

รวมตำนานรถไฟสายเอกชน! พระเจ้าอยู่หัวเป็นเจ้าของเองก็มี อีกสายมีของแปลกหนึ่งเดียวในโลก!!



เรื่องเก่าเล่าสนุก

● โรม บุนนาค ●

ปัจจุบันรถไฟทุกสายอยู่ในสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ แต่ในสมัยรัชกาลที่ ๕-๖ ที่เริ่มมีรถไฟในประเทศไทย ไม่ได้มีแต่รถไฟหลวงเท่านั้น เอกชนก็สร้างทางรถไฟขึ้นด้วยหลายสาย สายหนึ่งสร้างก่อนมีรถไฟหลวงถึง ๓ ปี

ถือได้ว่าเป็นรถไฟสายแรกของประเทศไทย สายหนึ่งพระเจ้าอยู่หัวทรงเป็นเจ้าของ อีกสายสร้างมาแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ ปัจจุบันก็ยังได้รับความนิยมอยู่ แม้จะต้องเปลี่ยนเจ้าของ และมีของแปลกให้คนทั่วโลกมาชม

รถไฟสายแรกนั้นก็คือ “สายปากน้ำ” ออกจากกรุงเทพฯ ที่สถานีริมคลองตรงข้ามกับสถานีหัวลำโพงในปัจจุบัน เส้นทางขนานไปกับถนนพระราม ๔ ถึงสถานีปากน้ำในจังหวัดสมุทรปราการเป็นระยะทาง ๒๑.๓ กิโลเมตร มี ๑๒ สถานี โดยรัฐบาลได้ให้สัมปทาน ๕๐ ปีแก่บริษัทของชาวเดนมาร์ก คือ นาย เอ.ดูเปิล ริเดริชเชอเลียว หรือพระยาชลยุทธโยธิน ซึ่งรับราชการเป็นกัปตันเรือพระที่นั่งเวลาตรี กับพวก

และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงทำพิธีเริ่มการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๔๓๔ ทั้งได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงทำพิธีเปิดเดินรถในวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๔๓๖ พระราชดำรัสในครั้งนั้นมีความตอนหนึ่งว่า

“...เรามีความยินดีที่ได้รับหน้าที่อันเป็นที่พึงใจ คือจะได้เป็นผู้เปิดรถไฟสายนี้ ซึ่งเป็นที่ขบใจและปรารถนามาช้านานแล้วนั้น ได้สำเร็จสมดังประสงค์ในครั้งนี้ เพราะเหตุว่าเป็นรถไฟสายแรกที่จะได้เปิดในบ้านเมืองเรา แล้วยังมีสายอื่นต่อไปอีกเป็นจำนวนมากในเร็ววัน เราหวังใจว่าจะเป็นภาระเจริญแก่ราชการและการค้าขายในบ้านเมืองเรายิ่งนัก...”

ทางรถไฟสายนี้ยังถือว่าเป็นสายยุทธศาสตร์ด้วย เพราะสมัยนั้นปากน้ำเจ้าพระยาถือเป็นจุดสำคัญ ชาติก็จะใช้เรือปืนเข้ามาโจมตี พระนครได้ก็จะต้องผ่านจุดนี้ แต่ในด้านธุรกิจนั้นไม่ประสบความสำเร็จนัก เกิดการขาดทุนจนรัฐบาลต้องให้กู้เงินเพื่อพยุงกิจการเดินรถสายนี้ไว้

เมื่อแรกเดินรถนั้นใช้หัวรถจักรไอน้ำเหมือนรถไฟทั่วไป แต่เมื่อมีโรงไฟฟ้าเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ รถไฟสายนี้ก็หันไปใช้ไฟฟ้าเช่นเดียวกับรถราง

หลังสิ้นสุดสัมปทาน กรมรถไฟได้ดำเนินกิจการรถไฟสายปากน้ำต่อ จนกระทั่งเลิกไปเมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ.๒๕๐๓ ในรัฐบาล จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ และรื้อทางรถไฟพร้อมถมคลองขยายถนนพระราม ๔ ออกไป ร่องรอยของเส้นทางรถไฟสายนี้ที่ยังเหลืออยู่ในปัจจุบัน ก็คือเส้นทางรถยนต์ที่เรียกว่า “ถนนทางรถไฟสายเก่า”

