



บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
ROLE OF THE ROYAL STATE RAILWAY ON TOURISM IN CHIANG MAI PROVINCE
FROM 1921-1959



สุทธิศักดิ์ แสงศักดิ์

บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2561

บทบาทของกรรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ROLE OF THE ROYAL STATE RAILWAY ON TOURISM IN CHIANG MAI
PROVINCE FROM 1921-1959



A Thesis Submitted in partial Fulfillment of Requirements
for MASTER OF ARTS (History)

Faculty of Social Sciences Srinakharinwirot University

2018

Copyright of Srinakharinwirot University

ปริญญาานิพนธ์

เรื่อง

บทบาทของกรรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502

ของ

สุทธิศักดิ์ แสงศักดิ์

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์

ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

คณะกรรมการสอบปากเปล่าปริญญาานิพนธ์

ที่ปรึกษาหลัก

ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.โดม ไกรปกรณ์)

(ศาสตราจารย์ ดร.อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชาคริต ชุ่มวัฒนะ)

ชื่อเรื่อง	บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
ผู้วิจัย	สุทธิศักดิ์ แสงศักดิ์
ปริญญา	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2561
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. โดม ไกรปกรณ์

ปฏิญานิพนธ์นี้มุ่งศึกษาบทบาทของกรมรถไฟหลวงในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ระหว่าง พ.ศ. 2464-2502 เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของการเดินทางไปเชียงใหม่ จากการเดินทางไปเพื่อทำสงครามและติดต่อกับราชการแผ่นดินเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่ท่องเที่ยวและงานเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่โดยการเดินทางด้วยรถไฟสายเหนือ จากการศึกษาพบว่าหลังจากรถไฟสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่สามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา

1. ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 กรมรถไฟหลวงได้เริ่มดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยการผลิตหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟ ผลิตสื่อโฆษณาการท่องเที่ยว ผลิตภาพยนตร์เพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาการเดินทางรถไฟเส้นทางสายเหนือและสร้างโรงแรมรถไฟเชียงใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถไฟขึ้นมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

2. ระหว่าง พ.ศ. 2475-2502 การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงมีบทบาทชัดเจนมากยิ่งขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการจัดรถไฟขบวนพิเศษเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเทศกาลประจำปีต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ งานเทศกาลสงกรานต์ งานฤดูลำไย งานเทศกาลลอยกระทง และงานฤดูหนาว

คำสำคัญ : ประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว, กรมรถไฟหลวง, เส้นทางรถไฟสายเหนือ, จังหวัดเชียงใหม่

Title	ROLE OF THE ROYAL STATE RAILWAY ON TOURISM IN CHIANG MAI PROVINCE FROM 1921-1959
Author	SUTTISAK SAWANGSAK
Degree	MASTER OF ARTS
Academic Year	2018
Thesis Advisor	Assistant Professor Dome Kraipakron , Ph.D.

This thesis focused on a study of the role of the Royal State Railway in promoting tourism in Chiang Mai between 1921 and 1959. Moreover, the study should moreover shed light on how the trip from Bangkok to Chiang Mai has changed over time, from a trip in times of war, the completion of official duties, to relax in various places in Chiang Mai, or a trip to visiting an annual festivals. The trip should then be taken by the northern line train. The study showed that after the trains were able to reach Chiang Mai in 1921, the Royal State Railway started a plan to promote tourism in Chiang Mai, which could be separated into two phases.

In the first phase from 1921 to 1931, the Royal State Railway started promoting tourism in Chiang Mai by issuing a guidebook for traveling by train. The Department also publicized tourism advertising as well as films to impress tourists. The quality of the northern line train increased and the Chiang Mai Railway Hotel was also constructed to welcome the tourists traveling to Chiang Mai.

In the second phase from 1932 to 1959, the Royal State Railway made further efforts to promote the tourism of Chiang Mai. The Department organized special trains to Chiang Mai on many special occasions in the province, such as Songkran festival, Longan festival, Loi Krathong festival and Winter festival.

Keyword : Tourism History, Royal State Railway, Northern Railway Line, Chiang Mai Province



กิตติกรรมประกาศ

ปฏิญานิพนธ์เล่มนี้เกิดขึ้นจากความชอบส่วนตัวของผู้วิจัยในการเดินทางไปเที่ยวจังหวัด เชียงใหม่ จึงอยากจะศึกษาเรื่องราวความเป็นมาการเกิดขึ้นของความนิยมในการเดินทางไปเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่ของกลุ่มคนจำนวนมากในช่วงเทศกาลประจำปีต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ จึงนำมา สู่การศึกษาของปฏิญานิพนธ์เล่มนี้ อย่างไรก็ตามปฏิญานิพนธ์เล่มนี้ประสบผลสำเร็จได้ผู้วิจัยต้อง ขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการประสบผลสำเร็จ

ขอขอบคุณในความกรุณาของผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.โดม ไกรปกรณ์ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ คอยให้คำแนะนำให้คำปรึกษาในประเด็นการศึกษาและยังคอยช่วยเหลือไม่ให้ผู้วิจัยหลงประเด็นเป็น อย่างดี อีกทั้งยังคอยช่วยอ่านแก้ไขงานและปรับแก้ไขสำนวนการเขียนให้ดีขึ้น

ขอขอบคุณศาสตราจารย์ ดร.อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษย ศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในความกรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายังรับเป็นประธานกรรมการสอบ ปฏิญานิพนธ์ และ รองศาสตราจารย์ ดร.ชาคริต ชุ่มวัฒนะ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒในความกรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายังรับเป็นกรรมการ สอบปฏิญานิพนธ์

ขอขอบคุณคณาจารย์ระดับบัณฑิตศึกษาทุกท่านในภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒที่เพิ่มพูนให้ความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์มากขึ้น ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คัททียากร ศศิธรรมาศ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร อดีตอาจารย์ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนคริ นทรวิโรฒสำหรับการดำเนินการช่วยเหลือเรื่องเอกสารขอทุนการศึกษาสนับสนุนการทำปฏิญา นิพนธ์

ขอขอบคุณคณาจารย์ระดับปริญญาตรี สาขาวิชาภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์เชิง ท่องเที่ยว คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมที่ให้ความรู้ทางด้าน ประวัติศาสตร์ที่เป็นฐานความรู้สำหรับการศึกษาต่อระดับบัณฑิตศึกษา และต้องขอขอบคุณผู้ช่วย ศาสตราจารย์ธมาภรณ์ พุ่มพิจ อาจารย์ที่เคารพรักและให้ความกรุณาต่อศิษย์มาโดยตลอด

ขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สำหรับการพิจารณามอบ ทุนการศึกษาสนับสนุนการทำปฏิญานิพนธ์และทุนการศึกษาสนับสนุนการนำเสนอผลงานวิจัยของ นิสิตบัณฑิตศึกษาในต่างประเทศ ณ กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลีใต้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่าง ๆ อาทิ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ สำนักหอสมุด

แห่งชาติ สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกผู้วิจัยในการค้นคว้าเอกสารหลักฐาน

ขอบคุณเพื่อนระดับบัณฑิตศึกษา น้องเมย์ สำหรับความมีน้ำใจไปไหนไปกันเสมอ น้องนาย พีจิ้ง เพื่อนร่วมรุ่นที่เรียนและมูมานะมาด้วยกัน

เหนือสิ่งอื่นใดบุคคลสำคัญที่สุดในชีวิตที่คอยอยู่เคียงข้างและเป็นกำลังใจสำคัญตลอดมาในการเรียนตั้งแต่เด็กจนกระทั่งระดับบัณฑิตศึกษา คือ มารดา และเป็นผู้คอยสนับสนุนค่าเล่าเรียนในทุกๆระดับมาโดยตลอด

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ที่มีส่วนช่วยเหลือผู้วิจัยทุกท่านที่ไม่ได้กล่าวถึงในที่นี้ด้วย



สุทธิศักดิ์ แสงศักดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ	ณ
สารบัญตาราง.....	ท
สารบัญภาพ	ฒ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
จุดประสงค์ของการศึกษา.....	10
ขอบเขตการศึกษา	10
วิธีการศึกษา.....	11
ความสำคัญของการศึกษา	11
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
กลุ่มที่ 1 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่.....	12
กลุ่มที่ 2 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว.....	16
กลุ่มที่ 3 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับกรมรถไฟหลวง.....	17
แหล่งศึกษาค้นคว้า	18
คำชี้แจง	19
บทที่ 2 การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ก่อน พ.ศ. 2464	21
1. กลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่	22
1.1 กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ	22

1.2 กลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ.....	24
1.3 กลุ่มพ่อค้า	27
1.3.1. กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ.....	28
1.3.2. กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่	29
1.3.3. กลุ่มพ่อค้าคนจีน.....	29
1.3.4 กลุ่มพ่อค้าอินเดีย	31
1.4 กลุ่มมิชชันนารี	31
2. วิธีการเดินทางและเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่	33
2.1 วิธีการเดินทางและเส้นทางการเดินทาง.....	34
2.2 อุปสรรคและภัยอันตรายในการเดินทาง	39
3. ปัจจัยของการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ของกลุ่มคนต่าง ๆ.....	44
3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเมืองประเทศราชกับเจ้าประเทศราช	44
3.2 การสร้างรัฐชาติสยามในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	45
3.3 ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างล้านนากับสยาม.....	48
3.4 การปฏิบัติงานเผยแผ่คริสต์ศาสนาของมิชชันนารีชาวตะวันตก	50
บทที่ 3 กรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2474	53
1. กรมรถไฟหลวง: ความเป็นมาและความสำคัญ	54
2. เส้นทางรถไฟสายเหนือ: ความเป็นมาและความสำคัญ.....	61
2.1 ความเป็นมาของการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือในสมัยรัชกาลที่ 5	61
2.2 ความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อกรุงเทพฯ และเชียงใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5	70
3. เมืองเชียงใหม่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือมาถึง: เศรษฐกิจและสังคมระหว่างปลายทศวรรษ 2440 ถึงต้นทศวรรษ 2460.....	73
3.1 ด้านเศรษฐกิจ	73

3.2 ด้านสังคม.....	75
4. บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่.....	78
4.1 โรงแรมรถไฟเชียงใหม่ (Chiang Mai Railway Terminus Hotel)	79
4.2 หนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟ (Siamese State Railways A Guide Book)	83
4.3 กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟหลวง (Photographic Propaganda Sention) ...	90
4.4. แผนกโฆษณาการ กรมรถไฟหลวง (Information Burean)	95
4.5 การพัฒนาการเดินทางรถไฟเส้นทางสายเหนือ	102
5. กลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	105
5.1 กลุ่มชาวไทย	105
5.2 กลุ่มชาวต่างประเทศ	111
6. ความเปลี่ยนแปลงของจังหวัดเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง.....	115
7. ปัจจัยที่มาของการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่.....	122
7.1 การเกิดขึ้นของวัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ	122
7.2 ปัญหาเศรษฐกิจ.....	127
บทที่ 4 กรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2475-2502	133
1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลัง พ.ศ. 2475	134
2. เส้นทางรถไฟสายเหนือและเมืองเชียงใหม่ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2	149
2.1 เส้นทางรถไฟสายเหนือ.....	149
2.2 เมืองเชียงใหม่	156
3. กรมรถไฟหลวงและการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ...	160
3.1 กรมรถไฟหลวง	160
3.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยว	163

4. กลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลัง พ.ศ. 2475	169
4.1 กลุ่มคนไทย	169
4.1.1 พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์	173
4.1.2 กลุ่มข้าราชการและคณะหน่วยงานราชการ	175
4.1.3 กลุ่มราษฎรทั่วไป	176
4.1.4 กลุ่มนักเรียนนักศึกษา	177
4.2 กลุ่มชาวต่างประเทศ	179
5. ความเปลี่ยนแปลงของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว.....	186
5.1 สถานที่ท่องเที่ยว ถนน รถยนต์	187
5.2 โรงแรม ร้านอาหาร สินค้าของที่ระลึก.....	192
6. การสิ้นสุดบทบาทการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง	197
บทที่ 5 บทสรุป	202
บรรณานุกรม	208
ภาคผนวก.....	229
ภาคผนวก ก แผนที่แสดงการเดินทางเส้นทางน้ำและทางรถไฟ ระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่	230
ภาคผนวก ข แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านมีดกา.....	231
ภาคผนวก ค แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านนา	232
ภาคผนวก ง แผนที่แสดงเส้นทางทหารญี่ปุ่นเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย	233
ภาคผนวก จ แผนที่แสดงที่ตั้งของกองทหารญี่ปุ่นในเขตภาคเหนือ	234
ภาคผนวก ฉ เส้นทางการเดินทางโดยรถไฟในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2488)	235
ภาคผนวก ช ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวประเทศไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2.....	236
ภาคผนวก ซ ตารางรายการอาหาร เครื่องดื่ม และของว่าง	237

ภาคผนวก ฉ ตารางเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารรถไฟก่อนและหลังกู้เงินธนาคารโลก239

ภาคผนวก ญ ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ240

ภาคผนวก กู ตารางแสดงความก้าวหน้าของการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ..... 246

ภาคผนวก กฏ แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟของประเทศไทย 247

ภาคผนวก ฐ แผนที่ตัวเมืองเชียงใหม่..... 248

ประวัติผู้เขียน..... 249



สารบัญตาราง

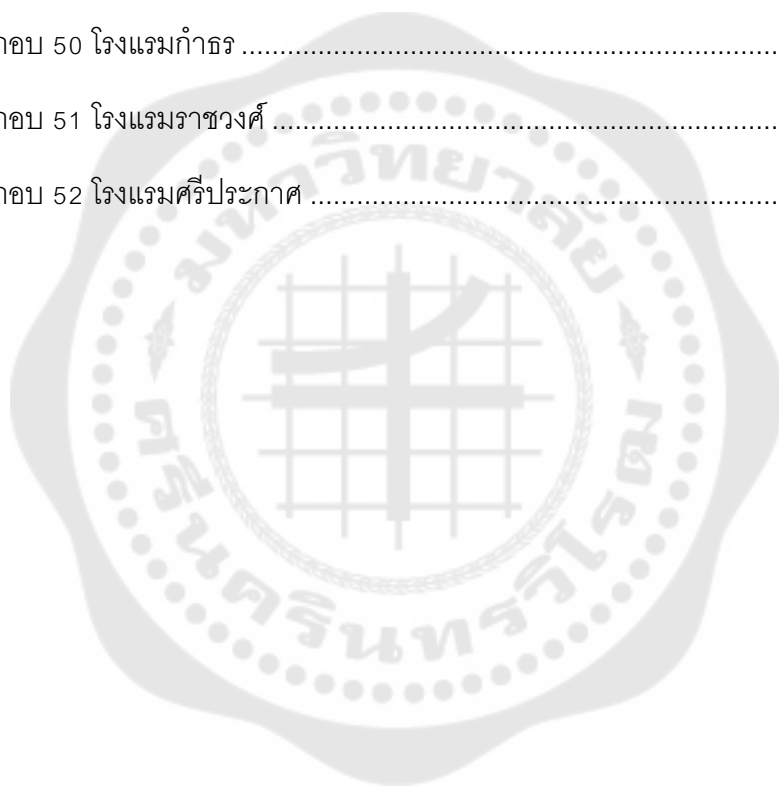
	หน้า
ตาราง 1 แสดงอัตราค่าโดยสารรถไฟ.....	84
ตาราง 2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟของสถานีเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474	115
ตาราง 3 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยระหว่างพ.ศ. 2449-2455.....	128
ตาราง 4 แสดงรายได้และรายจ่ายของประเทศไทยระหว่างพ.ศ. 2463-2470	131
ตาราง 5 จำนวนเงินรายได้ของกรมรถไฟหลวงระหว่าง พ.ศ. 2470-2474	136
ตาราง 6 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรถไฟระหว่าง พ.ศ. 2470-2475	136
ตาราง 7 จำนวนผู้โดยสารรถไฟของสถานีเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2475-2501	178
ตาราง 8 จำนวนผู้โดยสารรถไฟขาเข้าของสถานีป่าดงเบขาร์ระหว่าง พ.ศ. 2482-2485.....	181
ตาราง 9 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ระหว่างเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2490 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2498.....	182

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ 1 ท่าเรือวัดเกตข่านการคำสำคัญของเมืองเชียงใหม่	27
ภาพประกอบ 2 เรือแม่ปะหรือเรือหางแมงป่องที่นิยมใช้ในการเดินทางล่องแม่น้ำปิง	35
ภาพประกอบ 3 การนำเรือผ่านแก่งหินในแม่น้ำปิง.....	37
ภาพประกอบ 4 ขบวนท่อนซุงล่องในแม่น้ำปิง	42
ภาพประกอบ 5 รถไฟจำลองย่อส่วน เครื่องราชบรรณาการจากประเทศอังกฤษ	55
ภาพประกอบ 6 พระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ...	61
ภาพประกอบ 7 นายลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler) เจ้ากรรมรถไฟสายเหนือ (พ.ศ. 2447-2460)	66
ภาพประกอบ 8 อุโมงค์ขุนตาน.....	67
ภาพประกอบ 9 สะพานห้าหอ	68
ภาพประกอบ 10 บริเวณสถานีรถไฟและอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรก.....	70
ภาพประกอบ 11 สะพานนอร์รัฐระหว่างการสร้าง.....	77
ภาพประกอบ 12 โรงแรมรถไฟเชียงใหม่.....	81
ภาพประกอบ 13 โรงแรมจินหน้า.....	82
ภาพประกอบ 14 ไฮเต็ลวังพญาไทหรือพระราชวังพญาไท	82
ภาพประกอบ 15 โรงแรมราชธานี ภายในสถานีรถไฟกรุงเทพฯ	83
ภาพประกอบ 16 วัดพระสิงห์	89
ภาพประกอบ 17 วัดเจดีย์หลวง.....	89
ภาพประกอบ 18 น้ำตกห้วยแก้ว	90
ภาพประกอบ 19 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงถ่ายภาพยนตร์ ระหว่างทางเสด็จ เลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469.....	93
ภาพประกอบ 20 ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง.....	101

ภาพประกอบ 21	ภายในตู้รถเสียบึงอาหาร	105
ภาพประกอบ 22	พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟ....	108
ภาพประกอบ 23	ร้านแสดงสินค้าหัตถกรรมเครื่องเงินในงานฤดูหนาว จังหวัดเชียงใหม่	109
ภาพประกอบ 24	ร้านแสดงสินค้าหัตถกรรมเครื่องปั้นในงานฤดูหนาว จังหวัดเชียงใหม่.....	110
ภาพประกอบ 25	สะพานนวรัฐ (สะพานแรก) สร้างใน พ.ศ. 2453.....	119
ภาพประกอบ 26	สะพานนวรัฐ (สะพานที่ 2) สร้างใน พ.ศ. 2464	119
ภาพประกอบ 27	อาคารธนาคารแบงก์สยามกัมมาจล (ธนาคารไทยพาณิชย์)	122
ภาพประกอบ 28	สถานีป่าดงเบขาร์	125
ภาพประกอบ 29	ภาพโฆษณารถเสียบึงและบ้านพักของกรมรถไฟหลวง	127
ภาพประกอบ 30	รถไฟขบวนเที่ยวงานเทศกาลสงกรานต์จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2476.....	140
ภาพประกอบ 31	สนามโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยขณะจัดงานฤดูหนาว	141
ภาพประกอบ 32	เชิญเที่ยวงานฤดูหนาวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2477	141
ภาพประกอบ 33	เชิญเที่ยวงานเทศกาลสงกรานต์จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2478.....	142
ภาพประกอบ 34	โฆษณาภาพยนตร์ที่มีฉากถ่ายทำที่จังหวัดเชียงใหม่	145
ภาพประกอบ 35	โฆษณาภาพยนตร์เรื่องสาวเครือฟ้า พ.ศ. 2496.....	145
ภาพประกอบ 36	คณะเที่ยวภาคพายัพล่องแก่งแม่น้ำปิง	148
ภาพประกอบ 37	สะพานจักรีถูกทิ้งระเบิดทำลาย	155
ภาพประกอบ 38	สะพานห้วยแม่ต้าถูกทิ้งระเบิดทำลาย.....	155
ภาพประกอบ 39	สะพานปรมินทร์ถูกทิ้งระเบิดทำลาย	156
ภาพประกอบ 40	การเดินทางโดยสารรถไฟของชาวเชียงใหม่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2	160
ภาพประกอบ 41	อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังใหม่	161
ภาพประกอบ 42	ขบวนรถด่วนกรุงเทพฯ – เชียงใหม่.....	165
ภาพประกอบ 43	เส้นทางรถไฟสายเหนือ ขณะรถไฟกำลังแล่นผ่านแก่งหลวง.....	171

ภาพประกอบ 44 งานสงกรานต์เชียงใหม่บริเวณเชิงสะพานนวรัฐ พ.ศ. 2496	185
ภาพประกอบ 45 นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเล่นน้ำสงกรานต์ที่จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2497 ..	186
ภาพประกอบ 46 รถคอกหมู.....	189
ภาพประกอบ 47 รถสามล้อปั่นจอดรอให้บริการผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟเชียงใหม่	191
ภาพประกอบ 48 โฆษณาให้บริการเช่ารถยนต์	191
ภาพประกอบ 49 โรงแรมนวรัฐ.....	193
ภาพประกอบ 50 โรงแรมกำทร	193
ภาพประกอบ 51 โรงแรมราชวงศ์	194
ภาพประกอบ 52 โรงแรมศรีประกาศ	194



บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางของภาคเหนือทางด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ การคมนาคม และการศึกษา ทั้งยังเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้อย่างมหาศาลและช่วยส่งเสริมสภาพคล่องทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ ในแต่ละปีจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ให้ความสนใจเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก¹ เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ทางภาคเหนือ² อีกทั้งใน พ.ศ. 2559 นิตยสารทราเวล แอนด์ เลชเชอร์ (Travel and Leisure)³ ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้จัดอันดับให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองที่น่าเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลกและยังเป็นเมืองที่น่าเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย⁴ ทำให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นที่รู้จักทั่วโลกมากขึ้น

¹สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2558 มีจำนวน 7,425,772 คน จำแนกออกเป็นชาวไทยจำนวน 4,841,681 คน ชาวต่างประเทศ จำนวน 2,584,091 คน ใน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่. (2558). *สถิตินักท่องเที่ยวภาคเหนือ พ.ศ. 2558*. (ออนไลน์).

²สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดในภาคเหนือ พ.ศ. 2558 จังหวัดเชียงราย มีจำนวน 2,686,034 คน จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีจำนวน 769,121 คน จังหวัดลำพูน มีจำนวน 311,796 คน จังหวัดลำปาง มีจำนวน 513,779 คน จังหวัดพะเยา มีจำนวน 274,443 คน จังหวัดแพร่ มีจำนวน 359,323 คน จังหวัดน่าน มีจำนวน 585,082 คน จังหวัดอุตรดิตถ์ มีจำนวน 584,586 คน ใน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่. (2558). *สถิตินักท่องเที่ยวภาคเหนือ พ.ศ. 2558*. (ออนไลน์).

³นิตยสารทราเวล แอนด์ เลชเชอร์ (Travel and Leisure) เป็นนิตยสารด้านการท่องเที่ยว ที่ได้รับความนิยมสูงสุดในประเทศสหรัฐอเมริกามีสาขาอยู่ทุกภูมิภาค เช่น สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐประชาชนจีน เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ฯลฯ

⁴ผลการจัดอันดับได้รับข้อมูลจากการสอบถามกลุ่มผู้อ่านนิตยสารและนักท่องเที่ยวทั่วโลก ใน เว็บไซต์นิตยสารทราเวล แอนด์ เลชเชอร์ (Travel and Leisure). (2559). *ผลการจัดอันดับเมืองน่าเที่ยวมากที่สุดในโลก*. (ออนไลน์).

สาเหตุสำคัญที่ทำให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยและเป็นเมืองศูนย์กลางของภาคเหนือ เนื่องจากในอดีตเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางอำนาจการปกครองของอาณาจักรล้านนาที่มีความเจริญรุ่งเรืองมานานหลายร้อยปี ทำให้เชียงใหม่มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่หลากหลายประกอบด้วย ทรัพยากรทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี และศิลปกรรมล้านนาที่มีความเก่าแก่งดงาม อีกทั้งในปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับการบรรจุไว้ในบัญชีรายชื่อขององค์การยูเนสโก (UNESCO) ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการพิจารณาเพื่อประกาศขึ้นเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม¹

ความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบันได้รับการส่งเสริมจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)² ซึ่งทำหน้าที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของชาติและเผยแพร่ข้อมูลการท่องเที่ยวของประเทศไทย เพื่อเป็นการชักจูงความสนใจแก่นักท่องเที่ยว³ ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดต่าง ๆ ของประเทศไทย หนึ่งในนั้น คือ จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นจังหวัดที่ได้รับการส่งเสริมการท่องเที่ยวมาตั้งแต่จัดตั้งหน่วยงานใน พ.ศ. 2502 และเชียงใหม่ยังเป็นจังหวัดแรกที่หน่วยงาน ททท. ได้จัดตั้งสำนักงานในส่วนภูมิภาคขึ้น ใน พ.ศ. 2511 เพื่อเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวภาคเหนือ ส่งผลให้เชียงใหม่กลายเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวภาคเหนือในทุกวันนี้

ทั้งนี้ ผู้คนส่วนใหญ่มักจะรับรู้มาโดยตลอดว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยเกิดขึ้นจากหน่วยงาน ททท. แต่จะมีคนจำนวนไม่น้อยเท่าใดที่จะทราบว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยนั้น ได้เริ่มเกิดขึ้นมาก่อนการจัดตั้งหน่วยงาน ททท. แล้ว โดยหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยในช่วงก่อนทศวรรษ 2500 เริ่มต้นจากแผนก

¹งานประชาสัมพันธ์ กองกลาง สำนักงานมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (2558). ยูเนสโกบรรจุเชียงใหม่ลงในรายชื่อพิจารณาเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม. (ออนไลน์).

²แรกเริ่มหน่วยงานชื่อว่า องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.) จัดตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2502 ต่อมาใน พ.ศ. 2522 ได้เปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) โดยใช้ชื่อนี้มาจนถึงปัจจุบัน

³พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502. (2502, 28 กรกฎาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 76. ตอนที่ 74. หน้า 275.

โฆษณาการ สังกัดกรมรถไฟหลวง¹ หน่วยงานนี้ทำหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟ เนื่องด้วยในช่วงเวลานั้นการเดินทางโดยรถไฟมีความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยมากที่สุด กรมรถไฟหลวงจึงมีหน้าที่รับผิดชอบอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ เพื่อเป็นการสร้างรายได้ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศอีกทางหนึ่ง จึงสามารถกล่าวได้ว่า กรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการวางรากฐานการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมาก่อนที่จะจัดตั้งหน่วยงาน ททท. โดยหนึ่งในจังหวัดที่ได้รับการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางรถไฟจากกรมรถไฟหลวงมาตั้งแต่ครั้งแรกเริ่มดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยว คือ จังหวัดเชียงใหม่

แม้จังหวัดเชียงใหม่จะได้รับการส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวมาตั้งแต่ก่อนทศวรรษ 2500 แล้ว แต่งานศึกษาส่วนใหญ่ที่ผ่านมาจะเน้นศึกษานโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่จากหน่วยงาน ททท. เป็นหลัก แต่ในงานศึกษาชิ้นนี้จะเน้นศึกษานโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่เริ่มเกิดขึ้นจากแผนกโฆษณาการ สังกัดกรมรถไฟหลวง ก่อนที่รัฐบาลจะจัดตั้งหน่วยงาน ททท. เพื่อที่จะชี้ให้เห็นว่าจังหวัดเชียงใหม่เป็นที่นิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวตั้งแต่ก่อนทศวรรษ 2500 และส่งผลให้เชียงใหม่ได้รับการพัฒนาเปลี่ยนแปลงสิ่งต่าง ๆ ภายในเมืองมาโดยตลอดเพื่อใช้ในการตอบสนองนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตามการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ในอดีต ไม่ใช่ในลักษณะเป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจอย่างในรูปแบบทุกวันนี้ เนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศของภาคเหนืออยู่บนพื้นที่สูงประกอบด้วย ภูเขา ที่ราบระหว่างหุบเขา ป่าไม้รกทึบ และแม่น้ำหลายสายจากสภาพภูมิประเทศดังกล่าว จึงทำให้การเดินทางไปยังเชียงใหม่ในอดีตเมื่อร้อยกว่าปีก่อนเป็นเรื่องที่ยากลำบากอย่างมาก เส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ในช่วงเวลานั้น เส้นทางคมนาคมที่มีความสะดวกรวดเร็วมากที่สุดคือ ทางเรือ

การเดินทางโดยเรือต้องล่องเรือขึ้นไปตามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อต่อไปยังแม่น้ำปิงตลอดเส้นทางของแม่น้ำปิงต้องผ่านแก่งแก่งหินต่าง ๆ จำนวน 32² ถึง 49¹ แก่ง ซึ่งในแต่ละฤดูกาลระดับน้ำ

¹ใน พ.ศ. 2460 ได้ดำเนินการรวมกรมรถไฟสายเหนือกับกรมรถไฟสายใต้เข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง ต่อมาใน พ.ศ. 2467 ได้ดำเนินการเปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และใน พ.ศ. 2476 ได้ดำเนินการเปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น กรมรถไฟ กระทั่งใน พ.ศ. 2494 ได้ดำเนินการเปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้ชื่อนี้มาจนถึงปัจจุบัน

²แดเนียล แมคคิลวารี. (2497). ภาคพายัพแสนไกล. หน้า 8.

ในแม่น้ำปิงมีระดับน้ำมากน้อยไม่เท่ากัน กล่าวคือ ในฤดูน้ำหลากที่น้ำมีระดับสูง เรือพายสามารถขึ้นไปได้ถึงภาคเหนือ แต่ในฤดูน้ำแล้งที่น้ำมีระดับต่ำ บางครั้งระยะทางถูกจำกัดให้ถึงได้เพียงเมืองปากน้ำโพ (นครสวรรค์) แล้วต้องอาศัยเส้นทางบกแทน² จึงเป็นอุปสรรคในการเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ ในบันทึกของศาสนาจารย์แดเนียล แมคกิลวารี มิชชันนารีที่ได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ เพื่อจัดตั้งคริสตจักรเผยแพร่ศาสนา ได้เปรียบเทียบการเดินทางไว้ว่า “...การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ นั้น ดูเหมือนกับว่าเดินทางออกไปนอกโลก...”³ อีกทั้งต้องใช้ระยะเวลาเดินทางอย่างน้อยเกือบหนึ่งเดือนหรือมากกว่านั้น โดยไม่สามารถกำหนดระยะเวลาเดินทางอย่างแน่นอนได้ ข้ำร้ายตลอดเส้นทางการเดินทางผ่านไปยังเชียงใหม่ต้องระวังไข้ป่าโรคระบาดตามฤดูกาลและแมลงสัตว์ร้ายต่าง ๆ

ดังนั้นสาเหตุสำคัญของการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ในอดีตส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางไปเพื่อทำสงครามและติดต่อกับราชการแผ่นดิน ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นพบว่ากลุ่มคนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ คือ พวกทหารที่เดินทางขึ้นไปทำสงครามขับไล่ทหารพม่าออกจากเมืองเชียงใหม่และดินแดนอาณาจักรล้านนา⁴ ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2367-2394) เริ่มมีกลุ่มมิชชันนารีที่ให้ความสนใจในการเดินทางสำรวจบ้านเมืองไปยังพื้นที่ห่างไกลต่าง ๆ ได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่⁵ เพื่อแสวงหาพื้นที่เผยแพร่ศาสนาคริสต์ ทำให้คนไทยเริ่มได้รับแนวคิดในการเดินทางสำรวจบ้านเมืองเพื่อทำความรู้จักกับพระราชอาณาจักรและหาวิธีการรักษาบ้านเมืองให้รอดพ้นจากภัยคุกคามของชาติตะวันตก รวมทั้งการเดินทางเพื่อแสวงหาความสุขสำราญ⁶ ตามสถานที่ต่าง ๆ ในที่ห่างไกลจากเขตเมือง

¹สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2473). *อธิบายระยะทางล่องลำน้ำปิงตั้งแต่เมืองเชียงใหม่จนถึงปากน้ำโพธิ์*. หน้า 9.

²อจิโร คาพิซาคิ. (2550). รถไฟกับการรวมตัวทางเศรษฐกิจของไทยในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2. *วารสารสมาคมประวัติศาสตร์*. 29: 5.

³แดเนียล แมคกิลวารี. (2497). *เล่มเดิม*. หน้า 6.

⁴สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *ประวัติศาสตร์ล้านนา*. หน้า 314.

⁵กรมศิลปากร. (2542). *สยามและคณะมิชชันนารีฝรั่งเศส*. หน้า 148.

⁶กัญจิกา ศรีอุดม. (2558). ความเป็นมาเรื่องการท่องเที่ยวในสังคมไทย. ใน *สมุดภาพเที่ยวที่ต่าง ๆ*. หน้า 8.

หลังจากไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2398 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว¹ รัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) ยิ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ชาวต่างประเทศสามารถเดินทางเข้ามาในไทยเพิ่มมากขึ้นและยังสามารถเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ได้ทั่วพระราชอาณาจักรเพื่อเดินทางสำรวจบ้านเมือง เนื่องจากชาวตะวันตกมีความนิยมในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ เพื่อเปลี่ยนอากาศรักษาสุขภาพ จึงทำให้แนวคิดในการเดินทางสำรวจบ้านเมืองและการเดินทางเพื่อเปลี่ยนอากาศรักษาสุขภาพ เริ่มได้รับความนิยมและแพร่หลายในหมู่ชนชั้นนำสยาม ตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา ดังจะเห็นได้จากการที่พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ เริ่มให้ความสนใจในการเดินทางไปเปลี่ยนอากาศยังหัวเมืองชายทะเล²

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว³ รัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) การเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ เพื่อเปลี่ยนอากาศรักษาสุขภาพ เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการที่รัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จประพาสเมืองต่าง ๆ บ่อยครั้ง⁴ แต่การเสด็จประพาสนั้น ยังไม่ใช่เป็นการเดินทางไปเพื่อท่องเที่ยวอย่างแท้จริง เนื่องจากการเสด็จประพาสเมืองต่าง ๆ ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นการเสด็จประพาสเพื่อเดินทางสำรวจภูมิประเทศของสยามและเป็นการทำความรู้จักบ้านเมืองให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งในช่วงเวลานั้นเป็นยุคล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก ทำให้รัฐบาลส่วนกลางที่กรุงเทพฯ จำเป็นต้องดำเนินการปฏิรูปการปกครองเพื่อตั้งอำนาจการปกครองเข้าสู่ส่วนกลางและดำเนินการเปลี่ยนแปลงสิ่งต่าง ๆ ภายในประเทศให้มีความทันสมัยและมีความศิวิไลซ์ทัดเทียมกับชาติตะวันตกเพื่อธำรงรักษาอำนาจการปกครองบ้านเมืองเป็นผลให้เมืองเชียงใหม่และอาณาจักรล้านนาถูกเปลี่ยนสถานะจากเมืองประเทศราชเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของไทย โดยการจัดส่งข้าราชการระดับสูงจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อดำเนินการวางรูปแบบการบริหารการปกครองภายในเมืองเชียงใหม่ให้มีระบบเดียวกับรัฐบาลส่วนกลางกรุงเทพฯ แต่เนื่องด้วยระยะทางที่ห่างไกลและความยากลำบากในเดินทางจากกรุงเทพฯ ไป

¹ในการกล่าวถึงครั้งต่อไปจะใช้คำว่า รัชกาลที่ 4

²วิรุทธ ศรีสุวรรณกิจ. (2549). *การพักผ่อนหย่อนใจแบบตะวันตกของชนชั้นนำสยาม พ.ศ. 2445-2475*. หน้า 10.

³ในการกล่าวถึงครั้งต่อไปจะใช้คำว่า รัชกาลที่ 5

⁴ในประเทศไทย 24 ครั้ง ต่างประเทศ 8 ครั้ง ใน พลาตีสัย สิทธิธัญกิจ. (2537). *บันทึกสยาม*. หน้า 209.

เชียงใหม่ จึงทำให้อำนาจการปกครองจากรัฐบาลส่วนกลางกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่อย่างเบาบาง เป็นสาเหตุสำคัญทำให้การดำเนินการตั้งอำนาจการปกครองเข้าสู่ส่วนกลางเป็นไปได้ยาก

ด้วยสาเหตุดังกล่าวทำให้รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาเป็นเส้นทางสายแรกของกรมรถไฟ ในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434¹ เนื่องจากในช่วงเวลานั้นการติดต่อจากราชการระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองต่าง ๆ ภายในประเทศ มีความล่าช้าและไม่มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังหัวเมืองต่าง ๆ ทำให้รัฐบาล จำเป็นต้องรีบทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมภายในประเทศให้มีความสะดวกรวดเร็วแทนเส้นทาง คมนาคมดั้งเดิมที่เคยใช้กันมาตั้งแต่สมัยโบราณ เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์และการรักษาเอกราชของชาติเป็นสำคัญอย่างเร่งด่วนอันดับแรกและเพื่อประโยชน์ในการปกครองและเศรษฐกิจ² การสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จสามารถเปิดเดินรถจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 จากนั้นกรมรถไฟได้ดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยแยกจากทาง รถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา เริ่มต้นที่สถานีชุมทางบ้านภาชี³ สร้างต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทาง ภาคเหนือจนแล้วเสร็จสามารถเปิดเดินรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464⁴

หลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างแล้วเสร็จถึงจังหวัดเชียงใหม่ ส่งผลให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในเมืองเชียงใหม่ กล่าวคือ เกิดการค้าขายแลกเปลี่ยน สินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ โดยสินค้าออกจากเชียงใหม่ ได้แก่ ข้าวเปลือก ข้าวสาร ไม้ซุง ผลไม้สด ผักสด และสินแร่ต่าง ๆ⁵ ส่วนสินค้าเข้าจากกรุงเทพฯ ได้แก่ กระเบื้อง เครื่องแก้ว บุหรี่ น้ำหอม ผ้าขนสัตว์ รถจักรยาน รถยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ⁶ ทำให้สภาพเศรษฐกิจของภาคเหนือ และเมืองเชียงใหม่มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับกรุงเทพฯ มากขึ้น อีกทั้งเกิดการเปลี่ยนแปลงย่าน

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี พ.ศ. 2439-2512*. หน้า 175.

²แหล่งเดิม. หน้า 32.

³แหล่งเดิม. หน้า 176.

⁴กรมรถไฟ. (2479). *เพื่อระลึกถึงพระคุณพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน*. หน้า 15.

⁵การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 236.

⁶สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 539-540.

เศรษฐกิจการค้าจากเดิมย่านการค้าอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปิงบริเวณวัดเกตมาเป็นเวลานาน แต่เมื่อเส้นทางรถไฟมาถึงเชียงใหม่ทำให้ย่านการค้าถูกย้ายมาอยู่บริเวณถนนเจริญเมืองยาวจรดถนนท่าแพ รวมถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในเมืองเชียงใหม่เปลี่ยนแปลงไปด้วยจากสังคมเมืองขนาดเล็กกลายเป็นสังคมเมืองขนาดใหญ่ มีกลุ่มคนหลายเชื้อชาติดำรงชีวิตอยู่ร่วมกันภายในเมืองเชียงใหม่ แต่ในช่วงเวลานั้นการเดินทางไปเชียงใหม่เพื่อท่องเที่ยวยังไม่ได้รับความนิยมเนื่องด้วยผู้คนส่วนใหญ่ยังมีความเชื่อที่ว่า การเดินทางไกลจากถิ่นที่อยู่อาศัยมีแต่ความลำบากและอันตราย อีกทั้งในระยะแรกเมื่อเปิดเดินรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ รถไฟสามารถเดินรถได้เฉพาะช่วงเวลากลางวันเท่านั้น¹ จึงทำให้เชียงใหม่ยังไม่ได้รับความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยว

จุดเริ่มต้นของการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เกิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว² รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการใช้จ่ายเงินในราชสำนักและมีรายได้ลดลงเนื่องจากเกิดภัยธรรมชาติทำให้ข้าวซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญมีผลผลิตต่ำลง ทั้งยังได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำภายหลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง³ รัฐบาลต้องพยายามแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจด้วยวิธีต่าง ๆ เพื่อประหยัดรายจ่ายและเพื่อหารายได้เพิ่มขึ้นชดเชยค่าใช้จ่าย การหารายได้จากการท่องเที่ยวเป็นวิธีหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาทางเศรษฐกิจได้ รัฐบาลจึงเริ่มหารายได้ทางการท่องเที่ยวผ่านการดำเนินงานของกรมรถไฟหลวง⁴ อีกทั้งในขณะนั้นการเดินทางท่องเที่ยว เริ่มได้รับความนิยมแพร่หลายในกลุ่มชนชั้นสูง ประกอบกับช่วงเวลานั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถได้ถึงเชียงใหม่แล้ว ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่มีความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัย พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่ง

¹ใน พ.ศ. 2464 การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ใช้เวลาเดินทาง 3 วัน ต่อมาในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465 ได้เริ่มจัดขบวนรถด่วนบริการสัปดาห์ละ 2 ขบวน ขบวนรถประกอบด้วยรถโดยสารชั้น 1 มีที่นั่งที่นอนสำหรับเดินทางได้ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน และมีโดยสารอย่างธรรมดาชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 บริการด้วย ทำให้นระยะเวลาเดินทางเหลือเพียง 25 ชั่วโมงครึ่ง ใน กรมรถไฟ. (2479). *เล่มเดิม*. หน้า 22.

²ในการกล่าวถึงครั้งต่อไปจะใช้คำว่า รัชกาลที่ 6

³สงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2457 สิ้นสุดลงใน พ.ศ. 2461

⁴อรรถมน ศรีอุดม. (2543). *การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-2468)*. บทนำ หน้า จ.

ขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง (พ.ศ. 2460-2469) ทรงเห็นหนทางในการที่จะสร้างรายได้ให้กับประเทศโดยอาศัยกิจการรถไฟ จึงรับสั่งให้กรมรถไฟหลวงดำเนินการจัดทำหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟของสยาม (Siamese State Railway A Guide Book) ขึ้นใน พ.ศ. 2464¹ เพื่อเป็นการโฆษณาการท่องเที่ยวในประเทศไทยและเมืองสำคัญที่ได้รับการโฆษณาการท่องเที่ยว คือ กรุงเทพฯ หัวหิน และเชียงใหม่ นับเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เชียงใหม่เป็นที่รับรู้ในฐานะเมืองท่องเที่ยวตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ต่อมาใน พ.ศ. 2467 กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการจัดตั้งแผนกโฆษณาการ (Information Bureau)² เพื่อทำการโฆษณาเชิญชวนให้ชาวต่างประเทศได้เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งโฆษณาเชิญชวนให้คนไทยหันมาสนใจเดินทางท่องเที่ยวตามทางรถไฟ โดยการจัดพิมพ์สื่อโฆษณา อาทิ สมุดคู่มือ ภาพโฆษณา หนังสือแนะนำเที่ยว หนังสือพิมพ์รถไฟ ภาพยนตร์ และภาพโปสเตอร์³ เนื่องจากกรมรถไฟหลวงมีหน้าที่ดำเนินการอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปท่องเที่ยวยังเมืองท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในประเทศ อีก 2 ปีต่อมาใน พ.ศ. 2469 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว⁴ รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2468-2477) ได้เสด็จพระราชดำเนินเสียบมณฑลพายัพ และได้เสด็จเมืองเชียงใหม่ด้วย ในการเสด็จครั้งนั้นภายในเมืองเชียงใหม่ได้จัดพิธีรับเสด็จอย่างยิ่งใหญ่อย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนเป็นการแสดงให้เห็นว่าเมืองเชียงใหม่มีประเพณีและวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ อีกทั้งภูมิประเทศงดงามเป็นที่เจริญตาเหมาะแก่การมาเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ ผลลัพธ์ที่ได้จากการเสด็จเมืองเชียงใหม่ คือ การเปิดแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ในหัวเมืองที่มีรถไฟไปถึงเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีสถานที่ท่องเที่ยวอันน่าสนใจทั้งทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ⁵

ในการเสด็จพระราชดำเนินเสียบมณฑลพายัพของรัชกาลที่ 7 ทรงเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟตลอดการเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ในมณฑลพายัพ จึงเป็นสิ่งแสดงให้เห็นประชาชนทั่วไปได้เห็นและรับรู้ว่าการเดินทางไปเมืองเชียงใหม่โดยทางรถไฟมีความสะดวกรวดเร็วและมี

¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. *รฟท. 1/4. เรื่อง Siamese State Railway A Guide Book of General Information with Time Tables* (พ.ศ. 2464).

² ปัจจุบัน คือ กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย

³ กรมรถไฟ. (2490). *งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี*. หน้า 77-78.

