กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00181
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	23 พ.ค. 2556	22	8083	5

ร้อยเรื่องเมืองล้านนา ปีที่ ๑๔

เรื่องเล่า สถานีรถไฟเชียงใหม่

ในปี พ.ศ.2553 ที่จะถึงนี้เป็นปีแห่งการครบรอบ 100 ปีของการเสด็จสวรรคตพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ซึ่งพระองค์นับเป็นพระมหากษัตริย์ไทยที่ทรงมีคุณูปการต่อวงการรถไฟไทย โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพมาถึงเชียงใหม่นับเป็นเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์และมีประวัติการก่อสร้างที่ยาวนาน และยังนับเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกของไทยที่มีความยาวมากที่สุดและใช้เวลาในการก่อสร้างมากที่สุด

การสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ เริ่มต้นมีการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2448 เมื่อทางราชการได้เริ่มลงมือสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือขึ้น โดยมีวิศวกรชาวเยอรมันชื่อ มิสเตอร์ อี. ไอเซ็นโฮเฟอร์ ซึ่งเข้ามารับราชการในกรมรถไฟหลวงเมื่อปลายรัชกาลที่ 5

ทางรถไฟสายเหนือสร้างจากกรุงเทพขึ้นมาจนถึงลำปางก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้เป็นภูเขาสูงและมีเหวลึก

กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00181
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	23 พ.ค. 2556	22	8083	5

ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การสร้างทางรถไฟต่อจากลำปางมาถึงเชียงใหม่ต้องล่าช้าออกไป อุปสรรค์อันใหญ่หลวงของการสร้างทางระหว่างลำปางมาเชียงใหม่ก็คือ จะต้องทำการขุดเจาะภูเขาขุนตาน ซึ่งอยู่บนสันเขาผีปันน้ำเขตรอยต่อระหว่างจังหวัดลำปางกับจังหวัดลำพูน

การสำรวจและขุดเจาะถ้ำขุนตานใช้เวลาถึง 11 ปี จึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี 2450 แล้วเสร็จในปี 2461 โดยขุดเจาะจากภายนอกทั้งสองด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันกว่า 250 คน กรรมกรชาวจีน อีสานและคนเมืองอีกหลายพันคน ในการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานคนงานต้องพบกับอุปสรรคมากมาย มีกรรมกรชาวจีนจำนวนมากล้มตายลงที่นี่ด้วยโรคอหิวาห์และไข้มาลาเรีย ทั้งโรคภัยไข้เจ็บ รวมถึงปัญหาเสือคาบคนงานไปกิน แม้แต่นายช่าง

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	23 พ.ค. 2556	22	8083	5

ชาวเยอรมันก็เคยถูกเสือที่เข้าไปหลบซ่อนอยู่ในอุโมงค์ทำร้ายบาดเจ็บมาแล้วส่วนงานเจาะภายในอุโมงค์นั้นใช้กรรมกรชาวอีสานกับคนพื้นเมือง 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

ภายหลังการขุดเจาะอุโมงค์ที่ถ้ำขุนตานแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2461 นับเป็นการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจที่สำคัญของเชียงใหม่ ลำพูนเป็นเสมือนการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งจากความต้องการไม้สักของบริษัททำไม้อังกฤษ (บริษัทบอมเบย์เบอร์ม่า) นอกจากนี้ทางรถไฟดังกล่าวยังเป็นเส้นทางลำเลียงไม้สัก ข้าวและถ่านหุงต้มในเขตภาคเหนือไปยังตลาดภาคกลางได้สะดวกขึ้น

หลังจากที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือนแต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟจึงทำให้แต่ละขบวนแออัดไปด้วยผู้โดยสาร จนบางครั้งต้องออกแรงปีนขึ้นไปนั่งบนหลังคาก็มี หลังจากนั้นทางมณฑลพายัพจึงได้สร้างสถานีรถไฟประจำเชียงใหม่ขึ้น ชาวบ้านเรียกสถานีนี้ว่า “สถานีป้ายราง” หมายถึงที่สิ้นสุดของรางรถไฟ หลังการก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่เสร็จก็ได้มีพิธีเปิดทำการเดินรถไฟสาย

