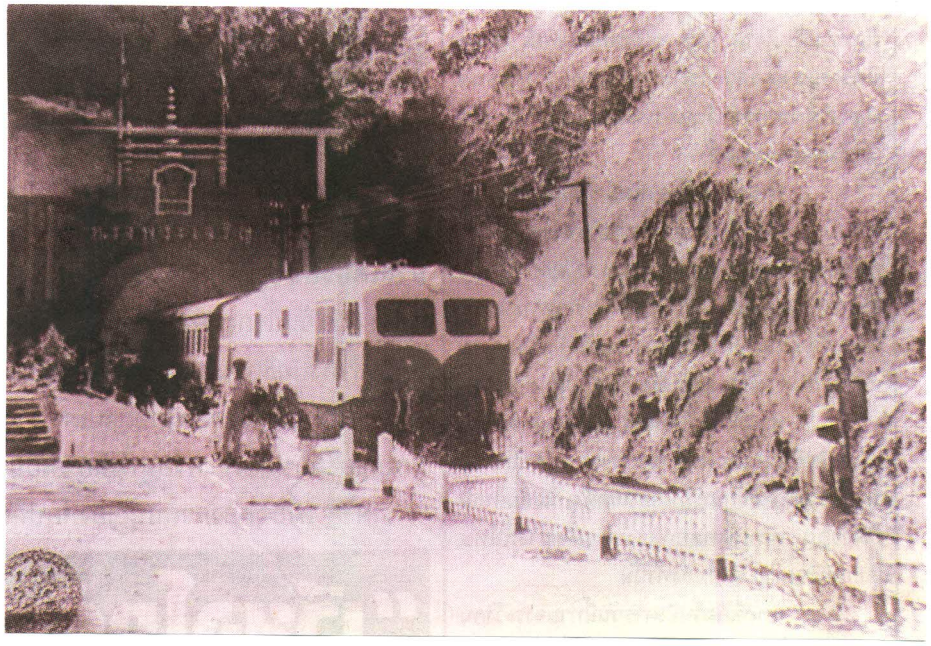
กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00119
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	1 ก.ค. 2555	22	7756	5

ร้อยเรื่องเมืองล้านนา ปีที่ ๑๔

"90ปี" ทางรถไฟสายเหนือ... สายทางแห่งการค้าของเชียงใหม่



กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00119
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	1 ก.ค. 2555	22	7756	5

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟจากลำปางมาเชียงใหม่ นอกจากต้องเสียเวลาในการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานนานถึง 11 ปีแล้ว บริเวณนี้ยังมีหุบเหวลึกอยู่หลายที่ ในการสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กต่อจากพื้นด้านล่างขึ้นไปให้ได้ระดับทางรถไฟ เช่นที่สะพานเหวลึก หรือสะพานหอสูง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนตานไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้งเวลาที่รถไฟวิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้งแล้วยังสูงอีกด้วย

เมื่อ ประมาณ 100 กว่าปีมาแล้วเวลาที่คนเชียงใหม่จะออกเดินทางไปทำการค้ากับคนกรุงเทพนั้น สามารถเดินทางได้ทางเดียวคือ การล่องเรือไปตามแม่น้ำปิง ซึ่งต้องใช้เวลาเดินทางนานเป็นเดือน การล่องเรือในครั้งนั้น นิยมใช้เรือหางแมลงป่องล่องไปตามลำน้ำจำนวนหลายลำ เพราะบางช่วงจะเป็นแก่งหินจึงต้องใช้คนจำนวนมากมาช่วยลาก

จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ.2448 เมื่อทางราชการได้เริ่มลงมือสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือขึ้น โดยมีวิศวกรชาวเยอรมันชื่อ มิสเตอร์ อี. ไอเซ็นโฮเฟอร์ ซึ่งเข้ามารับราชการในกรมรถไฟหลวงเมื่อปลายรัชกาลที่ 5

ทางรถไฟสายเหนือสร้างจากกรุงเทพขึ้นมาจนถึงลำปางก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้เป็นภูเขาสูงและมีเหวลึก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การสร้างทางรถไฟต่อจากลำปางมาถึงเชียงใหม่ต้องล่าช้าออกไป อุปสรรค์อันใหญ่หลวงของการสร้างทางระหว่างลำปางมาเชียงใหม่ก็คือ จะต้องทำการขุดเจาะภูเขาขุนตาน ซึ่งอยู่บนสันเขาผีปันน้ำเขตรอยต่อระหว่างจังหวัดลำปางกับจังหวัดลำพูน

งานสำรวจและขุดเจาะถ้ำขุนตานใช้เวลาถึง 11 ปีจึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี 2450 แล้วเสร็จในปี 2461 โดยขุดเจาะจากภายนอกทั้งสองด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันและกรรมกรชาวจีนหลายพันคน กรรมกรชาวจีนจำนวนมากล้มตายลงที่นี่ด้วยโรคอหิวาและไข้มาลาเรีย ส่วนงานเจาะภายในอุโมงค์นั้นใช้กรรมกรชาวอีสานกับคนพื้นเมือง เนื่องจากชาวจีนไม่ยอมทำงานในอุโมงค์ เพราะพวกเขาถือว่าในอุโมงค์เป็นที่สิงสถิตย์ของภูตผีปีศาจ

