

# มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 26 พฤศจิกายน - พุธที่ 2 ธันวาคม 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 2154

หน้า: 69(เต็มหน้า)

Col.Inch: 94.34

Ad Value: 45,283.20

PRValue (x3): 135,849.60

ศิลปิน: สีสี่

คอลัมน์: On History: สถานีรถไฟหัวลำโพง อนุสรณ์สถาน ของการสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ของไทย



ศิริพจน์ เหล่ามานะเจริญ

## สถานีรถไฟหัวลำโพง

## อนุสรณ์สถาน

## ของการสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ของไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ประกาศอย่างเป็นทางการแล้วว่า จะยุติการเดินทางที่ “สถานีรถไฟกรุงเทพฯ” หรือที่เรียกกันอย่างไม่เป็นทางการว่า ‘สถานีรถไฟหัวลำโพง’ อย่างเป็นทางการในวันที่ 24 ธันวาคม ที่จะถึงนี้แล้ว โดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้เหตุผลเอาไว้ว่า “เพื่อลดปัญหาการจราจรและจุดตัดในพื้นที่เขตเมือง”

ไม่ว่าเหตุผลดังกล่าวจะฟังขึ้นหรือเปล่านั้นก็ตาม แต่ถึงเวลาที่เราคนไทยจะต้องอำลาหัวลำโพง ในฐานะเป็นสถานีรถไฟที่ใช้สำหรับการคมนาคมสัญจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อไปแล้ว

แต่อันที่จริงแล้ว “หัวลำโพง” ไม่ได้เป็นเพียงแค่ “สถานีรถไฟ” แห่งหนึ่งเท่านั้นหรอก เพราะยังเป็นทั้ง “ภาพจำ” และ “สัญลักษณ์” ของแทบจะทุกสิ่งทุกอย่างที่ประกอบกันขึ้นมาเป็นอะไรที่เรียกว่า ‘รถไฟ’ ในสังคมไทย ทั้งๆ ที่หัวลำโพงนั้นก็ไม่ใช่นักสถานีรถไฟแห่งแรกในประเทศไทยมันซะอย่างนั้นนี่แหละ

เพราะสถานีรถไฟหัวลำโพงนั้น เพิ่งจะเริ่มก่อสร้างกันเมื่อปี พ.ศ.2453 อันเป็นปีสุดท้ายในรัชกาลที่ 5 ซึ่งถือเป็นรัชสมัยแห่งการบุกเบิกกิจการรถไฟของประเทศสยาม พร้อมกันกับที่ถูกนับว่าเป็นยุคทองของการรถไฟในสยามประเทศไทยด้วย

และกว่าที่สถานีรถไฟแห่งนี้จะสร้างเสร็จจนพร้อมใช้งาน ก็ต้องรอจนถึงอีก 6 ปีต่อมา ซึ่งนั่นก็หมายความว่าคือ 6 ปีหลังการสวรรคตของรัชกาลที่ 5 โดยรัชกาลที่ 6 ได้เสด็จไปทรงกระทำพิธีถือน้ำพระพิพัฒน์เกล้าฯ ให้รถไฟเคลื่อนเข้าสู่สถานีแห่งนี้เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459

ดังนั้น ถ้าจะนับจนถึงวันที่ 24 ธันวาคมที่จะถึงนี้แล้ว สถานีหัวลำโพงก็มีอายุการใช้งานในฐานะที่เป็นสถานีรถไฟ คบตำแหน่งศูนย์กลางของการรถไฟไทย รวมถึง 105 ปี

เลยทีเดียว

แต่อันที่จริงแล้ว แนวคิดในการสร้างทางรถไฟในประเทศไทย ก็ไม่ได้เพิ่งจะมาเริ่มมีเอาในยุคทองของการรถไฟไทย อย่างสมัยรัชกาลที่ 5 ทหรอกนะครับ แต่เริ่มมาก่อนหน้านั้น ตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 4

ว่ากันว่าเมื่อคราวที่พระนางเจ้าวิกตอเรียแห่งอังกฤษได้ส่งเครื่องราชบรรณาการมาเจริญสัมพันธไมตรีกับรัชกาลที่ 4 เมื่อ พ.ศ.2398 ซึ่งได้ส่งรถไฟจำลอง และลูกโลกมาด้วยนั้น เป็น



รถไฟจำลองที่พระนางเจ้าวิกตอเรียถวายเป็นเครื่องราชบรรณาการแก่รัชกาลที่ 4 (ที่มาภาพ : เฟซบุ๊กแฟนเพจ ทีมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติรถไฟแห่งประเทศไทย)

# มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 26 พฤศจิกายน - พุธที่ 2 ธันวาคม 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 2154

หน้า: 69(เต็มหน้า)

Col.Inch: 94.34

Ad Value: 45,283.20

PRValue (x3): 135,849.60

ศิลปิน: สีสี่

คอลัมน์: On History: สถานีรถไฟหัวลำโพง อนุสรณ์สถาน ของการสร้างชาติสมัยใหม่ของไทย

เพราะต้องการดลใจให้รัชกาลที่ 4 สร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศไทย (แน่นอนว่า อังกฤษย่อมต้องได้รับผลประโยชน์ในการนี้ด้วย ไม่อย่างนั้นบุคคลระดับ "ควีน" อย่างพระนางเจ้าวิกตอเรียจะมาดลใจรัชกาลที่ 4 ไปทำไมกัน?)

