ขึ้น ชาวบ้านเรียกสถานีนี้ว่า "สถานีป่าयरาง" หมายถึงที่สิ้นสุดของรางรถไฟ หลังการก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่เสร็จก็ได้มีพิธีเปิดทำการเดินรถไฟสายเหนือขึ้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2464 จนถึงปัจจุบันนับได้ 86 ปี

ภาพประกอบจาก

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

จักรพงษ์ คำบุญเรือง

jakpong@chiangmainews.co.th