⁴ ในการกล่าวถึงครั้งต่อไปจะใช้คำว่า รัชกาลที่ 7

⁵ กัญจิกา ศรีอุดม. (2558). *เล่มเดิม*. หน้า 7.

ความปลอดภัยมากกว่าในอดีตที่ผ่านมา หลังจากการเสด็จเมืองเชียงใหม่ของรัชกาลที่ 7 ราษฎรทั่วไปได้รับรู้เกี่ยวกับสภาพภูมิประเทศ ประเพณี วัฒนธรรม และสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในเมืองเชียงใหม่มากยิ่งขึ้น จึงเริ่มมีความสนใจเดินทางไปท่องเที่ยวเชียงใหม่โดยใช้บริการรถไฟเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ อย่างไรก็ตามในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครองการเดินทางไปเชียงใหม่ยังจำกัดอยู่แต่เฉพาะกลุ่มชนชั้นสูงและกลุ่มคหบดี แต่หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 การเดินทางไปเชียงใหม่จึงแพร่หลายมายังกลุ่มราษฎรทั่วไป

กล่าวได้ว่าจุดเริ่มต้นของการเกิดความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เริ่มขึ้นในช่วงทศวรรษ 2460 และได้รับความนิยมเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตามงานศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวของไทยที่ผ่านมา อาทิ งานศึกษาของอรุวรรณ ศรีอุดม เรื่อง การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-2468) และงานศึกษาของปิ่นเพชร จำปา เรื่อง วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394-2544 จะเน้นศึกษาไปที่วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทยเป็นหลัก โดยจะเน้นศึกษาการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟสายใต้ที่เป็นที่ตั้งของหัวหินสถานที่พักตากอากาศที่ได้รับความนิยมจากเจ้านายชั้นสูงและราษฎรส่วนใหญ่ในช่วงเวลานั้น แต่การศึกษาเส้นทางรถไฟสายเหนือกับการท่องเที่ยวในภาคเหนือเชิงประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว ยังมีผู้ทำการศึกษาไว้ไม่มากนัก มีเพียงงานศึกษาของดร.ณิ สมศรี เรื่อง การสร้างภาพลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2500 ที่ได้กล่าวถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ แต่เป็นเพียงการเปิดประเด็นให้เห็นถึงบทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ แต่ไม่ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยละเอียดที่จะชี้ให้เห็นถึงบทบาทหน้าที่ในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงอย่างชัดเจน

ดังนั้นงานวิจัยเรื่อง บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502 ต้องการศึกษารูปแบบบทบาทของกรมรถไฟหลวงในการดำเนินงานการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของการเดินทางไปเชียงใหม่ จากการเดินทางไปเพื่อทำสงครามและติดต่องานราชการแผ่นดิน เปลี่ยนมาเป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่ท่องเที่ยวภายในตัวเมืองเชียงใหม่และงานเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่โดยการเดินทางด้วยรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ โดยคำถามสำคัญที่ผู้วิจัยต้องการหาคำตอบ คือ กรมรถไฟหลวงมีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัด

เชียงใหม่อย่างไร รวมทั้งบริบทปัจจัยอะไรที่ทำให้กรมรถไฟหลวงต้องทำหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่และอะไรที่เป็นปัจจัยส่งเสริมสนับสนุนให้จังหวัดเชียงใหม่เกิดการรับรู้ในฐานะเมืองท่องเที่ยว ตลอดจนหน่วยงานรัฐบาลในขณะนั้นมีนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ด้วยวิธีการอย่างไรบ้าง ซึ่งงานศึกษาชิ้นนี้จะทำให้ทราบได้ว่ากรมรถไฟหลวงมีบทบาทในการดำเนินงานการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่อย่างไรและมีสาเหตุปัจจัยใดที่ทำให้เกิดการส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อีกทั้งจากขอบเขตช่วงเวลาที่ทำการศึกษายังสามารถแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานของกรมรถไฟหลวง

จุดประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาบทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มาของการดำเนินงานของกรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
3. เพื่อศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502 ที่เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง

ขอบเขตการศึกษา

ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตการศึกษาเริ่มที่ พ.ศ. 2464 เนื่องจากเป็นปีที่เส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างเสร็จสามารถเดินรถไฟได้ถึงสถานีเชียงใหม่ ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 ส่งผลให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นเกิดการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน ทำให้สภาพเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่เจริญเติบโตขึ้น ผู้คนจากส่วนกลางกรุงเทพฯ และจากเชียงใหม่ย้ายถิ่นฐานกันไปมาเป็นจำนวนมาก อีกทั้งการติดต่องานราชการของรัฐบาลส่วนกลางที่กรุงเทพฯ กับเชียงใหม่สามารถกระทำได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น และยังเป็นปีที่กรมรถไฟหลวง ได้ดำเนินการจัดทำหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟของสยาม (Siamese State Railway A Guide Book) ซึ่งภายในมีรายละเอียดอธิบายเกี่ยวกับการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อใช้เป็นคู่มือแนะนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และสิ้นสุดที่ พ.ศ. 2502 เนื่องจากใน พ.ศ. 2502 มีการออกพระราชบัญญัติการจัดตั้ง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.)

โดยหน่วยงานนี้มีหน้าที่หลักในการบริหารจัดการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ส่งผลให้บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวสิ้นสุดลง ดังนั้นจากที่กล่าวมาผู้วิจัย จึงเลือกจบการศึกษาที่ พ.ศ. 2502 จากกรอบช่วงเวลาที่ทำการศึกษจะสามารถแสดงให้เห็นถึงบทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดเชียงใหม่ หลังจากได้รับการส่งเสริมจากกรมรถไฟหลวงให้เป็นเมืองท่องเที่ยว

วิธีการศึกษา

การศึกษาวิจัยเรื่องนี้ใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) โดยเรียงเรียงพร้อมกับการนำเสนอแบบพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description) โดยใช้เอกสารหลักฐานข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลเอกสารหลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) เช่น เอกสารสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ สำนักหอสมุดแห่งชาติ เอกสารร่วมสมัย เช่น เอกสารกรมรถไฟหลวง เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย หนังสือพิมพ์ประชาชาติ หนังสือพิมพ์คนเมือง หนังสือข่าวภาพยนตร์
2. เอกสารทางราชการ เช่น ราชกิจจานุเบกษา และเอกสารเผยแพร่ของหน่วยงาน (Publication Sources) เช่น หนังสือพิมพ์รถไฟ แผ่นพับ และภาพโฆษณา
3. ข้อมูลเอกสารหลักฐานชั้นรอง (Secondary Sources) เช่น วิทยานิพนธ์ รายงานวิจัย หนังสือนำเที่ยว หนังสือที่ระลึกงานศพ และบทความทางวิชาการ ที่มีรายละเอียดอยู่ในขอบข่ายเกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา

ความสำคัญของการศึกษา

1. ได้ทราบถึงบทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
2. ได้ทราบถึงการดำเนินงานของกรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502
3. ได้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502 ที่เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การสำรวจเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่อง *บทบาทของกรรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502* ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจจากงานศึกษาต่าง ๆ ที่มีรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวข้อง โดยสามารถแบ่งกลุ่มงานออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ 1) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่ 2) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว 3) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับกรรมรถไฟหลวง มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่

งานกลุ่มนี้เป็นงานศึกษาประวัติศาสตร์เชียงใหม่ หรือประวัติศาสตร์ล้านนา พบว่างานศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ล้านนารุ่นแรก ๆ เป็นการศึกษาระดับความสัมพันธ์ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับอาณาจักรล้านนาเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาเริ่มมีการศึกษาในระดับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น และในช่วงระยะเวลา 10 ปีผ่านมานี้ การศึกษาประวัติศาสตร์ล้านนาเริ่มมีการศึกษาในระดับที่แตกต่างไปจากงานรุ่นแรก ๆ โดยผู้เขียนแบ่งกลุ่มงานออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มงานความสัมพันธ์ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับอาณาจักรล้านนา 2) กลุ่มงานด้านเศรษฐกิจ และ 3) กลุ่มงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่ ดังนี้

1) *กลุ่มงานความสัมพันธ์ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับอาณาจักรล้านนา* เริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกในปลายทศวรรษ 2510 เป็นต้นมา นับเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดพื้นที่การศึกษาประวัติศาสตร์ล้านนาในวงวิชาการ งานศึกษาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ *การปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพ พ.ศ. 2436-2476*¹ และ *รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ. 2417-2476*²

งานในกลุ่มนี้ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับอาณาจักรล้านนาในสมัยรัตนโกสินทร์ เป็นความสัมพันธ์ในฐานะล้านนาเป็นเมืองประเทศราชของสยามสืบเนื่องมาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 ในช่วงยุคล่าอาณานิคมของจักรวรรดินิยมยุโรป เริ่มเข้ามามีบทบาทในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้รัฐบาลสยามจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทในการจัดระเบียบการปกครองภายในอาณาจักรล้านนาโดยรัฐบาลสยามได้ดำเนินการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ อาทิ การปกครอง การศาลต่างประเทศ การศึกษา การจัดเก็บภาษี การเกณฑ์แรงงาน แต่จากการดำเนินการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ กับส่งผลกระทบต่ออำนาจในการปกครองของเจ้านครเมืองต่าง ๆ

¹ สวัสดิ์ ประยูรเสถียร. (2523). *การปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพ พ.ศ. 2436-2476*.

² เนื่ออ่อน ขวัญทองเขียว. (2553). *รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ. 2417-2476*.

ในด้านนา รวมถึงกลุ่มคนในภาคเหนือของไทย ก่อให้เกิดเหตุการณ์ต่อต้านอำนาจของรัฐบาลสยาม คือ เหตุการณ์กบฏเงี้ยวเมืองแพร่ พ.ศ. 2445 แต่หลังจากเหตุการณ์กบฏเงี้ยวเมืองแพร่ ยิ่งส่งผลให้รัฐบาลสยามสามารถเข้าควบคุมอำนาจในภาคเหนือของไทยได้มากขึ้น และล่าสุดงานศึกษาของเนื่ออ่อน ขวัญทองเขียว เรื่อง *รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ. 2417-2476* เป็นงานศึกษาตั้งแต่สยามเริ่มเข้ามามีบทบาทภายในล้านนาผ่านการจัดการปกครองในด้านต่าง ๆ จนสุดท้ายสยามสามารถผนวกล้านนาเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสยามได้สำเร็จ ซึ่งงานศึกษาในกลุ่มความสัมพันธ์ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับอาณาจักรล้านนาจะเน้นศึกษาการปฏิรูปการปกครองของรัฐบาลสยามในช่วงเปลี่ยนผ่านจากรัฐจารีตมาสู่ความเป็นรัฐสมัยใหม่ โดยการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่าง ๆ ภายในล้านนาเกิดจากรัฐบาลสยามเป็นผู้กำหนดและล้านนาจำเป็นต้องปฏิบัติตาม

หนังสือเรื่อง *ประวัติศาสตร์ล้านนา*¹ รายละเอียดภายในหนังสือส่วนใหญ่เน้นศึกษาอาณาจักรล้านนา ตั้งแต่สมัยพญาบ้านเมืองอาณาจักรล้านนาของกลุ่มราชวงศ์เจ้าเจ็ดตน (พ.ศ. 2317) จนกระทั่งสิ้นสุดระบบเทศาภิบาล (พ.ศ. 2476) ผู้เขียนเน้นให้ความสำคัญกับเมืองเชียงใหม่เป็นส่วนมาก ในฐานะเป็นศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนา โดยรายละเอียดภายในหนังสือกล่าวถึงเมืองเชียงใหม่ เริ่มตั้งแต่การสร้างเมือง การตกเป็นเมืองประเทศราชของพม่าและสยาม การเข้ามาจัดการปฏิรูปการปกครองของรัฐบาลสยาม โดยการยึดอำนาจของเจ้าผู้ปกครองเชียงใหม่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจในเชียงใหม่ จนถึงการหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 เชียงใหม่ถูกลดฐานะเป็นเพียงจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย นอกจากนี้ยังอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักรล้านนาและราชอาณาจักรสยาม ตั้งแต่สมัยสุโขทัย อยุธยา ธนบุรี และรัตนโกสินทร์ ในแง่พัฒนาการความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักรตามลำดับแต่ละยุคสมัย

2) *กลุ่มงานด้านเศรษฐกิจ* เป็นกลุ่มงานที่เริ่มได้รับความสนใจทำการศึกษาในช่วงทศวรรษ 2520 เป็นต้นมา งานศึกษาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ *วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2394-2475*² บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อและขยายตัวของทุนนิยมภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2464-2523³ การค้ากับเครือข่ายความสัมพันธ์ของกลุ่มชาติพันธุ์

¹ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *ประวัติศาสตร์ล้านนา*.

² ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2523). *วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2394-2475*.

³ ปลาย้อ ชนชนนท์. (2529). *บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อและขยายตัวของทุนนิยมภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2464-2523*.

ในล้านนาก่อนการสถาปนาระบอบเทศาภิบาล¹ และการค้าชายแดนและการปรับเปลี่ยนรูปแบบของ
รัฐบริเวณตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป ระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงต้น
คริสต์ศตวรรษที่ 20²

งานกลุ่มนี้ศึกษาเกี่ยวกับเศรษฐกิจภายในอาณาจักรล้านนาหรือภาคเหนือของไทย โดย
การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของล้านนา เริ่มต้นในทศวรรษ 2410 หลังจากอังกฤษชนะสงคราม
กับพม่าครั้งที่ 2 ใน พ.ศ. 2410 อังกฤษได้ยึดครองพื้นที่ตอนใต้ของพม่าส่งผลให้เขตแดนระหว่าง
อังกฤษกับล้านนาติดต่อกัน อังกฤษจึงได้ขยายพื้นที่เข้ามาลงทุนทำกิจการป่าไม้ในเชียงใหม่ ทำให้
ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมเริ่มไหลเข้าสู่ล้านนาวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้านที่แต่เดิมเป็นการ
ผลิตเพื่อยังชีพต้องเปลี่ยนแปลงเป็นการผลิตเพื่อจำหน่าย ต่อมาเมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือ
สามารถเปิดเดินรถจากกรุงเทพฯ ได้ถึงสถานีแพร่ ลำปาง ลำพูน และสร้างเสร็จถึงสถานีเชียงใหม่ ใน
พ.ศ. 2464 ทำให้เกิดการขนถ่ายสินค้าทางการเกษตรได้เป็นจำนวนมากในเวลารวดเร็วมากขึ้น กลุ่ม
พ่อค้าคนจีนจากภาคกลางได้อพยพย้ายถิ่นฐานขึ้นมาอยู่ที่เชียงใหม่เพื่อทำการค้าขายสะสม
เงินทุนเป็นนายทุนออกเงินกู้ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของล้านนา อีกทั้ง
ระบบเศรษฐกิจในล้านนาเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก แต่งานศึกษาของวราภรณ์ เรืองศรี ได้
ทำการศึกษาเครือข่ายการค้าของล้านนาที่จากเดิมล้านนามีเส้นทางการค้ากับอาณาจักรใกล้เคียง
ทางภาคเหนือ ได้แก่ จีน พม่า และลาว แต่เมื่อมีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ทำให้
เครือข่ายการค้าเปลี่ยนแปลงไปเป็นระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ และเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ การ
ขนส่งสินค้าที่แต่เดิมนิยมขนส่งทางเรือ และคาราวานวัวต่าง เริ่มไม่ได้รับความนิยมสุดท้ายอาชีพ
เหล่านี้จึงสูญหายไป

3) กลุ่มงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่ ได้แก่

การศึกษาเรื่อง การสร้างภาพลักษณ์ความงามของเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2500³ มี
จุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาเหตุปัจจัยและกระบวนการที่ก่อให้เกิดการสร้างภาพลักษณ์ความงามของ

¹วราภรณ์ เรืองศรี. (2550). การค้ากับเครือข่ายความสัมพันธ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ในล้านนาก่อนการ
สถาปนาระบอบเทศาภิบาล.

²วราภรณ์ เรืองศรี. (2556). การค้าชายแดนและการปรับเปลี่ยนรูปแบบของรัฐบริเวณตอนในของเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป ระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20.

³ดารุณี สมศรี. (2549). การสร้างภาพลักษณ์ความงามของเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2500.

เชียงใหม่ใน 3 ประเด็น คือ ความงามทางธรรมชาติ ความงามทางวัฒนธรรม และความงามของผู้หญิง จากการศึกษาพบว่า ภาพลักษณ์ความงามของเชียงใหม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับเชียงใหม่ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา อันเป็นผลมาจากนโยบายกรุงเทพฯ ที่ต้องการสร้างเอกภาพในประเทศ เมื่อเปิดเดินรถไฟกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2464 เชียงใหม่ยิ่งใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น สังคมเชียงใหม่ได้รับอิทธิพลของกรุงเทพฯ อย่างสูงโดยเฉพาะในหมูชนชั้นสูงและชนชั้นกลาง หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายส่งเสริมเอกภาพและความมั่นคงของชาติอย่างจริงจัง เชียงใหม่จึงได้รับการส่งเสริมให้เป็น “ถิ่นไทยงาม” และเชียงใหม่ยังได้รับการส่งเสริมจากกรมรถไฟให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ผลจากการดำเนินการเช่นนี้ทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่น ภาพความงามของเชียงใหม่จึงถูกผลิตซ้ำอย่างสม่ำเสมอ จนมีอิทธิพลให้เชียงใหม่เกิดภาพลักษณ์ความงามทั้ง 3 ประการ ได้แก่ ความงามทางธรรมชาติ ความงามทางวัฒนธรรม และความงามของผู้หญิงเชียงใหม่

การศึกษาเรื่อง ภาพลักษณ์ “ผู้หญิงเหนือ” ตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 25 ถึงต้นพุทธศตวรรษที่ 26¹ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาที่มาของทัศนคติทางสังคมของกลุ่มคนต่าง ๆ ต่อผู้หญิงเหนือ โดยคำนึงถึงลักษณะความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม รวมไปถึงวิถีชีวิต และแนวคิดของคนแต่ละกลุ่ม จากการศึกษาพบว่า ภาพลักษณ์ผู้หญิงเหนือเกิดจากทัศนคติทางสังคมของคนในสังคมล้านนา และสังคมภายนอก โดยเฉพาะจากกรุงเทพฯ ที่เข้ามามีความสัมพันธ์กับล้านนาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ จากความแตกต่างของพื้นฐานทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมวัฒนธรรมของกรุงเทพฯ และล้านนาในช่วงเวลาดังกล่าวส่งผลให้ชนชั้นสูงกรุงเทพฯ เกิดทัศนคติเชิงดูแคลนผู้หญิงล้านนาในทุกชนชั้น จนกระทั่งเข้าสู่ยุคพัฒนาในช่วงทศวรรษ 2500 ภาพลักษณ์ของผู้หญิงเหนือถูกนำเสนอผ่านสื่อสิ่งพิมพ์เพื่อเผยแพร่ในฐานะหญิงงาม เพื่อตอบสนองนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภาคเหนือของรัฐบาลกรุงเทพฯ ในด้านผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจส่งผลให้ภาพลักษณ์ผู้หญิงเกิดการรับรู้ ออกเป็น 3 ภาพ คือ ภาพผู้หญิงขายบริการทางเพศ ภาพผู้หญิงขายแรงงาน และภาพผู้หญิงแฉวหน้า

¹ภัททิกุล รัตนา. (2543). ภาพลักษณ์ “ผู้หญิงเหนือ” ตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 25 ถึงต้นพุทธศตวรรษที่ 26.

ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เชียงใหม่ เป็นข้อมูลทางประวัติศาสตร์ของอาณาจักรล้านนา รวมถึงสภาพบริบททางสังคม ความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักร การปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5 และการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจของอาณาจักรล้านนาและเมืองเชียงใหม่ ตั้งแต่สมัยราชวงศ์มังราย ราชวงศ์เจ้าเจ็ดตน จนถึงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 ของประเทศไทย ซึ่งรายละเอียดข้อมูลอาจจะไม่มี ความเกี่ยวข้องโดยตรงต่อผู้ศึกษาประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว แต่รายละเอียดข้อมูลในงานศึกษาต่าง ๆ สามารถช่วยให้ผู้ศึกษาได้กรอบแนวคิดและวิธีการนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่จะนำมาปรับใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เมืองเชียงใหม่ต่อไป

กลุ่มที่ 2 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว

งานกลุ่มนี้เป็นงานศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว พบว่างานศึกษาส่วนใหญ่ เริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกในช่วงทศวรรษ 2540 ซึ่งเป็นช่วงที่การศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเริ่มได้รับความนิยมทำการศึกษาในแง่มุมต่าง ๆ งานศึกษาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-2468)¹ วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394-2544² พัฒนาการของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พ.ศ. 2502-2545³ การพักผ่อนหย่อนใจแบบตะวันตกของชนชั้นนำสยาม พ.ศ. 2445-2475⁴ และการส่งเสริมการท่องเที่ยวในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ พ.ศ. 2502-2506⁵

ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว เริ่มจากชนชั้นสูงของไทยเริ่มเปิดรับวัฒนธรรมตะวันตกเข้ามาในสังคมไทย แต่เดิมแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวไม่มีใน

¹ อรรถพร ศรีอุตม. (2543). การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-2468).

² ปิ่นเพชร จำปา. (2545). วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394-2544.

³ ปณุกา อัญชลีบุญกุล. (2548). พัฒนาการของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พ.ศ. 2502-2545.

⁴ วิรุทธ ศรีสุวรรณกิจ. (2549). การพักผ่อนหย่อนใจแบบตะวันตกของชนชั้นนำสยาม พ.ศ. 2445-2475.

⁵ ธัญญรัตน์ เขียมผ่องใส. (2553). การส่งเสริมการท่องเที่ยวในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ พ.ศ. 2502-2506.

การรับรู้ของคนไทย แต่หลังจากอิทธิพลชาติตะวันตกแผ่ขยายเข้ามาในไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ทำให้กลุ่มชนชั้นสูงเริ่มมีแนวคิดเรื่องการท่องเที่ยว แต่เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพียงเพื่อไปรักษาสุขภาพ และตากอากาศเพียงเท่านั้น กระทั่งเข้าสู่สมัยรัชกาลที่ 6 แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวในลักษณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและสร้างความสำราญได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น และหลังจากเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ สร้างเสร็จสมบูรณ์ยิ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดความนิยมการท่องเที่ยวในสังคมไทย เพราะการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศเกิดความสะดวกรวดเร็วกว่า แต่ก่อนที่ต้องเดินทางโดยทางเรือ แต่ในงานศึกษาส่วนใหญ่ที่ผ่านมาจะเน้นให้ความสำคัญต่อเส้นทางรถไฟสายใต้ ในการเดินทางไปพักตากอากาศที่หัวหิน เป็นสถานที่ที่ได้รับความนิยมจากพระบรมวงศานุวงศ์ ชุนนาง และคหบดีจากกรุงเทพฯ อีกทั้งยังมีกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจอย่างอื่น เช่น กีฬาตีกอล์ฟ การเล่นละครพูด เป็นต้น ต่อมาในทศวรรษ 2500 รัฐบาลไทยในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ทำการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ โดยจัดตั้ง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.) ใน พ.ศ. 2502 ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวของไทยเป็นรายได้หลักทางเศรษฐกิจของประเทศ จนกระทั่งพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ซึ่งงานศึกษาทั้งหมดนี้มีประโยชน์ต่องานของผู้ศึกษาเป็นอย่างมาก ในอันที่จะสามารถใช้งานในกลุ่มงานศึกษานี้เป็นแนวทางในการดำเนินงานศึกษาประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวต่อไป

กลุ่มที่ 3 กลุ่มความรู้เกี่ยวกับกรรมรถไฟหลวง

งานกลุ่มนี้เป็นงานศึกษาเกี่ยวกับกรรมรถไฟหลวงในบทบาทที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงทางการปกครองของประเทศ งานศึกษาที่เกี่ยวข้องได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484¹ บทบาทกรรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม² และเศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ (พ.ศ. 2443-2488)³

ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มความรู้เกี่ยวกับกรรมรถไฟหลวง เริ่มจากการเกิดแนวคิดในการสร้างทางรถไฟ การดำเนินการสร้างทางรถไฟของไทย โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อสร้างความมั่นคง

¹พูนพร พูลทาจกร. (2530). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484.

²จิรพร สวาจะพันธ์. (2547). บทบาทกรรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม.

³สุวิทย์ ธีรศาสตร์. (2551). เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ (พ.ศ. 2443-2488).

ทางการปกครองของประเทศ โดยในช่วงที่ประเทศไทยดำเนินการสร้างทางรถไฟเป็นช่วงยุคล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก รัฐบาลส่วนกลางจึงจำเป็นต้องดำเนินการปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ ซึ่งรถไฟเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินงานของรัฐบาลส่วนกลางให้เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งทางรถไฟยังเป็นปัจจัยสำคัญทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในเมืองต่าง ๆ ที่เส้นทางรถไฟตัดผ่าน กล่าวคือ เกิดการค้าขายแลกเปลี่ยนผลิตผลทางการเกษตรตามชนบทและสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกเร็วและเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางเรือที่ได้รับความนิยมในอดีต จากข้อมูลรายละเอียดทั้งหมดเป็นประโยชน์กับผู้วิจัยอย่างมาก ในอันที่จะสามารถใช้ศึกษาเรื่องราวเกี่ยวกับบทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานศึกษาต่อไป

จากการสำรวจเอกสารและงานวิจัยที่ได้กล่าวมาทั้งหมด โดยภาพรวมแล้วพอจะสรุปได้ว่าการศึกษาที่ผ่านมาแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ 1) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เชิงใหม่ ซึ่งเป็นการศึกษาประวัติศาสตร์ล้านนาในช่วงที่รัฐบาลสยามดำเนินการปฏิรูปการปกครองอาณาจักรล้านนา ในสมัยรัชกาลที่ 5 และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ภายหลังจากการปฏิรูปการปกครอง จนถึงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 2) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว พบว่างานศึกษาส่วนใหญ่จะมุ่งศึกษาการเกิดความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และได้รับความนิยมมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 เนื่องจากมีการคมนาคมทางรถไฟทำให้การเดินทางสะดวกเร็วมากขึ้น จนกระทั่งจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.) ใน พ.ศ. 2502 3) กลุ่มความรู้เกี่ยวกับกรมรถไฟหลวง พบว่างานศึกษาส่วนใหญ่จะมุ่งศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหลังจากมีทางรถไฟ จนถึงช่วงเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 จากการศึกษาทั้งหมดยังไม่พบงานศึกษาชิ้นใดที่ทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงบทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยตรง อย่างไรก็ตาม ใฝ่ใจศึกษาเหล่านี้ทำให้ผู้วิจัยได้ความรู้ที่เป็นประโยชน์ในการทำงานวิจัย และเป็นแนวทางในการดำเนินงานศึกษาค้นคว้าข้อมูลใหม่ตามแหล่งเอกสารข้อมูลต่าง ๆ ต่อไป

แหล่งศึกษาค้นคว้า

1. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
2. ห้องศาสตราจารย์จร สุธพานิช สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

3. หอสมุดมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ องครักษ์
4. สำนักงานวิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5. ศูนย์สารนิเทศมนุษยศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. ห้องสมุดคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
7. สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ
8. สำนักหอสมุดแห่งชาติ
9. ห้องโสตทัศนวัสดุ สำนักหอสมุดแห่งชาติ
10. ห้องหนังสือหายาก สำนักหอสมุดแห่งชาติ
11. หอสมุดดำรงราชานุภาพ
12. ห้องสมุดศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)
13. ห้องสมุดสยามสมาคม ในพระบรมราชูปถัมภ์
14. สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่
15. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยรามคำแหง

คำชี้แจง

ในเบื้องต้นผู้วิจัยขออธิบายความหมายคำสำคัญภายในปฏิญานินทร์เล่มนี้เพื่อความเข้าใจของผู้อ่าน งานศึกษาเรื่องนี้มุ่งศึกษาการเดินทางของกลุ่มคนต่าง ๆ ที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยเป็นการเดินทางมาเที่ยวที่ปราศจากการประกอบกิจกรรมอื่น ๆ ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอแยกความหมายของคำว่า *การเดินทาง (Travel)* กับคำว่า *การท่องเที่ยว (Tourism)* ออกจากกัน

ความหมายของคำว่า *การเดินทาง (Travel)* คือ การเดินทางไปประกอบกิจกรรมอื่น อาทิ การไปปฏิบัติงานราชการ การไปติดต่อธุรกิจค้าขาย การย้ายถิ่นที่อยู่อาศัย หรือการเดินทางไปด้วยกิจกรรมใดที่ไม่ใช่เป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยว ส่วนความหมายของคำว่า *การท่องเที่ยว (Tourism)* นั้น องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization - WTO) ได้ให้ความหมายของคำว่า *การท่องเที่ยว (Tourism)* คือ การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ เยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุม แต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักเป็นฐานหรือไปพำนักอยู่เป็น

การถาวร¹ นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Tourism Authority of Thailand) ได้ให้ความหมายของคำว่า *การท่องเที่ยว (Tourism)* คือ การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อความสนุกสนานบันเทิงเริงรมย์ รวมถึงการเดินทางเพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อศึกษาความรู้ เพื่อการกีฬา เพื่อการติดต่อธุรกิจ ตลอดจนการเยี่ยมเยียนญาติพี่น้องก็นับว่าเป็นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น²

ดังนั้นคำว่า *การท่องเที่ยว (Tourism)* สำหรับปริญญาโทเล่มนี้ผู้วิจัยได้ให้ความหมายคือ การเดินทางไปเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงใหม่ โดยเป็นการเดินทางมาเที่ยวที่ปราศจากการประกอบกิจการอื่น ๆ อันมีความหมายสอดคล้องกับการให้ความหมายของหน่วยงาน องค์การการท่องเที่ยวโลก และ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

¹นิศา ชัชกุล. (2550). *อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว*. หน้า 3.

²การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยว ใน *การท่องเที่ยว*. หน้า 19.

บทที่ 2

การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ก่อน พ.ศ. 2464

ในอดีตก่อนมีการสร้างระบบการคมนาคมสมัยใหม่อย่างรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 5 เส้นทางคมนาคมหลักเป็นการเดินทางทางน้ำโดยมีเรือเป็นพาหนะทำให้การเดินทางไปยังพื้นที่ห่างไกลไม่ได้มีความสะดวกรวดเร็วเหมือนกับปัจจุบัน การเดินทางไกลในอดีตนั้นไม่ใช่เรื่องรีบเร่งและความสำคัญก็ไม่ใช่ว่าเป้าหมายหลัก นอกจากการเดินทางจะเต็มไปด้วยความลำบากยากเข็ญและมีอันตรายแล้ว ยังมีข้อจำกัดทางการเมืองและสังคมที่ทำให้การเดินทางลดความน่ารื่นรมย์ลงไป อีกทั้งเจ้านาย ไพร่ และทาสจำเป็นต้องขออนุญาตเจ้าเหนือหัวก่อนเดินทางไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม อันที่จริงบรรดาเจ้านายและราษฎรต่างต้องเดินทางเพื่อไปทำศึกสงครามและกิจธุระ แต่ไม่ใช่เพื่อความบันเทิงหรือสำราญมีเพียงคนเดินทางค้าขายเท่านั้นที่มีเสรีภาพอยู่บ้างในการเดินทางท่องเที่ยวตามพื้นที่ต่าง ๆ แต่ก็ทำเพื่อหาเลี้ยงชีพ¹

ดังนั้นการเดินทางไกลในช่วงเวลาก่อนมีเส้นทางรถไฟ จึงเป็นการเดินทางที่แสนยากลำบากกลุ่มบุคคลที่เดินทางต้องมีกิจธุระจำเป็นที่จะเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังพื้นที่ห่างไกลซึ่งไม่มีที่พักอาศัยค้างคืนสะดวกสบายมีแต่เพียงต้องอาศัยศาลาการเบียดูวัดหรือขอพักอาศัยกับชาวบ้านตามท้องถิ่นต่าง ๆ ในการพักค้างคืนเท่านั้น เฉกเช่นเดียวกับการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เมื่อร้อยกว่าปีก่อนกลุ่มบุคคลที่เดินทางไปมักมีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางไปเพื่อทำศึกสงครามหรือติดต่องานราชการแผ่นดิน ไม่มีกลุ่มบุคคลใดที่เดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ เพราะการพักผ่อนหย่อนใจของชาวบ้านในสมัยก่อนเป็นแต่เพียงงานฉลอง เช่น งานโกนผมไฟ งานตัดจุก งานบวชนาค งานบ่าวสาว งานขึ้นบ้านใหม่ และงานศพ² ประกอบกับกลุ่มบุคคลที่เดินทางไปเพื่อกิจธุระก็มักจะต้องตั้งหน้าแต่จะไปให้ถึงกิจธุระนั้น ๆ ในการที่จะเอาใจสอดส่ายพิจารณาดูภูมิประเทศไปตามทางนั้นมีน้อย³

¹ธงชัย วินิจจะกุล. (2560). *คนไทย/คนอื่น: ว่าด้วยคนอื่นของความเป็นไทย*. หน้า 13.

²พระยาอนุমানราชธน. (2510). *ชีวิตชาวไทยสมัยก่อน*. หน้า 83.

³สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2545). อธิบายถึงเรื่องเที่ยว. ใน *เรื่องเที่ยวที่ต่าง ๆ ภาค 1-5*. หน้า 5.

การศึกษาในบทนี้ต้องการแสดงให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ของการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ในช่วงก่อนหน้าที่เส้นทางรถไฟสายเหนือจะเปิดเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 ในมิติทางประวัติศาสตร์สังคมที่ชี้ให้เห็นถึงกลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ รวมถึงศึกษาวิธีการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ช่วงก่อน พ.ศ. 2464 และเส้นทางที่มีอุปสรรคภัยอันตรายต่าง ๆ จนนำมาสู่แนวคิดในการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปสู่เมืองเชียงใหม่ซึ่งแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2464 และปัจจัยที่ทำให้กลุ่มคนต่าง ๆ เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่หรือจากเชียงใหม่มายังกรุงเทพฯ

1. กลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่

การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ก่อนเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 นั้นมีกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เพื่อทำภารกิจหน้าที่หรือกิจธุระจำเป็นโดยการเดินทางของกลุ่มบุคคลเหล่านี้ใช้วิธีการเดินทางทั้งเส้นทางบกและเส้นทางน้ำ แต่การเดินทางที่ได้รับความนิยมและได้รับความสะดวกสบายเป็นการเดินทางเส้นทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะ ซึ่งวิธีการเดินทางผู้เขียนจะขอกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

1.1 กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ

หลังจากกลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือร่วมมือกับพระเจ้าตากสินเพื่อต่อสู้ขับไล่พม่าให้ออกไปจากอาณาจักรล้านนาใน พ.ศ. 2317 นับจากนั้นมาอาณาจักรล้านนาได้เป็นเมืองประเทศราชของไทย โดยมีเมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางอาณาจักรทำให้เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ จึงมีพันธะหน้าที่จะต้องเดินทางขึ้นล่องจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ อยู่สม่ำเสมอ เพื่อทำตามพันธะหน้าที่สำคัญหลักคือ การถวายเครื่องราชบรรณาการ รวมถึงสาเหตุอื่น ๆ ด้วยอาทิ รายงานข่าวศึกสงคราม เข้ารับพระราชทานแต่งตั้งตำแหน่งเจ้าผู้ครองนคร เข้าร่วมงานพระราชพิธี และเข้าเฝ้าเมื่อมีหมายเรียก

ดังเช่นในสมัยพระเจ้ากาวิละ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 1 (พ.ศ. 2325-2356) พ.ศ. 2353 พระองค์ติดศึกสงครามกับเชียงใหม่ จึงแต่งตั้งให้เจ้านายบุตรหลานคุมเครื่องราชบรรณาการลงมาทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 (พ.ศ. 2352-2367) หลังจาก

ที่พระองค์ทรงปราบดาภิเษกขึ้นครองราชย์เมื่อ พ.ศ. 2352¹ ต่อมาหลังจากพระเจ้ากาวิละถึงแก่พิราลัย ใน พ.ศ. 2358 เจ้าอุปราชธรรมลังกาได้นำช้างพลายเผือกลงมาถวายให้กับรัชกาลที่ 2 ที่กรุงเทพฯ และเพื่อเป็นการตอบแทนความจงรักภักดีจึงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งขึ้นเป็นพระยาธรรมลังกา เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่² องค์ที่ 2 (พ.ศ. 2356-2365) หรือในสมัยพระเจ้ามโหตรประเทศ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 5 (พ.ศ. 2390-2397) ใน พ.ศ. 2395 ขณะที่พระองค์ป่วยไข้อยู่ จึงแต่งตั้งให้เจ้านายญาติพี่น้องลงมาเฝ้าทูลเกล้าฯ ถวายเครื่องราชบรรณาการให้กับพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) หลังจากที่พระองค์ทรงปราบดาภิเษกขึ้นครองราชย์เมื่อ พ.ศ. 2394³ และในสมัยพระเจ้าอินทวิชยานนท์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 7 (พ.ศ. 2416-2439) ใน พ.ศ. 2429 ได้แต่งตั้งให้เจ้าแก้วนรรัฐเป็นผู้แทนพระองค์ควบคุมเครื่องราชบรรณาการลงมาถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) ที่กรุงเทพฯ⁴

นอกเหนือจากการเดินทางลงมากรุงเทพฯ เพื่อถวายเครื่องราชบรรณาการแล้วยังมีวัตถุประสงค์อื่นเช่น ในสมัยพระเจ้ากาวิละหลังจากสร้างเมืองเชียงใหม่เป็นที่มั่นคงแล้วใน พ.ศ. 2345 ได้เกิดกบฏราชจอมหงส์ เจ้าเมืองสาดคิดตั้งตนเป็นใหญ่ในดินแดนอาณาจักรล้านนา เมื่อพระเจ้ากาวิละทราบข่าวจึงแต่งตั้งให้เจ้าอุปราชยกกองทัพทหารไปปราบและจับตัวลงมาถวายที่กรุงเทพฯ และในคราวเดียวกันพระเจ้ากาวิละก็ได้รับพระกรุณาโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งจากพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 (พ.ศ. 2325-2353) สถาปนาเป็นพระเจ้าประเทศราช⁵ ในสมัยพระเจ้ากาวิโลรสสุริยวงศ์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 6 (พ.ศ. 2399-2413) ใน พ.ศ. 2408 พระองค์ทรงได้รับการกล่าวโทษจากญาติพี่น้องว่าเอาใจออกห่างนำ

¹พระยามหาอำมาตยาธิบดี (หรุ่น). (2505). *พงศาวดารเมืองนครเชียงใหม่ เมืองนครลำปาง เมืองลำพูนไชย*. หน้า 6.

²แหล่งเดิม. หน้า 8.

³แหล่งเดิม. หน้า 16.

⁴ประวัติ นายพลตรี เจ้าแก้วนรรัฐฯ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ ที่ 9. (2516). ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลตรี เจ้าราชบุตร (วงศ์ตวัน ณ เชียงใหม่) ณ วัดสวนดอก จังหวัดเชียงใหม่ วันเสาร์ที่ 13 มกราคม 2516*. หน้า 2.

⁵พระยาประชาภิจักรจักร (แหม่ม บุนนาค). (2557). *พงศาวดารโยนก*. หน้า 437-438.

ข้างไปถวายพระเจ้าอังวะ ทำให้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีหมายเรียกตัวให้ลงมากรุงเทพฯ เพื่อสอบสวนความจริง¹ และในสมัยพระเจ้าอินทวิชยานนท์ พ.ศ. 2429 พระองค์ทรงมากรุงเทพฯ พร้อมด้วยเจ้าดารารัศมี เพื่อร่วมงานพระราชพิธีสถาปนาตำแหน่งสยามมกุฎราชกุมารของเจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ และในครั้งนั้นพระองค์ได้ถวายเจ้าดารารัศมีให้เข้ามารับราชการสนองพระเดชพระคุณในราชสำนักของรัชกาลที่ 5 ด้วย²

1.2 กลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ

การเดินทางของกลุ่มเจ้านายและข้าราชการจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่มีวัตถุประสงค์หลักคือต้องการป้องกันรักษาบ้านเมืองในประเทศราชให้อยู่ภายใต้อำนาจของสยามและต้องการจัดระเบียบการปกครองเมืองเชียงใหม่ โดยช่วงระยะแรกสมัยต้นรัตนโกสินทร์ การเดินทางของกลุ่มคนเหล่านี้มีภารกิจการเดินทางไปเพื่องานราชการสงครามเป็นหลัก เนื่องจากเชียงใหม่มีสถานะเป็นหัวเมืองฝ่ายเหนือที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศพม่า ซึ่งเป็นคู่แค้นทำสงครามระหว่างกันมายาวนานตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ดังนั้นทางรัฐบาลกรุงเทพฯ จึงให้ความสำคัญกับเชียงใหม่เป็นพิเศษในฐานะเมืองศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนาซึ่งเคยตกเป็นเมืองประเทศราชของพม่าเป็นเวลานานถึง 200 กว่าปี³ ทำให้อิทธิพลของพม่าในช่วงระยะแรกที่อาณาจักรล้านนาเป็นเมืองประเทศราชของสยามยังหลงเหลืออยู่ เป็นสาเหตุให้ในช่วงสมัยต้นรัตนโกสินทร์สยามกับพม่ายังคงต้องทำสงครามกันอยู่หลายครั้งเพื่อแย่งชิงอำนาจเหนือดินแดนอาณาจักรล้านนา

ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ เมื่อพระเจ้ากาวิละได้เข้าตั้งเมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการปกครองของอาณาจักรล้านนาใน พ.ศ. 2339 หลังจากเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองร้างอยู่ประมาณ 20 กว่าปี วัตถุประสงค์ของการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เป็นการเดินทางไปเพื่อทำศึกสงครามกับพม่า จากหลักฐานพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (ขำ บุนนาค) บันทึกไว้ว่า

ใน พ.ศ. 2345 พระเจ้ากาวิละแต่งตั้งให้พระยาอุปราชายกกองทัพไปตีเมืองสาด ซึ่งเป็นเมืองในอำนาจการปกครองของพม่าจนได้รับชัยชนะ ทำให้ในปีเดียวกันนั้นกองทัพพม่าได้ยกกองทัพเข้าล้อม

¹พระยามหาอำมาตยาธิบดี (หุ่ยน). (2505). *เล่มเดิม*. หน้า 22.

²สงวน โชติสุขรัตน์. (2556). *ประชุมตำนานล้านนาไทย*. หน้า 370.

³อ่านเพิ่มเติม ใน ลัดดาวัลย์ แซ่เขียว. (2545). *200 ปีพม่าในล้านนา*.

เมืองเชียงใหม่ พระเจ้ากาวิละจึงมีใบบอกลงมาแจ้งข่าวที่กรุงเทพฯ เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงทราบข่าวจึงมีรับสั่งแต่งตั้งให้สมเด็จพระอมรินทราบหาราช กรมพระราชวังบวรสถานมงคลยังกองทัพขึ้นไปเมืองเชียงใหม่เพื่อช่วยเหลือพระเจ้ากาวิละป้องกันรักษาเมืองเชียงใหม่จนได้รับชัยชนะ...¹

นอกจากการเดินทางไปเพื่อทำศึกสงครามแล้วยังมีกลุ่มข้าราชการระดับสูงจากกรุงเทพฯ ที่ได้รับการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อปลงศพเจ้านายฝ่ายเหนือ อาทิ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2367-2394) ใน พ.ศ. 2369 โปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีสุริยพาหขึ้นไปปลงศพพระยาคำฝั้น² เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 3 (พ.ศ. 2366-2368) และใน พ.ศ. 2389 โปรดเกล้าฯ ให้พระยาอิศรานุภาพกับหลวงพิทักษ์สุเทพขึ้นไปปลงศพพระยาพุทธวงศ์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 4 (พ.ศ. 2369-2389) และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2396 พระองค์ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาสิทธิราชฤทธิไกร เชิญแผ่นพระสุพรรณบัฏกับเครื่องสูงขึ้นไปพระราชทานพระยาพุทธวงศ์เลื่อนขึ้นเป็นพระเจ้ามโหตรประเทศ⁴

จากหลักฐานทำให้เห็นได้ว่าการเดินทางของกลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 การเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่นั้นมีวัตถุประสงค์ก็เพื่อเดินทางไปเพื่อทำศึกสงครามกับพม่าและมีกลุ่มข้าราชการที่ได้รับโปรดเกล้าฯ ให้เป็นผู้แทนพระองค์ขึ้นไปเมืองเชียงใหม่เพื่อปลงศพและอัญเชิญสิ่งของพระราชทานขึ้นไปถวายให้กับเจ้านายฝ่ายเหนือ

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นช่วงเวลาคุคล่าอาณานิคมของชาติตะวันตกพร้อมกับเป็นช่วงเวลาของการก่อตัวของรัฐเขตแดนสมัยใหม่เพื่อการรวมดินแดนประเทศราชเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสยาม ทำให้ราชสำนักสยามจำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการจัดระเบียบการปกครองภายในเมืองประเทศราชเพื่อตั้งอำนาจการปกครองเข้าสู่ศูนย์กลางที่กรุงเทพฯ วิธีดำเนินการของรัฐบาลกรุงเทพฯ ได้แสดงออกผ่านการเดินทางไปยังพื้นที่ห่างไกลในพระราชอาณาเขตที่อยู่ในฐานะเมืองประเทศราชเพื่อทำการสำรวจตรวจตรา จดข้อมูล ลงบันทึก และ

¹เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (ข้า บุนนาค). (2531). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1*. หน้า 87.