แน่นอนว่า ควีนวิกตอเรียทำได้ตามเป้าประสงค์ของพระนาง เพราะสองปีต่อมาคือ พ.ศ.2400 เมื่อรัชกาลที่ 4 แต่งตั้งให้พระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) พร้อมด้วยคณะอัญเชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการไปถวายควีนนั้น หม่อมราชวงศ์ (ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร) ซึ่งทำหน้าที่เป็นล่ามในคณะราชทูตชุดนั้น ได้บรรยายเอาไว้ใน "นิราศลอนดอน" อันเป็นนิราศที่เขียนเล่าถึงการเดินทางไปอังกฤษ ครั้งนั้นว่า ได้ไปดูกิจการรถไฟที่ประเทศอังกฤษด้วย

แถมในปีต่อมารัชกาลที่ 4 ยังได้โปรดเกล้าฯ ให้บริษัทรถไฟสยาม (Siam Railway Company) สร้างทางรถไฟข้ามคอคอคอดกระเพื่อใช้ในการพาณิชย์ภายใต้เงื่อนไขของรัฐบาลสยาม แต่ด้วยอุปสรรคบางอย่างที่บริษัทรถไฟสยามได้ประสบ จึงทำให้สุดท้ายโครงการนี้ก็ถูกพับลงไปอย่างเงียบๆ

**ค**อมาในช่วงรัชกาลที่ 5 พระองค์ได้ทอดพระเนตรการสร้างทางรถไฟในเกาะชวาตั้งแต่ พ.ศ.2413 เมื่อครั้งยังเป็น "ยุวกษัตริย์" โดยอีกเพียงหนึ่งปีต่อจากนั้นเมื่อเสด็จประพาสอินเดีย ก็เสด็จพระราชดำเนินไปตามเมืองต่างๆ โดยทางรถไฟ

จนทำให้มีข่าวลือว่า รัฐบาลสยามมีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟภายในประเทศ ทำให้มีชาวยุโรปหลายชาติเสนอตัวเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างให้ แต่รัชกาลที่ 5 ปฏิเสธด้วยเหตุผลที่ว่าเศรษฐกิจไม่อำนวย

จนกระทั่งถึง พ.ศ.2428 อังกฤษได้เจรจาขอสร้างทางรถไฟระหว่างพม่า (ที่ตกอยู่ใต้อาณานิคมอังกฤษ) กับจีน (ซึ่งอังกฤษได้ผลประโยชน์จากการควบคุมเมืองท่าหลายแห่งในจีน อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่อังกฤษรบชนะจีนในสงครามฝิ่น มาตั้งแต่ พ.ศ.2385

ดังนั้น จึงไม่น่าแปลกใจนักที่พระนางเจ้าวิกตอเรียจะส่งรถไฟจำลองกับลูกโลกมาเป็นเครื่องราชบรรณาการให้กับรัชกาลที่ 4) ผ่านทางประเทศไทย ที่เมืองระแหง จ.ตาก ในปัจจุบัน

ประเด็นสำคัญอยู่ที่รัฐบาลสยามปฏิเสธไม่ให้อังกฤษสร้างทางรถไฟดังกล่าว โดยอ้างว่า มีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-เชียงใหม่ อยู่แล้ว แต่ยินดีที่จะให้อังกฤษสร้างทางรถไฟจากมะละแหม่งมาที่ชายแดนสยามโดยรัฐบาลสยามจะยินยอมให้มีทางไปเชื่อมต่อกันที่ระแหงแทน

ที่น่าสนใจยิ่งไปกว่านั้นก็คือ 1 ปีถัดมาตรงกับ พ.ศ.2429 คือปีเดียวกับที่ "เจ้าดารารัศมี" เจ้าหญิงแห่งราชวงศ์จักรทิพย์ เมืองเชียงใหม่ ได้ถวายตัวรับราชการฝ่ายในเป็นเจ้าจอม ตำแหน่งพระสนมในรัชกาลที่ 5 และได้ประทับอยู่กรุงเทพฯ นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เป็นที่รู้กันดีในคราวว่า "เจ้าดารารัศมี" คนเดียวกันนั่นเอง ที่เป็นตัวละครสำคัญในการที่กรุงเทพฯ สามารถผนวกดินแดนล้านนาเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งกำลังจะกลายเป็นรัฐชาติสมัยใหม่ (nation state) ได้อย่างลุ่มลุ่มม่อม