เมื่อเริ่มทำการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานได้ไม่นาน ก็เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 เสียก่อน มิสเตอร์ อี. ไอเซ็นโฮเฟอร์ ถูกจับตัวเป็นเชลยศึกในฐานะชนชาติศัตรู ถูกขังในเมืองไทยนาน 6 เดือนแล้วถูกส่งต่อไปยังประเทศอินเดียอีก 2 ปี จากนั้นจึงถูกส่งกลับประเทศเยอรมัน ในปี พ.ศ.2463 ต่อมาในปี พ.ศ.2472 ท่านได้กลับมาเมืองไทยอีกครั้งและพำนักอยู่ในเมืองไทยจนถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2505 จึงเสียชีวิต

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟจากลำปางมาเชียงใหม่ นอกจากต้องเสียเวลาในการขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานนานถึง 11 ปีแล้ว บริเวณนี้ยังมีหุบเหวลึกอยู่หลายที่ในการสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กต่อจากพื้นด้านล่างขึ้นไปให้ได้ระดับทางรถไฟ เช่นที่สะพานเหวลึก หรือสะพานหอสูง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนตานไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้งเวลาที่รถไฟวิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้งแล้วยังสูงอีกด้วย

อุโมงค์ขุนตานถือได้ว่าเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ชาวบ้านเรียกกันว่า “ถ้ำขุนตาน” ตามชื่อของดอยขุนตาน อุโมงค์นี้เปิดให้

กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00119
NORTH CLIPPING 2556/

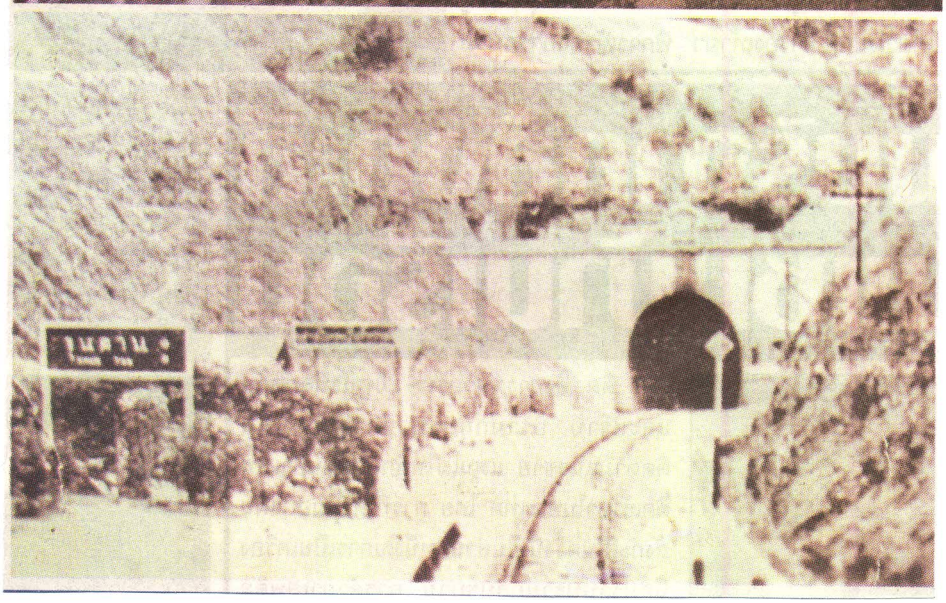
ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	1 ก.ค. 2555	22	7756	5

ใช้ในปลายเดือนมีนาคม พ.ศ.2461 วัดอุโมงค์นี้ได้ยาว 1,362.05 เมตร

หลังจากที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือนแต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟจึงทำให้แต่ละขบวนแออัดไปด้วยผู้โดยสาร จนบางครั้งต้องออกแรงปีนขึ้นไปนั่งบนหลังคาก็มี หลังจากนั้นทางมณฑลพายัพจึงได้สร้างสถานีรถไฟประจำเชียงใหม่ขึ้น ชาวบ้านเรียกสถานีนี้ว่า "สถานีป้ายราง" หมายถึงที่สิ้นสุดของรางรถไฟ หลังการก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่เสร็จก็ได้มีพิธีเปิดทำการเดินรถไฟสายเหนือขึ้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2464

กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00119
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	1 ก.ค. 2555	22	7756	5



กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00119
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	1 ก.ค. 2555	22	1756	5

อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรก สร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ถือได้ว่าเป็นอาคารที่สวยงามมาก เพราะเป็นประตูผ่านเข้าออกระหว่างเชียงใหม่กับต่างจังหวัดที่มีคนใช้กันมากที่สุด สถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรกนี้เคยถูกใช้เป็นที่รับเสด็จ ฯ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ รัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินประพาสมณฑลพายัพ

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

การคมนาคมทางเรือซึ่งใช้กันมาก่อนและต้องนอนแรมกันนานเป็นเดือนก็ไม่ได้รับความนิยมอีกต่อไป การสร้างทางรถไฟสายเหนือมาถึงเชียงใหม่ยังถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การค้าของเชียงใหม่เจริญรุ่งเรืองยิ่งขึ้น เพราะผู้คนในเชียงใหม่และต่างถิ่นสามารถเดินทางเข้าออกไปค้าขายได้สะดวก จนในยุคหลังเมื่อมีการตัดถนนมายังเชียงใหม่ยิ่งทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

เอกสารและภาพประกอบ
ลานนาไทยในอดีต โดยบุญเสริม สาตราภัย

จักรพงษ์ คำบุญเรือง
jakpong@chiangmainews.co.th.