²พระยามหาอำมาตยาธิบดี (หรุ่น). (2505). *เล่มเดิม*. หน้า 9.

³แหล่งเดิม. หน้า 14-15

⁴แหล่งเดิม. หน้า 17.

บรรยายเมือง ผืนดิน และท้องถิ่นต่าง ๆ ทั่วทั้งราชอาณาจักร แล้วทำการบันทึกออกมาในรูปของบันทึกการเดินทาง¹

การเดินทางของกลุ่มเจ้านายกรุงเทพฯ ในช่วงเวลานี้มีจำนวนไม่มากนัก โดยสาเหตุเดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นการแสดงถึงอำนาจทางการปกครองเหนือเมืองเชียงใหม่และเพื่อดูแลควบคุมความสงบเรียบร้อยภายในบ้านเมืองเป็นหลัก ทั้งนี้หลังจากที่สยามได้ลงนามทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ (Treaty of Chiang Mai) ฉบับที่ 1 ใน พ.ศ. 2417 กับรัฐบาลอังกฤษที่เมืองกัลกัตตา ประเทศอินเดีย เนื่องจากเหตุการณ์ความขัดแย้งระหว่างกงสุลอังกฤษกับเจ้านายฝ่ายเหนือในเรื่องกิจการป่าไม้และปัญหาความวุ่นวายในหัวเมืองชายแดนเป็นสาเหตุให้ทางรัฐบาลอังกฤษที่ประเทศอินเดียแจ้งข่าวให้รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ ดำเนินการจัดการปัญหาเรื่องราวที่เกิดขึ้นให้เรียบร้อย ผลจากการสนธิสัญญาทำให้รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ เริ่มดำเนินการจัดส่งข้าราชการจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อดูแลจัดการแก้ไขปัญหาในเรื่องความขัดแย้งระหว่างคนในบังคับอังกฤษกับเจ้านายฝ่ายเหนือโดยข้าราชการกลุ่มแรกที่ได้รับโปรดเกล้าฯ ให้ขึ้นไปดำรงตำแหน่งข้าหลวงที่เมืองเชียงใหม่ จากหลักฐานพงศาวดารเมืองนครเชียงใหม่ เมืองลำปาง เมืองลำพูนไทยเรียบเรียงโดยพระยามหาอำมาตยาธิบดี (หรุ่น) บันทึกไว้ว่า

ในปีจอศกศักราช 1236 (พ.ศ. 2417) ปีนั้น โปรดเกล้าฯ ให้พระนรินทรราชเสนี ปลัดบัญชากรมพระกลาโหมเป็นข้าหลวงคนที่หนึ่ง หลวงเสนีพิทักษ์ กรมมหาดไทย เป็นข้าหลวงคนที่สอง ขึ้นไปอยู่ ณ เมืองเชียงใหม่ แล้วโปรดเกล้าฯ ให้ทหารนาย 10 คน ทหารเลว 60 คน รวม 70 คน ขึ้นไปประจำอยู่กับข้าหลวงเมืองเชียงใหม่ด้วย...²

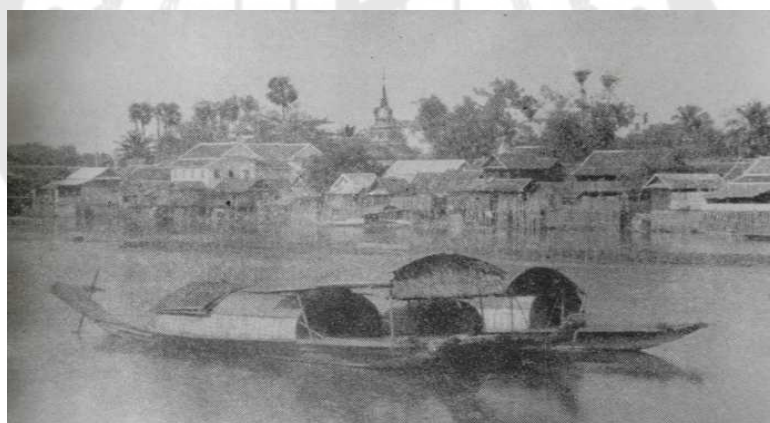
นับเป็นครั้งแรกที่รัฐบาลกลางกรุงเทพฯ ได้จัดส่งข้าราชการจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปดำรงตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ประจำที่เมืองเชียงใหม่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลกิจการบ้านเมืองพร้อมทั้งได้จัดส่งทหารของสยามขึ้นไปคอยดูแลควบคุมความสงบเรียบร้อยด้วย หลังจาก พ.ศ. 2417 เป็นต้นมา รัฐบาลกลางกรุงเทพฯ ได้ดำเนินการจัดส่งข้าราชการจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปดำรงตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ประจำที่เมืองเชียงใหม่อีกหลายคน

¹ธงชัย วินิจจะกุล. (2560). *เล่มเดิม*. หน้า 24-25.

²พระยามหาอำมาตยาธิบดี (หรุ่น). (2505). *เล่มเดิม*. หน้า 32.

1.3 กลุ่มพ่อค้า

การติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ในช่วงเวลาก่อนมีเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2464 เส้นทาง การติดต่อค้าขายใช้เส้นทางน้ำเพียงทางเดียวโดยมีเรือเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้า เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าสินค้าของป่าแหล่งสำคัญ จึงทำให้มีการเดินทางของกลุ่มพ่อค้าระหว่างเมืองต่าง ๆ เดินทางมาทำการค้าขายที่เชียงใหม่ ซึ่งย่านการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่อยู่บริเวณย่านวัดเกต (ภาพประกอบ 1) เนื่องจากตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปิงและเป็นแหล่งชุมชนชาวเมืองขนาดใหญ่ ในที่นี่จะให้ความสำคัญไปที่เส้นทาง การค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ โดยสินค้าออกของเมืองเชียงใหม่สินค้าของป่า เช่น ครั่ง หนั่งสัตว์ เขาสัตว์ ขี้ผึ้ง สีเสียด และงาช้าง ส่วนสินค้าเข้าที่มาจากกรุงเทพฯ จะเป็นสินค้าอุปโภค และบริโภค ได้แก่ น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ เทียนไข ผ้าชนิดต่าง ๆ หมวก เสื้อผ้า ถ้วยชาม และเกลือ เป็นสินค้าสำคัญที่มีราคาสูงกว่าขายที่กรุงเทพฯ ประมาณ 20 เท่า¹



ภาพประกอบ 1 ท่าเรือวัดเกตย่านการค้าสำคัญของเมืองเชียงใหม่

ที่มา: อนุรักษ์กานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สัตตราภัย. (2553). *เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า)*. หน้า 127.

¹ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2549). *พ่อค้าเรือหางแมลงปอง นายฮ้อยหลวงคุ้มแม่น้ำปิง (พ.ศ. 1839-2504)*. หน้า 50-52.

กลุ่มพ่อค้าที่เดินทางติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ มีด้วยกัน 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่ กลุ่มพ่อค้าคนจีน และกลุ่มพ่อค้าอินเดีย

1.3.1. กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ

ในอดีตนั้นคนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มผู้ปกครองที่มีอำนาจในการเรียกเก็บส่วยจากไพร่ และควบคุมการค้าขายระหว่างรัฐต่อรัฐแต่เพียงกลุ่มเดียว เนื่องจากไพร่จะต้องส่งสิ่งของต่าง ๆ มาให้กลุ่มเจ้านายเพื่อเป็นการจ่ายส่วยแทนการเกณฑ์แรงงาน ทำให้กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือเป็นกลุ่มที่ทำหน้าที่ค้าขายระหว่างเมืองแต่เพียงผู้เดียวและเป็นกลุ่มที่มีกำลังทรัพย์สินเงินทองในการจ่ายเงินซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ นำขึ้นมาค้าขายที่เมืองเชียงใหม่ เนื่องจากในช่วงระยะเวลาก่อนที่รัฐบาลส่วนกลางกรุงเทพฯ จะดำเนินการปฏิรูปการปกครองที่เมืองเชียงใหม่ กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือมีรายได้จากค่าเปิดป่าทำธุรกิจสัมปทานป่าไม้จำนวนมากเป็นรายได้หลัก

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์จะเห็นได้ว่าเจ้านายฝ่ายเหนือที่ประกอบธุรกิจค้าขายนั้นผู้เขียนสันนิษฐานว่าคงจะเป็นเจ้าอุบลวรรณา ธิดาของพระเจ้ากาวิโลรสสุริยวงษ์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 6 เจ้านางพระองค์นี้ได้ขอซื้อป่าไม้จากราชบิดาของพระองค์และให้บริษัทฝรั่งเข้าไปทำกิจการป่าไม้ จากบันทึกการเดินทางชาวตะวันตกของโฮลต์ เอส ฮัลเลต (Holt Hallett) บันทึกไว้ว่า “เจ้าหญิงมีความฉลาดเป็นเลิศ เป็นนักการค้าที่ยิ่งใหญ่ เป็นเจ้าของที่ดินผืนใหญ่ มีธุรกิจการทำป่าไม้สักหลายแห่ง มีช้าง ผู้คนใช้สอยและข้าทาสมากมาย...”¹ และยังมีบันทึกความทรงจำของเจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี เล่าไว้ว่า “เจ้ายายของของข้าพเจ้าเป็นธิดาของเจ้าอุบลวรรณา มารับเงินค่าต่อไม้ เอากะบุงขนาดกลางอย่างใช้หาบเข้ามาโกยเงินจากบนโต๊ะที่นับไว้เป็นกอง ๆ ลงกะบุงเต็มสองกะบุง...”² อีกทั้งเจ้าอุบลวรรณายังได้จัดตั้งกิจการโรงงานต่าง ๆ ขึ้นประกอบด้วย โรงทอผ้า โรงทำเครื่องเงินแกะสลัก โรงเหล้าและอื่น ๆ³

ทั้งนี้จากบันทึกการเดินทางของชาวตะวันตกและบันทึกความทรงจำของเจ้านายฝ่ายเหนือจะเห็นได้ว่า เจ้าอุบลวรรณาได้ประกอบธุรกิจค้าขายและมีโรงงานผลิตสินค้าหลายอย่าง

¹พรธนิภา อพิษฐพงศ์. (2535). *เจ้า ไพร่ กับความเปลี่ยนแปลงในสังคมล้านนา ระหว่าง พ.ศ. 2427-2476*. หน้า 19.

²เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี. (2540). บันทึกจากความทรงจำ. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2540*. หน้า 20.

³แหล่งเดิม. หน้า 23.

จึงเป็นไปได้ว่าเจ้าอุปถัมภ์ต้องทำการติดต่อค้าขายสินค้าระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ ซึ่งในช่วงเวลา ก่อนที่สยามจะดำเนินการปฏิรูปการปกครองเมืองเชียงใหม่และเกิดคดีพิพาทเรื่องสัมปทานป่าไม้ นั้น กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือเป็นกลุ่มนายทุนใหญ่ที่มีเงินทุนจำนวนมากในการประกอบธุรกิจค้าขายระหว่างรัฐต่อรัฐเป็นรายใหญ่ที่สุด แต่หลังจากที่รัฐบาลส่วนกลางที่กรุงเทพฯ ได้ทำการปฏิรูปการปกครองและเข้ามาบริหารราชการที่เมืองเชียงใหม่ รวมถึงเกิดคดีพิพาทเรื่องสัมปทานป่าไม้ของคนในบังคับอังกฤษฟ้องร้องเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่เรียกค่าเสียหายจนแทบจะหมดเนื้อประดาตัว¹ ทั้งสองสาเหตุที่กล่าวมาเป็นผลให้กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือมีรายได้ลดน้อยลงขาดสภาพคล่องเงินทุนในการใช้จ่ายเงินซื้อสินค้ามาค้าขายและเป็นหนี้เป็นสินจนเป็นสาเหตุให้กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือต้องเลิกดำเนินการติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่

1.3.2. กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่

เป็นกลุ่มที่เดินทางติดต่อค้าขายทั้งเส้นทางบกและเส้นทางน้ำ โดยเส้นทางบกเดินทางค้าขายระหว่างเชียงใหม่กับเมืองเมาะละหมั่ง ประเทศพม่า และมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ส่วนเส้นทางน้ำเดินทางโดยเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ทั้งนี้กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่เป็นพ่อค้าที่ดำเนินการติดต่อค้าขายในเมืองเชียงใหม่มาก่อนกลุ่มพ่อค้าคนจีน แต่เมื่อมีกลุ่มพ่อค้าคนจีนได้ดำเนินกิจการค้าขายร่วมด้วยในสมัยรัชกาลที่ 5 ทำให้กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่ถูกลดบทบาทลง เนื่องจากกลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่ไม่มีเงินทุนจำนวนมากเหมือนกับกลุ่มพ่อค้าคนจีน อีกทั้งกลุ่มพ่อค้าคนจีนยังมีเครือข่ายกลุ่มพ่อค้าคนจีนด้วยกันในเมืองอื่น ๆ อีกด้วย และเมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถไฟได้ถึงสถานีเชียงใหม่ ยิ่งส่งผลให้กลุ่มพ่อค้าคนจีนมีบทบาทในการค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มากขึ้น ทำให้กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่จึงต้องหันไปดำเนินการค้าขายในชนบทเป็นหลักและบางรายหันไปทำการเกษตรแทนการค้าขาย²

1.3.3. กลุ่มพ่อค้าคนจีน

เป็นกลุ่มที่มีบทบาทอย่างมากในการดำเนินกิจการติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ เนื่องจากกลุ่มพ่อค้าคนจีนมีเงินทุนจำนวนมากในการซื้อสินค้าราคาสูงจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปค้าขายที่เชียงใหม่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น ผ้าชนิดต่าง ๆ เครื่องเหล็ก

¹ปราณี ณ พัทลุง. (2533). *เจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง*. หน้า 182.

²ปลาย้อ ชนชนนท์. (2530). *นายทุนพ่อค้ากับการก่อและขยายตัวของระบบทุนนิยมในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2464-2523*. หน้า 23-25.

เครื่องมือช่าง เหล้าฝรั่ง และอาหารกระป๋อง โดยกลุ่มพ่อค้าชาวจีนมักจะเลือกตั้งบ้านเรือนอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปิงเพื่อความสะดวกแก่การเดินทางขนส่งสินค้า¹ อีกทั้งหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษ ใน พ.ศ. 2398 กลุ่มพ่อค้าชาวจีนได้เข้ามาเป็นนายหน้าของบริษัทการค้าตะวันตกและดำเนินการค้าขายภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น รวมถึงชาวจีนที่อยู่อาศัยทำธุรกิจค้าขายที่เมืองเชียงใหม่ได้มีโอกาสเข้าเฝ้ารับใช้เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่จนเกิดความสนิทสนมได้รับแต่งตั้งให้เป็นเจ้าภาษีนายอากรทำหน้าที่เก็บภาษีหลายชนิด เช่น ภาษีต้นหมาก ภาษีคั้ง ภาษีซี่ผึ้ง ภาษีฝิ่น และภาษีบ่อนพนันส่งให้เจ้าผู้ครองนคร² จนมีฐานะร่ำรวยซึ่งชาวจีนกลุ่มนี้ต่อมาได้กลายเป็นชนชั้นนำที่มีอิทธิพลสำคัญกลุ่มหนึ่งในภาคเหนือ³

งานศึกษาของชูสิทธิ์ ชูชาติ อธิบายว่าการค้าทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่จะอยู่ในมือของคนจีน โดยพ่อค้าคนจีนเป็นตัวแทนจำหน่ายในการขายสินค้า ให้แก่พ่อค้าท้องถิ่นและเป็นผู้ผูกขาดการค้าส่งให้แก่พ่อค้าท้องถิ่นแต่เพียงผู้เดียว⁴ และงานศึกษาของปลายอ้อ ชนະนนท์ อธิบายว่าพ่อค้าคนจีนเป็นพ่อค้ากลุ่มเดียวที่ค้าขายโดยทางเรือติดต่อกับกรุงเทพฯ เนื่องจากมีความชำนาญและคุ้นเคยกับการเดินทางทางเรือและมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับพ่อค้าจีนในกรุงเทพฯ อยู่แล้ว⁵

จากงานศึกษาของชูสิทธิ์ ชูชาติ และปลายอ้อ ชนະนนท์ จะเห็นได้ว่าการเดินทางค้าขายทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะกลุ่มพ่อค้าคนจีนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องด้วยมีความชำนาญในบังคับควบคุมเรือ ประกอบกับมีเครือข่ายความสัมพันธ์กับพ่อค้าชาวจีนที่กรุงเทพฯ รวมถึงพ่อค้าชาวจีนตามเมืองต่าง ๆ ระหว่างเส้นทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ได้แก่ เมืองนครสวรรค์และเมืองระแหง (เมืองตาก) ซึ่งสอดคล้องกับเรื่องเล่าในหนังสือ *คนดีที่ข้าพเจ้ารู้จัก* งานพระนิพนธ์ในสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เล่าไว้ถึงหลวงอุดรภักดิ์พานิช (อุเต็ง โสภโณดร) ที่เป็นชาวจีนแต่ใจได้เดินทางเข้ามาที่ประเทศไทยในสมัย

¹ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2528). ประวัติตระกูลชุตินิมาและนิมมานเหมินท์. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายพิสุทธ์ นิมมานเหมินท์ ณ วัดมกุฏกษัตริยาราม วันพุธที่ 10 กรกฎาคม 2528*. หน้า 137.

²อานันท์ กาญจนพันธุ์. (2527). *พัฒนาการของชีวิตและวัฒนธรรมล้านนา*. หน้า 92.

³แหล่งเดิม. หน้า 133.

⁴ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 49.

⁵ปลายอ้อ ชนະนนท์. (2530). *เล่มเดิม*. หน้า 27.

รัชกาลที่ 4 แล้วจีนอุเต็งได้ประกอบอาชีพเป็นจับกังจนสามารถสะสมเงินทุนได้จำนวนหนึ่ง ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 จีนอุเต็งได้เดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่แล้วประกอบอาชีพค้าขายจนได้รับแต่งตั้งเป็นนายภาษีอากร ถัดมาพ่อค้าชาวจีนผู้นี้ได้จัดตั้งห้างร้านกิมเล็งหลี มีสาขาอยู่ที่กรุงเทพฯ เมืองตาก และเมืองเชียงใหม่¹ อีกทั้งพ่อค้าชาวจีนยังเป็นกลุ่มที่มีเงินทุนในการซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาค้าขายที่เมืองเชียงใหม่ และยังมีเงินจ่ายค่าจ้างให้กับลูกจ้างในการขนส่งทางเรือที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานมากกว่า 1 เดือนขึ้นไปเป็นผลทำให้กลุ่มพ่อค้าชาวจีนจึงมีบทบาทในการเดินทางค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มากกว่ากลุ่มพ่อค้าอื่น ๆ

1.3.4 กลุ่มพ่อค้าอินเดีย

เป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่ได้ดำเนินกิจการติดต่อค้าขายทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ โดยกลุ่มพ่อค้าอินเดียได้เดินทางเข้ามาอยู่อาศัยในเชียงใหม่สมัยรัชกาลที่ 5 ประมาณ พ.ศ. 2418 บริเวณวัดเกตแห่งการค้าขายทางเรือ ต่อมาได้ดำเนินธุรกิจนำเข้าสินค้าผ้าจากอังกฤษจำพวกผ้าพิมพ์และผ้าฝ้ายมาขายที่เชียงใหม่ ซึ่งเส้นทางขนส่งสินค้าผ้าได้ใช้ทั้งเส้นทางบกผ่านเมืองมะละแหม่ง ประเทศพม่า และเส้นทางน้ำโดยเรือจากกรุงเทพฯ ยานสำเพ็งและพาหุรัด เมื่อสินค้าผ้าถูกขนส่งมาถึงเมืองเชียงใหม่แล้ว พ่อค้าอินเดียได้นำผ้าออกจำหน่ายที่ร้านขายผ้าบริเวณตลาดวโรรสแหล่งค้าขายสำคัญของเมืองเชียงใหม่และยังได้ออกตระเวนเร่ขายในชนบท² อีกทั้งกลุ่มพ่อค้าอินเดียที่เชียงใหม่ยังมีความสัมพันธ์อันดีและได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มพ่อค้าอินเดียที่ดำเนินธุรกิจค้าขายผ้าที่กรุงเทพฯ ด้วย³

1.4 กลุ่มมิชชันนารี

นอกจากกลุ่มคนทั้งสามกลุ่มที่กล่าวมาแล้วข้างต้นยังมีกลุ่มมิชชันนารีซึ่งเป็นกลุ่มนักเดินทางเพื่อแสวงหาพื้นที่เผยแผ่ศาสนาคริสต์ไปยังแหล่งพื้นที่ใหม่ ๆ และยังชอบเดินทางสำรวจพื้นที่ห่างไกลเพื่อเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ภายในเมืองนั้น ๆ ที่ได้เดินทางไปโดยกลุ่มมิชชันนารีที่เดินทาง

¹สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2548). *คนดีที่ข้าพเจ้ารู้จัก เล่ม 1*. หน้า 276-278.

²สมโชติ อ๋องสกุล. (2546). *รายวิชัยฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัยประวัติศาสตร์ชุมชนในเชียงใหม่: การสร้างประวัติศาสตร์ท้องถิ่น*. หน้า 390.

³สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2548). *เรื่องเล่าจาวกาด เล่ม 1*. หน้า 85.

จากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ประกอบด้วยกลุ่มมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสและกลุ่มมิชชันนารีชาวอเมริกัน ซึ่งกลุ่มมิชชันนารีทั้งสองมีความสนใจที่จะเผยแพร่ศาสนาคริสต์รวมทั้งการแพทย์และการศึกษาสมัยใหม่ภายในเมืองเชียงใหม่

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีกลุ่มมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ เนื่องจากในช่วงเวลานั้นการเผยแพร่ศาสนาคริสต์ในสยามมีความรุ่งเรืองอยู่ที่กรุงเทพฯ จึงเป็นสาเหตุให้กลุ่มมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสเริ่มหันไปให้ความสนใจเมืองทางเหนือของสยาม¹ โดยการส่งคณะมิชชันนารีจำนวน 2 ท่านขึ้นไปยังเชียงใหม่ ได้แก่ ท่านกรองด์ฌอง และท่านวาซาล ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2386 เดินทางถึงเมืองเชียงใหม่ อีก 6 อาทิตย์ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2387 หลังจากถึงเมืองเชียงใหม่ทั้งสองท่านได้เข้าเฝ้าเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ เพื่อขออนุญาตเข้ามาพักอยู่อาศัยและเผยแพร่ศาสนาคริสต์ โดยเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ทรงอนุญาต แต่หลังจากนั้นได้ทรงเรียกประชุมกรรมการเมืองพร้อมทั้งสั่งไม่ให้ใครมาติดต่อและเข้าถือศาสนาคริสต์ ถ้าใครขัดขืนจะมีโทษถึงประหารชีวิต เมื่อดังนั้นความพยายามที่จะเผยแพร่ศาสนาคริสต์ในเชียงใหม่จึงไม่ประสบผลสำเร็จ พวกเค้าทั้งสองอยู่เชียงใหม่ได้เพียง 2-3 เดือน จึงตัดสินใจเดินทางกลับกรุงเทพฯ เพื่อทำงานเผยแพร่ในที่อื่นที่ได้เตรียมไว้ดีกว่า²

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หลังจากสยามได้ลงนามทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษ ใน พ.ศ. 2398 และทำสนธิสัญญากับชาติตะวันตกอีกหลายประเทศตามมา อาทิ สหรัฐอเมริกา (พ.ศ. 2399) ฝรั่งเศส (พ.ศ. 2399) สวีเดน (พ.ศ. 2401) นอร์เวย์ (พ.ศ. 2401) เดนมาร์ก (พ.ศ. 2401) เบลเยียม (พ.ศ. 2401) อิตาลี (พ.ศ. 2401) โปรตุเกส (พ.ศ. 2402) ออสเตรีย-ฮังการี (พ.ศ. 2402) เนเธอร์แลนด์ (พ.ศ. 2403) และปรัสเซีย (พ.ศ. 2404)³ จึงเป็นเสมือนกับการเปิดประตูประเทศส่งผลให้มีชาวตะวันตกเดินทางเข้ามาที่กรุงเทพฯ มากขึ้น รวมถึงกลุ่มมิชชันนารีที่เดินทางเข้ามาที่กรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ภายในราชอาณาจักรสยามและเมืองประเทศราชได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งกลุ่มมิชชันนารีกลุ่มที่สองที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เป็นกลุ่มมิชชันนารีชาวอเมริกันนำโดยศาสนาจารย์

¹กรมศิลปากร. (2542). *เล่มเดิม*. หน้า 145.

²เล่มเดิม. หน้า 148-149.

³ชัย เรื่องศิลป์. (2527). *ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453 ด้านเศรษฐกิจ*. หน้า 181.

แดเนี่ยล แมคกิลวารี (Rev. Daniel McGilvary) เป็นหัวหน้าคณะมิชชันนารีได้มีความสนใจหมู่คนชาวลาวในขณะที่กำลังดำเนินงานเผยแผ่ศาสนาคริสต์อยู่ที่เมืองเพชรบุรี ประกอบกับช่วงเวลานั้นกรุงเทพฯ มีความรู้เรื่องราวเกี่ยวกับอาณาจักรลาวทางตอนเหนืออย่างมาก เนื่องจากระยะทางห่างไกลและการเดินทางแสนยากลำบาก จึงเป็นสาเหตุให้ศาสตราจารย์แดเนี่ยล แมคกิลวารีตัดสินใจเดินทางไปยังต้นกำเนิดของเผ่าพันธุ์ชาวลาวที่เมืองเชียงใหม่¹ เพื่อทำความรู้จักหมู่คนชาวลาวให้มากขึ้นพร้อมทั้งต้องการที่จะเผยแผ่ศาสนาคริสต์และจัดตั้งคริสตจักรที่เมืองเชียงใหม่

จากรายละเอียดทั้งหมดของกลุ่มคนทั้ง 4 กลุ่มจะเห็นได้ว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในช่วงก่อนมีเส้นทางรถไฟถึงเมืองเชียงใหม่ พ.ศ. 2464 วัตถุประสงค์ของการเดินทางของกลุ่มคนแต่ละกลุ่มมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยในช่วงสมัยต้นรัตนโกสินทร์ มีกลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือที่เดินทางลงมากรุงเทพฯ เพื่อถวายเครื่องราชบรรณาการเป็นหลัก ส่วนกลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ ได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อทำศึกสงครามเป็นหลัก แต่หลังจากการปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5 วัตถุประสงค์การเดินทางของกลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นการเดินทางไปเพื่อควบคุมดูแลรักษาบ้านเมืองและติดต่องานราชการต่าง ๆ แต่กลุ่มที่เดินทางบ่อยที่สุดจะเป็นกลุ่มพ่อค้าซึ่งจำเป็นต้องเดินทางอยู่เสมอเพื่อติดต่อค้าขายสินค้า ส่วนกลุ่มมิชชันนารีเป็นกลุ่มคนที่เดินทางมาจากภายนอกประเทศได้เดินทางเข้ามาที่กรุงเทพฯ แล้วเดินทางต่อขึ้นไปเชียงใหม่ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการที่จะเผยแผ่ศาสนาคริสต์และสิ่งใหม่ ๆ ในดินแดนที่ได้เดินทางไป

2. วิธีการเดินทางและเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่

การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ก่อนมีเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 การเดินทางช่วงเวลานั้นสามารถเดินทางได้ทั้งเส้นทางบกและเส้นทางน้ำ โดยการคมนาคมของคนไทยในอดีตก่อนที่จะมีระบบการคมนาคมสมัยใหม่นั้น การคมนาคมเส้นทางน้ำนับว่าเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งในระยะทางที่ห่างไกลโดยใช้เรือเป็นพาหนะ แต่เรือแต่ละประเภทมีองค์ประกอบที่แตกต่างกันทั้งในเรื่องขนาดและ

¹แดเนี่ยล แมคกิลวารี. (2544). *กึ่งศตวรรษในหมู่คนไทยและลาว อดีตชีวิตของศาสนาจารย์แดเนี่ยล แมคกิลวารี ดี.ดี.* หน้า 63.

รูปแบบของเรือรวมถึงพื้นที่ที่จะเดินทางไปเหมาะสมที่จะเลือกใช้เรือประเภทใด ในหัวข้อนี้จะทำการศึกษาถึงวิธีการเดินทางและเส้นทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ รวมถึงอุปสรรคและภัยอันตรายในการเดินทางที่ทำให้การเดินทางในช่วงเวลานั้นไม่ใช่เป็นการเดินทางที่สนุกสนานน่ารื่นรมย์หรือการเดินทางไปเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ

2.1 วิธีการเดินทางและเส้นทางการเดินทาง

การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่สามารถเดินทางได้ทั้งเส้นทางบกและเส้นทางน้ำ แต่เส้นทางการคมนาคมหลักจะเป็นเส้นทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง ส่วนเส้นทางบกนั้นจะเป็นเส้นทางสายรองที่ใช้สัตว์เป็นพาหนะในการเดินทาง อาทิ ม้า ช้าง และวัวเทียมเกวียน เป็นต้น การเดินทางบกชั่วโมงหนึ่งเดินทางได้ระยะทาง 5 กิโลเมตร วันหนึ่งเดินทางไปไม่เกิน 25 กิโลเมตร¹ กลุ่มคนที่เดินทางในอดีตส่วนใหญ่มักเลือกเดินทางโดยเส้นทางน้ำมากกว่าเส้นทางบก เนื่องจากมีความสะดวกสบายในการเดินทางอีกทั้งสามารถหุงข้าวทำกับข้าวและนอนพักค้างแรมในเรือได้ จากบันทึกทหารสายลับชาวอังกฤษที่เข้ามาปฏิบัติงานเมื่อ พ.ศ. 2430 ได้กล่าวถึงข้อดีข้อเสียของการเดินทางทางน้ำไว้ว่า “การเดินทางทางน้ำนั้นสะดวกสบาย แต่ข้อเสียก็คือ จำเจ น่าเบื่อมากเกินไป มองอะไรไม่เห็นนอกจากทิวไม้ที่ขึ้นอยู่ริมตลิ่งเท่านั้น ถึงแม้ทัศนียภาพส่วนใหญ่จะงดงาม แต่ก็น่าเบื่อพอสมควร...”² ส่วนเส้นทางบกจะเป็นเส้นทางสนับสนุนในการเดินทางเฉพาะในช่วงเวลาที่เรือไม่สามารถเดินทางต่อไปได้เนื่องจากในฤดูแล้งระดับน้ำในแม่น้ำมีระดับต่ำทำให้เรือไม่สามารถแล่นผ่านไปได้ จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนไปเดินทางด้วยเส้นทางทางบกแทนจนถึงเมืองเชียงใหม่

การเดินทางเส้นทางน้ำถ้าเริ่มต้นออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่³ เมื่อเดินทางออกจากกรุงเทพฯ ไปตามเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นไปทางเหนือจนถึงเมืองนครสวรรค์ ซึ่งที่เมืองนครสวรรค์หรือปากน้ำโพเป็นจุดบรรจบรวมของแม่น้ำปิง วัง ยม และน่านกลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาไหลสู่เมืองภาคกลางตอนล่างแล้วไหลลงสู่ทะเลอ่าวไทย และยังเป็นจุดศูนย์กลางทางการค้าสำคัญที่ขนส่งสินค้าลงมาจากทางภาคเหนือก่อนที่จะถูกขนส่งลงต่อไปที่กรุงเทพฯ เส้นทาง

¹ประทุม อัมพุนันท์. (2527). *เที่ยวไปในอดีต เมื่อเงี้ยวปล้นเมืองแพร่ และเมืองนครลำปาง*. หน้า 8.

²ยอร์ช ยังฮัสแบนด์. (2560). *พันแปดร้อยไมล์ จากพม่าสู่สยาม: ปฏิบัติราชการลับในเมืองเชียงใหม่*. แปลโดย สุทธิศักดิ์ ปาลโพธิ์. หน้า 160-163.

³แผนที่แสดงการเดินทางเส้นทางน้ำระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ดูภาคผนวก ก

การเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถเดินทางด้วยเรือทุกประเภท แต่ถ้าเป็นเส้นทางขึ้นไปสู่ภาคเหนือตั้งแต่เมืองระแหงผ่านเมืองฮอดขึ้นไปสู่เมืองเชียงใหม่ต้องเลือกใช้เรือที่กินระดับน้ำตื้นและมีขนาดเล็กเพียงเท่านั้นที่จะสามารถเดินทางในแม่น้ำปิงได้ซึ่งเรือที่ได้รับความนิยมคือ เรือแม่ปะหรือเรือหางแมงป่อง (ภาพประกอบ 2) โดยเรือมีลักษณะท้องแบน กินน้ำตื้น หัวและท้ายไม้กระดานเชิดสูง ทางตอนท้ายงอนสูงกว่าตอนหัว มีประทุนสานด้วยไม้ไผ่ ควบคุมอยู่ตอนส่วนกลางของลำเรือเป็นที่กำบังฝนและแดดให้แก่ผู้โดยสาร¹ เนื่องด้วยเส้นทางแม่น้ำปิงเต็มไปด้วยแก่งหินจำนวนมาก ถ้าเลือกใช้เรือที่กินระดับน้ำลึกหรือเรือลำขนาดใหญ่จะไม่สามารถเดินทางผ่านแก่งหินต่าง ๆ ในแม่น้ำปิงได้



ภาพประกอบ 2 เรือแม่ปะหรือเรือหางแมงป่องที่นิยมใช้ในการเดินทางล่องแม่น้ำปิง

ที่มา: ยอร์ช ยังฮัสแบนด์. (2560). พันแปดร้อยไมล์จากพม่าสู่สยาม: ปฏิบัติราชการลับในเมืองเชียงตุง. หน้า 39.

¹ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2549). เล่มเดิม. หน้า 41.

พระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงเล่าไว้ในนิทานโบราณคดีเกี่ยวกับวิธีการเดินทางผ่านแก่งต่าง ๆ ในแม่น้ำปิงไว้ว่า

วิธีล่องแก่งมี 2 อย่าง เรียกว่า “ผาย” อย่างหนึ่ง เรียกว่า “ล่องคลองฮีบ” อย่างหนึ่ง วิธีผายนั้น พอเรือใกล้จะถึงหัวแก่งก็ตีกรรไกรเร่งเรือให้เข้าสายน้ำที่ไหลลงช่องแก่ง ปล่อยให้เรือลอยลงมากับเกลียวน้ำที่ตกแก่ง คนข้างหัวคอยเอาถ่อค้ำ คนข้างท้ายคัดตะกวดให้เรือหลีกก้อนหิน เรือพุ่งลงมาสักนาทีเดียวก็พ้นเทือกหินถึงวังน้ำนิ่งข้างใต้แก่ง แล้วตีกรรเชียงต่อไป ที่เรียกว่าคลองฮีบนั้น พวกชาวเรือเขาเอาก้อนหินเล็ก ๆ วางเรียงกันทอดน้ำไหลเป็นรายลงมาข้างช่องแก่ง ลึกพอครือ ๆ ท้องเรือ ต่อเวลาน้ำน้อยช่องแก่งแคบนักหรือถ้าเรือขนาดใหญ่ผายลงทางช่องแก่งไม่ได้จึงเอาลงทางคลองฮีบ...¹

จากพระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ที่กล่าวถึงวิธีการล่องแก่งผ่านหินในแม่น้ำปิงจะเห็นได้ว่าการเดินทางผ่านแก่งหินต่าง ๆ จำเป็นต้องมีวิธีการที่ถูกต้องจากผู้เชี่ยวชาญในการบังคับควบคุมเรือไม่เช่นนั้นอาจทำให้เรือชนกับแก่งหินในแม่น้ำได้ แต่ทั้ง 2 วิธีนั้นมีความสะดวกและระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยวิธีการผายนั้นใช้ระยะเวลาในการผ่านแก่งน้อยกว่าการคลองฮีบ ส่วนการคลองฮีบจะใช้ระยะเวลานานกว่าเพราะต้องรอให้น้ำไหลเข้ามาในช่องแก่งจนเต็มจึงจะสามารถนำเรือผ่านแก่งไปได้ แต่ข้อดีของการคลองฮีบจะมีความปลอดภัยมากกว่าการ ผายเพราะจะสามารถบังคับควบคุมเรือให้ล่องไปตามกระแสน้ำได้

กลุ่มชาวบ้านที่มีความเชี่ยวชาญในการนำเรือผ่านแก่งหินในแม่น้ำปิงนั้น (ภาพประกอบ 3) เป็นชาวบ้านที่อยู่อาศัยบริเวณเมืองระแหงกับเมืองสอด ถ้าเดินทางมาล่องลงมาจากเชียงใหม่ต้องใช้บริการชาวบ้านที่หมู่บ้านมีดกา² แต่ถ้าเป็นขาขึ้นมาจากกรุงเทพฯ ต้องใช้บริการชาวบ้านที่หมู่บ้านนา³ จึงจะสามารถผ่านแก่งหินต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัย⁴ ทั้งสองหมู่บ้านนี้เป็นสถานที่หยุด

¹สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2545). *นิทานโบราณคดี*. หน้า 273.

²แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านมีดกา ดูภาคผนวก ข

³แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านนา ดูภาคผนวก ค

⁴สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2473). *เล่มเดิม*. หน้า 7.

พักเพื่อเตรียมตัวเตรียมเสบียงอาหารสำหรับการล่องผ่านแก่งหินต่าง ๆ เป็นเวลาหลายวัน¹ เมื่อนำเรือผ่านแก่งหินได้สำเร็จแล้วกลุ่มชาวบ้านก็จะเดินเท้ากลับไปยังหมู่บ้านของตนเอง โดยชาวบ้านจะได้รับเงินค่าจ้างนำเรือผ่านแก่งหินเป็นจำนวนเดือนละ 20 บาท²



ภาพประกอบ 3 การนำเรือผ่านแก่งหินในแม่น้ำปิง

ที่มา: บุญเสริม สัตตราภัย; และ สังคีต จันทนะโพธิ. (2520). *อดีตลานนา*. หน้า 33.

เส้นทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มีหลายเส้นทางที่ทั้งกลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ กลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ กลุ่มพ่อค้า และกลุ่มมิชชันนารีเลือกใช้เป็นเส้นทางในการเดินทาง ได้แก่

เส้นทางที่ 1 เป็นการเดินทางโดยใช้เรือเป็นพาหนะออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปตามเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นไปทางเหนือผ่านเมืองบางปะอิน พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท อุทัยธานี และเมืองนครสวรรค์ ซึ่งที่เมืองนครสวรรค์หรือปากน้ำโพเป็นจุดบรรจบรวมของแม่น้ำปิง วัง ยม และน่าน จากนั้นเดินทางต่อเข้าเส้นทางสายแม่น้ำปิงจากปากน้ำโพขึ้นไป ผ่าน

¹พระยาสุนทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางศุ). (2465). *ระยะทางไปมณฑลภาคพายัพ พระพุทธศักราช 2465*. หน้า 66.

²ฐิติทิ ฐูชาติ. (2523). *วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2394-2475*. หน้า 69-70.

กำแพงเพชร ตาก (ระแหง) เขายันฮี สามเงา จนถึงบ้านนาพื้นที่ท้องน้ำเป็นทรายโดยตลอด แต่จากบ้านนาไปถึงดอยเต่า อำเภอฮอด พื้นที่ท้องน้ำเป็นแก่งหิน โขดหินตามท้องน้ำถึง 49 แก่ง ระยะทาง 80 กิโลเมตร¹ จนเข้าสู่เมืองเชียงใหม่ และถ้าหากในกรณีต้องการเดินทางจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ ก็สามารถใช้เส้นทางเดินทางเส้นเดียวกันล่องเรือลงมาจนถึงกรุงเทพฯ ได้ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่นิยมใช้ในการเดินทางมาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ และเส้นทางนี้ยังเป็นเส้นทางที่ทั้งกลุ่มพ่อค้า และกลุ่มมิชชันนารี เลือกเดินทางเส้นทางนี้ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เดินทางได้สะดวก รวดเร็วที่สุดกว่าเส้นทางอื่น ๆ ก่อนที่จะมีเส้นทางรถไฟสายเหนือ และเส้นทางนี้ใน พ.ศ. 2448 เป็นเส้นทางที่พระบาทสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สยามมกุฎราชกุมารใช้เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินกลับกรุงเทพฯ หลังจากเสด็จประพาสมณฑลพายัพ²

เส้นทางที่ 2 เป็นการเดินทางโดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในช่วงแรกเมื่อออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปทางเหนือตามเส้นทางที่ 1 จนถึงเมืองระแหงแล้วเปลี่ยนเส้นทางมาเป็นเส้นทางทางบกโดยใช้สัตว์เป็นพาหนะในการเดินทางเช่น ชีม้าหรือขี่ช้าง ซึ่งเส้นทางการเดินทางทางบกนี้เป็นเส้นทางสนับสนุนในช่วงฤดูแล้งที่ระดับน้ำแม่น้ำปิงอยู่ในระดับต่ำทำให้เรือไม่สามารถล่องผ่านแก่งหินขึ้นไปถึงเมืองเชียงใหม่ได้และเป็นเส้นทางเดียวกับที่คาร์ล บ็อค (Carl Bock) นักธรรมชาติวิทยาชาวอเมริกันที่เดินทางเข้ามาสำรวจดินแดนไทยด้านภูมิศาสตร์ใน พ.ศ. 2424 ได้เดินทางสำรวจจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาทางภาคเหนือจนถึงเมืองเชียงใหม่

เส้นทางที่ 3 เป็นการเดินทางโดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในช่วงแรกเช่นเดียวกับเส้นทางที่ 2 เมื่อถึงเมืองนครสวรรค์หรือปากน้ำโพ ซึ่งเป็นเมืองที่เป็นจุดบรรจบรวมของแม่น้ำปิง วังยม และน่าน จากนั้นเดินทางต่อเข้าเส้นทางแม่น้ำวังจนถึงเมืองเมืองอุตรดิตถ์ และเปลี่ยนเส้นทางมาเดินทางทางบกผ่านเมืองแพร่ น่าน ลำปาง ลำพูน จนถึงเชียงใหม่ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ มักใช้ในการเดินทางตรวจราชการในหัวเมืองฝ่ายเหนือ เมื่อครั้งสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ขณะดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยได้เสด็จตรวจราชการมณฑลพายัพ ใน พ.ศ. 2441 พระองค์ก็ได้โดยเสด็จเส้นทางนี้

¹ประชุม อัมพูนันท์. (2527). เล่มเดิม. หน้า 15.

²บุญเสริม สาทราบาย. (2532). เสด็จลำนานา เล่ม 1. หน้า 3.

เส้นทางที่ 4 เป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 หลังจากที่พระองค์ทรงมีพระราชดำริให้จัดสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองเชียงใหม่ ซึ่งในช่วงสมัยของพระองค์นั้นเส้นทางรถไฟสามารถเปิดเดินทางได้ถึงสถานีปากน้ำโพ ใน พ.ศ. 2448 รายละเอียดเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายเหนือผู้เขียนจะขอกล่าวในบทถัดไป หลังจากนั้นเป็นต้นมาเมื่อกลุ่มคนที่ต้องการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ก็สามารถเดินทางโดยรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ มาถึงสถานีปากน้ำโพทำให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ต่อจากนั้นออกเดินทางจากปากน้ำโพโดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางต่อไปจนถึงเมืองเชียงใหม่เหมือนกับเส้นทางที่ 1 ซึ่งเส้นทางที่ 4 นี้ใน พ.ศ. 2451 เป็นเส้นทางที่พระราชชายาเจ้าดารารัศมีในรัชกาลที่ 5 ใช้เป็นเส้นทางเสด็จกลับเมืองเชียงใหม่ครั้งแรก¹

จากข้อมูลเส้นทางเดินทางที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการเดินทางเส้นทางน้ำจัดได้ว่าเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ส่วนเส้นทางทางบกจะเป็นเพียงเส้นทางสนับสนุนในกรณีฉุกเฉินที่เรือไม่สามารถล่องผ่านแก่งหินระหว่างเมืองระแหงถึงเชียงใหม่ได้จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนมาเดินทางด้วยเส้นทางทางบก และเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 หลังจากทรงดำเนินการปฏิรูปการบริหารประเทศให้เป็นสมัยใหม่ รถไฟจึงเป็นปัจจัยหลักทางการเมืองในการใช้ตั้งอำนาจปกครองจากผู้ปกครองท้องถิ่นเข้าสู่ส่วนกลางกรุงเทพฯ และผลประโยชน์รองลงมาทำให้สามารถเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ได้รวดเร็วกว่าในสมัยต้นรัตนโกสินทร์

2.2 อุปสรรคและภัยอันตรายในการเดินทาง

ในอดีตการเดินทางโดยเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่นับว่าเป็นเส้นทางคมนาคมหลักและมีความสะดวกรวดเร็วมากที่สุด แม้ว่าการเดินทางโดยเรือต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางหลายวันจนถึงระยะเวลาพร้อมเดือนหรือมากกว่านั้น เนื่องด้วยระยะทางที่ห่างไกลและสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสูงชันสลับกับป่ารกทึบ ประกอบกับระหว่างการเดินทางผ่านแม่น้ำปิงยังต้องผ่านเกาะแก่งหินจำนวนมาก รวมถึงปัญหาเจ็บไข้ได้ป่วยจากโรคภัยระหว่างการเดินทางอาจร้ายแรงไปถึงการเสียชีวิต อีกทั้งระหว่างทางยังต้องเฝ้าระวังโจรผู้ร้ายที่คอยดักปล้นทรัพย์สินและสินค้าของกลุ่มพ่อค้าที่เดินทางค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ แต่ก็เป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางทั้ง

¹บุญเสริม สาดตราภัย. (2532). *เด่มเดิม*. หน้า 65-67.