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	23 พ.ค. 2556	22	8083	5

เหนือขึ้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2464 จนถึงปัจจุบันนับได้ 88 ปี สถานีรถไฟเชียงใหม่ที่เห็นในปัจจุบัน นับเป็นอาคารหลังที่ 2 ซึ่งอาคารหลังแรกสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2464 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ในช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เครื่องบินของฝ่ายสัมพันธมิตรได้ทิ้งระเบิดทำลายสถานีรถไฟเชียงใหม่จนพังพินาศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2486 หลังจากที่สถานีรถไฟถูกระเบิด ทางราชการต้องประกาศงดใช้สถานีแห่งนี้ไปหลายปี ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟต้องขึ้นลงที่สถานีป่าเส้า จังหวัดลำพูนแทน ต่อมาเมื่อสงครามสงบลงจึงได้มีการสร้างสถานีรถไฟขึ้นใหม่ซึ่งเป็นอาคารที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบันสถานีรถไฟเชียงใหม่ถือเป็นประตูสู่เมืองเชียงใหม่ ในแต่ละวันมีผู้โดยสารทั้งชาวไทยและต่างประเทศเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนหลายหมื่นคน ทางการรถไฟได้มีความพยายามปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบสถานีรถไฟเชียงใหม่ให้มีความสวยงาม ซึ่งมีความสกปรกและรกรุงรังมากโดยเฉพาะพื้นที่ด้านข้างสถานีรถไฟเชียงใหม่ปกคลุมด้วยต้นไม้หนาทึบ อาจเป็นสถานที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญกรรม ขณะเดียวกันก็มีข่าวจากวงในว่าทางการรถไฟจะมีการรื้อทิ้งวงเวียนรถไฟ ซึ่งวงเวียนแห่งนี้ถือว่ามีความสำคัญต่อสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นอย่างมาก โดยในอดีตวงเวียนรถไฟใช้เป็นที่กลับหัวรถจักรโดยจะใช้พนักงานมาช่วยกันหมุนฟันเฟืองเพื่อให้หัวรถจักรที่วิ่งมาจากกรุงเทพนั้นหันหัวกลับทางเดิม ซึ่งหัวจักรไอน้ำในอดีตนั้นต่างจากหัวรถจักรดีเซลในปัจจุบันเพราะมาหัวเดียวไม่เหมือนหัวรถจักรดีเซลที่มีอยู่ 2 หัว จึงไม่ต้องใช้วงเวียนในการกลับหัวรถจักร

กลุ่มภารกิจจดหมายเหตุและสารนิเทศท้องถิ่น
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยแม่โจ้
00181
NORTH CLIPPING 2556/

ชื่อหนังสือพิมพ์	วันที่	ปีที่	ฉบับที่	หน้า
เชียงใหม่นิวส์	23 พ.ค. 2556	22	8083	5

หลังจากที่วงเวียนรถไฟไม่ได้ถูกใช้งานมานานหลายสิบปี จึงทำให้ทางการรถไฟมีแนวคิดที่จะปรับปรุงภูมิทัศน์และอาจจะทุบทิ้งวงเวียนแห่งนี้ เพื่อนำพื้นที่ไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น ดังนั้นเพื่อเป็นการรักษามรดกอันสำคัญต่อประวัติศาสตร์การรถไฟ จึงอยากให้ทางการรถไฟได้อนุรักษ์วงเวียนแห่งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาประวัติศาสตร์การสร้างทางรถไฟของเชียงใหม่ หรืออาจจะมีการปรับปรุงบูรณะให้สวยงามแล้วเปิดโอกาสให้ผู้ที่สนใจเข้าศึกษาความเป็นมาของสถานีรถไฟน่าจะเป็นประโยชน์กว่า

ขอขอบคุณ

คุณอดุลย์ พาพันธ์ ภาพประกอบ

จักรพงษ์ คำบุญเรือง
jakrapong@chiangmainews.co.th