ต่อมาในปี ๒๔๔๔ เราก็มีรถไฟเอกชนเกิดขึ้นอีกสาย และเป็นสายที่ยังวิ่งอยู่ในปัจจุบัน รถไฟสายนี้สถานีต้นทางไม่ได้อยู่ที่หัวลำโพงหรือบางกอกน้อย และมีหลายสิ่งหลายอย่างที่เหมือนรถไฟสายอื่นในวันนี้ เป็นบุคลิกพิเศษเพราะวิ่งอยู่โดดเดี่ยวเพียงสายเดียว ไม่ยอมเชื่อมต่อกับใคร

รถไฟพิเศษสายนี้ก็คือสายวงเวียนใหญ่-สมุทรสงคราม เดิมสถานีต้นทางอยู่ที่ปากคลองสาน ตรงที่เป็นท่าเรือข้ามไปสี่พระยา ในปัจจุบัน วิ่งไปถึงมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร โดยบริษัทรถไฟท่าจีน ทุนจำกัดได้รับสัมปทานมาตั้งแต่วันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๔๔๔ เป็นระยะทาง ๓๓.๑ กม.

ต่อมาในวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๔๔๘ บริษัทแม่กลอง ทุนจำกัดได้รับสัมปทานจากสถานีบ้านแหลม สมุทรสาคร ซึ่งอยู่ตรงข้ามปากแม่น้ำท่าจีนกับสถานีมหาชัย ไปจนถึงสถานีแม่กลอง เมืองสมุทรสงคราม เป็นระยะทาง ๓๓.๘ กม. มีเรือข้ามฟากขนถ่ายผู้โดยสารไปมาระหว่างสถานีมหาชัยกับสถานีบ้านแหลม จนในปี ๒๔๕๑ ทั้ง ๒ บริษัทก็รวมเป็นบริษัทเดียวกัน ใช้ชื่อว่าบริษัทแม่กลอง ทุนจำกัด

เมื่อสัมปทานของรถไฟสายนี้หมดลง กรมรถไฟจึงซื้อทรัพย์สินมาทำเองในราคา ๒ ล้านบาท ตั้งเป็นองค์การบริหารขึ้นใหม่ในชื่อ “**องค์กรรถไฟสายแม่กลอง**” ทำนองเป็นรัฐวิสาหกิจ

จนกระทั่งอีก ๗ ปีต่อมากรมรถไฟได้เปลี่ยนฐานะเป็น “**การรถไฟแห่งประเทศไทย**” ในวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๔๕๕ กระทรวงคมนาคมจึงรวมองค์กรรถไฟสายแม่กลองเข้ากับการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ก็ยังมีฐานะเป็น “**สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง**” ดำเนินงานเป็นเอกเทศเช่นเดิม จนกระทั่งถึงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ สำนักงานรถไฟสายแม่กลองจึงถูกรวมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างเต็มตัว มีฐานะเช่นเดียวกับรถไฟสายอื่นๆ ทั่วประเทศ

แต่ถึงกระนั้น รถไฟสายแม่กลองก็ยังรักษาบุคลิกพิเศษไม่เชื่อม

ทางกับใคร และไม่สามารถส่งหัวรถจักรหรือโบกี้เข้าซ่อมในโรงซ่อมของการรถไฟที่บางกอกน้อยหรือมักกะสันได้ การเปลี่ยนหัวรถจักรหรือโบกี้โดยสารจึงต้องขนใส่แพขนานยนต์มาขึ้นที่สถานีปากคลองสาน

จนถึงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๐๒ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี ได้เสนอต่อที่ประชุม ครม. ให้ยุบทางรถไฟสายนี้จากสถานีปากคลองสานไปเริ่มที่สถานีวงเวียนใหญ่ ทำให้ทางรถไฟช่วงที่ถูกยุบกลายเป็นถนนสายวงเวียนใหญ่-ปากคลองสาน การขนส่งหัวรถจักรและอุปกรณ์ล้อเลื่อนต่างๆ ที่ต้องส่งไปซ่อม ก็ต้องเปลี่ยนจากแพขนานยนต์ไปบรรทุกด้วยรถเทเลอร์ขึ้นลงที่สถานีบ้านขอม สมุทรสาคร

ประวัติศาสตร์ที่สำคัญของทางรถไฟสายนี้บันทึกไว้ว่า เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๔๔๘ เวลา ๒ โมงเศษ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยรถพระที่นั่งจากพระราชวังสวนดุสิต ไปประทับเรือพระที่นั่งที่ท่าราชวรดิฐ ล่องไปเทียบท่าสเดชั่นรถไฟท่าจีนใต้ปากคลองสาน เสด็จประทับรถไฟใช้จักรออกจากกรุงเทพฯ ไปหยุดรถพระที่นั่งที่สเดชั่นสมุทรสาคร เสด็จพระราชดำเนินประทับเรือไฟ ข้ามไปที่ตลาดท่าลอม เพื่อทรงทำพิธีเปิดถนนถวายเป็นบำลท่าลอม เมืองสมุทรสาคร

ปัจจุบันแม้สมุทรสาครและสมุทรสงครามจะมีถนนสายใหญ่ติดต่อกับกรุงเทพฯ มีรถเมล์โดยสารวิ่งวันละหลายเที่ยว แต่คนจำนวนไม่น้อยก็ยังอาศัยรถไฟสายแม่กลอง อีกทั้งยังเป็นสายท่องเที่ยว ทั้งไทยและเทศสนใจไปดูความมหัศจรรย์ไม่เหมือนใครในโลกของรถไฟสายนี้คือ "ตลาดทุบร้อน" ที่ตั้งอยู่บนรางรถไฟก่อนถึงสถานีแม่กลอง แสดงออกถึงความเอื้ออารีที่มีต่อกันอันเป็นเอกลักษณ์ไทย

ในปี ๒๔๔๕ ได้เกิดรถไฟเอกชนขึ้นอีกสายหนึ่ง เป็นรถไฟขนาดเล็ก รางกว้างเพียง ๗๕ ซม. เดินรถในระยะทางสั้นๆ ๒๐ กม. จากอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปอำเภอพระพุทธบาท จังหวัดสระบุรี มี ๗ สถานีได้เริ่มเดินรถในปี ๒๔๔๕ แต่ก็มีปัญหาตลอด ทั้งด้านการเดินรถและด้านธุรกิจ จนต้องหยุดกิจการชั่วคราวครั้งหนึ่งเพราะการเงิน ส่วนการเดินรถก็มีขีดข้องกลางทางจนถึงตราง แม้ในเที่ยวปฐมฤกษ์ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จมาทำพิธีเปิด ก็ต้องหยุดกลางทางถึง ๒-๓ ครั้ง แต่ก็ดำเนินกิจการอยู่ได้จนถึงปี ๒๔๘๓

จุดมุ่งหมายในการสร้างทางรถไฟสายนี้ดูจะไม่ใช่ว่าเรื่องธุรกิจ แต่เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้านายและประชาชนที่เดินทางไปนมัสการพระพุทธบาท ซึ่งมีเฉพาะในช่วงเทศกาลเท่านั้น นอกนั้นก็ช่วยชาวบ้านลำเลียงผลผลิตทางการเกษตร เช่น พืชไร่ หน่อไม้ น้อยหน่า และขนุนไปสู่ตลาด ตารางการเดินรถจึงไม่มีกำหนดแน่นอน เต็มเมื่อไหร่ก็ออกเมื่อนั้น และวิ่งด้วยความเร็ว ๒๐-๓๐ กม.ต่อชั่วโมง ตลอดเส้นทางใช้เวลา ๑ ชั่วโมง