งานราชการสงคราม และการติดต่อค้าขายมาตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ ก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตามการเดินทางติดต่อกันระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่โดยใช้เส้นทางเรื่อนั้น นับว่าเป็นเส้นทางที่มีสะดวกสบายมากที่สุดแล้วในช่วงก่อนมีเส้นทางรถไฟสายเหนือ

ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ เจ้าผู้ครองนครเมืองเชียงใหม่มีความจำเป็นต้องเดินทางจาก เชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ เพื่อถวายเครื่องราชบรรณาการและสิ่งสำคัญหลังจากทำการขับไล่ทหาร พม่าให้ออกไปจากอาณาจักรล้านนาแล้วเมืองเชียงใหม่จำเป็นที่จะต้องอิงอำนาจทางทหารจาก กรุงเทพฯ จึงมีการเดินทางลงมากรุงเทพฯ บ่อยครั้ง แต่การเดินทางจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ ในแต่ละครั้งไม่ใช่เรื่องง่ายต้องใช้เวลาในการเตรียมตัวล่วงหน้าไว้เป็นปีเพื่อเตรียมเรือที่จะใช้ เดินทางต่อเรือใหม่และซ่อมเรือที่มีอยู่แล้ว อีกทั้งในการเดินทางโดยเรือจำเป็นต้องนำคนไปด้วย เป็นจำนวนมากประมาณ 50-60 คน เมื่อเวลาเรือติดแก่งจะได้มีคนช่วยลงเข็นเรือและเมื่อเวลามีคน ไปตายระหว่างทาง เพราะส่วนใหญ่จะเป็นโรคผื่นน้ำจันทองร่วงตาย¹ ประกอบกับระหว่างการเดินทางผ่านบริเวณภูมิประเทศที่แหว่งลุ่มไปด้วยภูเขาสูงป่ารกทึกเป็นแหล่งรวมของโรคภัยต่าง ๆ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เจ้านายฝ่ายเหนือต้องเจ็บไข้ได้ป่วยจนถึงขั้นเสียชีวิตระหว่างการเดินทาง

ดังเช่นใน พ.ศ. 2357 สมัยพระเจ้ากาวิละ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 1 เดินทางลงมา ที่กรุงเทพฯ เพื่อเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ในครั้งนั้นเมื่อ พระเจ้ากาวิละอยู่ที่กรุงเทพฯ ได้ป่วยเป็นโรคพยาธิ รัชกาลที่ 1 ทรงพระราชทานให้หมอตระกูลวิชาจน อากาบดีขึ้น พระเจ้ากาวิละจึงขอกราบถวายบังคมลารัชกาลที่ 1 เดินทางกลับไปเชียงใหม่ หลังจาก พระองค์ถึงเชียงใหม่ได้ 2 เดือนก็ป่วยหนักด้วยโรคพยาธิจนถึงแก่พิราลัย² ต่อมาใน พ.ศ. 2358 สมัยพระยาอุปราชน้อยธรรม เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 2 เดินทางลงมาที่กรุงเทพฯ พร้อมด้วยพระยาราชวงศ์หมูล่าเมืองนครลำปางและพระยาลำพูนไชย เพื่อนำช้างเผือกลงมาถวาย พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย แต่เมื่อมาถึงกรุงเทพฯ (พระนครศรีอยุธยา) พระยาราชวงศ์ หมูล่าป่วยถึงแก่กรรม³ และในสมัยพระเจ้ากาวิโลรสสุริยวงศ์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 6 เดินทางลงมาถึงกรุงเทพฯ เพื่อถวายเครื่องราชบรรณาการใน พ.ศ. 2413 ได้เกิดอาการป่วยขณะ อยู่ที่กรุงเทพฯ แต่อาการยังไม่หายดีพระองค์ขอกราบถวายบังคมลาพระบาทสมเด็จพระ

¹ใจวรงค์จันทร์ คชเสนี. (2540). *เล่มเดิม*. หน้า 20-21.

²อนุ เนินหาด. (2545). *สังคัมเมืองเชียงใหม่ เล่ม 4*. หน้า 29.

³พระยาประชาภิจักรจักร (แหม่ม บุนนาค). (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 448.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 กลับไปรักษาตัวที่เมืองเชียงใหม่ ในครั้งนั้นรัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานหมอลวงให้ตามไปรักษาระหว่างทางด้วย แต่เนื่องจากระยะทางที่ห่างไกลและหนทางลำบากใช้ระยะเวลาเดินทางร่วม 2 เดือน ทำให้พระเจ้ากาวิโลรสสุริยวงศ์ถึงแก่พิราลัยระหว่างทางที่บ้านท่าพระเนตรก่อนถึงเมืองเชียงใหม่ 1 วัน¹

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เริ่มมีกลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น บันทึกของคนกลุ่มนี้ได้เล่าเรื่องราวเกี่ยวกับความยากลำบากอุปสรรคในการเดินทางทางน้ำไปยังเชียงใหม่ อาทิ กลุ่มข้าราชการสยามที่กรุงเทพฯ ได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อไปดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ประจำมณฑลพายัพ โดยบันทึกของกลุ่มข้าราชการตรวจจัดราชการพระคลังพร้อมด้วยครอบครัวได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2442 ด้วยขบวนเรือจำนวน 14 ลำเล่าว่าใช้เวลาเดินทาง 47 วัน² และบันทึกของนายรอด สุตันตานนท์ได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2444 เพื่อไปดำรงตำแหน่งแพทย์ประจำมณฑลพายัพ เล่าว่าใช้เวลาเดินทางเดือนเศษ³ ด้วยสภาพการเดินทางที่มีอุปสรรคยากลำบากจึงมีคำพังเพยพูดกันที่กรุงเทพฯ ว่า “ใครไปเชียงใหม่ให้เอาหม้อไปด้วย (ใส่กระดูกกลับหรือเอาเก็บ)...”⁴ นอกจากนี้บันทึกของนายปีแอร์ โอรต์ ชาวเบลเยียมได้เดินทางมาที่กรุงเทพฯ แล้วเข้ารับราชการในราชสำนักสยาม ตำแหน่งผู้ช่วยที่ปรึกษากฎหมายได้รับมอบหมายหน้าที่ให้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อพิจารณาคดีสำคัญได้กล่าวเปรียบเทียบระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ไว้ว่า “เราใช้เวลาเดินมาแล้ว 25 วันเต็ม ๆ เท่ากับระยะเวลาการเดินทางจากบรัสเซลส์ไปบางกอก...”⁵ อีกทั้งเมื่อเดินทางผ่านเมืองระแหงเพื่อเดินทางขึ้นไปสู่เชียงใหม่ได้จดบันทึกถึงอันตรายของท่อนซุงที่ถูกปล่อยล่องในแม่น้ำปิง (ภาพประกอบ 4) มาจากเชียงใหม่ไว้ว่า

บรรดาท่อนซุงที่ล่องตามน้ำ ข้าพเจ้าแลเห็นท่อนซุงขนาดมหึมากำลังพุ่งมาใส่เราด้วยกำลังแรง พวกถูกเรือเห็นทันเวลาและเอาเรือเข้าหลบหลังโขดหินเสียก่อน ท่อนซุงนั้นเฉียดเราไปเพียง 50

¹พระยาประกาศกิจจักร (แหม่ม บุนนาค). (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 464.

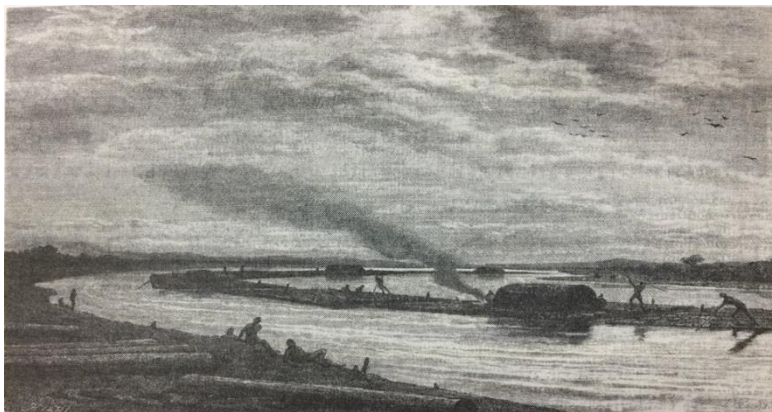
²พระยามหาอำมาตยาธิบดี (หรุ่น). (2505). *เล่มเดิม*. บทนำหน้า 11.

³แหล่งเดิม. บทนำหน้า 4.

⁴แหล่งเดิม. บทนำหน้า 11.

⁵ปีแอร์ โอรต์. (2555). *ล้านนาไทยในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง*. แปลโดย พิษณุ จันทวิวัฒน์. หน้า 77.

เซนติเมตรเท่านั้น ชุงพวกนี้แต่ละท่อนหนักถึง 1,200-1,500 กิโลกรัม พุ่งมาด้วยความเร็ว 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง สามารถทำให้เหล็กกล้ายุบตัวได้อย่างสบาย หากชนเรือของเราก็คงยุบเหมือนฟองน้ำเป็นแน่...¹



ภาพประกอบ 4 ขบวนท่อนชุงล่องในแม่น้ำปิง

ที่มา: ปีแอร์ โอรต์. (2555). *ล้านนาไทยในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง*. หน้า 61.

ศาสตราจารย์แดเนี่ยล แมคคิลวารี มีชนชั้นนารีชาวอเมริกันที่มีความสนใจในการดำเนินงานจัดตั้งคริสตจักรที่เชียงใหม่ได้บันทึกการเดินทางช่วงเวลาก่อนผ่านเมืองระแหงเพื่อเดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่ไว้ว่า “บนเส้นทางที่เหลือนี้พวกเราใช้เวลาเกือบหนึ่งเดือนในการขึ้นเรือผ่านแก่งถึงสามสิบสองแห่ง มีอยู่แก่งหนึ่งที่พวกเราต้องใช้เวลาถึงสี่วัน คือตั้งแต่เที่ยงวันศุกร์จนถึงบ่ายวันอังคารจึงจะผ่านไปได้...”² และยังได้กล่าวเปรียบเทียบการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ไว้ว่า “ดูราวกับการเดินทางออกไปยังอีกโลกหนึ่ง...”³ ซึ่งในการเดินทางของศาสตราจารย์แดเนี่ยล แมคคิลวารีที่ได้เดินทางขึ้นมาเชียงใหม่จำนวน 2 ครั้ง ครั้งแรกใน พ.ศ. 2406 ใช้เวลาเดินทาง 49 วันและครั้งที่สอง ใน พ.ศ. 2410 ใช้เวลาเดินทางนานถึงสามเดือน

¹ปีแอร์ โอรต์. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 70.

²แดเนี่ยล แมคคิลวารี. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 78.

³แหล่งเดิม. หน้า 61-62.

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ระยะเวลาการเดินทางในแต่ละครั้งไม่เท่ากันเนื่องมาจากการเดินทางในแต่ละครั้งมีอุปสรรคในการเดินทางแตกต่างกันตามแต่ละฤดูกาล ถ้าเป็นช่วงฤดูฝนถึงต้นฤดูหนาวแม่น้ำปิงจะมีระดับน้ำสูงทำให้สามารถเดินทางผ่านแก่งหินได้เร็วภายในสองสามวัน แต่ถ้าเป็นช่วงปลายฤดูหนาวถึงฤดูร้อนแม่น้ำปิงจะมีระดับน้ำต่ำทำให้เรือติดแก่งหินอาจต้องใช้ระยะเวลาเกือบเดือนหรือมากกว่านั้นจึงจะสามารถผ่านแก่งหินแต่ละแก่งไปได้ ยิ่งไปกว่านั้นการเดินทางขาขึ้นจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ต้องพายเรือทวนกระแสน้ำจากเมืองระแหงขึ้นไปถึงเมืองเชียงใหม่ เพราะในแม่น้ำปิงไม่มีช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำลงเหมือนกับในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสาเหตุทำให้การเดินทางขาขึ้นต้องใช้ระยะเวลาเดินทางนานกว่าชาล่องลงมากรุงเทพฯ¹

นอกเหนือจากอุปสรรคความยากลำบากในการเดินทางที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีอุปสรรคอีกอย่างหนึ่งคือ โจรผู้ร้ายที่คอยดักปล้นทรัพย์สินและสิ่งของมีค่าของกลุ่มคนที่ล่องเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่โดยการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ช่วงบริเวณเมืองตากถึงเมืองฮอดเป็นบริเวณที่ต้องผ่านภูมิประเทศป่าเขารกทึบ บริเวณนี้เป็นบริเวณที่โจรผู้ร้ายคอยดักปล้นทรัพย์สินและสิ่งของค้ายาของกลุ่มพ่อค้าชาวจีนที่ขนสินค้าพร้อมกับพกเงินจำนวนมากมาด้วยเพื่อใช้จ่ายซื้อสินค้าที่เมืองปากน้ำโพและที่กรุงเทพฯ แล้วนำขึ้นไปขายที่เชียงใหม่ จากเรื่องเล่าของแม่ยายคำไส ศักดาทร ที่เป็นแม่ค้าชาวจีนที่เดินทางค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ เล่าไว้ว่า “ในระหว่างล่องแก่ง อำเภอบ้านนา จังหวัดตาก ได้มีผู้ถูกปล้นและฆ่าเจ้าทรัพย์ เอาทรัพย์สิน ในสมัยดังกล่าวนี้ (พ.ศ. 2450-2464) เป็น 10 รายขึ้นไป...”² เช่นเดียวกับเซอร์ เออร์เนสท์ ซาโทว (Sir Ernest Satow) เอกอัครราชทูตอังกฤษประจำสยามได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่จากกลับจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ บันทึกไว้ว่า “ปัญหาโจรผู้ร้ายที่บ้านปุยนับว่ามีกลุ่มโจรที่มีชื่อเสียงดักปล้นนักเดินทาง ซึ่งหัวหน้าโจรมาจากเมืองเถิน ซึ่งอยู่ทางเหนือของเมืองระแหง...”³

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการเดินทางของกลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ผ่านเส้นทางแม่น้ำปิงระหว่างเมืองระแหงถึงเชียงใหม่ไม่ใช่เรื่องง่ายเพราะต้องผ่านแก่งหินจำนวนมากที่มีความยากง่ายในการล่องผ่านไปแต่ละแก่งหินและยังต้องคอยระวังท่อนซุงที่ถูก

¹เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี. (2540). *เล่มเดิม*. หน้า 20-21.

²ปราณี ศิริธร ณ พัทลุง. (2523). *ผู้บุกเบิกแห่งเชียงใหม่*. หน้า 120.

³อรพินท์ คำสอน. (2555). เอกสารลำดับที่ 97 เชียงใหม่ในจดหมายเหตุ เซอร์ เออร์เนสท์ ซาโทว. ใน 100 เอกสารสำคัญ: สรรพสาระประวัติศาสตร์ไทย ลำดับที่ 23. หน้า 111.

ปล่อยลอยน้ำลงมาว่าจะชนเข้ากับลำเรือซึ่งท่อนซุงแต่ละท่อนมีขนาดใหญ่ที่ไหลมาพร้อมกับความรุนแรงจากกระแสน้ำอาจทำให้เกิดอันตรายถึงแก่ชีวิตได้ รวมถึงโรคภัยต่าง ๆ ที่เป็นโรคระบาดตามฤดูกาลที่ทำให้กลุ่มคนที่เดินทางลัมปวยถึงขั้นเสียชีวิตระหว่างทางแล้วยังต้องคอยเฝ้าระวังกลุ่มโจรผู้ร้ายดักปล้นสินทรัพย์ ยิ่งไปกว่านั้นกลุ่มพ่อค้าชาวจีนมักเป็นกลุ่มที่ถูกโจรผู้ร้ายดักปล้นอยู่เป็นประจำ เป็นสาเหตุทำให้พ่อค้าชาวจีนบางรายต้องหมดเนื้อประดาตัวมาแล้ว

3. ปัจจัยของการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ของกลุ่มคนต่าง ๆ

จากรายละเอียดที่ได้กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เป็นการเดินทางที่มีความยากลำบาก แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มคนหลายกลุ่มได้เดินทางฝ่าความยากลำบากไปเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของตน ทั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าการทำความเข้าใจเกี่ยวกับการเดินทางของคนกลุ่มต่าง ๆ จำเป็นต้องเข้าใจถึงปัจจัยทางการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมที่ผลักดันให้เกิดการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่โดยสามารถจำแนกได้ดังนี้

3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเมืองประเทศราชกับเจ้าประเทศราช

หลังจากเมืองเชียงใหม่ศูนย์กลางอำนาจของอาณาจักรล้านนาได้เป็นเมืองประเทศราชพม่ามานานกว่า 200 ปีกระทั่งใน พ.ศ. 2317 กลุ่มผู้นำท้องถิ่นร่วมด้วยพระยาจำบ้านและเจ้ากาวิละได้ขอความช่วยเหลือจากพระเจ้ากรุงธนบุรีเพื่อทำการต่อสู้ขับไล่ทหารพม่าให้ออกไปจากอาณาจักรล้านนา นับแต่นั้นมาอาณาจักรล้านนาจึงมีฐานะเป็นเมืองประเทศราชของไทยและจำเป็นต้องอิงอำนาจของไทยเพื่อป้องกันการรุกรานจากทหารพม่าอีกทั้งฝ่ายไทยเองก็มีความจำเป็นต้องการที่จะใช้อาณาจักรล้านนาเป็นเมืองหน้าด่านทางเหนือเพื่อป้องกันการรุกรานจากทหารพม่า¹

ในสมัยกรุงธนบุรีต่อเนื่องมาถึงสมัยต้นรัตนโกสินทร์ อาณาจักรล้านนามีฐานะเป็นเมืองประเทศราชของไทย ดังนั้นเมืองเชียงใหม่ศูนย์กลางอำนาจของอาณาจักรล้านนากับกรุงเทพฯ ศูนย์กลางอำนาจของไทย จำเป็นต้องมีการเดินทางติดต่อความสัมพันธ์ระหว่างกัน โดยเชียงใหม่ในฐานะเมืองประเทศราชมีพันธะหน้าที่ต่อเจ้าประเทศราชคือ การส่งเครื่องราชบรรณาการ ส่งส่วย

¹ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 357.

การเกณฑ์สิ่งของ และเกณฑ์ราชการสงคราม¹ ในช่วงเวลานี้ความสัมพันธ์ระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ เป็นความสัมพันธ์แบบรัฐจารีต คือเมืองเชียงใหม่มีอิสระในการปกครองตนเองเพียงแต่ต้องส่งเครื่องราชบรรณาการ 3 ปีต่อครั้ง เพื่อเป็นการแสดงความจงรักภักดีต่อกรุงเทพฯ และทางกรุงเทพฯ จะไม่เข้ามายุ่งเกี่ยวกับกิจการต่าง ๆ ภายในของเมืองเชียงใหม่ สาเหตุหลักที่ทางกรุงเทพฯ ให้อิสระกับเชียงใหม่ในการปกครองตนเอง เนื่องจากระยะทางที่อยู่ห่างไกลและการเดินทางคมนาคมระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ มีความยากลำบากประกอบกับภูมิประเทศแวดล้อมไปด้วยภูเขาสูงและป่าดงดิบจึงไม่มีความสะดวกในการเดินทางติดต่อกันมากนัก

ส่วนกรุงเทพฯ ในฐานะเจ้าประเทศราชจะให้ความช่วยเหลือและปกป้องเมืองเชียงใหม่ในฐานะเมืองหน้าด่านทางเหนือยามมีศึกสงครามมาประชิดเมืองโดยทางกรุงเทพฯ จะส่งทหารขึ้นไปช่วยทำสงคราม รวมถึงพระราชทานเครื่องสูงประดับเกียรติยศเจ้านายฝ่ายเหนือและพระราชทานสิ่งของต่าง ๆ ตามแต่ที่เจ้านายฝ่ายเหนือร้องขอมาเป็นครั้งคราว เช่น พระราชทานอาวุธปืน เครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งของมีค่าต่าง ๆ เพื่อเป็นการตอบแทนความจงรักภักดีและความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน²

ดังนั้นจึงปรากฏว่ามีการเดินทางของเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่หรือเจ้านายฝ่ายเหนือมายังกรุงเทพฯ เพื่อถวายเครื่องราชบรรณาการแก่กษัตริย์ไทยและการเดินทางของเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ ที่เดินทางไปขึ้นเชียงใหม่เพื่อทำสงครามกับพม่าหรือนำสิ่งของพระราชทานจากกษัตริย์ไทยที่กรุงเทพฯ ขึ้นไปถวายให้เจ้านายฝ่ายเหนือ

3.2 การสร้างรัฐชาติสยามในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) เป็นยุคของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของรัฐสยามให้เป็น รัฐชาติ (nation-state) ตามรูปแบบของรัฐในตะวันตก คือประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการ ได้แก่ มีประชากร มีเขตแดนที่แน่นอน มีรัฐบาลที่มีอำนาจบริหารประเทศ และมีอำนาจอธิปไตยไม่ขึ้นกับชาติอื่น³ โดยจุดสำคัญของการสร้างรัฐชาติ คือ การ

¹ สรัสวดี อ๋องสกุล. (2557). เล่มเดิม. หน้า 361.

² แหล่งเดิม. หน้า 362-364.

³ สมเกียรติ วันทะนะ. (2530). เมืองไทยยุคใหม่ : สัมพันธภาพระหว่างรัฐกับประวัติศาสตร์สำนัก. ใน *อยู่เมืองไทย รวมบทความทางสังคมการเมือง เพื่อเป็นเกียรติแด่ศาสตราจารย์ เสน่ห์ จามริก ในโอกาสอายุครบ 60 ปี*. หน้า 71-98.

รวมศูนย์อำนาจให้รัฐบาลกลางมีอำนาจในการปกครองบริหารและการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของคนในรัฐชาติให้มีความรู้สึกว่าเป็นคนของหน่วยการเมืองนั้น ๆ¹

ดังนั้นจึงปรากฏว่าราชสำนักสยามมีความพยายามในการปฏิรูปการปกครองหัวเมืองฝ่ายเหนือเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสยาม โดยใน พ.ศ. 2427 หลังจากราชสำนักสยามลงนามทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ (Treaty of Chiang Mai) ฉบับที่ 2 กับอังกฤษ นับเป็นจุดเริ่มต้นของการปฏิรูปการปกครองหัวเมืองฝ่ายเหนือได้มีเจ้านายจากกรุงเทพฯ คือ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นพิชิตปรีชากร เสด็จขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อดำเนินการวางรากฐานในการปฏิรูปการปกครองภายในเมืองเชียงใหม่ให้เป็นรูปแบบการปกครองเดียวกับที่กรุงเทพฯ เพื่อเป็นการควบคุมอำนาจผู้ปกครองท้องถิ่นและต้องการดึงอำนาจการปกครองเข้าสู่รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ เพื่อการสร้างรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการดำเนินการปฏิรูปการปกครองหัวเมืองลาวเฉียงอย่างจริงจัง²

ใน พ.ศ. 2435 สยามได้ดำเนินการปฏิรูปการปกครองประเทศเพื่อสร้างรัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์³ จึงต้องการควบคุมหัวเมืองเหนือที่จากเดิมอยู่ในฐานะเมืองประเทศราชมีอำนาจการปกครองเป็นของตัวเอง แต่หลังจากการปฏิรูปการปกครองประเทศจำเป็นต้องดึงอำนาจการปกครองเข้าสู่ส่วนกลางที่กรุงเทพฯ และยกเลิกรูปแบบการปกครองแบบเมืองประเทศราชเป็นสาเหตุทำให้ชนชั้นปกครองของสยามจำเป็นต้องเดินทางไปทั่วประเทศเพื่อบังคับใช้และดูแลรัฐแบบใหม่โดยการส่งเจ้าฟ้าและผู้ปกครองจำนวนมากจากกรุงเทพฯ ไปดำรงตำแหน่งระดับสูงตามหัวเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ⁴

อาทิ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ขณะดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2435-2458) เสด็จตรวจราชการมณฑลพายัพ ใน พ.ศ. 2441 โดยได้เสด็จที่เมืองเชียงใหม่ด้วย⁵ และใน พ.ศ. 2448 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6

¹ลิขิต ธีรเวคิน. (2550). *วิวัฒนาการการเมืองการปกครองไทย*. หน้า 106.

²สร้อยดี อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 370.

³สมเกียรติ วันทะนะนะ. (2533, มิถุนายน). รัฐสมบูรณาญาสิทธิในสยาม 2435 - 2475. *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*. 12(1): 23 - 44.

⁴ธงชัย วินิจจะกุล. (2560). *เล่มเดิม*. หน้า 15.

⁵สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 1.

เมื่อครั้งยังดำรงตำแหน่งสยามมกุฎราชกุมาร หลังจากตามเสด็จพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เปิดเส้นทางเดินรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงสถานีบ้านภาชี ในครั้งนั้น รัชกาลที่ 5 มีพระประสงค์ให้พระบาทสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จประพาสหัวเมืองในมณฑลพายัพเพื่อจะให้ทรงคุ้นเคยกับราชการในหัวเมืองมณฑลพายัพที่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ¹

นอกจากกลุ่มข้าราชการสยามที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อดำรงตำแหน่งข้าหลวงใหญ่ประจำที่เมืองเชียงใหม่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลกิจการบ้านเมืองแล้ว ยังมีกลุ่มข้าราชการสยามชาวตะวันตกที่ได้เดินทางเข้ามาที่กรุงเทพฯ แล้วเข้าทำงานรับราชการในราชสำนักสยามสมัยรัชกาลที่ 5 เนื่องจากในช่วงเวลานั้นเป็นช่วงของการเปลี่ยนแปลงสิ่งต่าง ๆ ภายในประเทศเพื่อความเป็นสมัยใหม่ แต่ในช่วงต้นสมัยรัชกาลที่ 5 ยังหาบุคคลที่มีความรู้ทางด้านวิทยาการสมัยใหม่ตามแบบอย่างตะวันตกไม่ได้ จึงจำเป็นต้องว่าจ้างชาวตะวันตกให้เข้ามารับราชการในราชสำนักสยาม โดยในที่นี่จะขอยกตัวอย่างเฉพาะข้าราชการชาวตะวันตกที่ได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่

อาทิ นายเจมส์ แมคคาร์ธี ชาวอังกฤษได้เข้ามารับราชการในราชสำนักสยาม ใน พ.ศ. 2424² จนได้รับแต่งตั้งเป็นพระวิภาควุธพล เจ้ากรมแผนที่คนแรก (พ.ศ. 2428-2444) ได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่เป็นจำนวน 2 ครั้ง ครั้งแรกใน พ.ศ. 2425 เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับเขตแดนที่กำลังเป็นปัญหาระหว่างเชียงใหม่กับระแหง หลังจากเกิดความขัดแย้งเรื่องการจัดเก็บภาษีป่าไม้สัก³ ครั้งที่สองใน พ.ศ. 2433 เพื่อสำรวจกำหนดเส้นเขตแดนด้านตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างสยามกับพม่า⁴ และนายปีแอร์ โอริต นักกฎหมายชาวเบลเยียมได้เดินทางมาที่กรุงเทพฯ ใน พ.ศ. 2439 เพื่อเข้ารับราชการในราชสำนักสยาม ตำแหน่งผู้ช่วยที่ปรึกษากฎหมาย ต่อมาใน พ.ศ. 2440 ได้รับมอบหมายหน้าที่ให้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เพื่อชำระคดีความขัดแย้งระหว่างคนในบังคับสหรัฐอเมริกากับข้าราชการสยาม⁵

¹บุญเสริม สาดราภัย. (2532). *เล่มเดิม*. หน้า 2-3.

²เจมส์ แมคคาร์ธี. (2533). *บันทึกการสำรวจและบุกเบิกในแดนสยาม*. แปลโดย สุมาลี วีระวงศ์. หน้า 3.

³แหล่งเดิม. หน้า 18.

⁴แหล่งเดิม. หน้า 114.

⁵ปีแอร์ โอริต. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 37-38.

จากการที่รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ ได้เริ่มส่งข้าราชการขึ้นไปเชียงใหม่ ตั้งแต่ พ.ศ. 2417 ถือได้ว่าอำนาจจากเจ้านายที่กรุงเทพฯ เริ่มแผ่ขยายขึ้นไปทั่วหัวเมืองฝ่ายเหนือเพิ่มมากขึ้นกว่าในช่วงสมัยต้นรัตนโกสินทร์ ดังนั้นการเดินทางของกลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ จึงเปลี่ยนจากการเดินทางไปเชียงใหม่เพื่อทำศึกสงครามหรือเพื่อร่วมงานปลงศพเจ้านายฝ่ายเหนือ แต่หลังจากสยามได้ลงนามทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ฉบับที่ 1 กับรัฐบาลอังกฤษเป็นผลทำให้รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ จำเป็นต้องดำเนินการจัดส่งข้าราชการจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปควบคุมดูแลการบริหารการปกครองบ้านเมืองที่เชียงใหม่อย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนเพื่ออำรุงรักษาอาณาจักรล้านนาให้อยู่ในการปกครองของสยามต่อไป นับจากนั้นเป็นต้นมาได้มีกลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่มากกว่าในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ทั้งนี้เพื่อไปปฏิบัติงานราชการแผ่นดิน

3.3 ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างล้านนากับสยาม

การติดต่อค้าขายสินค้าถือเป็นรายได้สำคัญทางเศรษฐกิจของอาณาจักรต่าง ๆ ที่จะนำสินค้าที่มีอยู่ภายในอาณาจักรส่งออกไปค้าขายกับอาณาจักรใกล้เคียง โดยการเดินทางติดต่อค้าขายระหว่างล้านนากับไทยก่อนมีเส้นทางรถไฟสายเหนือจะอาศัยเส้นทางทางน้ำโดยการขนส่งทางเรือออกจากเมืองเชียงใหม่ที่เป็นเมืองศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนาลงมาตามแม่น้ำปิง ผ่านเมืองระแหง เมืองปากน้ำโพ แล้วเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาล่องลงมาที่กรุงเทพฯ การเดินทางระหว่างเมืองเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ ในแต่ละครั้งอาจใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่เท่ากันประมาณ 1 - 3 เดือนขึ้นอยู่กับช่วงเวลาฤดูกาลของการเดินทาง โดยสินค้าออกสำคัญของเมืองเชียงใหม่เป็นสินค้าของป่า เช่น ครั่ง สีเสียด หนังสัตว์ เขาสัตว์ และน้ำผึ้งที่ถูกผูกขาดทางการค้าอยู่ในเฉพาะกลุ่มเจ้าเมืองและเจ้านายที่สามารถทำการค้าขายได้¹ ขณะที่กรุงเทพฯ ถือว่าสินค้าของป่าเป็นสินค้าผูกขาดของราชสำนักที่ส่งออกผ่านทางกรมพระคลังสินค้าไปค้าขายกับประเทศอินเดีย ชวา และ

¹ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). เล่มเดิม. หน้า 521-522.

มลายู¹ โดยเฉพาะประเทศจีนที่มีความต้องการสินค้าของป่าอย่างมาก² ส่วนสินค้าที่พ่อค้าทางเรือซื้อจากกรุงเทพฯ นำกลับไปจำหน่ายที่เมืองเชียงใหม่ได้แก่ เกลือ ปลาแห้ง ฝ้ายแพร และร่ม³

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2367-2394) ไทยได้ลงนามทำสนธิสัญญาเบอร์นีย์ (Burney Treaty) กับประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2369 จากการทำสนธิสัญญาเป็นผลให้กรมพระคลังสินค้าถูกลดบทบาทลง การค้าขายกับต่างประเทศถูกเปลี่ยนไปอยู่ในมือของเอกชนที่กระทำผ่านทางพ่อค้าชาวจีนที่มาเช่าอยู่ในไทยตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ โดยกรมพระคลังสินค้าเปิดโอกาสให้พ่อค้าชาวจีนประมูลการผูกขาดสินค้าและทำหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรส่งให้กับกรมพระคลังสินค้า⁴ กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2394-2411) ไทยได้ลงนามทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2398 อีกฉบับหนึ่งซึ่งเป็นสนธิสัญญาที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของสยามอย่างมาก จากการทำสนธิสัญญาเป็นผลให้ระบบการผูกขาดทางการค้าถูกยกเลิกเกิดการค้าขายอย่างเสรี นับเป็นจุดเริ่มต้นให้ชาวจีนก้าวขึ้นมามีบทบาททางการค้าทางเรือระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ และชาวจีนยังมีเครือข่ายทางการค้าทางเรือกับหัวเมืองต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างเส้นทางเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ เช่น เมืองปากน้ำโพ เมืองระแหง

นอกจากนั้นกลุ่มพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปประกอบธุรกิจค้าขายที่เชียงใหม่มีโอกาสได้เข้าเฝ้าเจ้าหลวงเชียงใหม่อย่างใกล้ชิดสนิมสนมเป็นช่องทางให้ได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าภาษีนายอากรทำหน้าที่เก็บภาษีส่งให้กับเจ้าหลวงเชียงใหม่⁵ และกลุ่มพ่อค้าชาวจีนยังได้รับการอุปถัมภ์จากกลุ่มเจ้านายเชียงใหม่ให้อยู่อาศัยอย่างร่มเย็นเป็นสุข⁶ ดังนั้นจึงปรากฏว่ากลุ่มพ่อค้าชาวจีนเป็นกลุ่มที่มีบทบาทการค้าขายทางเรือระหว่างเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ มาอย่าง

¹บุญรอด แก้วกัณหา. (2527). การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2325-2411). ใน *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484*. หน้า 90-91.

²ผาสุก พงษ์ไพจิตร; และ คริส เบเคอร์. (2546). *เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ*. หน้า 118.

³สร้อยดี อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 521.

⁴ญาติ ประภาพันธ์. (2527). ระบบเจ้าภาษีนายอากรสมัยกรุงเทพฯ ยุคต้น. ใน *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484*. หน้า 119.

⁵สร้อยดี อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 531-533.

⁶ธนากรแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 142-144.

ต่อเนื่องกระทั่งเส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2464 รถไฟสามารถเดินรถจาก กรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่เป็นผลให้รถไฟขึ้นมามีบทบาทแทนการขนส่งค้าขายทางเรือ

3.4 การปฏิบัติงานเผยแผ่คริสต์ศาสนาของมิชชันนารีชาวตะวันตก

หลังจากไทยลงนามทำสนธิสัญญาเบอร์นีย์ (Burney Treaty) กับประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2369 ตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2367-2394) นับเป็นสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์ฉบับแรกที่ไทยทำกับประเทศตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ ถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดรับชาวตะวันตกเข้ามาในประเทศไทย¹ หลังการทำสนธิสัญญาได้เพียง 2 ปี เริ่มมีคณะมิชชันนารีนิกายโปรเตสแตนต์² เดินทางเข้ามาที่กรุงเทพฯ เพื่อเผยแผ่ศาสนาคริสต์ ซึ่งการเข้ามาของคณะมิชชันนารีมีแนวคิดและอุดมการณ์ที่สำคัญได้แก่ แรงกระตุ้นจากจิตสำนึกทางศาสนา แนวคิดเรื่องทวินิยม อุดมคติเรื่องอาณาจักรของพระเจ้า และอิทธิพลของปรัชญาสามัญสำนึก³ แต่อย่างไรก็ตามคณะมิชชันนารีที่เดินทางเข้ามาในไทยเพื่อปฏิบัติงานเผยแผ่ศาสนาคริสต์ต้องประสบกับปัญหาในการปฏิบัติงานจึงยุติการดำเนินงานแล้วเดินทางกลับประเทศเหลือเพียงคณะมิชชันนารีอเมริกันเพรสไบทีเรียนที่ยังคงดำเนินงานเผยแผ่ศาสนาคริสต์และจัดตั้งสภาคริสตจักรทั่วประเทศไทย

ดังนั้นจึงปรากฏว่ามีคณะมิชชันนารีอเมริกันเพรสไบทีเรียนได้ดำเนินงานจัดตั้งคริสตจักรที่กรุงเทพฯ ใน พ.ศ. 2390 บริเวณใกล้วัดอรุณราชวราราม (วัดแจ้ง) เมื่อประสบผลสำเร็จแล้วจึงเริ่มดำเนินการขยายงานไปยังส่วนภูมิภาคโดยมีพันธกิจหลัก 3 ประการคือ งานด้านการประกาศศาสนาคริสต์ การแพทย์ และการศึกษา เริ่มจากเมืองเพชรบุรี ใน พ.ศ. 2404⁴ ณ ที่เมืองเพชรบุรีนี้

¹กรมศิลปากร. (2551). *เอกสารเฮนรี เบอร์นีย์ เล่ม 1*. บทนำ หน้า 1.

²มีจำนวน 5 คณะคือ สมาคมมิชชันนารีแห่งลอนดอน (London Missionary Society) เข้ามาใน พ.ศ. 2371 คณะอเมริกันบอร์โดคอฟคอมมิชชันเนอร์ฟอเรนจ์มิชชัน (American Board of Commissioners for Foreign Missions) เข้ามาใน พ.ศ. 2374 คณะอเมริกันแบปติสต์ (American Baptist Foreign Missionary Society) เข้ามาใน พ.ศ. 2376 คณะอเมริกันเพรสไบทีเรียน (American Presbyterian Missions) เข้ามาใน พ.ศ. 2383 และสมาคมมิชชันนารีอเมริกัน (American Missionary Association) เข้ามาใน พ.ศ. 2393 ใน ประสิทธิ์ พงศ์อุดม. (2547). ย้อนรอยอดีต: 175 ปี มิชชันนารีโปรเตสแตนต์ในประเทศไทย. ใน *175 ปี พันธกิจคริสต์ศาสนาโปรเตสแตนต์ในประเทศไทย (1828-2003)*. หน้า 10.

³ประสิทธิ์ พงศ์อุดม. (2547). *เล่มเดิม*. หน้า 6-8.

⁴เล่มเดิม. หน้า 18.

คณะมิชชันนารีเกิดความสนใจที่อยากจะขยายงานเผยแพร่ไปยังส่วนภูมิภาคทางเหนือที่เมือง เชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนา โดยครอบครัวของศาสตราจารย์แดเนียล แมคกิลวารี (Rev. Daniel McGilvary) ได้ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่จำนวน 2 ครั้ง ในครั้งแรกเป็นความตั้งใจเดินทางขึ้นไปเพื่อทำการสำรวจเส้นทางการเดินทางโดยออกเดินทาง จากกรุงเทพฯ ทางเรือ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2406 ถึงเชียงใหม่ในวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2407 ในครั้งแรกเมื่อถึงเชียงใหม่เจ้าผู้ครองนครไม่อยู่เนื่องจากเสด็จมากรุงเทพฯ จึงได้รับการ ต้อนรับจากพระนัดดาของเจ้าผู้ครองนคร โดยการจัดศาลาที่พักไว้ให้ แต่แล้วการเดินทางขึ้นไป เชียงใหม่ครั้งแรกก็สามารถประสบความสำเร็จในการมีผู้คนชาวเมืองเชียงใหม่มาต้อนรับพระอภินิหาร ของพระเจ้าผู้เป็นเจ้าเป็นครั้งแรก และยังได้สำรวจภูมิประเทศ บ้านเมือง และผู้คน หลังจากนั้นพวกเขาเดินทางกลับกรุงเทพฯ ถึงในวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2407¹

หลังจากเดินทางกลับถึงกรุงเทพฯ แล้วศาสตราจารย์แดเนียล แมคกิลวารี เริ่มดำเนินการ วางแผนในการจัดตั้งคริสตจักรที่เชียงใหม่อย่างจริงจัง โดยได้ดำเนินการแจ้งเรื่องไปยังสถานกงสุล อเมริกันที่กรุงเทพฯ เพื่อแจ้งเรื่องขออนุญาตจัดตั้งคริสตจักรที่เชียงใหม่ กราบขอร้องพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชสมัยสยาม เพราะในขณะนั้นเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองประเทศราชของ สยามอยู่ คำตอบที่ได้รับคือ “การตัดสินใจครั้งนี้ไม่ได้ขึ้นอยู่กับพระองค์ เนื่องจากพระองค์ไม่อาจ บังคับคนลาวเรื่องนี้ได้ แต่เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ ซึ่งในขณะนั้นยังทรงพำนักอยู่ในบางกอก (กรุงเทพฯ-ผู้วิจัย) ทรงมีอำนาจเต็มที่ ถ้าหากเจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่อนุมัติ รัฐบาลสยามก็จะ อนุมัติเช่นเดียวกัน...”² ในเช้าวันรุ่งขึ้นกลุ่มศาสตราจารย์แดเนียล แมคกิลวารี ได้เดินทางไปขอเข้า ใฝ่พระเจ้ากาวิโลรสสุริยวงศ์ เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ องค์ที่ 6 เพื่อแจ้งเรื่องขออนุมัติจัดตั้ง คริสตจักรที่เชียงใหม่ พระองค์ทรงอนุมัติให้จัดตั้งได้จากนั้นศาสตราจารย์แดเนียล แมคกิลวารีได้ ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ครั้งที่สองเมื่อวันที่ 3 มกราคม พ.ศ. 2410 ถึงเชียงใหม่ ในวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2410 ในปีต่อมายังมีครอบครัววิสสันที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปถึง เชียงใหม่ในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2411 พร้อมด้วยหมอเฮาส์ในปีเดียวกันเพื่อช่วยงานจัดตั้ง คริสตจักรแห่งใหม่ขึ้นที่เมืองเชียงใหม่³ จนประสบผลสำเร็จในเดือนกรกฎาคมปีเดียวกัน

¹แดเนียล แมคกิลวารี. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 68-70.

²เล่มเดิม. หน้า 75-76.

³เล่มเดิม. หน้า 101-102.

กล่าวโดยสรุปได้ว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในช่วงก่อนเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินทางไปถึงสถานีเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2464 ไม่ใช่การเดินทางที่มีความน่ารื่นรมย์หรือเป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ แต่การเดินทางในช่วงเวลานี้เป็นการเดินทางไปเพื่อกิจธุระที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญของกลุ่มคนต่าง ๆ เพียงเท่านั้น ได้แก่ กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ กลุ่มเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ กลุ่มพ่อค้า และกลุ่มมิชชันนารี ซึ่งแต่ละกลุ่มคนต่างมีปัจจัยสำคัญในการเดินทางไปที่แตกต่างกัน แต่ล้วนแล้วมีกิจธุระสำคัญจำเป็นที่จะต้องเดินทาง

แต่กระนั้นเส้นทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เต็มไปด้วยความยากลำบาก ซึ่งเส้นทางที่ได้รับความนิยมในการเดินทางเป็นเส้นทางน้ำโดยมีเรือหางแมงป่องเป็นพาหนะและเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากที่สุด เพียงแต่ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 1 – 3 เดือน เนื่องจากเส้นทางน้ำในแม่น้ำปิงต้องเดินทางผ่านแก่งจำนวนมาก แต่ละแก่งอาจใช้เวลาเดินทางหลายวันถึงจะผ่านแก่งไปได้ นั่นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การเดินทางติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มีอุปสรรคในการเดินทางอย่างมาก ทำให้เกิดแนวคิดในการสร้างระบบคมนาคมเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังจะกล่าวถึงรายละเอียดในบทถัดไป เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและเมื่อรถไฟสามารถเดินทางได้ถึงสถานีเชียงใหม่แล้ว จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนทำให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง

บทที่ 3

กรรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

พ.ศ. 2464-2474

วัฒนธรรมการท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในสังคมชาวตะวันตกแล้วแพร่หลายมาสู่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ช่วงยุคล่าอาณานิคม กระทั่งประมาณปลายพุทธศตวรรษที่ 24 วัฒนธรรมการท่องเที่ยวเริ่มแพร่หลายเข้ามาสู่สังคมไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2367-2394) และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) หลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษใน พ.ศ. 2398 เริ่มมีกลุ่มชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาในไทยจำนวนมากขึ้น โดยได้นำวัฒนธรรมการท่องเที่ยวมาเผยแพร่ในสังคมไทย¹

กลุ่มชาวตะวันตกที่มีบทบาทในการแพร่หลายวัฒนธรรมการท่องเที่ยวในสังคมไทยคือกลุ่มมิชชันนารีที่เดินทางเข้ามาในไทยได้มีโอกาสออกเดินทางเผยแพร่ศาสนาคริสต์ไปตามเมืองต่าง ๆ ภายในประเทศแล้วได้นำความรู้ทางด้านการแพทย์และการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเปลี่ยนอากาศรักษาสุขภาพมาเผยแพร่ในสังคมไทย ทำให้เกิดการรับรู้ในวงกว้างของกลุ่มชนชั้นสูงสมัยนั้น ดังเห็นได้จากความนิยมในการเดินทางไปพักผ่อนตากอากาศตามเมืองชายทะเลของพระมหากษัตริย์ พระบรมวงศานุวงศ์ และข้าราชการจนเกิดเป็นความนิยมในสังคมไทย² ต่อเนื่องมาถึงในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) อันมีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวในสังคมไทยสมัยต่อมา

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) ความนิยมการเดินทางท่องเที่ยวในสังคมไทยมีความแพร่หลายมากขึ้น เนื่องด้วยการคมนาคมเส้นทางรถไฟมีครอบคลุมไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นในการเดินทางไปยังหัวเมืองภูมิภาคต่าง ๆ ที่มีระยะทางห่างไกล ดังนั้นกรรมรถไฟหลวงจึงก้าวขึ้นมาเป็น

¹ ปิ่นเพชร จำปา. (2545). วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394-2544.