ดังนั้น การที่รัฐบาลสยามของรัชกาลที่ 5 มีแผนที่จะสร้างทางรถไฟกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-เชียงใหม่ จึงน่าจะเป็นเรื่องซับซ้อนมากกว่าที่คิด โดยเฉพาะเมื่อช่วงเวลาดังกล่าวคาบเกี่ยวอยู่กับช่วงที่สยามกำลังเจรจากับปักปันเขตแดนด้านทิศเหนือ, ทิศตะวันตก และทิศใต้ของประเทศ อยู่กับอังกฤษ ซึ่งเป็นชาติเจ้าอาณานิคมที่ปกครองพม่า และมาเลเซียอยู่นั่นเอง

ถูกต้องแล้วครับ การสร้างทางรถไฟนั้นเป็นเครื่องมือสำคัญอย่างหนึ่งในการสร้าง "สยาม" ให้กลายเป็น "รัฐชาติสมัยใหม่" ที่มีเส้นพรมแดนอย่างชัดเจน อยู่บนแผนที่โลก และเป็นที่ยอมรับจากนานาชาติ ของรัชกาลที่ 5 นั้นแหละ

**ท**ุกๆ อาณาบริเวณที่ทางรถไฟของรัฐบาลสยามบุกเบิกเข้าไปได้เรื่อยๆ ผนวกเอาดินแดนที่มีสถานภาพคลุมเครือว่าใครคือเจ้าของให้กลายเป็นของสยาม พร้อมๆ กันกับการค่อยๆ ปักปันเขตแดน จนเกิดความชอบธรรมที่จะปกครองดินแดนเหล่านั้น ทางกฎหมายในระดับนานาชาติ พร้อมกันกับที่กลืนกลายผู้คนในดินแดนเหล่านั้น ให้ขึ้นตรงต่อรัฐส่วนกลางที่กรุงเทพฯ

การเลิกทาส และเลิกไพร่ ซึ่งสำเร็จลุล่วงลง

เมื่อ พ.ศ.2448 ของรัชกาลที่ 5 ยังทำให้ผู้คนที่เคยอยู่ในสังกัดของเจ้าขุนมูลนายต่างๆ ไม่ว่าจะในกรุงเทพฯ หรือดินแดนส่วนอื่นๆ ที่ผนวกเข้ามากลายเป็นผู้คนในสังกัดของรัฐบาลสยามโดยสมบูรณ์ ไม่ใช่ไพร่ หรือทาสส่วนตัวของใครอีก จนเกิดรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ขึ้นแทนที่การปกครองแบบราชาธิปไตย ในรัฐแบบจารีตดั้งเดิมของอุษาคเนย์ขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย ที่ได้กลายเป็นรัฐชาติสมัยใหม่ในที่สุด

การรถไฟ (ต่อมารัชกาลที่ 6 เปลี่ยนชื่อเป็นกรมรถไฟหลวง) ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการถูกก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2433 และได้เริ่มโครงการสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยคือ ทางรถไฟสายปากน้ำ หรือที่ต่อมาเรียกว่า 'รถไฟสายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ' (จอมพลสฤษดิ์ ธีระรัชต์ ยกเลิกไปเมื่อ พ.ศ.2503 โดยได้สร้างถนนพระราม 4 และถนนทางรถไฟปากน้ำสายเก่า ขึ้นมาแทน) ตั้งแต่ พ.ศ.2434 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2436 โดยมีสถานีต้นทางในกรุงเทพฯ อยู่ที่บริเวณหัวลำโพง ตรงข้ามกับสถานีหัวลำโพงในปัจจุบัน

และนับจากนั้นก็ได้มีการบุกเบิกทางรถไฟไปยังดินแดนส่วนต่างๆ อีกตลอดช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่ 5

**การที่รัชกาลที่ 5 ทรงสร้าง 'สถานีรถไฟกรุงเทพฯ' หรือสถานีรถไฟหัวลำโพงอยู่ที่ตรงกันข้ามกับ สถานีรถไฟในกรุงเทพฯ สถานีแรกนั้นจึงไม่ใช่เรื่องบังเอิญ เพราะแม้จะไม่มีหลักฐานที่เป็นลายลักษณ์อักษร แต่สถานีหัวลำโพงก็เป็นเหมือนอนุสรณ์สถานของการรถไฟไทย อันเป็นเครื่องมือสำคัญอย่างหนึ่งในการสร้างชาติสยามนั่นเอง ●**