ผู้ก่อตั้งรถไฟสายนี้ ก็คือ **พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์** เจ้านายที่ทำธุรกิจหลายอย่าง รวมทั้งโรงละครที่แพร่งราถนนตะนาว โดยร่วมหุ้นกับขุนนางอีก ๖ คน ตั้งบริษัท รางพระพุทธรูปบาททุนจำกัด เรียกกันว่า **"รถไฟกรมพระนรา"**

ธุรกิจการเดินรถไฟสายนี้ไม่ประสบความสำเร็จ อยู่ในขั้นประคองตัวมาได้เท่านั้น เมื่อมีถนนพหลโยธินตัดผ่านอำเภอพระพุทธบาทไปถึงลพบุรีในปี ๒๔๘๓ ก็ประสบการขาดทุนหนัก จนต้องเลิกกิจการ ขายอุปกรณ์ให้แก่บริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย เจ้าของโรงงานน้ำตาลหลายแห่งไป

ร่องรอยที่ระลึกถึง **"รถไฟสายกรมพระนรา"** ในปัจจุบัน ก็คือทางหลวงหมายเลข ๓๐๒๒ สายอำเภอท่าเรือกับอำเภอพระพุทธบาทนั่นเอง

รถไฟในอดีตอีกสาย เรียกกันว่า **"รถไฟสายเจ้าคุณวรพงศ์"** แต่มีชื่อเป็นทางการว่า **"รถไฟสายบางบัวทอง"** สถานีต้นทางอยู่ริมฝั่งเจ้าพระยาที่ทำน้ำวัดบวรเมณฑล หรือวัดลิงชบ ตรงข้ามกับท่าเรือเทเวศร์ไปสุดทางที่บางบัวทอง ซึ่งในสมัยรัชกาลที่ ๕ เป็นแหล่งธุรกิจคึกคักเนื่องจากเป็นแหล่งผลิตอิฐบางบัวทอง ซึ่งเป็นอิฐชั้นดีนิยมใช้ในการก่อสร้างวังและคฤหาสน์ในสมัยนั้น

ผู้ก่อตั้งรถไฟสายนี้ก็คือ **เจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ (ม.ร.ว.เย็น อิศรเสนา)** คนที่ชอบเรื่องเครื่องยนต์กลไกและงานช่าง ซึ่งไปสร้างเตาเผาอิฐที่บางบัวทองด้วย

การวางรางรถไฟสายนี้มีปัญหายุ่งยากมาก เพราะตอนนั้นยังไม่มีพระราชบัญญัติคุ้มครองการสร้างทางรถไฟ เส้นทางที่รถไฟจะผ่านก็ล้วนเป็นสวนผลไม้ บางรายไม่ยอมแบ่งขายให้ซื้อยกแปลง บางรายก็ไม่ยอมขาย เลยต้องย้ายแนวหลบ ทำให้ทางรถไฟสายนี้คดไปคดมา ผู้เขียนเคยนั่งรถไฟสายนี้ตอนเป็นเด็ก ข้ามเรือจากท่าเทเวศร์ไปท่าวัดลิงชบ แล้วขึ้นรถไฟไปลงที่สถานีวัดควน บางบำหรุเหมือนนั่งเรือฝาคลื่น นอกจากกระเทือนแล้วยังส่ายไปมา แต่บรรยากาศสองข้างทางก็ติดตึ้งใจ ผ่านสวนทุเรียนที่มีลูกห้อยระย้าอยู่ข้างทางไปตลอด

กิจการรถไฟสายนี้คงจะดีพอควร ในปี ๒๔๗๓ จึงได้ขยายเส้นทางจากบางบัวทองต่อไปถึงทุ่งระแหง อำเภอลาดหลุมแก้ว ทั้งได้ย้ายรางที่แยกไปลงทำน้ำวัดเฉลิมพระเกียรติ ตามศาลากลางจังหวัดนนทบุรีที่ย้ายจากตลาดขวัญตรงข้ามวัดเฉลิมพระเกียรติไปอยู่บางขวาง ไปลงที่ท่าน้ำซึ่งอยู่ตรงข้ามศาลากลางจังหวัดแห่งใหม่ ที่ปัจจุบันเรียกว่า **"ทำน้ำนนทบุรี"**