² วิรุทธ ศรีสุวรรณกิจ. (2549). การพักผ่อนหย่อนใจแบบตะวันตกของชนชั้นนำสยาม พ.ศ. 2445-2475.

หน่วยงานที่มีบทบาทดำเนินการด้านธุรกิจการท่องเที่ยวตามเมืองท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่รถไฟสามารถเดินทางไปถึงสถานที่นั้น ๆ¹

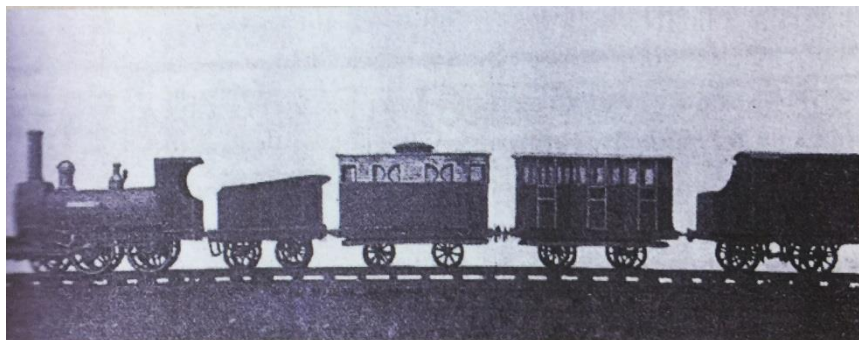
การศึกษาในบทนี้มุ่งหมายศึกษาบทบาทของกรมรถไฟหลวงที่มีต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงหลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถไฟถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 จนถึงก่อนเปลี่ยนแปลงการปกครองประเทศใน พ.ศ. 2475 เพื่อแสดงให้เห็นถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง รวมถึงวิธีการดำเนินงานและสาเหตุปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

1. กรมรถไฟหลวง: ความเป็นมาและความสำคัญ

การรับรู้เกี่ยวกับรถไฟในประเทศไทยเกิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) จุดเริ่มต้นเกิดจากการทำสนธิสัญญาเบาวริง (Bowring Treaty) กับประเทศอังกฤษ ในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2398 หลังจากการลงนามทำสนธิสัญญาเรียบร้อยแล้ว ราชทูตอังกฤษเซอร์ จอห์น เบาวริง (Sir John Bowring) ได้นำสนธิสัญญากลับไปประทับตราแผ่นดินที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษแล้วนำสนธิสัญญากลับมาถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2398 (พ.ศ. 2399) พร้อมด้วยเครื่องราชบรรณาการหลายอย่างหนึ่งในนั้นคือ *รถไฟจำลอง*² (ภาพประกอบ 5) นับเป็นครั้งแรกที่ชนชั้นนำสยามได้เห็นลักษณะรูปร่างของรถไฟที่เป็นระบบการคมนาคมสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ

¹ อรรถวธน์ ศรีอุดม. (2543). *การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว* (พ.ศ. 2453-2468).

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค). (2547). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์* (ขำ บุนนาค). หน้า 112.



ภาพประกอบ 5 รถไฟจำลองย่อส่วน เครื่องราชบรรณาการจากประเทศอังกฤษ

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2559). 100 ปี สถานีกรุงเทพ. หน้า 12.

ต่อมาใน พ.ศ. 2400 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแต่งตั้งคณะราชทูตเดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรีกับสมเด็จพระราชินีวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร ได้แก่ พระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) เป็นราชทูต เจ้าหมื่นสรรเพชญ์ภักดี (เพ็ง เพ็ญกุล) เป็นอุปทูต จมื่นมณฑิยรพีทักษ์ (ด้วง) เป็นตรีทูต หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว. กะต่าย) เป็นล่าม พร้อมกับคณะผู้ติดตามรวมทั้งหมด 27 คน ทำหน้าที่เชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการ ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ เมื่อวันศุกร์ที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2400¹ เมื่อเดินทางถึงประเทศอังกฤษคณะราชทูตไทยได้มีโอกาสขึ้นโดยสารขบวนรถไฟของจริงไปยังเมืองต่าง ๆ อาทิ จากเมืองพอร์ตสมัท (Portsmouth) ไปยังเมืองลอนดอน (London), จากเมืองเบอร์มิงแฮม (Birmingham) ไปยังเมืองแมนเชสเตอร์ (Manchester), จากเมืองแมนเชสเตอร์ (Manchester) ไปยังเมืองลิเวอร์พูล (Liverpool), จากเมืองแมนเชสเตอร์ (Manchester) ไปยังเมืองเซฟฟิลด์ (Sheffield), จากเมืองเซฟฟิลด์ (Sheffield) ไปยังเมืองเบอร์มิงแฮม (Birmingham) และจากเมืองลอนดอน (London) ไปยังเมืองท่าโดเวอร์ (Dover) หม่อมราโชทัย ผู้เป็นล่ามของคณะทูตได้จับบันทึกถึงรายละเอียดของรถไฟไว้ในนิราศลอนดอนความว่า

¹เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี (ชำ บุนนาค). (2547). เล่มเดิม. หน้า 148-149.

ยังรถพิเศษอีกอย่างหนึ่ง คือรถไฟสำหรับใช้ทางไกล ไปได้ตลอดทุกหัวเมืองที่อยู่ในเกาะเครตบริดดิน ทางรถไฟนั้นทำด้วยเหล็กเป็นทางตรง ถ้าถึงภูเขา ก็เจาะเป็นอุโมงค์ตลอดไปจนข้างโน้น ที่เป็นเนินต่ำ ๆ ก็ตัดเนินลงเป็นทางราบเสมอดิน ถ้าถึงแม่น้ำหรือคลอง ก็ก่อสร้างสะพานศิลาข้าม ถ้าเป็นที่ลุ่มก็ถมขึ้นให้ดอนเสมอ แล้วทำเป็นสองทางบ้าง สี่ทางบ้างเคียงกัน ทางรถไฟทางหนึ่ง ทางรถมาทางหนึ่ง ไม่ให้ร่วมทางด้วยกลัวจะโดนกัน ที่เรียกว่ารถไฟนั้นใช้จะเป็นรถไฟทุกรถหามาได้ เป็นรถไฟอยู่รถเดียวแต่นำรถ แล้วลากรถอื่นไปได้ถึงยี่สิบรถเศษ บางทีถ้าจะไปเร็วก็ลากแต่น้อยเพียงเจ็ดรถแปดรถ รถที่เดินเร็วเดินได้ชั่วโมงละหกสิบไมล์ คือสองพันเจ็ดร้อยเส้นเป็นกำหนด รถเหล่านั้นมีขอเหล็กเกี่ยวต่อ ๆ กันไป แต่จัดเป็นสี่ชนิด ชนิดที่หนึ่งนั้น รถอันหนึ่งเป็นสามห้อง ๆ หนึ่งนั่งได้สี่คน รวมสามห้องสิบสองคน พร้อมด้วยฟูกเบาะและหมอน ทำด้วยแพรบ้าง บางทีทำด้วยสักหลาดและหนังฟอกอย่างดี ตามฝาใส่กระจกมิดชิดไม่ให้ลมเข้าได้ ข้างในมีมู่ลี่แพรสำหรับบังแดด รถที่สองก็ทำเป็นสามห้องเหมือนกัน แต่ห้องหนึ่งนั่งได้รถหกคน ที่ทางไม่สู้งามเหมือนรถที่หนึ่ง ยังรถที่สามเป็นรถเร็วไม่ได้กันห้อง รถอันหนึ่งมีอยู่แต่ห้องเดียว คนนั่งได้กว่ายี่สิบคน ปนปะคะละกันไป เก้าอี้ข้างในก็ไม่มีเบาะหมอน และไม่สู้สะอาดงดงามอีกรถที่ 4 นั้นสำหรับบรรทุกของและสัตว์มีม้าและวัวเป็นต้น ในขณะที่รถไฟเดินอยู่ ณ นั้น จะมีคนมาขึ้นอยู่หรือต้นไม้ต้นไม้อันใดที่อยู่ริมทางก็ดี คนที่อยู่บนรถจะดูว่าคนผู้ใด ต้นอะไร ก็ดูไม่ทันรู้จักชัด ด้วยรถไฟเร็วนัก...¹

หลังจากคณะราชทูตเดินทางกลับจากประเทศอังกฤษ บันทึกนิราศลอนดอนของหม่อมราชโชทัย ได้ถูกนำมาตีพิมพ์เผยแพร่ครั้งแรกใน พ.ศ. 2402 โดยหมอบรัดเลย์ (Bradley) จึงทำให้ชนชั้นนำสยามในช่วงเวลานั้นเริ่มเกิดการรับรู้เกี่ยวกับรถไฟเพิ่มมากขึ้น โดยในนิราศลอนดอนนั้น หม่อมราชโชทัย ได้กล่าวบรรยายรายละเอียดลักษณะของทางรถไฟ ขบวนรถไฟ ชนิดของตู้รถไฟ รวมทั้งสภาพภายในตู้รถไฟ และความรวดเร็วของรถไฟ

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เป็นยุคล่าอาณานิคมของจักรวรรดินิยมตะวันตกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นสาเหตุให้ทุกประเทศจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนระบบต่าง ๆ ภายในประเทศ อาทิ ด้านการปกครอง การศึกษา การคมนาคม ฯลฯ พร้อมทั้งเปิดรับแนวคิดและวัฒนธรรมของชาติตะวันตกมาปรับใช้ภายในประเทศเพื่อเป็นการแสดงออกถึงความเป็นสมัยใหม่และความเป็นศิวิไลซ์ให้กับชาติตะวันตกได้เห็นเพื่อให้เกิดการ

¹หม่อมราชโชทัย. (2517). *นิราศลอนดอน ; และ, จดหมายเหตุเรื่องราชทูตไทยไปประเทศอังกฤษในรัชกาลที่ 4 เมื่อปีมะเส็ง พ.ศ. 2400*. หน้า 235-236.

ยอมรับจากชาติตะวันตก จึงเป็นสิ่งกระตุ้นให้พระมหากษัตริย์และชนชั้นนำสยามเร่งปรับเปลี่ยนและพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ ภายในประเทศจนนำมาสู่แนวคิดในการพัฒนาระบบการคมนาคมภายในประเทศ คือ การสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อผลประโยชน์ทางด้าน การปกครองและเศรษฐกิจของประเทศ

แนวคิดในการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ประเทศอังกฤษและฝรั่งเศสแผ่ขยายเขตอาณานิคมเข้าควบคุมการปกครองภายในประเทศเพื่อนบ้านของไทย ทำให้ไทยจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบต่าง ๆ ภายในประเทศให้มีความทันสมัย ดังนั้นการสร้างเส้นทางรถไฟภายในประเทศ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รัฐบาลส่วนกลางสามารถเดินทางไปควบคุมการปกครองเมืองต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตได้สะดวกรวดเร็ว ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดแนวคิดการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกในไทยเกิดจากสาเหตุปัจจัยหลักดังนี้

ปัจจัยแรก หลังจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์เพียง 3 ปี พระองค์ได้เสด็จประพาสต่างประเทศครั้งแรกที่ประเทศสิงคโปร์และเกาะชวาในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2413 เพื่อทอดพระเนตรความเจริญความทันสมัยของบ้านเมืองที่ตกเป็นอาณานิคมของจักรวรรดินิยมตะวันตกแล้วนำมาปรับใช้กับประเทศไทย ซึ่งการเสด็จประพาสครั้งนี้ได้เสด็จไปทรงพระเนตรการสร้างเส้นทางรถไฟและหัวจักรรถไฟที่เมืองชวา¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2414 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จประพาสต่างประเทศครั้งที่ 2 ที่ประเทศอินเดียซึ่งเป็นอาณานิคมหลักของประเทศอังกฤษในภูมิภาคเอเชีย การเสด็จประพาสครั้งนี้ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟภายในประเทศอินเดียตลอดระยะเวลาที่ทรงประทับอยู่ประเทศอินเดียพระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟตลอดการเดินทาง อาทิ จากเมืองกัลกัตตา (Calcutta) ไปยังเมืองเดลี (Delhi), จากเมืองเดลี (Delhi) ไปยังเมืองอัครา (Agra) และจากเมืองอัครา (Agra) ไปยังเมืองลัคเนา (Lucknow) อีกทั้งพระองค์ได้ทรงเสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟผ่านอุโมงค์รถไฟใต้ภูเขาถึง 14 แห่ง² โดยทรงใช้เวลาประมาณ 200 ชั่วโมง (8 วัน) ประทับบนตู้ขบวนรถไฟของประเทศอินเดีย³

¹ หอพระสมุดวชิรญาณ. (2468). *จดหมายเหตุเสด็จประพาสต่างประเทศ ในรัชกาลที่ 5 เสด็จเมืองสิงคโปร์ แลเมืองเบตาเวียครั้งแรก แลเสด็จประพาสอินเดีย*. หน้า 32-33.

² *แหล่งเดิม*. หน้า 61-62.

³ สัจฉิธานันท์ สหาย; และ กัณฐิกา ศรีอุดม. (2559). *ยุวกษัตริย์รัชกาลที่ 5 เสด็จอินเดีย = India in 1872 : As Seen by the Siamese*. หน้า 33.

อาจกล่าวได้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ไทยพระองค์แรกที่ได้ทรงทอดพระเนตรเห็นรถไฟและได้เสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟของจริง จากการเสด็จประพาสประเทศสิงคโปร์ เกาะชวา และประเทศอินเดียในระยะเวลาไล่เลี่ยกัน ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเห็นถึงความสำคัญของรถไฟในประโยชน์ทางด้านการคมนาคม ด้านการควบคุมการปกครอง และด้านระบบเศรษฐกิจ จึงนำมาสู่แนวคิดในการสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศไทย

ปัจจัยที่สอง หลังจากไทยทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ ฉบับที่ 2 กับอังกฤษใน พ.ศ. 2426 ผลของสนธิสัญญาทำให้อังกฤษสามารถจัดตั้งสถานกงสุลที่เชียงใหม่ และในปีเดียวกันอังกฤษได้ส่งนายช่างวิศวกรเข้ามาสำรวจเส้นทางเพื่อดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟไปยังเมืองเชียงแสน ต่อมาเมื่อประเทศอังกฤษได้เข้าควบคุมประเทศพม่าหลังจากพม่าพ่ายแพ้สงครามครั้งที่ 3 ใน พ.ศ. 2428 และได้เริ่มดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟภายในประเทศพม่าเพื่อเชื่อมต่อไปยังมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของประเทศจีน ซึ่งอังกฤษได้มณฑลยูนนานเป็นอาณานิคมแล้ว โดยการสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้จำเป็นที่จะต้องผ่านเข้ามาในประเทศไทยทางเมืองระแหง (ตาก) ไปออกทางเมืองเชียงแสนเพื่อเดินทางไปยังมณฑลยูนนานประเทศจีน

ผลจากโครงการสร้างทางรถไฟจากพม่าไปยังมณฑลยูนนานประเทศจีนเป็นผลให้ใน พ.ศ. 2428 อังกฤษได้ส่งวิศวกรชื่อนายโคลควอน (Colquhoun) และนายฮอลต์ ฮัลเลต (Holt Hallet) เข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทยเพื่อขอสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างพม่าไปยังประเทศจีน¹ ซึ่งทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระเจ้านั่งองยาเธอหลายพระองค์ ต่างมีความคิดเห็นร่วมกันว่ารัฐบาลไทยจำเป็นที่จะต้องสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อผลประโยชน์ในด้านการปกครองเมืองในพระราชอาณาเขตและเอกราชของประเทศ รวมทั้งเพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งกับอังกฤษในด้านการขัดขวางผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างดินแดนอาณานิคมประเทศอินเดียกับมณฑลยูนนานประเทศจีน

ดังนั้นใน พ.ศ. 2430 รัฐบาลไทยได้ดำเนินการว่าจ้างวิศวกรชาวอังกฤษสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ รายละเอียดเกี่ยวกับการสร้างเส้นทางรถไฟผู้วิจัยจะขอกล่าวในหัวข้อเรื่องการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ หลังจากการสำรวจเส้นทางรถไฟแล้วเสร็จ

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 27.

ต่อมาในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดกระทรวงโยธาธิการ มีหน้าที่จัดการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขตและบังคับบัญชาตรวจตราเส้นทางรถไฟ¹ โดยแต่งตั้งนายคาร์ล เบกเก (Karl Bethge) (พ.ศ. 2433-2442) เป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรกควบคุมการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกของรัฐบาล²

ต่อมาใน พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชประสงค์ให้สร้างเส้นทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรีถึงอำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส เรียกว่า *รถไฟหลวงสายใต้*³ โดยแต่งตั้งนายเอช กิตตินส์ (Gittins) (พ.ศ. 2452-2460) เป็นนายช่างผู้บัญชาการรถไฟสายใต้ ตำแหน่งเทียบเท่าเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ⁴ ทำให้กรมรถไฟถูกแยกออกเป็น 2 กรม ได้แก่ กรมรถไฟสายเหนืออยู่ภายใต้การควบคุมของวิศวกรชาวเยอรมันกับกรมรถไฟสายใต้อยู่ภายใต้การควบคุมของวิศวกรชาวอังกฤษ

กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2457-2461) เนื่องด้วยเหตุการณ์ดังกล่าวรัฐบาลไทยเกรงว่าการสร้างเส้นทางรถไฟจะหยุดชะงักลงเพราะสาเหตุจากภาวะสงคราม และเพื่อต้องการลดอิทธิพลของทั้งชาวเยอรมันและชาวอังกฤษในด้านผลประโยชน์จากกิจการรถไฟไทย ดังจะเห็นได้จากตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการสร้างเส้นทางรถไฟใน พ.ศ. 2430 อังกฤษเป็นประเทศแรกที่เข้ามามีบทบาทการสำรวจเส้นทางรถไฟ แต่ต่อมาใน พ.ศ. 2433 วิศวกรชาวเยอรมันกับได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก ทำให้ฝ่ายอังกฤษเกิดความไม่พอใจอย่างมาก กระทั่งเวลาขึ้นของประมวลผู้รับเหมาสร้าง

¹ คามิสเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟ อ่านกราบทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดทางรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม รัตนโกสินทร์ศก 115. (2440, 4 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 14. ตอนที่ 1. หน้า 16.

² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กระทรวงการต่างประเทศ. *กต. 5/2*. เรื่อง สัญญาว่าจ้างนายเบทเก (Mr.Karl Bethge) วิศวกรชาวเยอรมันรับราชการเป็นเจ้ากรมรถไฟ.

³ ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้. (2452, 1 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 26. หน้า 9-10.

⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 41.

เส้นทางรถไฟฝายอังกฤษกับได้รับชัยชนะ ทำให้เป็นปัญหาความขัดแย้งเรื่อยมาระหว่างชาวเยอรมันกับชาวอังกฤษในกิจการรถไฟไทย¹

ผลจากความขัดแย้งทำให้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงแต่งตั้งพระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน² (ภาพประกอบ 6) เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 และในวันที่ 27 มิถุนายนปีเดียวกัน ทรงประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับกรมรถไฟสายใต้เป็นกรมเดียวกัน เพื่อความสะดวกแก่การบังคับบัญชาและเป็นประโยชน์ต่อการประหยัดงบประมาณแผ่นดิน จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เรียกว่า *กรมรถไฟหลวง* แล้วให้นายลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler) (พ.ศ. 2447-2460) เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ ดำรงตำแหน่งหัวหน้าแผนกวิชาในกรมรถไฟหลวง และให้นายเอส กิตตินส์ (พ.ศ. 2452-2460) นายช่างผู้บัญชาการรถไฟสายใต้ ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาราชการในกรมรถไฟหลวง³

¹อ่านเพิ่มเติม ใน สมใจ ไพโรจน์ธีระรัตน์. (2517). *บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว*. บทที่ 3.

²พ.ศ. 2465 พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้รับพระบรมราชโองการให้เลื่อนกรมเป็นกรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ใน ประกาศเลื่อนกรมตั้งพระองค์เจ้าและตั้งเจ้าพระยา. (2465, 19 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 39. หน้า 305-309. และ พ.ศ. 2472 พระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้รับพระบรมราชโองการให้เลื่อนกรมเป็นกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ใน ประกาศตั้งกรมตั้งพระองค์เจ้าและเจ้าพระยา. (2472, 10 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 46. หน้า 181-183.

³ประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เป็นกรมเดียวกัน และตั้งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง. (2460, 27 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 34. หน้า 304-305.



ภาพประกอบ 6 พระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. รพท/109. ภาพกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน.

2. เส้นทางรถไฟสายเหนือ: ความเป็นมาและความสำคัญ

เมื่อชนชั้นนำสยามเกิดการรับรู้เกี่ยวกับรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowling Treaty) ใน พ.ศ. 2398 ผ่านเครื่องราชบรรณาการจากประเทศอังกฤษ และใน พ.ศ. 2401 คณะราชทูตไทยที่เดินทางไปอังกฤษเพื่อเจริญสัมพันธไมตรีได้มีโอกาสขึ้นโดยสารรถไฟของจริง กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินไปยังประเทศอินเดียใน พ.ศ. 2414 ครั้งนั้นพระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟตลอดการเดินทางที่ประทับอยู่ประเทศอินเดีย หลังจากนั้นทำให้พระองค์ทรงเล็งเห็นว่ารถไฟเป็นสิ่งสำคัญต่อประเทศไทยทั้งด้านการปกครองและผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ จึงทรงมีพระราชดำริให้สถาปนากิจการรถไฟขึ้นในเวลาต่อมา

2.1 ความเป็นมาของการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือในสมัยรัชกาลที่ 5

การสถาปนากิจการรถไฟไทยนอกจากเกิดการรับรู้เกี่ยวกับรถไฟในไทยมีเพิ่มมากขึ้นแล้วยังมีแรงกระตุ้นภายนอกจากประเทศอังกฤษให้ไทยเริ่มดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อพัฒนา

ระบบการคมนาคมให้เป็นประโยชน์ในด้านการปกครองพระราชอาณาเขตและเอกราชของประเทศ ทำให้ใน พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ทำสัญญาว่าจ้างให้เซอร์ แอนดรู คลาก (Sir Andrew Clarke) และบริษัทปั้นชาร์ด แมคแทกการ์ท โลเธอร์ (Messrs. Punchard, Mac Taggart, Lowther & Co.) ซึ่งเป็นบริษัทของชาวอังกฤษทำการสำรวจเพื่อหาเส้นทางรถไฟที่เหมาะสมที่สุด ในการสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ และตามฝั่งซ้ายแม่น้ำป่าสักไปยังเมืองพระพุทธบาท เมืองลพบุรี เมืองนครสวรรค์ เมืองอุตรดิตถ์ เมืองแพร่ เมืองลำปาง และเมืองลำพูน มีทางแยก 3 ทางดังนี้ 1) ตั้งแต่เมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมา 2) ตั้งแต่เมืองอุตรดิตถ์ถึงตำบลท่าเตื่อ และ 3) ตั้งแต่เมืองเชียงใหม่ไปยังเมืองเชียงใหม่และเชียงใหม่¹

การทำหนังสือสัญญาจะพบว่า ผู้รับเหมาทำสัญญาการสำรวจเส้นทางรถไฟจะต้องทำการสำรวจเป็นตอน ๆ ทั้งหมด 8 ตอน และผู้รับเหมาจะต้องใช้จ่ายเงินไม่เกินกว่า 100 ปอนด์ต่อ 1 ไมล์ (คือ 39 เส้น 12 วา) และจะต้องไม่มีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพิ่มอีก ซึ่งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทางบริษัทปั้นชาร์ด แมคแทกการ์ท โลเธอร์ จะต้องทำบัญชีแสดงรายละเอียดยื่นต่อรัฐบาลไทยก่อนจึงจะจ่ายเงินให้ตามจริง พร้อมทั้งผู้รับเหมาจะต้องมีแผนที่แสดงเส้นทางสำรวจต่าง ๆ พร้อมทั้งบัญชีประมาณค่าใช้จ่ายในการสร้างเส้นทางรถไฟทุก ๆ ตอน โดยรายละเอียดการสำรวจเส้นทางมีดังนี้

ข้อ 1 การสำรวจเส้นทางหลัก

ตอนที่ 1 ทางจากกรุงเทพฯ จนถึงกรุงเก่า (พระนครศรีอยุธยา) ให้เริ่มทำการสำรวจตั้งแต่วันที่ใช้สัญญาให้เสร็จภายใน 18 เดือน

ตอนที่ 2 ทางจากกรุงเก่าถึงเมืองลพบุรี ให้เสร็จภายใน 24 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

ตอนที่ 3 ทางจากเมืองลพบุรีไปตามริมน้ำถึงเมืองนครสวรรค์ ให้เสร็จภายใน 28 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

ตอนที่ 4 ทางจากเมืองนครสวรรค์ถึงเมืองอุตรดิตถ์และเมืองแพร่ ให้เสร็จภายใน 28 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

ตอนที่ 5 ทางจากเมืองแพร่ถึงเมืองลำปาง เมืองลำพูน จนถึงเมืองเชียงใหม่ ให้เสร็จภายใน 36 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

¹ประกาศเซอร์เวทางรถไฟ. (2431, 10 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 5. ตอนที่ 2. หน้า 14-15.

ข้อ 2 การสำรวจเส้นทางแยก

ตอนที่ 6 ทางจากเมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมา ให้เสร็จภายใน 24 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

ตอนที่ 7 ทางจากเมืองอุตรดิตถ์ถึงท่าเตื่อ ให้เสร็จภายใน 36 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา

ตอนที่ 8 ทางจากเมืองเชียงใหม่ถึงเมืองเชียงราย เมืองเชียงแสน ให้เสร็จภายใน 48 เดือน ตั้งแต่วันที่ลงไว้ในสัญญา¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2433 เซอร์ แอนดรู คลาก และบริษัทป็นชาร์ด แมคทักการ์ท โลเธอร์ ได้ทำการสำรวจเส้นทางรถไฟครบทั้ง 8 ตอนแล้วทำแผนผังพร้อมบัญชีประมาณการสร้างเส้นทางรถไฟเสนอต่อรัฐบาลไทยเพื่อเลือกอนุมัติเส้นทางสร้างทางรถไฟสายแรก เดิมที่แควรัฐบาลไทยหมายใจว่าจะสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ก่อน แต่ต่อมาเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบขึ้นที่เมืองนครราชสีมา เริ่มจากเมื่อฝรั่งเศสเข้ายึดสิบสองจุไทใน พ.ศ. 2431 และแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) ของไทยโดยฝรั่งเศสได้มาเข้าจัดตั้งสถานกงสุลที่เมืองนครราชสีมาแล้วได้ดำเนินการก่อความไม่สงบโดยชักชวนให้ชาวจีนเข้ามาเป็นคนในบังคับของฝรั่งเศสและยุยงราษฎรชาวเมืองนครราชสีมาความว่า “แต่เดิมเมืองนครราชสีมาเคยอยู่ในปกครองของเขมรมีแต่ความเจริญรุ่งเรืองแต่เมื่อรัฐบาลไทยเข้ามาปกครองทำให้มีแต่ความท้อโทรมลงเพราะรัฐบาลไทยไม่เอาใจทำนุบำรุง...”²

ผลจากการกระทำของฝรั่งเศสทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องรีบดำเนินการทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมให้มีความทันสมัยและสะดวกรวดเร็วต่อการดำเนินการเข้าควบคุมการปกครองเมืองในพระราชอาณาเขตและรักษาเอกราชของไทย เนื่องด้วยขณะนั้นการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังเมืองนครราชสีมามีแต่ทางเกวียนหนทางทุรกันดารต้องผ่านป่าเขาที่มีไข้และสัตว์ร้ายชุกชุม และแม่น้ำลำคลองเส้นทางคมนาคมไม่สะดวกรวดเร็ว³ จึงเป็นสาเหตุให้รัฐบาลไทยเลือกอนุมัติสร้าง

¹สำเนาสัญญาเซอร์เวททางรถไฟ. (2431, 10 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 5. ตอนที่ 2. หน้า 15-16.

²การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). เล่มเดิม. หน้า 32.

³เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 46.

เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกของรัฐบาล ใน พ.ศ. 2434 ดังคำประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาความว่า

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชหฤทัยรำพึงถึงเหตุการณ์ซึ่งจะทรงทำนุบำรุงกรุงสยาม ให้รุ่งเรืองเจริญไปพลุลยยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริเห็นว่าการสร้างหนทางรถไฟ เดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง ได้เป็นอย่างดีสำคัญอันหนึ่งเพราะทางรถไฟ อาจจะช่วยย่นหาทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้หัวเมืองใดซึ่งที่ดินอุดมดี แต่สินค้ายังไม่บริบูรณ์ เพราะไม่มีหนทางไปมาขายไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่บังเกิดขึ้นไปค้าขายแลกเปลี่ยนกับหัวเมืองอื่นได้ ก็คงมีผู้อุตสาหะคิดสร้างทำเลเพาะปลูกสิ่งสินค้านั้นให้มากยิ่งขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์ มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป และทำทรัพย์สมบัติกรุงสยามให้มากมั่งขึ้นด้วย ทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก...¹

ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยเสนาบดีเห็นสมควรให้สร้างเส้นทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2434 และในวันที่ 9 มีนาคมปีเดียวกันเวลาบ่าย 5 โมงเศษ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินมายังโรงพระราชพิธีถนนบำรุงเมือง (สถานีรถไฟกรุงเทพฯ) เพื่อทรงขุดดินเป็นพระฤกษ์ ในการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกของรัฐบาลไทยพระราชทานชื่อว่า *ทางรถไฟนครราชสีมา* กระทั่งในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 รถไฟได้เริ่มเปิดเดินรถในระยะแรกเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีกรุงเก่า ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินประทับบนรถไฟพระที่นั่งขบวนปฐมฤกษ์เพื่อเสด็จพระราชดำเนินจากกรุงเทพฯ ไปกรุงเก่า² นับได้ว่าเป็นวันเริ่มต้นสถาปนากิจการรถไฟไทย

¹ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา. (2433, 22 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 7. ตอนที่ 51. หน้า 456-457.

²การเปิดทางรถไฟนครราชสีมาระหว่างกรุงเทพฯ กับกรุงเก่า และเปิดที่ว่าการข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลกรุงเก่า. (2440, 4 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 14. ตอนที่ 1. หน้า 11-13.

หลังจากรถไฟสามารถเดินรถจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีกรุงเทพฯ ใน พ.ศ. 2439 นับเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่ไทยมีกิจการรถไฟเป็นของรัฐบาลเอง แต่กระนั้นทางฝ่ายรัฐบาลอังกฤษยังไม่ล้มเลิกความพยายามที่จะขอสัมปทานเพื่อดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการค้า โดยการส่งนายทุนชาวอังกฤษเข้ามาขอสัมปทานอีกหลายครั้งแต่ไม่ประสบผลสำเร็จ¹ เพื่อเป็นการขจัดการเกิดความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษที่ขณะนั้นมีอิทธิพลอย่างมากในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเพื่อรักษาเอกราชของประเทศ

ดังนั้นในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2440 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชประสงค์ให้ดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือโดยมีทางแยกออกจากเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมาที่สถานีชุมทางบ้านภาชีโดยเริ่มสร้างในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2442² ขึ้นไปทางเมืองลพบุรีผ่านปากน้ำโพ, พิษณุโลก, อุตรดิตถ์, ลำปาง, ลำพูนไปจนถึงเมืองเชียงใหม่³ และเริ่มเปิดเดินรถจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองลพบุรีในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2444 จนสามารถเดินรถได้ถึงเมืองปากน้ำโพในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2448⁴ ในวันดังกล่าวพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินโดยสารรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ มายังสถานีปากน้ำโพเพื่อเป็นการแสดงถึงการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนืออย่างเป็นทางการ

จากนั้นกรมรถไฟได้ดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อไปภายใต้การควบคุมงานของนายลูอิส ไวเลอร์ (Luis Weiler) เจ้ากรมรถไฟสายเหนือชาวเยอรมัน (พ.ศ. 2447-2460) (ภาพประกอบ 7) และในระหว่างการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จสวรรคตในวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453 พระองค์ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ผู้ทรงริเริ่มสถาปนากิจการรถไฟไทยและมีพระราชดำริให้สร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองเชียงใหม่

¹สมใจ ไพโรจน์ธีระวิรัช. (2517). *เล่มเดิม*. หน้า 222.

²กรมรถไฟหลวง. (2475). *งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม ครบสามรอบ พ.ศ. 2439-2475*. หน้า 21.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. ร.5 ยธ. 5/18. เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. ร.5 ยธ. 5/18. เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).



ภาพประกอบ 7 นายลูอิส ไวเลอร์ (Luis Weiler) เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ (พ.ศ. 2447-2460)

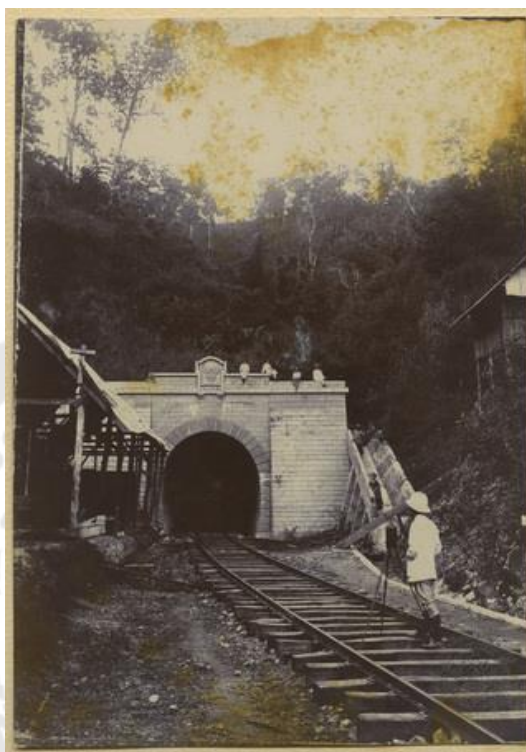
ที่มา: ลูอิส ไวเลอร์. (2556). *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย*. ไม่มีเลขหน้า.

อย่างไรก็ตามในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 การสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือได้ดำเนินการต่อไปตามลำดับโดยกรมรถไฟได้เปิดเดินรถจากเมืองปากน้ำโพไปยังสถานีเมืองพิษณุโลกใน พ.ศ. 2450 ถึงสถานีบ้านดาราใน พ.ศ. 2451 ถึงสถานีปางน้ำผึ้งใน พ.ศ. 2452 และจนถึงสถานีแม่พริก จังหวัดอุตรดิตถ์ใน พ.ศ. 2454¹ จากนั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือถูกสั่งให้ยุติการสร้างเนื่องจากค่าใช้จ่ายที่มีราคาสูงมาก เนื่องมาจากเส้นทางการสร้างมีอุปสรรคมากด้วยพื้นที่เป็นภูเขาทำให้ต้องเจาะถ้ำเพื่อสร้างอุโมงค์รถไฟหลายแห่ง อาทิ ถ้ำปางตูปชอบ (ความยาว 120.09 เมตร) ถ้ำเขาพลึง (ความยาว 362.44 เมตร) ถ้ำห้วยแม่ลาน (ความยาว 130.20 เมตร) และถ้ำขุนตาน² (ความยาว 1,352.10 เมตร) (ภาพประกอบ 8) และยังคงต้องสร้างสะพานเหล็กข้ามเหวลึกอีกหลายแห่งเช่นกัน อาทิ สะพานสองหอ สะพานสามหอ และสะพานห้าหอ

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 176.

²เล่มเดิม. หน้า 177.

(ภาพประกอบ 9) ประกอบกับเส้นทางการสร้างเป็นเส้นทางผ่านป่ารกทึบที่มีทั้งสัตว์ป่าและโรคภัยอันตรายต่าง ๆ อีกทั้งคนงานชาวจีนที่รับจ้างสร้างเส้นทางรถไฟยังขอเพิ่มค่าจ้างในอัตราที่สูงขึ้น¹



ภาพประกอบ 8 อุโมงค์ขุนตาน

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เหตุการณ์ของกรมรถไฟ พ.ศ. 2439. ภ.003 หนวญ 78/29. ภาพปากอุโมงค์ขุนตานด้านเหนือ ถ้ายาว 1,361.30 เมตร.

¹ลูอิส ไวลเลอร์. (2556). *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย*. แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ; และ วิไลตา ศรีอุฬารพงศ์. หน้า 214.



ภาพประกอบ 9 สะพานห้าหอ

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน. ภ.สบ.47/532. ภาพสะพานรถไฟสายเหนือ.

หลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือถูกยุติการสร้าง นายลูอิส ไวลเลอร์ เจ้ากรมรถไฟสายเหนือได้เสนอคำแนะนำว่าเส้นทางรถไฟสายเหนือไม่ควรยุติการสร้างที่สถานีแม่พริก ควรจะดำเนินการสร้างต่อไปยังเมืองลำปาง ลำพูน จนถึงเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นเมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังมีผลประโยชน์จากมูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองต่าง ๆ ในภาคเหนือที่มีมูลค่าสูงและรถไฟยังจะทำให้สินค้าราคาถูกลง¹ เมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางเรือ กระทั่งในวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2455 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบให้ดำเนินการสร้างขยายเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อไปจนถึงเมืองเชียงใหม่²

จากนั้นนายลูอิส ไวลเลอร์ ได้ดำเนินวางแผนการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อไปโดยเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ทำการสร้างอย่างยากลำบากเริ่มเปิดเดินรถเป็นตอน ๆ ไปจากสถานีแม่พริกถึงสถานีปากป่านในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2455 จนสามารถเปิดเดินรถถึงสถานีลำปางในเดือนเมษายน พ.ศ. 2459 ในช่วงเวลาระหว่างการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจากสถานีลำปางถึงสถานีเชียงใหม่ได้เกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 1 โดยฝ่ายไทยได้ประกาศสงครามกับ

¹ปลาย้อ ชนชนนท์. (2530). เล่มเดิม. หน้า 20.

²ลูอิส ไวลเลอร์. (2556). เล่มเดิม. หน้า 187.

ฝ่ายเยอรมันในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460¹ เป็นสาเหตุให้นายลูอิส ไวเวอร์ เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ พร้อมด้วยชาวเยอรมันคนอื่น ๆ ถูกควบคุมตัวในฐานะเชลยศึก²

แต่อย่างไรก็ตามการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือยังคงดำเนินการสร้างต่อไปโดยอยู่ภายใต้การควบคุมของพระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ซึ่งพระองค์ทรงมีความรู้ในด้านการสร้างเส้นทางรถไฟ พร้อมทั้งพระองค์ได้ขอความร่วมมือจากกรมทหารบก กองพันทหารช่างรถไฟเพื่อมาช่วยในการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจนแล้วเสร็จ³ ถึงสถานีเชียงใหม่ (ภาพประกอบ 10) ในวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2463⁴ และเริ่มเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464⁵



¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. สงครามโลกครั้งที่ 1. (สยามประกาศสงคราม). กต.65.14/16. เรื่อง สยามประกาศสงครามแก่ประเทศเยอรมันและออสเตรีย (พ.ศ. 2460).

²ลูอิส ไวเลอร์. (2556). *เล่มเดิม*. หน้า 255-256.

³การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *บุรฉัตรรำลึก*. หน้า 37.

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงคมนาคม. รัชกาลที่ 6. กรมรถไฟสายเหนือ. ร.6 คค. 5.3/2. เรื่อง สร้างรถไฟตั้งแต่แม่พวกไปถึงแดนไชย แต่แดนไชยถึงนครเชียงใหม่. (13 พฤษภาคม พ.ศ. 2454-6 พฤษภาคม พ.ศ. 2463).

⁵สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค. 0301.1.38.1/25. เรื่อง TWENTY FIFTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2464.



ภาพประกอบ 10 บริเวณสถานีรถไฟและอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรก

ที่มา: ธรรมนูญถิมสถาพร; และ บุญเสริม สาตราภัย. (2553). *เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า)*. หน้า 119.

2.2 ความสำคัญของเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อกรุงเทพฯ และเชียงใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5

หลังจากสยามลงนามทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ (Treaty of Chiang Mai) ฉบับที่ 2 ใน พ.ศ. 2426 ก็รัฐบาลอังกฤษผลของสนธิสัญญาฉบับนี้อังกฤษได้ขออนุญาตจัดตั้งสถานกงสุลที่เมืองเชียงใหม่ ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่าอังกฤษเริ่มเข้ามามีอิทธิพลในเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น และอีก 2 ปีต่อมารัฐบาลอังกฤษยังได้ส่งวิศวกรเข้ามาสำรวจเส้นทางรถไฟเพื่อดำเนินโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของประเทศจีนดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้รัฐบาลไทยเกิดความกังวลว่าเมืองเชียงใหม่อาจตกเป็นดินแดนอาณานิคมของอังกฤษได้ อีกทั้งถ้าเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวจริงรัฐบาลไทยไม่อาจล่วงรู้เหตุการณ์ได้ทันที เนื่องจากระยะทางที่ห่างไกลและระบบการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ไม่มีความสะดวกรวดเร็ว ดังนั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อรัฐบาลไทย เพื่อให้การควบคุมการปกครองเมืองเชียงใหม่และเมืองต่าง ๆ ทางเหนือของไทยรอดปลอดภัยจากการตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษเป็นสาเหตุให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมี

พระราชดำริให้สร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือจนถึงเมืองเชียงใหม่ ซึ่งเส้นทางรถไฟสายเหนือมีความสำคัญต่อกรุงเทพฯ และเชียงใหม่อย่างมาก

ดังจะเห็นได้จากการรัฐบาลส่วนกลางที่กรุงเทพฯ ได้เริ่มดำเนินการปฏิรูปการปกครองเมืองเชียงใหม่อย่างจริงจัง หลังจากการทำสนธิสัญญาเชียงใหม่ (Treaty of Chiang Mai) ฉบับที่ 2 ใน พ.ศ. 2426 กับรัฐบาลอังกฤษเพื่อแก้ไขปัญหาความขัดแย้งเรื่องกิจการป่าไม้และปัญหาตามหัวเมืองชายแดนล้านนา กับพม่า รวมถึงการแย่งชิงอำนาจกันในกลุ่มเจ้านายชั้นสูงเชียงใหม่ ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแต่งตั้งพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นพิชิติปริชากร ดำรงตำแหน่งข้าหลวงพิเศษมีอำนาจหน้าที่เสมือนผู้แทนของพระมหากษัตริย์ ขึ้นไปดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ และจัดการดำเนินงานการปฏิรูปการปกครองเพื่อสถาปนารัฐสมบูรณาญาสิทธิราชย์¹

แต่ในช่วงเวลาดังกล่าวการคมนาคมไม่มีความสะดวกรวดเร็วทำให้อำนาจการปกครองจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่เป็นไปได้น้อยสอดคล้องกับบันทึกของเซอร์ เออร์เนสต์ ซาโท เอกอัครราชทูตอังกฤษประจำสยาม ระหว่างพ.ศ. 2428-2431 ได้มีโอกาสเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2428 ได้กล่าวให้ความเห็นว่า “ถึงแม้ขณะนี้จะดูเหมือนว่าเชียงใหม่จะยังไม่ถูกผนวกรวมกับสยามอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ยังเต็มไปด้วยความยากลำบาก แต่ก็ได้คาดการณ์ไว้ว่าเมื่อใดก็ตามที่มีการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองประเทศราชล้านนาทั้ง 3 หัวเมือง คือ เชียงใหม่ ลำปาง และลำพูน จะเป็นการผนวกรวมกับสยามอย่างสมบูรณ์...”² เช่นเดียวกับพระเจ้าอินทวิชยานนท์ทรงกล่าวไว้ว่า “พระองค์ทรงเชื่อว่าอุปสรรคต่าง ๆ และข้อจำกัดความเร็วเหล่านี้เป็นสิ่งที่สวรรคตได้มอบไว้เพื่อให้ 3 หัวเมืองลาว ยังคงมีอิสรภาพจากการรุกรานจากตอนใต้ (กรุงเทพฯ-ผู้วิจัย) ซึ่งเป็นความเชื่อที่สืบทอดกันมา แต่วันใดที่ทางรถไฟถูกสร้างเชื่อมหุบเขากับแม่น้ำ ก็จะเป็นเครื่องยืนยันว่าเชียงใหม่ได้รวมเข้ากับสยามอย่างสมบูรณ์...”³

จากข้อความของเอกอัครราชทูตอังกฤษประจำสยามและพระเจ้าอินทวิชยานนท์แสดงให้เห็นว่ารถไฟเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการส่งเสริมให้อำนาจการปกครองของสยามสามารถเข้า

¹ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 366.

² อรพินท์ คำสอน. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 119.

³ *แหล่งเดิม*. หน้า 143.

ควบคุมการปกครองเมืองเชียงใหม่ได้อย่างสมบูรณ์เมื่อเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปถึงเชียงใหม่

ผลจากการดำเนินงานปฏิรูปการปกครองในเมืองเชียงใหม่เพื่อจัดการบริหารงานการปกครองเมืองเชียงใหม่ให้เป็นแบบเดียวกับที่กรุงเทพฯ อันเป็นสาเหตุให้เกิดขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นกับข้าราชการกรุงเทพฯ จนนำไปสู่เหตุการณ์กบฏขึ้นที่เมืองเชียงใหม่คือ กบฏพระยาปราบสงคราม (พ.ศ. 2432)¹ รวมถึงกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ (พ.ศ. 2445)² ซึ่งทั้งสองเหตุการณ์เกิดขึ้นจากความไม่พอใจของระบบการปฏิรูปการปกครองของรัฐบาลส่วนกลางที่กรุงเทพฯ ที่ทำให้รัฐบาลไทยยิ่งต้องเร่งบำรุงเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการปกครองที่แต่เดิมรัฐบาลไทยมองว่าเส้นทางรถไฟสายใต้มีความสำคัญมากกว่าเส้นทางรถไฟสายเหนือแต่เมื่อเกิดเหตุการณ์กบฏขึ้น ทำให้รัฐบาลไทยหันกลับมาให้ความสำคัญกับเส้นทางรถไฟสายเหนือ ดังจะเห็นได้จากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในคราวเสด็จเปิดทางรถไฟสายเหนือไว้ว่า

การสร้างทางรถไฟนั้น ไม่เป็นแต่ที่จะชักนำให้เกิดความเจริญในบ้านเมืองอย่างเดียวเท่านั้น หากจะเป็นสิ่งสำคัญอันเป็นพยานให้เห็นชัดว่าความเจริญนั้นเองมีขึ้นแล้ว ในบรรดาการโยธาก่อสร้างทั้งหลายอันมนุษย์ได้คิดค้นคว้าขึ้นทำได้นั้น ไม่มีสิ่งใด ๆ ที่จะเป็ผลใหญ่ยิ่งในการปกครองบ้านเมือง และในอาการกิริยาและความเจริญของอาณาประชาราษฎร์ให้เห็นได้ชัดเจนเสมอเหมือนเช่นทางรถไฟนี้ ด้วยเหตุว่าในการที่ทางรถไฟชักนำให้ตำบลต่าง ๆ ไปมาถึงกันได้ใกล้ชิดนั้น ก็ทำให้เป็นหนทางที่จะดูแลตรวจการ ซึ่งเป็นประโยชน์และสนิทกัน อันเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องมีในการปกครองเพื่อให้เป็นผลได้จริงด้วย...³

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าเส้นทางรถไฟสายเหนือมีความสำคัญต่อการปกครองบ้านเมืองอย่างมาก จึงเกิดโครงการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อใช้เป็น

¹อ่านเพิ่มเติม ใน สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2542). กบฏพระยาปราบสงครามแม่ทัพเมืองเชียงใหม่ พ.ศ. 2432. ใน *วัฒนธรรมและการเมืองล้านนา*. หน้า 47-66.

²อ่านเพิ่มเติม ใน เนื่ออ่อน ขวทองเขียว. (2553). *เล่มเดิม*. หน้า 275-283.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. *ร.5 ยศ. 5/18*. เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).

ปัจจัยหลักสำคัญอย่างหนึ่งในการตั้งอำนาจการปกครองจากหัวเมืองที่มีระยะทางห่างไกลอย่างเมืองเชียงใหม่เข้าสู่ศูนย์กลางอำนาจที่กรุงเทพฯ ที่มีพระมหากษัตริย์เป็นผู้ปกครองสูงสุด

3. เมืองเชียงใหม่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือมาถึง: เศรษฐกิจและสังคมระหว่างปลายทศวรรษ 2440 ถึงต้นทศวรรษ 2460

นอกจากเส้นทางรถไฟสายเหนือจะเป็นประโยชน์ทางการปกครองเป็นหลักแล้ว ภายหลังจากที่การสร้างเส้นทางรถไฟผ่านไปยังเมืองต่าง ๆ ทางภาคเหนือนับตั้งแต่เมืองปากน้ำโพ (นครสวรรค์) ขึ้นไปตลอดเส้นทางจนถึงเมืองเชียงใหม่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมกับเมืองเชียงใหม่อย่างมาก

3.1 ด้านเศรษฐกิจ

หลังจากไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริงเมื่อพ.ศ. 2398 ผลจากการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางระบบเศรษฐกิจอย่างมากที่แต่เดิมเป็นระบบเศรษฐกิจแบบพออยู่พอกิน คือเป็นการผลิตเพื่อเพียงบริโภคเท่านั้น เปลี่ยนมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่ทำการผลิตเพื่อจำหน่ายและมีเงินเป็นสิ่งแลกเปลี่ยนในการซื้อขายสินค้า

จากการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจทำให้ไทยมีความจำเป็นต้องนำผลผลิตทางเกษตรกรรมที่มีแหล่งผลิตอยู่ตามหัวเมืองห่างไกลจากกรุงเทพฯ ให้สามารถเข้าสู่ระบบค้าขายได้อย่างรวดเร็ว ทำให้รถไฟเป็นปัจจัยสำคัญในการนำผลผลิตทางเกษตรกรรมจากเมืองต่าง ๆ พื้นที่ภายในที่อยู่ห่างไกลเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อทำการส่งออกค้าขายกับชาติตะวันตก ซึ่งเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนา จึงกลายเป็นเมืองศูนย์กลางของการแลกเปลี่ยนสินค้าและแหล่งรวมสินค้าของป่าที่เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของหัวเมืองภาคเหนือ

ดังนั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือจึงมีบทบาททางด้านเศรษฐกิจต่อเมืองเชียงใหม่ ดังจะเห็นได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ที่แต่เดิมใช้เส้นทางทางน้ำ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาเดินทาง 2-3 เดือน แต่ในขณะเดียวกันการขนส่งสินค้าเส้นทางบกระหว่างเชียงใหม่กับพม่าใช้ระยะเวลาเดินทางเพียงไม่ถึง 1 เดือน¹ แต่เมื่อการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือเปิดเดินรถถึงสถานีปากน้ำโพในพ.ศ. 2448 ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มีความ

¹ ธีรศักดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 526.

สะดวกรวดเร็วมากขึ้นเหลือระยะเวลาเพียง 12 วัน¹ แต่ราคาการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีราคาแพงกว่าการขนส่งทางเรือ โดยมีราคาสูงถึง 25 รูปี แบ่งออกเป็นค่ารถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงปากน้ำโพ ราคา 15 รูปี และค่าเรือจากปากน้ำโพถึงเชียงใหม่ ราคา 10 รูปี อีกทั้งสินค้าที่แตกหักง่ายได้รับความเสียหายและสินค้าสูญหายในระหว่างขนส่งทางรถไฟมาลงเรือที่ปากน้ำโพ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับราคาขนส่งทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ราคาเพียง 10 รูปีเท่านั้น²

จากการที่ราคาค่าขนส่งทางรถไฟแพงกว่าการขนส่งทางเรือและปัญหาสินค้าได้รับความเสียหายและสูญหาย ทำให้กลุ่มพ่อค้าส่วนใหญ่หันกลับมาใช้การขนส่งทางเรือเช่นเดิม แต่ 2-3 ปีต่อมากลุ่มพ่อค้าก็กลับมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเมื่อปัญหาต่าง ๆ ได้รับการแก้ไขแล้ว เนื่องด้วยการขนส่งทางรถไฟมีความสะดวกรวดเร็วมากกว่าการขนส่งทางเรือ แต่สินค้าชนิดที่แตกหักง่ายก็ยังคงใช้วิธีขนส่งทางเรือเช่นเดิม³

ด้วยความสะดวกเร็วในการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ทำให้การขนส่งสินค้าเส้นทางบกระหว่างเชียงใหม่กับพม่าลดน้อยลง โดยสินค้าออกของเชียงใหม่ถูกส่งลงมาที่เมืองปากน้ำโพและส่งต่อโดยทางรถไฟมาที่กรุงเทพฯ มากขึ้นเป็นสาเหตุให้ระบบเศรษฐกิจของเชียงใหม่เชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ เพิ่มมากขึ้นอันเป็นผลประโยชน์สำคัญทางเศรษฐกิจของรัฐบาล ซึ่งเกิดจากการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ

กระทั่งในพ.ศ. 2464 เส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างแล้วเสร็จเปิดเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ ทำให้การติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่หมดสิ้นลง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งได้ในปริมาณมากกว่าแต่ราคาเท่ากัน กล่าวคือ ค่าขนส่งราคา 500 บาท เมื่อทำการขนส่งทางเรือสามารถบรรทุกได้ 50 หาบหรือ 3,000 กิโลกรัม แต่ถ้าขนส่งทางรถไฟสามารถบรรทุกได้มากถึง 10 ตันหรือ 10,000 กิโลกรัม⁴

¹ อธิโร คากิซากิ. (2542). *การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศไทย ค.ศ. 1897-1941 การย่นระยะเวลาจากกรุงเทพฯ: รายงานฉบับสุดท้าย*. หน้า 11.

² ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 81.

³ *แหล่งเดิม*. หน้า 82.

⁴ *แหล่งเดิม*. หน้า 59.

เมื่อเป็นดังนั้นทำให้พ่อค้าชาวจีนซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ เพื่อนำขึ้นไปขายที่เชียงใหม่โดยการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ในปริมาณมากขึ้นและมีสินค้าสมัยใหม่จากชาติตะวันตกที่มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้นด้วย จากเดิมส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากอังกฤษที่ถูกขนส่งเข้ามาทางพม่า เริ่มมีสินค้านำเข้าจากประเทศเยอรมันและญี่ปุ่นที่ถูกขนส่งโดยทางรถไฟทางกรุงเทพฯ ขึ้นมาเชียงใหม่ เช่น อลูมิเนียม ด้าย รวมทั้งสินค้าฟุ่มเฟือยสำหรับผู้มีฐานะประกอบด้วยสินค้าอุปโภค เช่น เครื่องแก้ว กระเบื้อง น้ำหอม ผ้าขนสัตว์ รถจักรยาน รถยนต์ ฯลฯ ส่วนสินค้าบริโภค เช่น ปลา เกือบน้ำตาล ฯลฯ¹

3.2 ด้านสังคม

เส้นทางรถไฟสายเหนือเป็นปัจจัยสำคัญทำให้กลุ่มคนระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่สามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น อันเป็นความประสงค์ของการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือตั้งแต่แรกเริ่มดังเห็นได้จาก รายงานสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือของกระทรวงโยธาธิการ ความว่า

การสร้างทางรถไฟสายเหนือนี้ ตั้งต้นแต่ตำบลบ้านพาศีที่แห่งนี้เป็นทางแยกออกจากสายนครราชสีมา โดยพระบรมราชประสงค์จะให้รถไฟสายเหนือนี้ขึ้นไปทางเมืองลพบุรี, ปากน้ำโพ, พิษณุโลก, อุตรดิตถ์, นครลำปางเป็นลำดับไปจนถึงเมืองนครเชียงใหม่และเชียงใหม่เพื่อเป็นการบำรุงผลประโยชน์ของอาณาประชาราษฎร์ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาให้จำเริญยิ่งขึ้นในสรรพการหาผลประโยชน์เลี้ยงชีพทั้งปวง มีการค้าขายการเพาะปลูกเป็นต้น และเมื่อมีหนทางอันดีซึ่งจะไปมาถึงกรุงเทพฯ ได้โดยเร็วและสะดวกเช่นรถไฟสายนี้แล้ว...²

นอกจากนี้พบว่ายังมีพระราชดำรัสตอบในการเปิดทางรถไฟสายเหนือของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ความว่า

ด้วยเหตุว่าในการที่ทางรถไฟชักนำทำให้ตำบลต่าง ๆ ไปมาถึงกันได้ใกล้ชิดนั้น ก็ทำให้เป็นหนทางที่จะดูแลตรวจการ ซึ่งเป็นประโยชน์และสนิทกัน อันเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องมีในการที่ปกครองเพื่อให้

¹ปลาย้อ ชนชนนท์. (2530). *เล่มเดิม*. หน้า 36.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. ร.5 ยศ. 5/18. เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).

เป็นผลได้จริงด้วย และเพราะเหตุที่รถไฟกระทำให้อาณาประชาชนซึ่งอยู่ในตำบลต่าง ๆ ตามทางรถไฟไปได้มีทางอย่างสะดวกสำหรับพากันไปมาได้ง่ายขึ้นก็กระทำให้ที่ดินและสิ่งที่เกิดจากแผ่นดินนั้นมีราคายิ่งขึ้นอีก

และโดยเหตุที่ชักนำให้อาณาประชาชนสนิทติดต่อกันซึ่งกันและกัน และสามารถที่จะให้ทำได้เห็นเพียงน้อยวันในการซึ่งเคยทำเคยเห็นได้แต่ก่อนมาตั้งเดือนนั้น รถไฟไม่ว่ามีไปทางใด ก็ย่อมนำพาความเจริญและย่อมเกื้อกูลให้คนทั้งปวงมีความรู้สึกรักชาติของตนยิ่งขึ้นอีก ความซื่อและเป็นหัวข้อสำคัญนักที่จะให้เกิดความเจริญของบ้านเมืองได้...¹

จากข้อความทั้งสองข้างต้นที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าเส้นทางรถไฟสายเหนือมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางไปมาระหว่างเมืองต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตที่แต่เดิมการเดินทางระหว่างส่วนกลางกับหัวเมืองเหนือใช้ระยะเวลาการเดินทางนานร่วมเดือน อาทิ การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ใช้เวลา 2-3 เดือนและในแต่ละฤดูกาลใช้ระยะเวลาการเดินทางไม่เท่ากันดังได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2

ดังนั้นใน พ.ศ. 2448 หลังจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือที่สถานีปากน้ำโพอย่างเป็นทางการแล้ว ทำให้เมืองปากน้ำโพที่ในอดีตเป็นเมืองศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างเมืองเชียงใหม่กับกรุงเทพฯ ตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์กลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมที่สำคัญมากขึ้นมีกลุ่มคนจำนวนมากโดยสารรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาที่เมืองปากน้ำโพเพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองเชียงใหม่

นอกจากกลุ่มคนที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ที่มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นแล้วทางรถไฟสายเหนือยังมีบทบาทต่อการย้ายถิ่นฐานของคนจีนขึ้นมาตั้งถิ่นฐานที่เมืองเชียงใหม่โดยจำนวนคนจีนในภาคเหนือเพิ่มมากขึ้นตามลำดับในพ.ศ. 2457 มีจำนวน 2,000 คน และในพ.ศ. 2462 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3,626 คน² สอดคล้องกับบันทึกชาวเยอรมันกล่าวว่า “พื้นที่ระหว่างสถานีรถไฟและสะพานนี้ (สะพานนรรัฐ-ผู้วิจัย) กลายเป็นถนนย่านการค้าที่มีร้านค้าอยู่ยัด

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. ร.5 ยธ. 5/18. เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).

²พูนพร พูลทจักร. (2530). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484. หน้า 103.

เยียด และส่วนมากมีลักษณะเป็นร้านของคนจีน...”¹ และในช่วงเวลาดังกล่าวก่อนที่รถไฟจะสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่เกิดการเปลี่ยนแปลงสิ่งต่าง ๆ ภายในเมืองเชียงใหม่เพื่อรองรับการมาถึงของทางรถไฟ อาทิ การปรับปรุงถนนเจริญเมืองเพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟกับตัวเมืองเชียงใหม่ พร้อมกับปรับปรุงสะพานนวรรัฐข้ามแม่น้ำปิงจากเดิมโครงสร้างของสะพานสร้างจากไม้ผ่านการใช้งานมาแล้วเป็นเวลาหลายสิบปี จึงดำเนินการสร้างใหม่เป็นสะพานสร้างจากเหล็ก (ภาพประกอบ 11) ใน พ.ศ. 2460 เพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นหลังจากรถไฟมาถึงเชียงใหม่

เมื่อเส้นทางรถไฟมาถึงเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 กรมรถไฟหลวงทำการเปิดเดินรถจากกรุงเทพฯ มาถึงเชียงใหม่แล้ว ส่งผลให้บริเวณถนนเจริญเมืองที่เป็นถนนเชื่อมต่อเข้าสู่ในเขตบริเวณตัวเมืองเชียงใหม่ข้ามสะพานนวรรัฐยาวจรดจนถึงถนนท่าแพกลายเป็นย่านเจริญแห่งใหม่² มีจำนวนบ้านเรือนเกิดขึ้นมากมายตลอดสองข้างทางและกลุ่มพ่อค้าบริเวณย่านวัดเกตดารามซึ่งเป็นย่านค้าขายทางเรือมาแต่เดิมก็ได้ย้ายบ้านเรือนมาตั้งถิ่นฐานใหม่อยู่บริเวณดังกล่าวเพื่อดำเนินธุรกิจค้าขาย รวมถึงสิ่งทันสมัยต่าง ๆ จากกรุงเทพฯ ถูกขนส่งโดยทางรถไฟนำขึ้นมาสู่เมืองเชียงใหม่



ภาพประกอบ 11 สะพานนวรรัฐระหว่างการสร้าง

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน. ภ.สบ.47/455. ภาพคนงานกำลังสร้างสะพานนวรรัฐ ข้ามแม่น้ำปิง มณฑลพายัพ.

¹วิลเฮล์ม เครตเนอร์. (2520). ตลาดและเมือง. ใน *เยอรมันมองไทย*. หน้า 141.

²มาตี เดชคำธณ. (2549). บ้านต้า-เฮือนแปเลขที่ 72. ใน *บ้านต้าวัดเกต*. หน้า 173.

4. บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในประเทศไทยอย่างเส้นทางรถไฟตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 โดยเส้นทางรถไฟสายเหนือมีส่วนสำคัญต่อการปกครองควบคุมอำนาจเหนือหัวเมืองฝ่ายเหนือของสยาม และยังมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย เนื่องจากรถไฟเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งลำเลียงสินค้าจากหัวเมืองฝ่ายเหนือลงมายังกรุงเทพฯ อาทิ สินค้าทางการเกษตรและสินค้าของป่าเพื่อเป็นสินค้าส่งออกสร้างรายได้ให้กับประเทศ นอกจากนี้การคมนาคมทางรถไฟยังถือได้ว่าเป็นความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทางมากที่สุดในช่วงนั้น จึงนำมาสู่แนวคิดในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟ

แนวคิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการเดินทางโดยรถไฟผู้วิจัยสันนิษฐานว่าคงจะเกิดจากงานพระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง *เที่ยวตามทางรถไฟ* พระองค์ทรงพระนิพนธ์ไว้เป็นตอน ๆ จำนวน 10 ตอน เริ่มจากเที่ยวตามทางรถไฟเมืองบางปะอิน, พระนครศรีอยุธยา, พระพุทธบาท, ลพบุรี, นครสวรรค์, พิจิตร, พิษณุโลก, อุตรดิตถ์, สระบุรี และนครราชสีมาโดยงานพระนิพนธ์ได้ถูกจัดพิมพ์โดยกรมรถไฟเมื่อ พ.ศ. 2434 กระทั่งจัดพิมพ์รวมเล่มครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2484¹ จัดได้ว่างานพระนิพนธ์เรื่องเที่ยวตามทางรถไฟเปรียบเสมือนคู่มือการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ (Guide Book) ฉบับแรก ๆ ของไทยและยังเป็นจุดกำเนิดให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการเดินทางโดยรถไฟไทยด้วย รายละเอียดเนื้อหาภายในได้อธิบายวิธีการเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ด้วยการเดินทางโดยรถไฟพร้อมทั้งบอกระยะเวลาในการเดินทางอย่างละเอียดและอธิบายถึงประวัติความเป็นมาของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญตามเมืองต่าง ๆ ใ้ได้อย่างน่าสนใจ

ต่อมาในช่วงเวลาที่พระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน (พระยศในขณะนั้น) ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง (พ.ศ. 2460-2469) พระองค์ทรงมีบทบาทในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยผ่านทางบทบาทของกรมรถไฟหลวงดังนี้

¹สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2557). *เที่ยวตามทางรถไฟ*. คำชี้แจง หน้า 6.

4.1 โรงแรมรถไฟเชียงใหม่ (Chiang Mai Railway Terminus Hotel)

ในช่วงเวลาการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือมาสู่เมืองเชียงใหม่จำเป็นต้องมีที่พักอาศัยสำหรับนายช่างวิศวกรชาวต่างประเทศทั้งที่สถานีลำปางและสถานีเชียงใหม่ เพราะเมื่อทำการถึงสถานีปลายทางในเวลาค่ำคืนแล้วเป็นการยากที่จะไปเที่ยวหาโรงแรมเพื่อพักอาศัยในชนบทต่างจังหวัด¹ กระทั่งเมื่อไทยประกาศเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 ในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ทำให้นายช่างวิศวกรชาวเยอรมันถูกจับตัวเป็นเชลยศึกและถูกส่งตัวออกนอกประเทศ

ต่อมาเมื่อครั้งที่พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงแล้วได้เสด็จตรวจงานการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือที่เมืองเชียงใหม่เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2460 พระองค์ได้เสด็จโดยรถยนต์ตรวจทางถนนจากลำพูนไปเชียงใหม่จนถึงดอยสุเทพและเสด็จต่อไปยังสถานีรถไฟเชียงใหม่ทรงมีดำริให้สร้างไฮเต็ล (Hotel) เพื่อเป็นที่พักสำหรับคนที่เดินทางมาเชียงใหม่แล้วไม่มีที่พักอาศัยและเพื่อเป็นอุบายที่จะให้คนเดินทางและได้ผลประโยชน์จากเงินรายรับค่าเดินทาง²

ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงได้ปรับปรุงเปลี่ยนบ้านพักของนายช่างวิศวกรรถไฟมาเป็นโรงแรมรถไฟเชียงใหม่เพื่ออำนวยความสะดวกเป็นที่พักอาศัยให้กับผู้โดยสารที่เดินทางขึ้นมาที่เชียงใหม่แล้วเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2464³ ถือได้ว่าเป็นโรงแรมระดับมาตรฐานของจังหวัดเชียงใหม่ (ภาพประกอบ 12) โดยตัวอาคารมีลักษณะเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวมีห้องพักเตียงนอนคู่จำนวน 8 ห้อง⁴ โดยโรงแรมรถไฟเชียงใหม่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับตัวอาคารสถานีรถไฟถือเป็นโรงแรมแห่งที่ 3

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2507). *พิธีเปิดอาคารโรงแรมเชียงใหม่*. หน้า 1.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. กระทรวงคมนาคม. กรมรถไฟสายเหนือ. คค. 5.3/8. เรื่อง กรมขุนกำแพงเพชร เสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (โคราชถึงอุบล) (4 สิงหาคม พ.ศ. 2460 – 17 สิงหาคม พ.ศ. 2468).

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค. 0301.1.38./25. เรื่อง TWENTY FIFTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2464.

⁴การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2507). *เล่มเดิม*. ไม่มีเลขหน้า.

ของจังหวัดเชียงใหม่รองจากโรงแรมจินหน้า (ภาพประกอบ 13) ตั้งอยู่ที่ถนนท่าแพและโรงแรมไต้เผง ตั้งอยู่ที่ถนนวิชัยานนท์¹

นอกจากโรงแรมรถไฟที่จังหวัดเชียงใหม่แล้ว กรมรถไฟหลวงยังได้ดำเนินการเปิดบริการโรงแรมและบ้านพักตามสถานีรถไฟเมืองต่าง ๆ ด้วย กล่าวคือในทางรถไฟสายเหนือมีบริการโรงแรมและบ้านพักที่สถานีลพบุรี, ปากน้ำโพ, พิษณุโลก, อุตรดิตถ์ และนครลำปาง ส่วนในทางรถไฟสายใต้มีบริการโรงแรมและบ้านพักที่สถานีบางกอกน้อย, หัวหิน (ประจวบคีรีขันธ์), ชุมพร, สุราษฎร์ธานี,ทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) และหาดใหญ่ (สงขลา)² นอกจากนี้กรมรถไฟหลวงยังได้ดำเนินการปรับปรุงพระราชวังพญาไทแล้วเปิดบริการเป็นโรงแรมในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2468³ ใช้ชื่อว่า ไฮเต็ลวังพญาไท (Phya Thai Palace Hotel)⁴ (ภาพประกอบ 14) และที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ กรมรถไฟหลวงยังได้เปิดบริการโรงแรมภายในอาคารสถานีในวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2470⁵ ใช้ชื่อว่า โรงแรมราชธานี (Rajdhani Hotel)⁶ (ภาพประกอบ 15) เพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้กับนักเดินทางนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการโดยสารรถไฟและเดินทางมาแวะพักท่องเที่ยวที่กรุงเทพฯ

จากการที่กรมรถไฟหลวงเปิดบริการโรงแรมและบ้านพักตามสถานีหลายแห่งทำให้จำเป็นต้องมีหน่วยงานรับผิดชอบหน้าที่ดูแลด้านโรงแรมและบ้านพักโดยเฉพาะ ดังนั้นใน พ.ศ. 2465 กรมรถไฟหลวงจึงได้ดำเนินการจัดตั้ง กองไฮเต็ล ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจตราโรงแรม

¹ อนุรักษ์กานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สาดราภัย. (2553). เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่(เก่า). หน้า 176.

² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รพท. 1/3. เรื่อง Guide Book of Siam (พ.ศ. 2463).

³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รพท. 2/11. เรื่อง จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 24-27 (พ.ศ. 2470).

⁴ ไฮเต็ลวังพญาไท มีห้องพักจำนวน 60 ห้อง ประกอบด้วยห้องธรรมดา (Standard) และห้อง Deluxe ใน สราญมิตร ประชาญสิทธิ. (2541). กิจการไฮเต็ลในประเทศไทย พ.ศ. 2406-2478. หน้า 72.

⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAI RAILWAY DEPARTMENT. กค. 0301.1.38.1/28. เรื่อง THIRTY FIRST ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2470.

⁶ โรงแรมราชธานี สถานีรถไฟกรุงเทพฯ มีห้องพักจำนวน 14 ห้อง ใน สราญมิตร ประชาญสิทธิ. (2541). เล่มเดิม. หน้า 72.

บ้านพัก และรถเสียบึง ให้มีประสิทธิภาพมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด ซึ่งแต่เดิมกรมรถไฟหลวงจัดให้มีการประมูลผู้รับเหมาที่ให้ราคาสูงสุดรับไปดำเนินการธุรกิจโรงแรมและบ้านพัก แต่ผู้ประมูลแต่ละรายต่างคนต่างปฏิบัติจัดการคนละอย่างต่าง ๆ นานา กรมรถไฟหลวงจึงดำเนินการรับคืนกลับมาดำเนินการเอง¹



ภาพประกอบ 12 โรงแรมรถไฟเชียงใหม่

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ภ.003 หวญ19/2. ภาพพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงช้างตาม ร.7 เสด็จเข้านครเชียงใหม่ 22 ม.ค. 2469.

¹กรมรถไฟ. (2479). *เล่มเดิม*. หน้า 23.



ภาพประกอบ 13 โรงแรมจินหน้า

ที่มา: ธีรฐกานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สาทราภย์. (2553). เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า). หน้า 176.



ภาพประกอบ 14 โฮเต็ลวังพญาไทหรือพระราชวังพญาไท

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. โฮเต็ลวังพญาไท. 41M00071. ภาพบริเวณ ด้านหน้าโรงแรมวังพญาไท.



ภาพประกอบ 15 โรงแรมราชธานี ภายในสถานีรถไฟกรุงเทพฯ

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.29/7. ภาพถ่ายเดินโรงแรมราชธานี สถานีรถไฟหัวลำโพง.

4.2 หนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟ (Siamese State Railways A Guide Book)

สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงริเริ่มให้กรมรถไฟหลวงจัดทำหนังสือคู่มือการท่องเที่ยวทางรถไฟเป็นฉบับภาษาอังกฤษขึ้นใน พ.ศ. 2463 พิมพ์ครั้งแรกจำนวน 1,000 ฉบับ และพิมพ์ครั้งที่สองใน พ.ศ. 2464 แล้วส่งไปขายต่างประเทศในราคาเล่มละ 1 ปอนด์ หรือ 4 ดอลลาร์ (10 บาท) ทำให้ประเทศไทยเป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศมากขึ้น¹ และเพื่อทำการโฆษณาเชิญชวนให้ชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาในไทยได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปท่องเที่ยวที่เชียงใหม่โดยทางรถไฟ อีกทั้งในเวลานั้นกรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินรถสายได้เชื่อมต่อกับสหพันธรัฐมลายูแล้วมาตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 หลังจากที่นายพี.เอ.แอนโทนี่ ผู้จัดการรถไฟของสหรัชมลายู เดินทางมากรุงเทพฯ เพื่อปรึกษาหารือและตกลงว่าด้วยเรื่องสัญญา

¹จำเริญลักษณ์ ธนะวังน้อย. (2544). *ประวัติศาสตร์ภาพยนตร์ไทย ตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2*. หน้า 112.

สำหรับการที่จะเดินรถไฟติดต่อกัน กับพระเจ้าน้องยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ณ ที่ว่าการกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2460¹

รายละเอียดภายในหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟมีข้อมูลเกี่ยวกับประเทศไทย อาทิ ที่ตั้งขนาดเขตของประเทศ จำนวนประชากร และข้อมูลย่อยเกี่ยวกับภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ รวมถึงรายได้รายจ่ายของประเทศ ภูมิอากาศ ข้อมูลเกี่ยวกับระบบเส้นทางรถไฟของไทย ข้อมูลตารางวันเวลาการเดินทางระหว่างประเทศสิงคโปร์กับจังหวัดเชียงใหม่ ข้อมูลอธิบายการเดินทางจากป่าดงเบงชาร์มากรุงเทพฯ และจากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดเชียงใหม่ และอัตราค่าโดยสารรถไฟ² (ตาราง 1)

ตาราง 1 แสดงอัตราค่าโดยสารรถไฟ

เส้นทางการเดินทาง	ชั้น 1 (บาท)	ชั้น 2 (บาท)	ชั้น 3 (บาท)
บางกอกน้อย – ปาดังเบซาร์	51.00	30.60	20.40
กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	55.00	22.00	15.00

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. *รฟท. 1/4. เรื่อง Siamese State Railways a guide book of general information on with time table (พ.ศ. 2464).*; และ เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี. (2540). บันทึกจากความทรงจำ. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2540. หน้า 22.*

แต่ในช่วงเวลาดังกล่าวเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถได้ถึงเพียงสถานีปางยางสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีความประสงค์เดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่จำเป็นต้องแจ้งเรื่องกับพนักงานกรมรถไฟหลวงที่สถานีกรุงเทพฯ เพื่อที่ทางกรมรถไฟหลวงจะจัดขบวนรถไฟเฉพาะกิจ

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 32.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. *รฟท. 1/4. เรื่อง Siamese State Railways a guide book of general information on with time table (พ.ศ. 2464).*

รับ-ส่งโดยจะต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟที่สถานีนครลำปางเพื่อเดินทางต่อไปยังสถานีเชียงใหม่ แต่ต่อมาในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 เมื่อรถไฟสามารถเปิดเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่แล้วนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟที่สถานีลำปางเหมือนแต่ก่อน ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

ในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่กรมรถไฟหลวงได้ให้รายละเอียดไว้ใน *Siamese State Railways a guide book* ที่ผลิตขึ้นใน พ.ศ. 2464 ความว่า

Chiangmai, the most important town of the north of Siam, is the seat of the Viceroy of the Northern provinces.

Places of interest.

Chiangmai has some beautiful Laos and Burmese temples built of stone and carved timber of marvelous workmanship. One of the principal temples contains the famous Buddha Pra Singha Luang, which is supposed to have been cast over a thousand years ago.

The principal attractions of Chiangmai are Doi Sutep Hill which provides sites for residences of the foreign community during the hot season, Huey keo where the Royal page school under the King's patronage and a fair sized waterfall are situated.

Fine roads for motoring, potteries, weaving looms and silver smith works all form part of the attraction.

Climate.

Chiangmai is so situated that during the months of November to February the climate is cool and very pleasant.

A few weeks stay in Chiangmai during the winter season is highly recommended for those Europeans and Americans, who for one season for another cannot take long leave at home...¹

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท. 1/4. เรื่อง Siamese State Railways a guide book of general information on with time table (พ.ศ. 2464).

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่ากรมรถไฟหลวงได้ให้รายละเอียดสถานที่ที่น่าสนใจคือ วัดพระสิงห์ ดอยสุเทพ และน้ำตกห้วยแก้ว พร้อมทั้งกล่าวถึงสถานที่ผลิตเครื่องปั้นดินเผา ผ้าทอ และเครื่องเงินด้วย ซึ่งสถานที่ที่น่าสนใจทั้ง 3 แห่งดังกล่าวข้างต้นนับว่าเป็นสถานที่ที่ได้รับความสนใจมาตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีกลุ่มชาวต่างประเทศและกลุ่มข้าราชการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ก็ได้เดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ดังกล่าว รวมถึงในครั้งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จเมืองเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2448 เมื่อยังดำรงพระยศสยามมกุฎราชกุมารก็ทรงเสด็จสถานที่ดังกล่าวด้วย และยังสามารถเยี่ยมชมแหล่งผลิตสินค้าหัตถกรรมพื้นเมือง อาทิ เครื่องปั้นดินเผา และเครื่องเงิน¹ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดเชียงใหม่ที่ได้รับความนิยมมาถึงปัจจุบันนี้มีที่มาจากความนิยมของกลุ่มคนที่เดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่มาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 จึงทำให้เกิดการรับรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจและสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น

นอกจากหนังสือ *Siamese State Railways a guide book* แล้วกรมรถไฟหลวงยังได้ผลิตหนังสือคู่มือการเดินทางรถไฟขบวนรถด่วนสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ (*Guide to the express*) เป็นฉบับภาษาอังกฤษอีกฉบับหนึ่งผลิตขึ้นใน พ.ศ. 2466 ภายในระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ โดยได้บรรยายรายละเอียดสถานที่ต่าง ๆ ที่น่าสนใจตลอดสองข้างทางตั้งแต่ขบวนรถไฟออกจากสถานีกรุงเทพฯ ผ่านไปตามเมืองต่าง ๆ อาทิ อุดรยา ลพบุรี ปากน้ำโพ อุตรดิตถ์ เด่นชัย (แพร์) ลำปาง ลำพูน จนถึงเชียงใหม่² ถือเป็นหนังสือคู่มือเดินทางเส้นทางรถไฟสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ได้เป็นอย่างดี อีกทั้งภายในหนังสือคู่มือยังมีข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถไฟสายใต้จากสถานีปาดังเบซาร์เข้าสู่ประเทศไทยมาที่สถานีกรุงเทพฯ และเดินทางโดยรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ดังนั้นกล่าวได้ว่าหนังสือคู่มือเล่มนี้เหมาะสำหรับเป็นหนังสือคู่มือนำทางสำหรับชาวต่างประเทศที่เดินทางโดยรถไฟมาเข้าท่องเที่ยวภายในประเทศไทย

ในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ได้กล่าวถึงสถานที่ที่น่าสนใจคือ วัดหลวง (วัดเจดีย์หลวง-ผู้วิชัย) วัดพระสิงห์ ดอยสุเทพ วัดสุเทพ (วัดพระธาตุดอยสุเทพ-ผู้วิชัย) รวมถึงสินค้า

¹พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว. (2511). *ลิลิตพายัพ*. หน้า 69, 79, 87.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. *รฟท. 1/8*. เรื่อง Guide Book by Erik Seidenfaden.

หัตถกรรมพื้นเมือง อาทิ ผ้าทอ เครื่องเงิน เครื่องเงิน เครื่องปั้นดินเผา และงานเทศกาลสงกรานต์ เมื่อนำข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ของหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟที่ถูกผลิต โดยกรมรถไฟหลวงจะเห็นได้ว่า การให้ข้อมูลรายละเอียดของจังหวัดเชียงใหม่ทั้งสถานที่ที่น่าสนใจ และสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองมีรายละเอียดข้อมูลที่คล้ายกัน เว้นแต่รายละเอียดที่กล่าวถึงเทศกาล สงกรานต์มีกล่าวถึงแต่ในหนังสือคู่มือการเดินทางรถไฟขบวนรถด่วนสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ (Guide to the express) ที่ถูกผลิตขึ้นใหม่ครั้งหลัง

นอกจากนี้ยังพบว่าหนังสือคู่มือท่องเที่ยวในประเทศไทยที่เป็นฉบับภาษาอังกฤษถูก จัดพิมพ์ด้วยโรงพิมพ์ของกรมรถไฟหลวง เช่น *Siam of Bangkok with Notes on Siam*¹ ตีพิมพ์ใน พ.ศ. 2470 ภายในหนังสือได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางมาเที่ยวกรุงเทพฯ เป็นหลัก โดย ให้ข้อมูลเกี่ยวกับประวัติศาสตร์กรุงเทพฯ, สถานที่ที่น่าสนใจ และสถานที่สำคัญต่าง ๆ ของ กรุงเทพฯ

อย่างไรก็ตามนอกจากหนังสือคู่มือการท่องเที่ยวที่ตีพิมพ์โดยหน่วยงานกรมรถไฟหลวง แล้ว พบว่ายังมีหนังสือที่เป็นบันทึกการเดินทางของข้าราชการไทยที่มีโอกาสเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ได้ทำการจดบันทึกการเดินทางไว้อย่างละเอียด ซึ่งสามารถใช้เป็นหนังสือคู่มือในการเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่สำหรับกลุ่มคนไทยได้เป็นอย่างดีคือ บันทึกการเดินทางของพระยาสุนทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางศุ) เรื่อง *ระยะทางไปมณฑลภาคพายัพ พระพุทธศักราช 2465*² ตีพิมพ์ใน พ.ศ. 2465 โดยภายในหนังสือได้ให้รายละเอียดประวัติความเป็นมา ของจังหวัดต่าง ๆ ที่ขบวนรถไฟผ่าน อาทิ จังหวัดพิษณุโลก แพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ รวมถึงสถานที่สำคัญของจังหวัดต่าง ๆ ด้วย อาทิ ศาลากลางจังหวัด โรงเรียน โรงพยาบาล วัด และคุ้มเจ้าหลวง ตลอดจนเส้นทางถนนและสะพาน

นอกจากนี้ภายในหนังสือยังได้ให้รายละเอียดถึงสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองของจังหวัด เชียงใหม่พร้อมทั้งแนะนำให้คนที่ขึ้นมาเที่ยวเชียงใหม่ควรที่จะหาซื้อเป็นของที่ระลึก อาทิ ผ้าไหมสัน กำแพง เครื่องเงิน เครื่องดินเคลือบ และเครื่องเงิน³ เพื่อพิจารณาดูในรายละเอียดจะเห็นได้ว่า

¹Erik Seidenfaden. (1927). *Guide to Bangkok with notes on Siam*.

²พระยาสุนทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางศุ). (2465). *ระยะทางไปมณฑลภาคพายัพ พระพุทธศักราช 2465*.

³แหล่งเดิม. หน้า 50.

สินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองที่ควรหาซื้อเป็นของที่ระลึกจะสอดคล้องกับหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟ (Siamese State Railways a guide book) และหนังสือคู่มือการเดินทางรถไฟขบวนรถด่วนสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ (Guide to the express) ของกรมรถไฟหลวงที่ได้เชิญชวนให้นักท่องเที่ยวไปเที่ยวชมสถานที่ผลิตเครื่องปั้นดินเผา ผ้าทอ และเครื่องเงิน แสดงให้เห็นได้ว่าสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองดังกล่าวนี้เป็นสินค้าสัญลักษณ์ของจังหวัดเชียงใหม่และกลายเป็นสินค้าที่มีชื่อเสียงระดับประเทศในช่วงเวลาต่อมา

นอกจากหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟทั้ง 2 ฉบับที่ถูกผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงและหนังสือเรื่องระยะทางไปมณฑลภาคพายัพ พระพุทธศักราช 2465 ที่เป็นบันทึกการเดินทางของข้าราชการไทยแล้ว ยังพบว่าในส่วนของจังหวัดเชียงใหม่เองก็ได้ดำเนินการผลิต หนังสือนำท่องเที่ยวโบราณสถานเมืองเชียงใหม่และลำพูน ขึ้นใน พ.ศ. 2473 เพื่อใช้เป็นหนังสือนำเที่ยวชมโบราณสถานของจังหวัดเชียงใหม่และลำพูนให้กับกลุ่มคณะสมาคมเวชกรรมสำหรับโรคเมืองร้อนแห่งบูรพเทศ (The Far Eastern Association of Tropical Medicine) ซึ่งประเทศไทยรับเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมโดยใช้จังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่สำหรับการประชุม ภายในหนังสือมีรายละเอียดเกี่ยวกับภูมิประเทศเมืองเชียงใหม่ ตำนานสร้างเมืองเชียงใหม่และลำพูน ตำนานวัดพระสิงห์ ตำนานสร้างพระธาตุดอยสุเทพ ประตู่ช้างเผือก ชวงสิงห์ วัดโพธาราม ฯลฯ อีกทั้งหนังสือคู่มือนำท่องเที่ยวเล่มนี้ยังมีทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษด้วยความร่วมมือจากคณะครูโรงเรียนปรินส์รอยแยลลวิทยาลัย¹

¹เสรินทร์ จิรคุปต์. (2550). ตามรอย 120 ปี ปรินส์รอยแยลลวิทยาลัย. หน้า 101.



ภาพประกอบ 16 วัดพระสิงห์

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.96/5. ภาพวัดพระสิงห์ จังหวัดเชียงใหม่.



ภาพประกอบ 17 วัดเจดีย์หลวง

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. โบราณสถานจังหวัดเชียงใหม่. ภ.002 หวญ.40/5. ภาพวิหารวัดเจดีย์หลวง จังหวัดเชียงใหม่ ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2464.



ภาพประกอบ 18 น้ำตกห้วยแก้ว

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.96/2. ภาพน้ำตกห้วยแก้ว จังหวัดเชียงใหม่.

4.3 กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟหลวง (Photographic Propaganda Sention)

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) เป็นช่วงเวลาที่ภาพยนตร์เริ่มได้รับความนิยมในสังคมไทยประกอบกับพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมีความสนพระทัยในการถ่ายทำภาพยนตร์ พระองค์จึงทรงจัดตั้งหน่วยงานเพื่อผลิตภาพยนตร์เรียกว่า กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟหลวง (*Photographic Propaganda Sention, The Royal State Railway of SIAM*) ขึ้นในพ.ศ. 2465 ทำหน้าที่เป็นเสมือนศูนย์ผลิตและเผยแพร่ภาพยนตร์ประเภทข่าวสาร ได้แก่ บันทึกเหตุการณ์พระราชกรณียกิจต่าง ๆ, อุบัติการณ์สำคัญ, กิจกรรมของหน่วยงานราชการต่าง ๆ, กิจกรรมของสังคม เช่น เทศกาลเข้าพรรษา งานชักพระ งานกฐิน และประเพณีสารคดีเพื่อประโยชน์ในทางโฆษณาเผยแพร่ให้ความรู้ ได้แก่ การดูแลสุขภาพ, โรคภัยต่างๆ, ทิวทัศน์ที่ท่องเที่ยว, ภูมิประเทศ และโบราณสถาน¹ รวมทั้ง

¹โดม สุขวงศ์. (2555). *สยามภาพยนตร์*. หน้า 232.