ในตอนแรกที่เริ่มเดินรถได้ใช้หัวรถจักรไอน้ำ แต่พอพื้นหายากก็หันไปใช้หัวรถจักรดีเซล ครั้นเกิดสงครามโลกครั้งที่ ๒ เกิดปัญหาน้ำมันขาดแคลน ทั้งยังมีเรือ **"มอเตอร์โบต"** ของบริษัทฝรั่งเปิดรับผู้โดยสารจากบางบัวทองกับท่าเตียวไวกา บางกระบือ ทำให้รายได้ลดลงจึงต้องเลิกกิจการในวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๔๘๕ ขายรางและหัวรถจักรให้บริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย จำกัดไปอีกราย

ร่องรอยของ **"ทางรถไฟสายเจ้าคุณวรพงศ์"** ที่ยังเหลืออยู่ในปัจจุบัน ก็คือ **"ซอยจรัญสนิทวงศ์ ๔๖"** และ **"ถนนบางกรวย-ไทรน้อย"**

ทางรถไฟทั้ง ๔ สายที่เล่ามานี้ สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ ๖ ก็มีรถไฟของเอกชนเกิดขึ้นอีกสายหนึ่ง เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯโปรดเกล้าฯให้สร้างพระตำหนักขึ้นที่ตำบลบางทะเล อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี เพื่อเป็นที่พักผ่อนพระวรกายและรักษาพระพลานามัยจากโรครุมตัม โดยมีพระราชประสงค์ไม่ไปรบกวนคนไปตากอากาศที่ชะอำและหัวหิน พระราชทานนามว่า **"หาดเจ้าสำราญ"**

แม้หาดเจ้าสำราญจะสวยงามและมีน้ำใสเหมาะที่จะลงสรง แต่ก็เป็นที่ทุรกันดาร การเดินทางลำบาก เจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ เจ้าของรถไฟสายบางบัวทอง จึงขอพระราชทานเป็นแม่กองสร้างทางรถไฟจากเพชรบุรีมาถึงพระตำหนักบางทะเล เป็นระยะทาง ๑๕ กม. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ข้าราชการ เป็นระบบรางกว้าง ๗๕ ซม. เริ่มเดินรถเมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๔๖๔ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯก็เคยเสด็จด้วยรถไฟพระที่นั่งสายนี้หลายครั้ง แต่เนื่องจากหาดเจ้าสำราญมีปัญหาเรื่องน้ำจืด ทั้งยังมีแมลงวันชุกชุม จนข้าราชการแอบกระซิบกันว่า **"เจ้าสำราญ แต่ข้าราชการบริหารเมื่อ"** เมื่อทรงทราบจึงมีพระราชดำริย้ายพระตำหนักไปที่

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: Live/-

วันที่: พุธ 21 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 13

ฉบับที่: 3479

หน้า: 14(บน)

Col.Inch: 104.16 Ad Value: 156,240

PRValue (x3): 468,720

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: เรื่องเกาเลาสนุก: รวมตำนานรถไฟสายเอกชน! พระเจ้าอยู่หัวเป็นเจ้าของเองก็มี อีก...

ตำบลห้วยทรายเหนือ ซึ่งมีน้ำจืดพอเพียงและไปมาสะดวกกว่า จึง
ทรงสร้างพระตำหนักพระราชนิเวศน์มฤคทายวัน ทางรถไฟสาย
หาดเจ้าสำราญจึงปิดลงในวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖

รถไฟสายหาดเจ้าสำราญนี้ มีพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า
เจ้าอยู่หัวทรงเป็นเจ้าของ เจ้าพระยาวรวงศ์พัฒน เป็นแม่กอง
สร้าง

ร่องรอยของทางรถไฟสายนี้ ปัจจุบันก็คือทางหลวงแผ่นดิน
ดินหมายเลข ๓๑๗๗ เพชรบุรี-หาดเจ้าสำราญ

นี่ก็เป็นตำนานรถไฟของเอกชนที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป
ตามยุคสมัย แต่ก็ได้ทิ้งร่องรอยให้เป็นประโยชน์ของรถยนต์ใน
วันนี้ .