ประชาสัมพันธ์กิจการของกรมรถไฟหลวง และการท่องเที่ยวในสยาม¹ นับได้ว่าเป็นศูนย์ผลิตภาพยนตร์แห่งชาติที่เดียว เพราะเป็นหน่วยผลิตภาพยนตร์ที่สมบูรณ์แบบแห่งเดียวแห่งแรกของไทย ที่มีทั้งกำลังคน อุปกรณ์ และห้องปฏิบัติการล้างและพิมพ์ฟิล์มภาพยนตร์ครบทุกขั้นตอน²

นอกจากพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินแล้ว พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2468-2477) ทรงมีบทบาทต่อการถ่ายทำภาพยนตร์ในไทยตั้งแต่ขณะที่พระองค์ยังทรงดำรงพระยศพระเจ้าน้อยยาเธอ เจ้าฟ้าประชาธิปกศักดิเดชน์ ก่อนจะเสด็จขึ้นครองราชย์เป็นพระมหากษัตริย์ พระองค์ทรงโปรดทอดพระเนตรภาพยนตร์และยังทรงโปรดการถ่ายทำภาพยนตร์ด้วยฝีพระหัตถ์ของพระองค์เองด้วย

หลังจากพระองค์เสด็จขึ้นครองราชย์แล้วเมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินเลียบมณฑลฝ่ายเหนือระหว่างวันที่ 6 มกราคมถึงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2469 เป็นระยะเวลา 32 วัน การเสด็จครั้งนี้พระองค์ได้ทรงเสด็จตรวจราชการเมืองต่าง ๆ ตลอดเส้นทาง ได้แก่ พิษณุโลก แพร่ ลำปาง เชียงราย เชียงใหม่ และลำพูน³ โดยทรงเสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟตลอดการเดินทางที่สำคัญไปกว่านั้นคือ ตลอดการเสด็จพระราชดำเนินเลียบมณฑลฝ่ายเหนือพระองค์ได้ทรงถ่ายทำบันทึกภาพตลอดการเดินทาง (ภาพประกอบ 19) เป็นภาพยนตร์เรื่องการเสด็จเลียบเมืองเหนือแบ่งออกเป็น 3 ภาค ภาคละ 3 ม้วน ทั้งหมดจำนวน 9 ม้วน⁴ โดยออกฉายตามโรงภาพยนตร์ต่าง ๆ อาทิ พัฒนาการ, บ้านหม้อ ฮ่อมกง, บางลำภู, นางเลิ้ง และนครเขมร รายละเอียดภายในเป็นการบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ตั้งแต่เสด็จโดยรถไฟพระที่นั่งออกจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2464 ทรงเยี่ยมราษฎรในจังหวัดต่าง ๆ เติมน้ำด้วยภาพพิธีการรับเสด็จ, ขบวนราษฎรที่มาเฝ้ารับเสด็จ, สภาพบ้านเมือง, โบราณสถานและสถานที่ที่น่าสนใจ, ชีวิตความเป็นอยู่และอาชีพการทำมาหากินของราษฎร, ประเพณี และการละเล่นต่าง ๆ จนกระทั่งเสด็จนิวัติพระนคร เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2469⁵

¹โดม สุขวงศ์ และสวัสดิ์ สุวรรณบักร์. (2545). *ร้อยปีหนังไทย*. หน้า 9.

²โดม สุขวงศ์. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 187.

³กรมศิลปากร. (2560). *จดหมายเหตุเสด็จพระราชดำเนินเลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พระพุทธศักราช 2469*. หน้า คำนำ.

⁴การเสด็จเลียบเมืองเหนือ. (2480, 8 เมษายน). *ข่าวภาพยนตร์*. หน้า 14.

⁵โดม สุขวงศ์. (2542). *พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ กับภาพยนตร์*. หน้า 80-81.

การบันทึกภาพการเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมมณฑลฝ่ายเหนือเป็นภาพยนตร์นอกจากพระองค์จะทรงถ่ายทำด้วยพระองค์เองเป็นส่วนใหญ่แล้วยังมีหลวงกลการเจนจิต หัวหน้าช่างถ่ายภาพและภาพยนตร์ของกองภาพยนตร์เผยแผ่ข่าว กรมรถไฟหลวง เป็นผู้ถ่ายทำบันทึกภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ร่วมด้วย¹ กล่าวได้ว่า กองภาพยนตร์เผยแผ่ข่าว กรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีส่วนสำคัญอย่างมากในการโฆษณาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ผู้คนจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้รู้จักจังหวัดเชียงใหม่ผ่านการผลิตสื่อภาพยนตร์ของกรมรถไฟหลวง ดังเห็นได้จากบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ข่าวภาพยนตร์ได้กล่าวถึงภาพยนตร์เรื่องการเสด็จเยี่ยมเมืองเหนือไว้ว่า

เมื่อกรมรถไฟหลวงได้จัดทำเป็นภาพยนตร์ขึ้น ยังทำให้ฝ่ายเราชาวใต้ (กรุงเทพฯ-ผู้วิจัย) ได้รู้เห็นความเป็นไปของชนชาวเหนือหลายอย่าง เช่น ขนบธรรมเนียมลัทธิประเพณี และพิธีแปลก ๆ การอยู่กินและการแต่งกายของชนภาษาต่าง ๆ ถนนหนทาง ภูมิประเทศอันสวยงาม และการรับเสด็จอันเต็มไปด้วยความปลื้มปิติตามสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งถึงแม้จะพรรณนาเป็นลายลักษณ์อักษรให้ยืดยาวสักเท่าใด ก็ดีก็ยังมีอาจที่จะจูงใจให้ท่านรู้สึกปิติพอใจ เสมอเหมือนกับได้เห็นด้วยตนเอง...²

¹โตม สุขวางศ์. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 238.

²หมายเหตุเบ็ดเตล็ด. (2480, 8 เมษายน). *ข่าวภาพยนตร์*. หน้า 3.



ภาพประกอบ 19 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงถ่ายภาพยนตร์
ระหว่างทางเสด็จเลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469

ที่มา: โดม สุขวงศ์. (2542). พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ กับภาพยนตร์. หน้า 49.

นอกจากนั้นยังพบว่ามีการผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงที่มีรายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ ภาพยนตร์สารคดีชุดประเทศไทย ถ่ายทำโดยนายแฮร์ฟอर्ट คาวลิง ชาวอเมริกันเข้ามาถ่ายทำเมื่อ พ.ศ. 2461 โดยได้รับความร่วมมือจากกรมรถไฟหลวง, สารคดีเรื่องสยาม ถ่ายทำเมื่อ พ.ศ. 2470 โดยหลวงกลการเจนจิต ฯลฯ ซึ่งภาพยนตร์ต่าง ๆ ที่ถูกผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงได้ถูกนำออกฉายสู่สายตาประชาชนตามโรงภาพยนตร์ต่าง ๆ ทั่วประเทศด้วยการลงโฆษณาเชิญชวนให้ไปชมในหนังสือพิมพ์ข่าวภาพยนตร์¹

นอกจากภาพยนตร์ไทยพบว่ายังมีภาพยนตร์ที่ถูกผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงเพื่อขายให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ภาพยนตร์มีรายละเอียดเนื้อหาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวภายในประเทศไทย โดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงประทานชื่อ

¹จำเริญลักษณ์ ธนะวังน้อย. (2544). เด่มเดิม. หน้า 109-115.

ภาพยนตร์ชุดนี้ว่า *See Siam* เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวอย่างมาก กระทั่งมีการผลิตภาพยนตร์ชุดที่สองชื่อว่า *See Siam No.2* ก็ยังคงได้รับความนิยมถึงกับต้องทำการอัดสำเนากันอย่างหาบ่หามค่าก็ยังคงผลิตออกไม่ทันขายในฤดูท่องเที่ยวจนต้องมีบริการจัดส่งตามไปให้ภายหลัง¹ ผู้วิจัยสันนิษฐานว่าอาจเป็นภาพยนตร์ชุดเดียวกับสารคดีเรื่องชมสยามที่ถูกผลิตขึ้นใน พ.ศ. 2470 แต่ภาพยนตร์เรื่อง *See Siam* และ *See Siam No.2* อาจเป็นไปได้ว่าถูกผลิตขึ้นโดยมีการบรรยายเป็นภาษาอังกฤษ

ยิ่งไปกว่านั้นพบว่ากองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟหลวง ยังมีส่วนร่วมในการผลิตภาพยนตร์เรื่อง *นางสาวสุวรรณ* (*Miss Suvanna*) ด้วย กล่าวคือ ใน พ.ศ. 2466 นายเฮนรี เอ แมกเร (Henry A. MacRae) ผู้สร้างภาพยนตร์อาชีพจากฮอลลีวูด ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้นำคณะถ่ายทำภาพยนตร์เดินทางเข้ามาประเทศไทยเพื่อขออนุญาตถ่ายทำภาพยนตร์โดยต้องการแสดงให้เห็นสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของชาวสยาม ขนบธรรมเนียมประเพณี สภาพบ้านเมือง ความมั่งคั่งของพระราชวังและวัด รวมถึงความเจริญแบบสมัยใหม่ในกรุงเทพฯ สถานที่ท่องเที่ยวตากอากาศ ชายทะเลหัวเมือง และทรัพยากรป่าไม้ภาคเหนือ² ดังนั้นคณะถ่ายทำภาพยนตร์จึงเดินทางขึ้นไปจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อถ่ายทำฉากการทำป่าไม้

ในครั้งนั้นพระเจ้าอนงยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ในขณะนั้นได้ทรงดำเนิการให้ความช่วยเหลือในเรื่องการจัดหาสถานที่ถ่ายทำ การเดินทางขนส่งทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด พร้อมทั้งให้กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว อำนวยความสะดวกในการถ่ายทำและอนุญาตให้ใช้เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วย เมื่อภาพยนตร์ถ่ายทำเสร็จสมบูรณ์นำออกฉายตามโรงภาพยนตร์ในวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2466³ ซึ่งภาพยนตร์เรื่อง *นางสาวสุวรรณ* ถือได้ว่าเป็นภาพยนตร์ไทยเรื่องยาวเรื่องแรก⁴ ดังนั้นภาพยนตร์เรื่องดังกล่าวอาจทำให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นที่รับรู้ของกลุ่มราษฎรทั่วไปที่มีโอกาสได้ชมภาพยนตร์มากขึ้น

แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าฉากที่ถ่ายทำที่จังหวัดเชียงใหม่มีฉากประหารชีวิต จึงทำให้ถูกตัดออกก่อนที่จะนำออกฉายในโรงภาพยนตร์ต่างประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้ชาวต่างประเทศเห็นว่า

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 135.

²โดม สุขวงศ์. (2533). *ประวัติภาพยนตร์ไทย*. หน้า 12-14.

³โดม สุขวงศ์. (2555). *เล่มเดิม*. หน้า 233.

⁴โดม สุขวงศ์; และสวัสดิ์ สุวรรณบักร์. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 9.

ประเทศไทยให้คำปรึกษาหารือ¹ ดังนั้นกล่าวได้ว่าภาพยนตร์ทั้งหมดที่กล่าวมานี้มีผลต่อการรับรู้เกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศด้วย

4.4. แผนกโฆษณาการ กรมรถไฟหลวง (Information Bureau)

นอกเหนือไปจากหนังสือคู่มือการท่องเที่ยวทางรถไฟที่ถูกผลิตขึ้นใน พ.ศ. 2463 เพื่อใช้เป็นหนังสือคู่มือในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยทางรถไฟ ก่อนจะมีการจัดตั้งแผนกโฆษณาการขึ้นใน พ.ศ. 2467 ยังไม่มีแผนกที่รับผิดชอบหน้าที่เกี่ยวกับการผลิตสื่อโฆษณาโดยตรง แต่เมื่อเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาเปิดเดินรถขบวนรถด่วนเมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2464 การเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ที่น่าสนใจของประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักจึงเป็นประโยชน์ในการสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศนำมาสู่การจัดตั้งแผนกโฆษณาการขึ้นในกรมรถไฟหลวง

สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงริเริ่มจัดตั้ง แผนกโฆษณาการ (Information Bureau) สังกัดกรมรถไฟหลวงขึ้นใน พ.ศ. 2467 เป็นหน่วยงานทำหน้าที่ผลิตสื่อโฆษณากิจการรถไฟและสื่อโฆษณาการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวงเพื่อเผยแพร่ต่อประชาชนชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ทราบมากยิ่งขึ้น โดยจุดประสงค์สำคัญในการจัดตั้งแผนกโฆษณาการขึ้นมีกล่าวไว้ในหนังสืองานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปีของกรมรถไฟหลวง ความว่า

จุดประสงค์แรก เนื่องจากว่าทางราชการเล็งเห็นว่า การคมนาคมระหว่างประเทศสยามกับประเทศข้างเคียงคือ สหรัฐอเมริกา ได้มีทางรถไฟเดินเชื่อมถึงกันเรียบร้อยแล้ว จึงเป็นการสมควรที่จะทำการโฆษณาชักชวนให้ชาวต่างประเทศที่อยู่ใกล้เคียง และพวกนักท่องเที่ยวในภาคยุโรปและอเมริกา ได้มาเที่ยวประเทศสยามบ้าง เพราะนอกจากเป็นการเผยแพร่ประเทศยังเป็นการนำรายได้มาสู่ประเทศทางด้านรถไฟด้วย

ส่วนประการที่ 2 เพื่อชักชวนประชาชนให้นิยมการท่องเที่ยวภายในประเทศ และพักผ่อนหาความรู้ด้วยการเดินทางโดยทางรถไฟ...²

¹จำเริญลักษณ์ ธนะวังน้อย. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 31.

²กรมรถไฟ. (2490). *เล่มเดิม*. หน้า 77.

นอกจากนี้ยังพบว่าในสมุดเชิญชวนเที่ยวหัวหินที่ผลิตโดยแผนกโฆษณาการยังระบุหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานไว้ว่า

มีหน้าที่ต้อนรับและชี้แจงให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในเรื่องการท่องเที่ยวโดยทางรถไฟทั่วไป

ทำการโฆษณาแนะนำชี้ชวนให้ประชาชนได้มีโอกาสทราบถึงสภาพภูมิประเทศทั่วไป เพื่อให้ได้มีโอกาสใช้เวลาว่างท่องเที่ยวไปในที่ต่าง ๆ หากมีความรู้ความรื่นเริงและความสำราญ

รับภาระติดต่อกับทางการสำนักพระราชวัง เพื่อขออนุญาตให้ประชาชนชาวไทย และชาวต่างประเทศ ชมพระราชฐานต่าง ๆ เช่น พระบรมมหาราชวัง วัดพระศรีรัตนศาสดาราม และพระราชวังบางปะอิน ฯลฯ

จัดการสำรองโรงแรมและบ้านพักตามสถานีต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความอำนวยการของกรมรถไฟ
สำรองที่นั่งในกระบวนรถด่วน ทั้งชั้น 1 และ 2

จำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ให้แก่ผู้โดยสารที่ประสงค์เดินทางโดยรถชั้น 1 และชั้น 2

ให้ข้อความเกี่ยวแกกิจการรับส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยทางรถไฟ

จัดการให้เช่าติดป้ายโฆษณาสินค้า ในรถโดยสารและตามสถานีต่าง ๆ ในอัตราถูกเพื่อประโยชน์ร่วมกับพ่อค้า

จัดทำและฉายภาพยนตร์ธรรมชาติโฆษณาเชิญชวนท่องเที่ยว...¹

รวมถึงพบว่ามีหนังสือคู่มือท่องเที่ยวกรุงเทพฯ (Guide to Bangkok with notes on Siam) ฉบับภาษาอังกฤษผลิตโดยกรมรถไฟหลวงยังระบุหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานไว้ว่า

The Information Bureau of the Royal State Railway Department of Siam is a government organization Having as its object the encouragement of tourist traffic to Siam.

The Bureau supplies necessary information as to travelling, free, to foreign tourists; introduces them to the famous sights, scenes and resorts of Siam; assist them in planning itineraries, securing trustworthy guides of interpreters, and renders all possible assistance to them during their sojourn in Siam.

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท. 1/9. เรื่อง งานพิมพ์สมุดเชิญเที่ยวหัวหิน (พ.ศ. 2484).

Tourists are welcome to call at the Bureau at all time. Office hours, 8 to 14.30 o'clock on weekdays...¹

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าแผนกโฆษณาการมีหน้าที่ในผลิตสื่อโฆษณาชักชวนให้ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเกิดความสนใจในการเดินทางท่องเที่ยวโดยทางรถไฟ และจำหน่ายตั๋วสำรองที่นั่ง รวมถึงการให้ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับประเทศไทยและข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทางโดยรถไฟ แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ และช่วยวางแผนการเดินทางท่องเที่ยว ตลอดจนติดต่อประสานงานหน่วยงานต่าง ๆ ภายในประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ การดำเนินการของแผนกโฆษณาการมีดังนี้

1. ทำภาพโฆษณาและข้อความชักชวนขึ้นแล้วส่งไปลงแจ้งความหนังสือพิมพ์รายวัน รายสัปดาห์ และรายเดือนในต่างประเทศ โดยเสียค่าแจ้งความพอสมควร

2. พิมพ์สมุดคู่มือ เล่าเรื่องประเทศสยามโดยมีภาพประกอบแสดงสถานที่ ๆ น่ารู้ น่าชม และแสดงรายการเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางตลอดจนสถานที่พักในที่ต่าง ๆ ส่งไปจำหน่ายตามสถานที่ต่าง ๆ เช่น สำนักงานท่องเที่ยว โฮเต็ล ห้องสมุด และสถานที่ ๆ สมควรบางแห่งในต่างประเทศ

3. พิมพ์ภาพโฆษณา ส่งไปปิดประกาศตามโฮเต็ล สถานีรถไฟ สำนักงานท่องเที่ยว และสถานที่ ๆ เหมาะสมสำหรับการชักชวน

4. แต่งและพิมพ์หนังสือแนะนำเที่ยวจังหวัดข้างเคียงที่มีโบราณวัตถุและปูชนียสถานที่สำคัญ ๆ เป็นภาษาต่างประเทศขึ้นจำหน่าย พิมพ์กำหนดเวลาเดินรถและรูปภาพโปสเตอร์ ซึ่งเป็นภาพแสดงสถานที่สำคัญ ๆ ขึ้นจำหน่ายในราคาพอสมควร

5. ได้ตอบจดหมายต่าง ๆ ที่ชาวต่างประเทศและสำนักท่องเที่ยวเขียนถามมา พร้อมส่งแผนที่แสดงทางรถไฟและภาพที่สมควรไปให้จัดการรับรองนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นระยะ ๆ

6. ติดต่อกับบริษัทผู้แทนกรมรถไฟในการจำหน่ายตั๋วสำรองที่นั่งนอนในรถและห้องพักของโฮเต็ล

¹Erik Seidenfaden. (1927). *op. cit.* p. 284.

7. ตอบข้อซักถามให้ความรู้เกี่ยวกับการท่องเที่ยวในประเทศไทยกับผู้ที่มาเที่ยวในประเทศ

8. ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ เพื่อขออนุญาตให้นักท่องเที่ยวเข้าชมสถานที่สำคัญ ๆ

9. ติดต่อกับบริษัทเดินเรือ รถยนต์ รถไฟ สายการบิน โฮเต็ล และสำนักงานท่องเที่ยวตามประเทศต่าง ๆ เพื่อทราบกำหนดเวลาเดินเรือ รถยนต์ รถไฟ การบิน และค่าโดยสาร พร้อมทั้งข้อความต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินทางในประเทศนั้น ๆ สำหรับแนะนำกับผู้ที่จะเดินทางไป¹

จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นหน้าที่รับผิดชอบของแผนกโฆษณาการ กรมรถไฟหลวงที่มีส่วนในการผลิตสื่อโฆษณารูปแบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ภายในประเทศไทย หนึ่งนั้นคือ จังหวัดเชียงใหม่ เช่น แผ่นพับ หนังสือคู่มือแนะนำเที่ยว ฯลฯ แล้วส่งสื่อโฆษณาไปแจกจ่ายตามสถานที่สำคัญต่าง ๆ อาทิ สถานีรถไฟ สถานีทูตไทยในต่างประเทศ และโรงแรมที่มีชื่อเสียงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนั้นในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลได้ดำเนินการจัดตั้ง สภาเผยแผ่พาณิชย์ ขึ้นในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2463² โดยสภานี้ได้ดำเนินการผลิต หนังสือจดหมายเหตุดังกล่าวเพื่อเผยแผ่กิจการต่าง ๆ ของบ้านเมืองอยู่ในความรับผิดชอบของหลายกระทรวง อาทิ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กระทรวงเกษตรราธิการ และกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ พร้อมทั้งมีการผลิตเผยแผ่เป็นฉบับภาษาอังกฤษใช้ชื่อว่า *The record* ซึ่งจะออกจำหน่ายทุก 3 เดือนทั้งฉบับ

¹กรมรถไฟ. (2490). *เล่มเดิม*. หน้า 77-78.

²ประกาศเพิ่มเติมว่าด้วยสภาเผยแผ่พาณิชย์หากกระทรวงพาณิชย์. (2464, 2 ตุลาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 38. หน้า 295.

ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ในราคาฉบับละ 1 บาท โดยจะวางจำหน่ายตามสถานที่สำคัญ¹ ทางราชการ ร้านหนังสือ และโรงพิมพ์ รวมถึงที่สถานีรถไฟด้วย²

สาเหตุหลักที่กล่าวถึงหนังสือจดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์ (The record) เนื่องจากกรมรถไฟหลวงเป็นส่วนหนึ่งของกิจการบ้านเมืองที่มีความสำคัญสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล ดังนั้นจึงมีรายละเอียดเกี่ยวกับกิจการรถไฟภายในหนังสือจดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์ (The record) ฉบับภาษาอังกฤษ คือ การลงโฆษณาเชิญชวนชาวต่างประเทศไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟของแผนกโฆษณาการ (ภาพประกอบ 20) จากการค้นคว้าเอกสารหลักฐานพบว่าได้เริ่มลงโฆษณาในฉบับเดือนกรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2472 เป็นฉบับแรกและดำเนินการลงโฆษณาต่อเนื่องมาทุก ๆ ฉบับดังมีความว่า

Chiangmai to most of us means more than just a large city. It suggest romance, fascination, new scenes, new lives, new people. The journey to Chiangmai is in itself a trip through the very heart of Siam, through the densest of Jungles, over the deepest of valleys. You have not seen the real Siam until you have seen it on the road to Chiangmai.

The North Express leaves Bangkok twice a week with comfortable sleeping cars and restaurant cars. Your next holidays are coming. Decide now and make Chiangmai your destination.

For particulars, please ask the Information Bureau, Royal State Railways, Bangkok...³

¹สถานที่จำหน่ายหนังสือจดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ข้างวัดโพธิ์, พิพิธภัณฑสถานสวนสุนันทา ถนนสุริวงค์, กองโฆษณา กรมรถไฟหลวง, กรุงเทพมหานคร กรมนครหลวง, กรมรถไฟหลวง, กรุงเทพมหานคร ถนนเจริญกรุง, พร้อมภัณฑสถานกรมรถไฟหลวง, โรงพิมพ์บางกอกไทมส์, โรงพิมพ์สยามออบเชอเวอร์, โรงพิมพ์กรุงเทพฯ เดลิเมต์ และคลังวิทยากรข้างห้างปึกgrim ถนนมหาไชย. ใน สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รพท. 2/13. เรื่อง จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 28-31 (พ.ศ. 2471).

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รพท. 2/1. เรื่อง จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 1-3 (พ.ศ. 2464).

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รพท. 2/18. เรื่อง THE RECORD, THE JOURNAL OF THE BOARD OF COMMERCIAL DEVELOPMENT. NO.30-38, 1930 (พ.ศ. 2473).

จากข้อความข้างต้นแสดงให้เห็นได้ว่า กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการโฆษณาเชิญชวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศให้เดินทางไปที่เที่ยวพักผ่อนที่จังหวัดเชียงใหม่ในช่วงวันหยุดยาว ในรายละเอียดได้บรรยายถึงประสบการณ์ใหม่ที่จะได้สัมผัสและเส้นทางการเดินทางโดยรถไฟไปยังจังหวัดเชียงใหม่ พร้อมทั้งให้รายละเอียดเกี่ยวกับการบริการของขบวนรถด่วนสายเหนือที่ให้บริการอาทิตย์ละ 2 ขบวน พร้อมด้วยบริการรถตู้นอนและรถเสบียงอาหาร โดยสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกโฆษณาการที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ

ยิ่งไปกว่านั้นแผนกโฆษณาการยังได้ดำเนินการซื้อพื้นที่ลงโฆษณาในหน้าหนังสือนิตยสารรายเดือนต่างประเทศชื่อว่า กริมออฟเดอะอีสต์ (Glimpse of the East) เป็นนิตยสารรายเดือนของประเทศญี่ปุ่น แต่โรงพิมพ์ตั้งอยู่ที่เมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco) ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยแผนกโฆษณาการได้ซื้อพื้นที่ลงโฆษณารายในหนังสือนิตยสารโดยใช้หัวข้อเรื่อง ว่าด้วยประเทศไทย ลงในหน้าที่ 8 และ 9 ระหว่างพ.ศ. 2473-2476 (ค.ศ. 1930-1933) เป็นเวลา 4 ปี โดยจ่ายเงินค่าลงโฆษณาในราคา 35 ปอนด์ต่อปี รายละเอียดเนื้อหาที่ลงภายในหนังสือเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟ กิจการโรงแรม และรูปภาพสถานที่ท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งหนังสือนิตยสารฉบับนี้จะวางแพร่หลายตามไฮเต็ลชั้นนำ สถานที่ค้าขาย และที่ทำการสำคัญ ๆ ตามประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก¹

เมื่อพิจารณาแล้วเป็นไปได้ว่าจังหวัดเชียงใหม่ต้องเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญแห่งหนึ่งที่แผนกโฆษณาการ เลือกลงรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่เพื่อนำไปตีพิมพ์โฆษณาลงในนิตยสารฉบับดังกล่าวอย่างแน่นอน ดังนั้นจึงทำให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นที่รับรู้และได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลังจากได้อ่านรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ผ่านนิตยสารดังกล่าว

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท. 1/7. เรื่อง Glimpse of the East (advertising railways, Hotel).

CHIENGMAI
*Health and Holiday
Combined*

**26 HOURS
FROM BANGKOK**

Chiengmai to most of us means more than just a large city. It suggests romance, fascination, new scenes, new lives, new people. The journey to Chiengmai is in itself a trip through the very heart of Siam, through the densest of Jungles, over the deepest of valleys. You have not seen the real Siam until you have seen it on the road to Chiengmai.

The North Express leaves Bangkok twice a week with comfortable sleeping cars and restaurant cars. Your next holidays are coming. Decide now and make Chiengmai your destination.

For particulars, please ask the Information Bureau, Royal State Railways, Bangkok.

THE ROYAL STATE RAILWAYS OF SIAM.

ภาพประกอบ 20 ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละรัตต์. สบ 10.11.2/3. เรื่อง การสร้างทางรถไฟทหารติดต่อระหว่างประเทศไทย-ประเทศพม่าระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา.

4.5 การพัฒนาการเดินรถไฟเส้นทางสายเหนือ

หลังจากพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 ทำให้กิจการรถไฟไทยกลายเป็นหน่วยงานในการควบคุมของคนไทย โดยแต่เดิมนั้นกรมรถไฟหลวงอยู่ในการควบคุมของวิศวกรชาวเยอรมันและชาวอังกฤษ เมื่อพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพัฒนากิจการรถไฟไทยหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการเดินรถ ทำให้กิจการรถไฟไทยเจริญก้าวหน้าอย่างมากเป็นที่กล่าวถึงของผู้คนในยุคสมัยนั้น กระทั่งกล่าวเปรียบเทียบรถไฟไทยกับรถไฟอังกฤษในดินแดนอาณานิคมไว้ในหนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยามของหลวงนฤราชภักดี ความว่า “แท้ที่จริงรถไฟของประเทศสยามนั้นเมื่อจะเทียบเคียงกันกับรถไฟของอังกฤษในทางแหลมมลายูหรืออินเดีย พม่าแล้ว ก็ยังเป็นรองรถไฟของประเทศสยามเรา ได้มีชาวต่างประเทศที่ได้เคยโดยสารรถไฟไปมาทั้งสองฝ่ายได้กล่าวไว้เป็นพยานด้วยแล้ว...”¹

เส้นทางรถไฟสายเหนือนี้ตั้งต้นจากสถานีกรุงเทพฯ มุ่งหน้าสู่พระนครศรีอยุธยา (สถานีกรุงเก่า) แล้วมีเส้นทางแยกจากเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชีเข้าสู่ลพบุรี ปากน้ำโพ (นครสวรรค์) พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน แล้วสิ้นสุดปลายทางที่สถานีเชียงใหม่ หลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 ความนิยมในการเดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่ปรากฏขึ้นอย่างต่อเนื่องมีจำนวนคนที่เดินทางไปเชียงใหม่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการเดินทางมีความสะดวกสบายรวดเร็ว อีกทั้งยังมีนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงเริ่มดำเนินการพัฒนากิจการรถไฟในเส้นทางสายเหนือมาเป็นลำดับ

เมื่อรถไฟสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่แล้ว แรกเริ่มการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ใช้ระยะเวลา 3 วัน โดยการเดินทางนั้นขบวนรถไฟจะทำการเดินรถเฉพาะในเวลากลางวัน เนื่องมาจากการเดินรถในเวลากลางคืนมีความเสี่ยงว่าจะเกิดอันตราย เพราะรถไฟไทยไม่มีรั้ว 2 ข้างทางรถไฟ มีโจรผู้ร้ายจำนวนมาก และสะพานรถไฟต่าง ๆ เป็นไม้อาจจะถูกเผาแล้วเกิดอันตรายต่อขบวนรถไฟ คนเลี้ยงวัวควายก็ปล่อยให้ข้ามทางรถไฟเอง แต่ต่อมาพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงริเริ่มให้เดินขบวนรถในเวลากลางคืนเริ่มเฉพาะขบวนรถขนส่งสินค้า

¹หลวงนฤราชภักดี. (2469). หนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยาม.

ก่อนเมื่อไม่มีเหตุการณ์อันตรายเกิดขึ้น จึงเริ่มให้มีขบวนรถขนส่งผู้โดยสารในเวลากลางคืนตั้งแต่นั้นมา¹

การหยุดพักค้างคืนนั้นหลังจากออกจากกรุงเทพฯ ในคืนวันแรกจะแวะค้างคืนที่พิษณุโลก วันที่สองที่ลำปาง และถึงเชียงใหม่ในวันที่สาม² ต่อมาในวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2464 กรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินรถขบวนรถด่วนสายใต้และระหว่างประเทศสัปดาห์ละ 2 ครั้ง ทุกวันอาทิตย์และวันพุธจากสถานีบางกอกน้อยถึงสถานีป่าดงเบงชารักษ์ของสหรัฐอเมริกาและสามารถเดินทางต่อไปยังเกาะปันงและสิงคโปร์ โดยมีรถโดยสารชั้น 1 มีที่นั่งและนอนเดินทางทั้งกลางวันกลางคืน และมีรถเสบียงพ่วงไปในขบวนด้วย³ ต่อมาในวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2464 ยังได้เปิดให้บริการเพิ่มรถโดยสารชั้น 2 และชั้น 3 ด้วย⁴ ยิ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ชาวต่างประเทศที่มีความสนใจเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่สามารถเดินทางจากสหรัฐอเมริกาเข้ามาในประเทศไทยโดยทางรถไฟสายใต้มาที่กรุงเทพฯ และต่อรถไฟสายเหนือจากสถานีกรุงเทพฯ ขึ้นไปจังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างสะดวก

หลังจากเปิดเดินรถขบวนรถด่วนสายใต้และระหว่างประเทศเป็นที่ประสบความสำเร็จดังเห็นได้จากการจำหน่ายตั๋วโดยสารชั้น 1 ระหว่างประเทศไปกลับใน พ.ศ. 2464 จำหน่ายตั๋วได้เพียง 293 ใบ แต่ใน พ.ศ. 2465 มียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 1,273 ใบ รวมทั้งตั๋วโดยสารภายในประเทศก็มียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้นเช่นกัน⁵ ต่อมาในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465 กรมรถไฟหลวงจึงเริ่มเปิดเดินรถขบวนรถด่วนสายเหนือให้บริการสัปดาห์ละ 2 ขบวน ทั้งขาขึ้นและขาล่องโดยขาขึ้นออกจากกรุงเทพฯ ทุกวันอาทิตย์และวันพุธเวลา 16.30 น. ขาล่องออกจากเชียงใหม่ทุกวันอังคารและวันศุกร์เวลา 07.15 น. ขบวนรถด่วนประกอบด้วยรถโดยสารชั้น 1 มีที่นั่งและนอนสำหรับเดินทางได้ทั้งกลางวันกลางคืน และมีรถโดยสารธรรมดาชั้น 2 และชั้น 3 กับรถเสบียงพ่วง

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 133.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. *รฟท. 1/3*. เรื่อง Guide Book of Siam (พ.ศ. 2463).

³กรมรถไฟหลวง. (2475). *เล่มเดิม*. หน้า 32-33.

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. *รฟท. 2/7*. เรื่อง THE RECORD (ISSUED BY THE MINISTRY OF COMMERCE, BANGKOK, SIAM) NO.11-14, 1924 (พ.ศ. 2467).

⁵กรมรถไฟ. (2479). *เล่มเดิม*. หน้า 22.

ไปด้วย¹ เมื่อสามารถเดินรถได้ทั้งกลางวันกลางคืนทำให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ใช้เวลาเพียง 25 ชั่วโมงครึ่งเร็วกว่าแต่ก่อนใช้เวลาถึง 3 วัน²

นอกจากการปรับปรุงระบบการเดินรถให้สามารถเดินทางได้เร็วขึ้นแล้ว พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินยังได้ทรงปรับปรุงการจำหน่ายอาหารในรถเสบียงสายเหนือ (ภาพประกอบ 21) ที่แต่เดิมให้มีการจัดหาผู้ประมูลการจำหน่ายอาหารบนรถเสบียง ต่อมาในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2466 กรมรถไฟหลวงได้รับกลับมาดำเนินการเองเพื่อยกระดับคุณภาพมาตรฐานตามหลักมาตรฐานของอังกฤษ โดยมีจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม สุราทุกชนิดของต่างประเทศ และค็อกเทลทุกอย่างเพื่อให้ความสบายแก่ผู้โดยสารอย่างดีที่สุดเหมือนโรงแรมชั้นหนึ่ง³ แรกเริ่มรถเสบียงประจำขบวนรถด่วนสายเหนือมีจำนวน 1 ตู้และสายใต้มีจำนวน 2 ตู้⁴ เมื่อขบวนรถไฟจอดตามสถานีจังหวัดต่าง ๆ พบว่าจะมีข้าราชการและคนบดขี่ของจังหวัดนั้นจะขึ้นไปบนรถเสบียง สั่งน้ำหวานมากินกันราวกับรถเสบียงเป็นสโมสรย่อย ๆ ของจังหวัดทีเดียว⁵

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการพัฒนาการเดินรถไฟเส้นทางสายเหนือที่แต่เดิมให้บริการเดินรถไฟเฉพาะเวลากลางวันทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ใช้เวลาถึง 3 วัน แต่เมื่อเริ่มเปิดเส้นทางรถไฟขบวนรถด่วนสายเหนือทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ใช้เวลาเพียง 25 ชั่วโมงและขบวนรถด่วนสายใต้จากกรุงเทพฯ ถึงสถานีป่าดงเบขาร์ของสหรัฐอเมริกาใช้เวลาเดินทาง 36 ชั่วโมงสามารถกระทำได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้นอีกทั้งในขบวนรถไฟยังมีรถเสบียงอาหารพ่วงไปด้วย ยิ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กลุ่มคนเกิดการเดินทางท่องเที่ยวโดยทางรถไฟมากขึ้น

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 51.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสุภาแผดแผ่พานิชย์. *รฟท.* 2/7. เรื่อง THE RECORD (ISSUED BY THE MINISTRY OF COMMERCE, BANGKOK, SIAM) NO.11-14, 1924 (พ.ศ. 2467).

³การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 57.

⁴แหล่งเดิม. หน้า 262.

⁵แหล่งเดิม. หน้า 133.



ภาพประกอบ 21 ภายในตู้รถเสบียงอาหาร

ที่มา: กรมรถไฟ. (2490). *งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี*. ไม่มีเลขหน้า.

5. กลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

กลุ่มคนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยรถไฟสายเหนือจากการค้นคว้าข้อมูลเอกสารหลักฐานทางประวัติศาสตร์คือ บันทึกการเดินทางของกลุ่มคนที่เดินทางโดยรถไฟในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่ามีกลุ่มคนที่เดินทางแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มคนได้แก่ กลุ่มชาวไทยและชาวต่างประเทศ

5.1 กลุ่มชาวไทย

กลุ่มชาวไทยในที่นี้หมายถึง กลุ่มชนชั้นนำเป็นหลักประกอบด้วย พระมหากษัตริย์ พระบรมวงศานุวงศ์ และข้าราชการ ดังจะเห็นได้จากบันทึกการเดินทางต่าง ๆ ของคนกลุ่มนี้ สาเหตุที่มีเฉพาะกลุ่มชนชั้นนำเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 นั้นการเดินทางไกลนับว่าเป็นห่างไกลและไม่มีความจำเป็นสำหรับราษฎรทั่วไป อีกทั้งการเดินทางไกลจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมากสำหรับใช้จ่ายค่าต่าง ๆ ตลอดการเดินทาง อาทิ ค่าตั๋วรถไฟ ค่าที่พัก ค่าอาหาร รวมถึงค่าใช้จ่ายสิ่งของจำเป็นต่าง ๆ ในการเดินทางไปท่องเที่ยว ดังนั้นการเดินทางท่องเที่ยวจึงเป็นกิจกรรมสำหรับกลุ่มชนชั้นนำมากกว่ากลุ่มราษฎรทั่วไป

เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินทางถึงสถานีเชียงใหม่ จึงเริ่มมีบุคคลสำคัญของราชสำนักเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใน พ.ศ. 2464 เป็นปีแรกที่รถไฟสามารถเดินทางได้ในระยะยาวจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่โดยไม่ต้องเปลี่ยนขบวนที่สถานีนครลำปางเหมือนก่อนหน้านั้น เชื้อพระวงศ์องค์แรก ๆ ที่เดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่คือ สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ จากหลักฐานที่พระองค์ทรงนิพนธ์ไว้ชื่อเรื่อง อธิบายระยะทางล่องน้ำพิง ตั้งแต่เมืองเชียงใหม่จนถึงปากน้ำโพธิ์ ทรงกล่าวไว้ในคำนำว่า “เมื่อปีระกา พ.ศ. 2464 ข้าพเจ้าขึ้นไปเที่ยวมณฑลพายัพ...”¹ โดยเที่ยวขาขึ้นพระองค์เสด็จโดยทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเมืองเชียงใหม่ เที่ยวขาล่องพระองค์เสด็จโดยทางเรือจากเมืองเชียงใหม่จนถึงปากน้ำโพ และเสด็จกลับกรุงเทพฯ โดยทางรถไฟ

จากการเสด็จของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ จึงเริ่มเกิดความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในกลุ่มชนชั้นนำเพิ่มมากขึ้น กระทั่งใน พ.ศ. 2469 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 หลังจากพระองค์เสด็จขึ้นครองราชสมบัติ พระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินเลียบมณฑลพายัพเป็นแห่งแรก ซึ่งเป็นธรรมเนียมปฏิบัติสำหรับพระมหากษัตริย์ในการเสด็จพระราชดำเนินตามหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ ที่อยู่ในพระราชอำนาจ

เมื่อพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จถึงเมืองเชียงใหม่ ได้ทรงมีพระแสงรับสั่งไว้ อย่างน่าสนใจเกี่ยวกับความสำคัญและความน่าสนใจของเมืองเชียงใหม่ไว้ว่า

ตั้งแต่เราเข้ามาในเขตมณฑล ก็เกิดขึ้นชมสโมสรสนับด้วยได้เห็นภูมิลำเนาตั้งแต่เมืองแพะ เมืองนครลำปาง เมืองเชียงราย ตลอดจนเมืองเชียงแสน ซึ่งเราได้ไปจนสุดแดนพระราชอาณาเขตต์แล้วผ่านเมืองลำพูนมาถึงเมืองเชียงใหม่ ล้วนเป็นที่อุดมด้วยไร่นาป่าไม้อันมีค่า ผู้คนพลเมืองที่ได้พบปะมาก็ ล้วนมีสัมมาคารวะ ต้อนรับเราด้วยความนิยมยินดีเห็นประจักษ์แก่ตา มาจนได้เห็นการที่จัดรับรอง ณ เมืองเชียงใหม่นี้ เป็นการใหญ่โตครึกครื้นสมกับเมืองอันเป็นโบราณราชธานี และเป็นที่ยังคับการมณฑลในปัจจุบัน ก็ยิ่งพูนเพิ่มความสโมสรสนับทั้งตัวเราและสมเด็จพระราชินี ด้วยเห็นความจงรักภักดีไมตรีจิตต์ของท่านทั้งหลาย ทั้งเจ้านายชายหญิง ข้าราชการผู้ใหญ่ผู้น้อย ตลอดจนสมณคณาจารย์คฤหบดี พ่อค้า ประชาชนทุกชาติทุกภาษา ของจึงได้รับความชอบใจของเราทั้งสองอย่างยิ่งให้ทั่วกัน

เมื่อสมเด็จพระบรมราชชนกนาถ (รัชกาลที่ 5-ผู้วิชัย) ของเราโปรดให้สร้างทางรถไฟมาเมืองเชียงใหม่ ได้แสดงพระราชประสงค์ไว้ในครั้งนั้นว่า ถ้าทางรถไฟสร้างสำเร็จแล้วเมื่อใด จะเสด็จขึ้นมา

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2473). *เล่มเดิม*. หน้า คำนำ.

ประทับสำราญพระราชอิริยาบถ ณ เมืองเชียงใหม่ให้เนื่อง ๆ อย่างเป็นราชธานีทางฝ่ายเหนือ เมื่อเรา ได้มาเห็นบ้านเมืองและมาคุยเคยกับผู้คนในมณฑลพายัพครั้งนี้ เห็นว่ากระแสพระราชดำรินั้นสมควร ยิ่งนักด้วยเมืองเชียงใหม่ใหญ่โตเคยเป็นราชธานีแห่งหนึ่งในพงศาวดารของไทย ทั้งเป็นที่มีความผาสุก ในฤดูหนาว สมควรเป็นที่ประทับของพระเจ้าแผ่นดินได้ตามฤดูกาล แต่ครั้งนี้เรามาในทางราชการแม้ ทานทั้งหลายจัดการรับรองด้วยความเต็มใจ ก็เป็นการใหญ่โตต้องเหน็ดเหนื่อยและสิ้นเปลืองมากนัก เราหวังวันหน้าถ้ามีโอกาสเมื่อใด จะมายังเมืองเชียงใหม่อีก แต่จะมาเหมือนแปรราชสำนักเป็นปกติ ให้ ทานทั้งหลายรับรองเพียงอย่างต้อนรับผู้เป็นมิตรสหาย จะได้ทำความคุ้นเคยต่อกันให้สนิทยิ่งขึ้น...¹

จากพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อครั้งเสด็จประพาสเมือง เชียงใหม่แสดงให้เห็นว่าเมืองเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่น่าสนใจมีเจ้านายเสด็จมาประพาสตั้งแต่สมัย รัชกาลที่ 5 กระทั่งถึงรัชสมัยของพระองค์เองก็ยังทรงแสดงความความพึงพอใจในการเดินทางมา เยือนที่เมืองเชียงใหม่โดยกล่าวว่า เมืองเชียงใหม่เป็นราชธานีเก่าและเป็นเมืองที่มีความสุขในฤดู หนาว ทั้งยังแสดงถึงความสนใจอยากจะเดินทางมาที่เมืองเชียงใหม่อีกในอนาคตข้างหน้า นั้น แสดงให้เห็นถึงความสนใจที่จะเดินทางมาที่เมืองเชียงใหม่อีกเนื่อง ๆ จากกระแสรับสั่งของ พระองค์ทำให้เกิดความรับรู้และความสนใจเกี่ยวกับเมืองเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้นในกลุ่มคนทั่วไป

¹หอพระสมุดวชิรญาณ. (2470). จดหมายเหตุเสด็จเสียบมณฑลฝ่ายเหนือแลนครเชียงใหม่ พ.ศ. 2469. หน้า 40-41.



ภาพประกอบ 22 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟ

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. หอพระสมุดวชิรญาณ. ภ.003 หนวญ 19/2. ภาพเตรียมรับเสด็จที่สถานีนครเชียงใหม่ 22 ม.ค. 2469.

นอกจากนั้นการเสด็จเชียงใหม่ของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จสถานที่สำคัญ ๆ ทางราชการและสถานที่ท่องเที่ยว อาทิ ดอยสุเทพ วัดพระสิงห์ วัดเจดีย์หลวง วัดสวนดอก วัดเจดีย์เจ็ดยอด วัดกู่เต้า สโมสรจิมคานา และโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เมื่อพิจารณาดูในรายละเอียดจะเห็นได้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวที่พระองค์เสด็จไปจะสอดคล้องกับหนังสือคู่มือการท่องเที่ยวทางรถไฟ (Guide Book of Siam) ที่แนะนำสถานที่ที่สนใจในจังหวัดเชียงใหม่ คือ ดอยสุเทพ วัดพระสิงห์ อีกทั้งนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 กระทั่งสมัยรัชกาลที่ 7 กลุ่มคนที่เดินทางมาเชียงใหม่ต้องเดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้แสดงให้เห็นว่าเป็นสถานที่ที่ได้รับคามนิยมนมาเป็นเวลานานและเป็นสถานที่ที่มีความสำคัญและมีความเกี่ยวเนื่องกับความเป็นมาของประวัติศาสตร์เมืองเชียงใหม่

อย่างไรก็ตามการเสด็จเชียงใหม่ครั้งนี้ทางจังหวัดยังได้จัดงานแสดงสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โดยได้ดำเนินการจัดงานอย่างงานฤดูหนาวในกรุงเทพฯ¹

¹รายละเอียดงานฤดูหนาวอ่านเพิ่มเติม ใน เอนก นาวิกมูล. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). งานฤดูหนาว 2443-2471. *ความรู้คือประทับ*. (4): 28 - 31.

ภายในงานได้จัดแสดงสินค้าหัตถกรรมของนักเรียนและสินค้าศิลปหัตถกรรมของชาวพื้นเมืองในมณฑลพายัพด้วย อาทิ ช่างทอ ช่างเงิน ช่างปั้น ช่างเคลือบมากกว่า 50 ร้าน¹ จากการจัดงานแสดงสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองครั้งนี้ทำให้ได้รับการจัดงานอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปีเรียกว่า งานฤดูหนาว โดยถือเป็นงานประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดอื่น ๆ ทางภาคเหนือในช่วงเวลาต่อมาด้วย นอกจากนี้การจัดงานแสดงสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองครั้งนี้กล่าวได้ว่าทำให้สินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองของจังหวัดเชียงใหม่เป็นที่รู้จักของกลุ่มคนจำนวนมากขึ้นอีกทั้งงานดังกล่าวยังได้ดำเนินการจัดขึ้นอีกเป็นประจำทุกปี



ภาพประกอบ 23 ร้านแสดงสินค้าหัตถกรรมเครื่องเงินในงานฤดูหนาว จังหวัดเชียงใหม่

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร. 7 เสด็จเลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469. ภ.003 ทวญ19/46. ภาพงานแสดงเครื่องเงินในงานแสดงหัตถกรรมของนางหล้า.

¹กรมศิลปากร. (2560). *เล่มเดิม*. หน้า 160.



ภาพประกอบ 24 ร้านแสดงสินค้าหัตถกรรมเครื่องปั้นในงานฤดูหนาว จังหวัดเชียงใหม่

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร. 7 เสด็จเยี่ยมมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469. ภ.003 หนพ.19/46. ภาพร้านแสดงเครื่องปั้นในงานแสดงหัตถกรรมของห้างศิริตัน.

หลังจากการเสด็จประพาสเมืองเชียงใหม่ของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีเชื้อพระวงศ์เดินทางมาท่องเที่ยวเมืองเชียงใหม่มากขึ้น อาทิ ใน พ.ศ. 2470 พระวิมาดาเธอ พระองค์เจ้าสายสวลีภิรมย์ กรมพระสุทธาสินีนาฏ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้านิภาภรณ์ วิมลประภาวดี กรมขุนอุทงเขตต์ตติยนาวิ, พระองค์เจ้าอัมพันตรีปชา และพระองค์เจ้าเหมวดี และใน พ.ศ. 2472 สมเด็จพระศรีสวรินทิราบรมราชเทวี พระพันวัสสาอัยยิกาเจ้า ฯลฯ และการเสด็จของทุกพระองค์จะต้องเสด็จไปตามสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

นอกจากนั้นยังพบว่า ชุ่ม ณ บางช้าง ข้าราชการสังกัดกรมวิสามัญศึกษาจังหวัดกรุงเทพฯ ได้ย้ายมารับราชการครูที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ ในวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2461 โดยทางแผนกศึกษา กระทรวงศึกษาธิการได้ให้เป็นผู้นำชมทั้งโบราณสถานของจังหวัด กระทั่งใน พ.ศ. 2469 ได้รับหน้าที่เป็นผู้นำเที่ยวของกระทรวงศึกษาธิการและทางการจังหวัดเชียงใหม่ได้แต่งตั้งให้เป็นผู้นำเที่ยวของจังหวัด โดยได้เขียนเล่าประวัติการรับราชการของตนเองที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ไว้ว่า “ใน พ.ศ. 2464 กรมรถไฟหลวงได้เปิดขบวนรถด่วนระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ขึ้น ทำให้ชาวพระนครและชาวต่างจังหวัดอื่น ๆพากันมาชมนครเชียงใหม่มากมาย มีนักเรียนในโรงเรียนรัฐบาลใหญ่ ๆ ในจังหวัดพระนครนำนักเรียน

ขึ้นมาทัศนศึกษาในระหว่างปิดภาคเรียนเป็นจำนวนมาก และมหาวิทยาลัยนำชมโบราณสถานและประติมากรรม...”¹

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นได้ว่า ในช่วงเวลาดังกล่าวเริ่มมีกลุ่มคนจากกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเดินทางขึ้นมาเที่ยวชมจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟแล้ว รวมถึงหน่วยงานสถาบันศึกษาได้จัดนำนักเรียนและนักศึกษามหาวิทยาลัยเดินทางมาเที่ยวชมพร้อมทั้งศึกษาประวัติความเป็นมาของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้นกล่าวได้ว่าจากการที่เริ่มมีกลุ่มคนจากกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ จึงทำให้เกิดความรับรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้นในกลุ่มราษฎรทั่วไปที่ได้เดินทางขึ้นไปเที่ยวเชียงใหม่ในเวลาต่อมา

5.2 กลุ่มชาวต่างประเทศ

ชาวต่างประเทศเป็นกลุ่มคนที่เดินทางเข้ามาในไทยจำนวนมาก หลังจากไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เมื่อ พ.ศ. 2398 (ตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว) ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเปิดประเทศมากขึ้น ต่อเนื่องมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังเป็นช่วงเวลาที่ชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในไทยเพิ่มมากขึ้นเพื่อประกอบกิจการต่างๆ อีกทั้งเมื่อประเทศไทยเปิดเดินรถไฟสายใต้เชื่อมต่อกับสหรัฐอเมริกาแล้วเปิดให้บริการเดินรถไฟระหว่างประเทศเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461² ยิ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในไทยสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

จากการค้นคว้าบันทึกการเดินทางของชาวต่างประเทศพบว่าเมืองเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่มีชาวต่างประเทศเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ตั้งแต่ยังไม่มีเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยในช่วงเวลาก่อนหน้านั้นชาวต่างประเทศได้เดินทางโดยทางเรือจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ซึ่งเมืองเชียงใหม่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจมาตั้งแต่สมัยนั้น กระทั่งรถไฟสายเหนือสามารถเดินรถจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 เริ่มมีชาวต่างประเทศเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่คือ นายเอ็บบ์ คอร์เนอร์ (Ebbe Kornerup) ชาว

¹ ชุ่ม ฅน บางช้าง. (2504). วัฒนธรรมและศิลปกรรมของจังหวัดเชียงใหม่. ใน *งานศพ นางแช่ม ชัยนาม ณ เมรุมาปณสถานกองทัพบก วัดโสมนัสวิหาร วันที่ 15 พฤษภาคม 2504*. หน้า 4-5.; และ ชุ่ม ฅน บางช้าง. (2515). *นำเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่*. ไม่มีเลขหน้า.

² การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 33.

เดนมาร์กเป็นนักเขียนที่มีชื่อเสียงทางด้านแต่งหนังสือเรื่องของประเทศต่าง ๆ เดินทางเข้ามาประเทศไทยในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวในเดือนมกราคม พ.ศ. 2466¹ ได้เขียนบันทึกเรื่องราวการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศไทยทั้งภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ พร้อมทั้งเรียบเรียงเขียนเป็นหนังสือเรื่อง *Friendly Siam* ภายในหนังสือได้เขียนถึงการเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ได้เขียนบรรยายถึงขบวนรถไฟกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ไว้ว่า

The mail express, a long and graceful train composed of modern eight-wheeled bogie-cars with solid steel buffers, was waiting, ready for departure, at the main station of Bangkok. On the board were the words: Bangkok-Chiang Mai. Now, in a little more than twenty-four hours, this train would cover a distance which only a few years ago would at this season have taken between three weeks and three months for anybody who wanted to get near the northern frontier of Siam...²

นอกจากนั้นยังเขียนบรรยายถึงสิ่งที่พบเห็นภายในขบวนรถไฟและบรรยากาศสองข้างทางกระทั่งถึงเมืองเชียงใหม่ นายเอ็บบ์ คอร์เนอร์ เขียนบรรยายภายในเมืองเชียงใหม่ไว้อย่างน่าสนใจ อาทิ ถนน, ตลาดเช้า, วัดเก่า, ดอยสุเทพ, ผู้หญิงและผู้ชายชาวลาว และโรงเรียนหญิงล้วนและชายล้วนที่ก่อตั้งโดยมิชชันนารีอเมริกัน รวมถึงบรรยายถึงเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนือด้วย ได้แก่ ลำพูน ลำปาง พะเยา เชียงราย และเชียงใหม่

จากบันทึกของชาวต่างประเทศจะเห็นได้ว่ามีกลุ่มชาวต่างประเทศที่ให้ความสนใจเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในประเทศไทย และยังสามารถแนะนำประเทศไทยไว้ในบันทึกความว่า

Siam is the newest holiday land. An excellent railway has opened up the country, comfortable and luxurious sleeping and dining cars run all the way from Singapore to Bangkok and on as far as the northern frontier. A journey through Siam, among her gay,

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศ (เยี่ยมเมืองไทย). เดนมาร์ก. กต.33.6.4/9. เรื่อง มิสเตอร์ เอ็มเมกอร์เนอรูซ ทูตเดนมาร์กไปเที่ยวหัวเมืองฝ่ายเหนือ (พ.ศ. 2466).

²Ebbe Kornerup. (1999). *Friendly Siam: Thailand in the 1920s*. p. 31.

hospitable, and very human people, through the lovely and picturesque country with its numerous Buddhas, is both pleasant and unforgettable. Besides, any season will do, for if it is raining in one place, you can just take a train to somewhere else, where you will at once find an improvement in the climate; and there are excellent hotels and good rest-houses everywhere. Siam is one of the most interesting countries in Asia; self-government has made the nation original; you can tell that you are travelling among a free people...¹

จากข้อความข้างต้นกล่าวได้ว่าเป็นการแสดงคำเชิญชวนให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในประเทศไทยและใช้บริการโดยสารรถไฟในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศที่มีความสะดวกสบายมีที่พักบริการทั้งโรงแรมและบ้านพักตลอดเส้นทาง การเดินทาง

นอกจากนั้นพบว่ายังมีชาวเยอรมันที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยแล้วได้เดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่ได้จับบันทึกไว้ว่า

บริเวณเมืองเก่าภายในกำแพงเมืองก็ยังคงรักษาลักษณะเดิมไว้ได้ ได้หมู่ป่าส้มและต้นไม้เก่าแก่ เราจะเห็นวัดที่สวยงาม วัดบางวัดเช่น วิหารวัดพระสิงห์ ยังสร้างด้วยไม้ทั้งหลังสลักเป็นลวดลายสวยงาม สิ่งก่อสร้างใหม่ ๆ จะใช้วัสดุก่อสร้างที่เป็นอิฐซึ่งไม่สวยงามและรูปแบบไม่กลมกลืนเท่า ตามทางผ่านเมืองจะเห็นบ้านไทยที่มีใต้ถุนสูงอยู่หลังหมู่ไม้อันเป็นไม้ผล หรือเป็นต้นชาซึ่งมีดอกสีแดงที่นี้เป็นที่อยู่ของพวกข้าราชการ เพราะกรมการปกครองต่าง ๆ อยู่ในบริเวณวังเก่าซึ่งอยู่ในกำแพงเมือง

เชียงใหม่เป็นเมืองที่สวยงาม และสำหรับชาวยุโรปเชียงใหม่เป็นสถานพักผ่อนที่แสนสบาย เพราะห่างจากกำแพงเมืองด้านตะวันตกออกไปสามกิโลเมตรจะเป็นดอยซึ่งมีป่าไม้ปกคลุม คือดอยสุเทพ ทางเดินสู่ดอยเป็นทางที่แคบเรียงผ่านทุ่งนา แต่เวลานี้ก็มีถนนซึ่งรถไปถึงได้ บนเนินดอยจะเห็นเจดีย์ปิดทองเหลืองอร่ามของวัดสุเทพที่ตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสมและมองเห็นได้แต่ไกล สูงขึ้นไปอีก 1,000 เมตรจะถึงยอดดอย จากยอดดอยมองลงมาจะเห็นทิวทัศน์ที่สวยงามทั้งทางด้านตะวันตกและตะวันออก เมื่อปลายเดือนมีนาคม ค.ศ. 1927 (พ.ศ. 2470-ผู้วิจัย) ผู้เขียนได้มีโอกาสเห็นภาพอากาศที่ตลกจากยอดดอย ดวงอาทิตย์สีแดงจาง ๆ คล้อยลงหลังทิวเขาที่มีป่าไม้ขึ้นปกคลุม เนินเขาเหล่านั้นเป็นทิวต่อกันไป ไม่มีจุดจบเหมือนสายคลื่น ถ้ามองไปทางตะวันออกจะเห็นเขตที่ราบของเมืองเชียงใหม่ในความมืดสลัว มีแสงไฟเริ่มปรากฏขึ้นบางแห่ง หลังเมืองเชียงใหม่เป็นทิวเขาซับซ้อนจากเหนือไปได้จนสุดสายต

¹Ebbe Kornerup. (1999). *Op. cit.* Preface.

บนเนินที่เกือบจะถึงยอดดอยนี้ พวกมิชชันนารีได้สร้างบ้านหลังเล็ก ๆ ขึ้นไว้เพื่อใช้เป็นที่พักผ่อน ยามที่ว่างงานในโรงเรียนและโรงพยาบาลและอากาศข้างล่างร้อนจัด นับว่าเป็นที่สูงที่หลบอากาศแบบเขตร้อนได้อย่างแท้จริง สถานที่นี้เป็นที่พักผ่อนที่ยังไม่ถูกรบกวนและหาได้ยากในโลกนี้ ทางที่จะเข้าไปถึง มีแต่ทางเดินที่สูงชันมีต้นไม้สนขึ้นปกคลุม บนเนินต่ำลงไปมีบ้านพักร้อนซึ่งชาวยุโรปที่พำนักอยู่ในเมืองเชียงใหม่สร้างไว้เพื่อหลบร้อนและถ้าจำเป็นจะต้องไปทำงานในเชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองที่มีสภาพอากาศและความเป็นอยู่เหมาะที่สุดสำหรับชาวยุโรปก็จะไปกลับในวันเดียวกันได้...¹

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าเป็นการบรรยายถึงสภาพของเมืองเชียงใหม่และสถานที่ที่น่าสนใจคือ วัดพระสิงห์และดอยสุเทพ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ได้รับความนิยมของกลุ่มคนต่าง ๆ มาโดยตลอดและยังเป็นสถานที่พักผ่อนที่ดีสำหรับชาวยุโรปที่ได้เดินทางเข้ามาอยู่อาศัยในประเทศไทยเพื่อประกอบกิจการต่าง ๆ และรับราชการในประเทศไทยมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เรื่อยมา

นอกจากนั้นยังพบว่าในระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 มีชาวต่างประเทศที่เป็นบุคคลสำคัญและกลุ่มคณะที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยแล้วได้เดินทางด้วยรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเที่ยวเชียงใหม่ อาทิ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2469 นายพลเรือจัตวา เปาล์ เบนเก (Admiral Paul Behncke) ชาวเยอรมันพร้อมครอบครัว², ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2471 คณะท่องเที่ยวนักเรียนอเมริกันและอาจารย์ มหาวิทยาลัยแห่งนิวยอร์ก จำนวน 106 คน³ และในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2473 คณะสมาคมเวชกรรมสำหรับโรคเขตร้อนแห่งบูรพเทศ (The Far Eastern Association of Tropical Medicine)⁴

จากความนิยมของจังหวัดเชียงใหม่ที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ทำให้หลังจากการสร้างเส้นทางรถไฟเหนือแล้วเสร็จสามารถเดินทางถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 ปรากฏว่ามีคนจำนวนมากเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังเห็นได้จาก

¹วิลเฮล์ม เครดเนอร์. (2520). *เล่มเดิม*. หน้า 141-143.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศ (เยี่ยมเมืองไทย). เยอรมัน. กต.33.6.3/25. เรื่อง นายพลเรือเอกเบนเก ชาวเยอรมันจะขึ้นไปเที่ยวชมเชียงใหม่ (พ.ศ. 2469).

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. (ชาวต่างประเทศ). ศธ. 22.4/10. เรื่อง การประชุมรับรองคณะท่องเที่ยวมหาวิทยาลัยนิวยอร์ก (17 ก.ย. 2471 – 19 ก.พ. 2471).

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. (ชาวต่างประเทศ). ศธ. 22.4/12. เรื่อง การรับรองของมหาวิทยาลัยลอยนัว (13 ก.พ. 2471 – 31 ม.ค. 2473).

จำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 (ตาราง 2) อย่างไรก็ตามในจำนวนผู้โดยสารดังกล่าว ยังรวมถึงผู้โดยสารที่เดินทางมาจากจังหวัดเชียงใหม่เพื่อประกอบกิจการอื่น ๆ ด้วย

ตาราง 2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟของสถานีเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
พ.ศ. 2464	9,372
พ.ศ. 2466	17,578
พ.ศ. 2467	17,777
พ.ศ. 2468	14,113
พ.ศ. 2469	15,938
พ.ศ. 2470	13,982
พ.ศ. 2471	14,486
พ.ศ. 2472	16,662
พ.ศ. 2474	11,280

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค.0301.1.38.1/26-30. เรื่อง ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2464-2475.

6. ความเปลี่ยนแปลงของจังหวัดเชียงใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง

เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถไฟระหว่างสถานีกรุงเทพฯ กับสถานีเชียงใหม่ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 นับเป็นจุดเปลี่ยนแปลงสำคัญอีกจุดหนึ่ง นับตั้งแต่การปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) ที่ได้ดำเนินการตั้งอำนาจการปกครองจากกลุ่มเจ้านายเชียงใหม่เข้าสู่ศูนย์กลางอำนาจที่กรุงเทพฯ ได้

สำเร็จ¹ แต่กระนั้นถือได้ว่าเป็นความสำเร็จทางการเมืองการปกครองมากกว่าความสำเร็จทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

แต่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือมาถึงจังหวัดเชียงใหม่แล้วนับเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้น เนื่องจากการคมนาคมขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค และสิ่งใหม่ ๆ ที่ถูกนำขึ้นมาจากกรุงเทพฯ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น อีกทั้งจังหวัดเชียงใหม่ได้ถูกจัดให้เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญทางภาคเหนือของไทยจากกรมรถไฟหลวง เนื่องจากว่าจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางอำนาจการปกครองมาแต่เดิมสมัยอาณาจักรล้านนา อีกทั้งยังมีทรัพยากรการท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม จึงถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน

หลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถได้ถึงสถานีเชียงใหม่ จึงเริ่มเกิดความเปลี่ยนแปลงภายในจังหวัดเชียงใหม่หลายอย่าง ในขั้นแรกจังหวัดเชียงใหม่มีความเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัดที่จากเดิมเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคในครอบครัวเปลี่ยนมาเป็นการผลิตสินค้าการเกษตรเพื่อค้าขาย เมื่อมีความเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจจึงส่งผลมาถึงความเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม โดยในจังหวัดเชียงใหม่มีความเป็นสังคมสมัยใหม่มากขึ้น เห็นได้จากการมีเส้นทางคมนาคมถนนและสิ่งทันสมัยต่าง ๆ มากขึ้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อเมืองเชียงใหม่เมื่อทางรถไฟสายเหนือมาถึง ดังนั้นในส่วนนี้จะขอกล่าวถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือมาถึงจังหวัดเชียงใหม่

เมื่อรถไฟมาถึงเมืองเชียงใหม่แล้วทำให้มีจำนวนผู้คนและสิ่งของต่าง ๆ ที่ถูกขนส่งนำขึ้นมาจากกรุงเทพฯ เพิ่มมากขึ้นกว่าแต่ก่อนอย่างมาก ซึ่งสินค้าที่นำขึ้นมาจากกรุงเทพฯ เป็นสินค้าที่น้ำหนักมาก อาทิ รถยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร² ดังนั้นการขนส่งสิ่งของที่มีน้ำหนักและจำนวนมาก จากสถานีรถไฟเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่จำเป็นต้องมีถนนและสะพานข้ามแม่น้ำปิงเพื่อความสะดวกรวดเร็ว โดยในช่วงเวลาก่อนที่รถไฟมาถึงเมืองเชียงใหม่ภายในตัวเมืองเชียงใหม่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการมาถึงของรถไฟสายเหนือ โดยการปรับปรุงถนนที่มีอยู่แล้วแต่เดิมหลายเส้นทาง จากบันทึกการเดินทางของพระยาสุรินทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางศุ) ที่เดินทางขึ้นไป

¹อ่านเพิ่มเติม ใน สรัสวดี อ๋องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. บทที่ 8.

²ปลาย้อ ชนชนนท์. (2530). *เล่มเดิม*. หน้า 55.

จังหวัดเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2465 บันทึกชื่อถนนไว้ดังนี้ ถนนแม่ออน ถนนท่าแพ ถนนสวนดอก ถนนวิชยานนท์ ถนนแก้วนริศ ถนนจำแสนวงศ์ ถนนช่างฆ้อง ถนนศรีดอนไชย ถนนเจริญประเทศ ถนนช้างคลาน ถนนสันคู ถนนช่างม่อย ถนนราษฎร์เชียงใหม่ ถนนศรีภูมิ¹

นอกจากการปรับปรุงถนนแล้ว ยังมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิงหรือสะพานนริศขึ้นใหม่แทนสะพานนริศเดิม (สะพานแรก) สร้างใน พ.ศ. 2453 เป็นสะพานสร้างด้วยไม้สัก (ภาพประกอบ 25) ผ่านการใช้งานมาแล้วเป็นเวลามากกว่าสิบปีและถูกไฟไหม้เสียหายบางส่วน นอกจากนั้นในฤดูน้ำหลากถูกซุงไม้จำนวนมากกระแทกพังเสียหาย จึงเป็นสาเหตุให้ต้องดำเนินการสร้างสะพานนริศขึ้นใหม่เพื่อทดแทนสะพานนริศเดิม

การสร้างสะพานนริศ (สะพานที่ 2) ได้เริ่มสร้างใน พ.ศ. 2460 เมื่อรถไฟมาถึงเมืองเชียงใหม่ โดยสะพานใหม่นี้ได้รับการสร้างเป็นสะพานทำจากเหล็ก (ภาพประกอบ 26) มีความแข็งแรงมากกว่าสะพานนริศเดิมที่สร้างจากไม้สักแล้วเสร็จพร้อมเปิดใช้งานใน พ.ศ. 2466 เพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่มีมากขึ้น ดังเห็นได้จากการประกาศกระแสพระบรมราชโองการของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ในท้องที่จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2465 ลงวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2465 ความว่า

บัดนี้ ได้ทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทว่า การใช้รถยนต์ในท้องที่จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ถึงเวลาสมควรจะใช้พระราชบัญญัติ เพื่อควบคุมการเดินรถให้เป็นไปโดยเรียบร้อยและปราศจากภัยอันตราย

ให้เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยจัดตั้งเจ้าพนักงานขึ้นสำหรับจดทะเบียนรถยนต์และกระทำกรอื่น ๆ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ...²

จากประกาศพระราชบัญญัติรถยนต์ในท้องที่จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2465 สามารถวิเคราะห์ได้ว่า ภายในจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนรถยนต์ชนิดต่าง ๆ เพิ่มขึ้นหลังจากถูกขนส่งนำขึ้นมาจากกรุงเทพฯ โดยทางรถไฟ สอดคล้องกับบันทึกการเดินทางของพระยาสุนทรเทพกิจจา

¹พระยาสุนทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางศุ). (2465). *เล่มเดิม*. หน้า 48-49.

²ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ ให้ใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ในท้องที่จังหวัดเชียงใหม่. (2465, 30 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 39. หน้า 10-11.

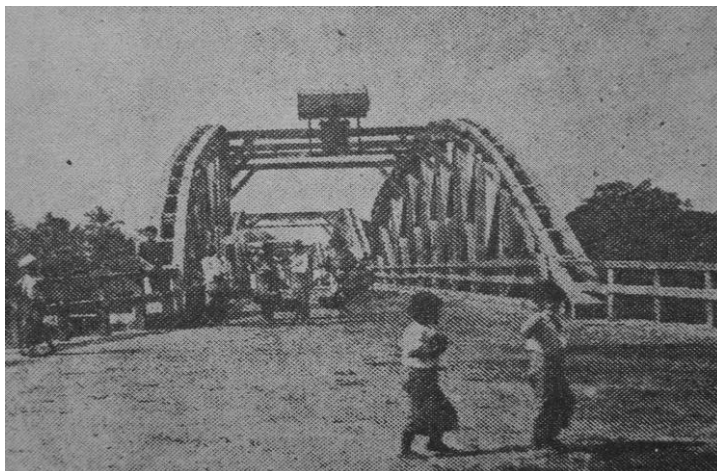
รักษ์ (ทอง จันทรางศุ) ที่เดินทางขึ้นไปจังหวัดเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2465 บันทึกไว้ว่า “ยานพาหนะต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ในร่วมนครเชียงใหม่ ในเวลานี้โดยประมาณมีจำนวนดังนี้ รถยนต์ 50 คัน รถม้า 50 คัน จักรยาน 2,000 คันเศษ นอกนั้นก็เกี่ยวพันล้อหุ้มเหล็ก สำหรับบรรทุกสินค้าเป็นจำนวนมาก (ตามทะเบียน พ.ศ. 2465 เพียงสิ้นเดือนธันวาคม มีจำนวน 3,383 คัน)...”¹

นอกจากจำนวนรถยนต์ที่มีเพิ่มมากขึ้นแล้วยังมีการขนส่งสินค้าจำพวกสินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ ดังนั้นการปรับปรุงถนนและการสร้างสะพานนวรัฐใหม่นี้ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าคงสร้างขึ้นเพื่อรองรับกลุ่มคนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นด้วย ประกอบกับในช่วงเวลาการปรับปรุงถนนและการสร้างสะพานนวรัฐใหม่ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงในขณะนั้นได้เสด็จมาตรวจการปรับปรุงถนนและการสร้างสะพานนวรัฐใหม่ด้วยพระองค์เอง² และยังมีเจ้าแก้วนวรัฐ เจ้าหลวงองค์ที่ 9 แห่งนครเชียงใหม่เป็นแม่กองจัดสร้างถนนหลายสายและสะพานนวรัฐใหม่ จากผลงานของพระองค์ทำให้นามของพระองค์ได้รับเกียรติเป็นนามของสะพานนวรัฐ ถนนนวรัฐ ฯลฯ เพื่อเป็นเกียรติยศสืบมา³

¹พระยาสุรินทรเทพภิกขารักษ์ (ทอง จันทรางศุ). (2465). *เล่มเดิม*. หน้า 49.

²การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *เล่มเดิม*. หน้า 30.

³วงศ์สัจจ์ ฅ เชียงใหม่. (2539). *เจ้าหลวงเชียงใหม่*. หน้า 165.



ภาพประกอบ 25 สะพานนวรัฐ (สะพานแรก) สร้างใน พ.ศ. 2453

ที่มา: อนุรักษ์กานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สาดตราภัย. (2553). เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า). หน้า 139.



ภาพประกอบ 26 สะพานนวรัฐ (สะพานที่ 2) สร้างใน พ.ศ. 2464

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สถานที่ต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่. ภ.002 ทวญ. 32/16. ภาพสะพานนวรัฐ ข้ามแม่น้ำปิงที่ติดกับถนนเจริญราษฎร์.

นอกจากการปรับปรุงถนนและสร้างสะพานของรัฐขึ้นใหม่ภายในตัวเมืองเชียงใหม่แล้ว ในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่าจังหวัดเชียงใหม่มีเส้นทางถนนจากตัวเมืองเชียงใหม่ไปยังอำเภอรอบนอกแล้ว อาทิ อำเภอดอยสะเก็ด, อำเภอหางดง, อำเภอแมริม,¹ อำเภอสันกำแพง, อำเภอสันทราย และอำเภอจอมทอง² โดยเส้นทางถนนดังกล่าวได้รับการปรับปรุงจากเส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสำหรับเกวียนมาตั้งแต่ พ.ศ. 2444³ ต่อมาใน พ.ศ. 2458 เพื่อตอบสนองต่อกิจการรถไฟจึงได้เริ่มปรับปรุงเส้นทางเกวียนเป็นเส้นทางถนนเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าในท้องถิ่นมายังสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก⁴

ดังนั้นทำให้การขนส่งสินค้าทางการเกษตรจากอำเภอรอบนอกเข้ามาสู่ตัวเมืองเชียงใหม่เพื่อค้าขายและขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟลงไปยังกรุงเทพฯ มีความสะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น อีกทั้งเส้นทางถนนอำเภอรอบนอกดังกล่าวยังสามารถเอื้อประโยชน์ให้กับนักท่องเที่ยวที่ต้องการจะเดินทางไปเที่ยวยังอำเภอรอบนอกด้วย อาทิ การเดินทางไปยังอำเภอสันกำแพงเพื่อชมการผลิตเครื่องปั้นดินเผาและผ้าทอที่เป็นสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองของจังหวัดเชียงใหม่ ดังที่กรมรถไฟหลวงได้ลงโฆษณาเชิญชวนให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยวชมยังสถานที่ผลิตสินค้า

ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อรถไฟสายเหนือมาถึงเมืองเชียงใหม่ ทำให้ระบบเศรษฐกิจระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มีความสัมพันธ์กันมากขึ้น กล่าวคือแต่เดิมภายในเมืองเชียงใหม่การใช้เงินหน่วยบาทยังไม่เป็นที่นิยมของกลุ่มคนเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากภายในเมืองเชียงใหม่นิยมใช้เงินเป็นหน่วยรูปี ซึ่งเป็นเงินของประเทศอินเดียที่ถูกนำมาเข้าโดยชาวอังกฤษตั้งแต่ครั้งที่ธุรกิจป่าไม้ของเมืองเชียงใหม่รุ่งเรือง กระทั่งรัฐบาลสยามดำเนินการปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพ พ.ศ. 2442 ผนวกเมืองเชียงใหม่เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสยาม ทำให้เงินบาทเริ่มเข้ามาเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างกันมากขึ้น

¹พระยาสุนทรเทพพิภพจักรักษ์ (ทอง จันทรางสุ). (2465). *เล่มเดิม*. หน้า 49.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสุภาพเผยแพร่พาณิชย์. *รพท.2/18*. เรื่อง THE RECORD, THE JOURNAL OF THE BOARD OF COMMERCIAL DEVELOPMENT. NO.30-38, 1930 (พ.ศ. 2473).

³รัตนพร เศรษฐสุกุล. (2552). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจวัฒนธรรมแอ่งเชียงใหม่-ลำพูน*. หน้า 285.

⁴*แหล่งเดิม*. หน้า 291.

กระทั่งเมื่อรถไฟเดินรถถึงเมืองเชียงใหม่มีกลุ่มคนจากกรุงเทพฯ เดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่มากขึ้นและเพื่อให้การใช้เงินบาทเกิดความนิยมในเมืองเชียงใหม่ ทำให้ใน พ.ศ. 2470 มีการจัดตั้งธนาคารแบงก์สยามกัมมาจล (ธนาคารไทยพาณิชย์) แห่งแรกในภาคเหนือขึ้นที่เมืองเชียงใหม่ที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับสถานีรถไฟเชียงใหม่ (ภาพประกอบ 27) เพื่ออำนวยความสะดวกของกลุ่มคนที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ไม่ต้องนำเงินติดตัวไปจำนวนมากเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ดังสมเด็จพระบรมเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ได้กล่าวไว้ในอธิบายเรื่องเที่ยวความว่า “เงินที่จะใช้สอยตามระยะทางการที่เอาเงินสดติดตัวไปมาก ๆ ลำบากทั้งในการรักษาและในการที่จะยกขน...”¹

ดังนั้นการมีธนาคารพาณิชย์ที่เมืองเชียงใหม่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเบิกเงินใช้จ่ายได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มพ่อค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่สามารถทำการโอนเงินจ่ายชำระค่าสิ่งซื้อสินค้ากันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งแต่เดิมต้องอาศัยใช้บริการกรมไปรษณีย์โทรเลขในการรับส่งธนาคณัติ² และยังเป็นการสร้างความคุ้นเคยให้กับกลุ่มคนเมืองเชียงใหม่นิยมใช้เงินบาทแทนเงินรูปี อีกทั้งทางรัฐบาลยังจ่ายเงินเดือนข้าราชการที่ประจำการอยู่เมืองเชียงใหม่เป็นเงินบาทด้วยเพื่อให้เงินบาทมีจำนวนแพร่หลายมากขึ้นแทนที่เงินรูปี³

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2550). *เล่มเดิม*. หน้า 10.

² ปลาย้อ ชนชนนท์. (2530). *เล่มเดิม*. หน้า 87-88.

³ รัตนพร เศรษฐกุล. (2552). *เล่มเดิม*. หน้า 296.



ภาพประกอบ 27 อาคารธนาคารแบงก์สยามกัมมาจล (ธนาคารไทยพาณิชย์)

ที่มา: ณัฐกานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สัตตราภย์. (2553). *เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า)*. หน้า 184.

7. ปัจจัยที่มาของการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การเกิดขึ้นของการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เริ่มเกิดขึ้นหลังจากเส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างแล้วเสร็จสามารถเปิดเดินรถไฟได้ถึงสถานีเชียงใหม่ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 จึงเป็นปัจจัยสำคัญทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปจังหวัดเชียงใหม่มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่าในอดีตที่ผ่านมา ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าววัฒนธรรมการท่องเที่ยวเริ่มเป็นที่รับรู้ในสังคมไทยแล้วและยังเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาเศรษฐกิจทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องหารายได้เข้าสู่ประเทศ ดังนั้นธุรกิจการท่องเที่ยวจึงเป็นธุรกิจที่สามารถทำรายได้ให้กับประเทศไทย

7.1 การเกิดขึ้นของวัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

วัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและเป็นที่ยอมรับในกลุ่มชาติตะวันตกก่อนที่จะแพร่หลายมาสู่ภาคภูมิอื่นในโลก ต่อมาไทยเริ่มมีการติดต่อกับชาติตะวันตกมากขึ้นหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เมื่อ พ.ศ. 2398 ส่งผลให้มีชาวตะวันตกหลายชาติเดินทางเข้ามาในไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งเดินทางเข้ามาเผยแพร่ศาสนา ค้าขาย ทูต และรับราชการในสยามจำนวนมาก ดังเห็นได้จากบันทึกของนายลูอิส ไวลเลอร์ เจ้ากรมรถไฟ (พ.ศ. 2444-2460) ที่ได้

บันทึกสถิติรวบรวมจำนวนชาวยุโรปที่เข้ามารับราชการในสยามช่วงเวลารัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) มีจำนวนทั้งสิ้น 228 คน ประกอบด้วยชาวอังกฤษ 110 คน ชาวเยอรมัน 45 คน ชาวเดนมาร์ก 42 คน ชาวอิตาลี 13 คน ชาวฮอลแลนด์ 8 คน ชาวฝรั่งเศส 7 คนและชาวอเมริกัน 3 คน¹

จากสาเหตุที่มีชาวตะวันตกเข้ามารับราชการในไทยจำนวนมากนั้นด้วยเพราะช่วงเวลาดังกล่าว ในสยามยังไม่มีผู้มีความรู้เกี่ยวกับระบบปกครองและวิทยาการแบบสมัยใหม่ อาทิ การสร้างเส้นทางรถไฟ การวางระบบไปรษณีย์โทรเลข ฯลฯ ประกอบกับในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นช่วงเวลาของการปฏิรูปประเทศทำให้มีความจำเป็นต้องว่าจ้างชาวตะวันตกหลายชาติเข้ามาดำรงตำแหน่งสำคัญในหน่วยงานราชการต่าง ๆ เพื่อดำเนินการวางรากฐานระบบการปกครองและวิทยาการแบบสมัยใหม่ในไทย

จากที่กล่าวมาทำให้ชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาอยู่อาศัยในไทยได้นำวัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจจากชาติตะวันตกเข้ามาแพร่หลายในสังคมไทย งานศึกษาของปีนเพชร จำปา ชี² ให้เห็นว่า การท่องเที่ยวในสมัยก่อนรัชกาลที่ 4 เป็นสิ่งที่แฝงอยู่ในการเดินทางเพื่อประกอบศาสนกิจและกิจธุระต่าง ๆ แต่หลังจากสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา การท่องเที่ยวมีความหมายถึงการเดินทางเพื่อความสุขสำราญใจหรือการเดินทางพักผ่อนตากอากาศเพื่อรักษาสุขภาพ ตลอดจนเป็นการเดินทางเพื่อเปิดโลกทัศน์เพิ่มพูนความรู้แก่ตนเอง³ นอกจากนั้นงานศึกษาของวีรยุทธ ศรีสุวรรณกิจ ยังชี้ให้เห็นว่า การเดินทางเปลี่ยนอากาศเริ่มเข้าสู่สยามตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เช่น การเดินทางเปลี่ยนอากาศที่อ่างศิลา เขาสามมุก และเกาะสีชัง ล้วนเป็นที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนในสังคมสยาม แนวคิดการพักผ่อนหย่อนใจแบบจารีตไม่เคยคำนึงถึงคุณประโยชน์ที่มีต่อสุขภาพ³

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเริ่มเกิดความนิยมในราชสำนักก่อนโดยแพร่หลายเฉพาะในหมู่เจ้านายและชนชั้นสูง⁴ ดังเห็นได้จากในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้างพระราชวัง

¹ลูอิส ไวลเลอร์. (2556). *เล่มเดิม*. หน้า 150.

²ปีนเพชร จำปา. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 56-57.

³วีรยุทธ ศรีสุวรรณกิจ. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 55.

⁴นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2557). *ผ้าขาวม้า, ผ้าขี้ริ้ว, กางเกงใน และ ฯลฯ ว่าด้วยประเพณี, ความเปลี่ยนแปลง และเรื่องสรรพสาระ*. ใน *อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกับผลกระทบต่อวัฒนธรรม*. หน้า 65.

ในต่างจังหวัดแห่งหลาย เช่น พระราชวังบางปะอิน พระราชวังนารายณ์ราชนิเวศน์ พระราชวังพระนครคีรี (เขาวัง) ฯลฯ เพื่อใช้เป็นสถานที่ประทับเวลาเสด็จแปรพระราชฐานหรืออีกนัยคือ การเสด็จเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ และต่อเนื่องมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดปรานการเสด็จประพาสต้นไปตามสถานที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งในรัชสมัยของพระองค์ได้เสด็จประพาสต้นถึงจำนวน 24 ครั้ง¹ เพื่อตรวจตราบ้านเมืองและเพื่อเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจด้วย

นอกจากนั้นสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงพระนิพนธ์เรื่องเที่ยวตามที่ต่าง ๆ อธิบายถึงประโยชน์ของการเดินทางท่องเที่ยวไว้ว่า

การเที่ยวเตร่นี้มีประโยชน์ว่ารวบยอด 2 ประการคือ ได้ความสุขสำราญประการ 1 และได้ความรู้ประการ 1 ส่วนความสุขนั้นก็เป็นสิ่งซึ่งอนุโลมต่อกัน แม้แต่คนไข้ได้แปรสถานในเวลาอันสมควร หมอก็ย่อมถือว่าเป็นทางที่จะหายได้เร็ว ถึงคนซึ่งไม่มีอาการถึงป่วยเจ็บ เป็นคนที่ประจำการมีกิจธุระต่าง ๆ ย่อมมีเวลาเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า เมื่อได้ละกิจกังวลแปรสถานไปเที่ยวเตรตามอำเภอใจเสียได้ครั้งหนึ่งคราวหนึ่ง ก็ย่อมชื่นบานสำราญกายตลอดจนจิตใจ กลับทำการได้แข็งแรงดีขึ้นกว่าเก่า

ส่วนความรู้มีเหตุ 3 อย่างรู้ได้โดยรู้สึกเอง กล่าวคือที่ได้เห็นได้ยินได้ถูกต้องและชิมรสเป็นต้นอย่าง 1 รู้ได้โดยความรู้สึกของผู้อื่นกล่าวคือ ได้ฟังคำกล่าวได้อ่านหนังสือที่ผู้อื่นเขาได้รู้สึกมาแล้ว มาพรรณนาให้เข้าใจอย่าง 1 และคิดตรองตามด้วยสติปัญญาของตนอีกอย่าง 1...²

จากคำอธิบายถึงประโยชน์ของการเดินทางไปที่ท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ สามารถกล่าวสรุปได้ว่า การท่องเที่ยวเป็นประโยชน์ทั้งได้ความสุขสำราญและความรู้ต่อบุคคลที่ได้เดินทางไปท่องเที่ยว และยังเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ปฏิบัติราชการแผ่นดินดังความว่า “ถ้าได้เที่ยวดูการบ้านเมืองมากขึ้นก็ย่อมจะเป็นประโยชน์ทั้งจะเป็นเครื่องป้องกันความพลาดพลั้งได้ด้วย...”³ อีกทั้งสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ยังได้ทรงเขียนเส้นทางท่องเที่ยวในสยามไว้จำนวน 15 เส้นทาง และพระองค์ยังทรงกล่าวคำแนะนำไว้ว่าให้บุคคลทั้งหลายที่เคยได้ไปเที่ยวในที่ต่าง ๆ ให้เขียนเรียบเรียงระยะทางไว้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อไปภายหน้าด้วย⁴ แสดงให้เห็น

¹พลาดศิษย์ สิริทธิธัญกิจ. (2537). *บันทึกสยาม*. หน้า 209.

²สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2550). *เล่มเดิม*. หน้า 1-2.

³เล่มเดิม. หน้า 4.

⁴เล่มเดิม. หน้า 10-12.

ว่า การเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศไทย เริ่มเป็นกิจกรรมที่ได้รับความนิยมในกลุ่มชนชั้นสูง ดังเห็นได้จากบันทึกการเดินทางท่องเที่ยวของเชื้อพระวงศ์หลายพระองค์ อาทิ เรื่องเที่ยวทะเลตะวันออก พระนิพนธ์ของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระสมมตอมรินทร์, เรื่องเที่ยวหน้าตักเจ้าอนัมก๊กที่เกาะกูด พระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช, เรื่องเที่ยวเมืองพม่า พระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ฯลฯ

เมื่อกิจการรถไฟในประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้านับตั้งแต่ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่มีเส้นทางรถไฟมุ่งหน้าออกจากกรุงเทพฯ ไปตามเส้นทางต่าง ๆ ทั่วประเทศทั้งเส้นทางสายเหนือและสายใต้ กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินรถจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีเชียงใหม่ ส่วนเส้นทางรถไฟสายใต้สร้างเสร็จสมบูรณ์สามารถเปิดเดินรถระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาโดยมีสถานีปางเบซาร์เป็นสถานีร่วม (ภาพประกอบ 28) ทำให้ชาวต่างประเทศสามารถเดินทางจากเมืองป็นังและสิงคโปร์โดยรถไฟเพื่อเข้ามาท่องเที่ยวและประกอบกิจการในประเทศไทยได้อย่างสะดวกมากขึ้น



ภาพประกอบ 28 สถานีปางเบซาร์

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. รฟท/116. ภาพสถานีรถไฟปางเบซาร์.

นอกจากนั้นในสมัยรัชกาลที่ 6 พระองค์ทรงออกประกาศกำหนดวันหยุดราชการ นักชัตฤกษ์ประจำปี เพื่อให้ข้าราชการได้มีเวลาวันหยุดพักผ่อนร่างกาย¹ แน่แน่นอนว่าทำให้ข้าราชการสามารถใช้โอกาสในเวลาวันหยุดราชการของแต่ละปีเดินทางไปท่องเที่ยวตามเมืองที่มีระยะทางห่างไกลโดยทางรถไฟ เช่น เชียงใหม่ หัวหิน ฯลฯ

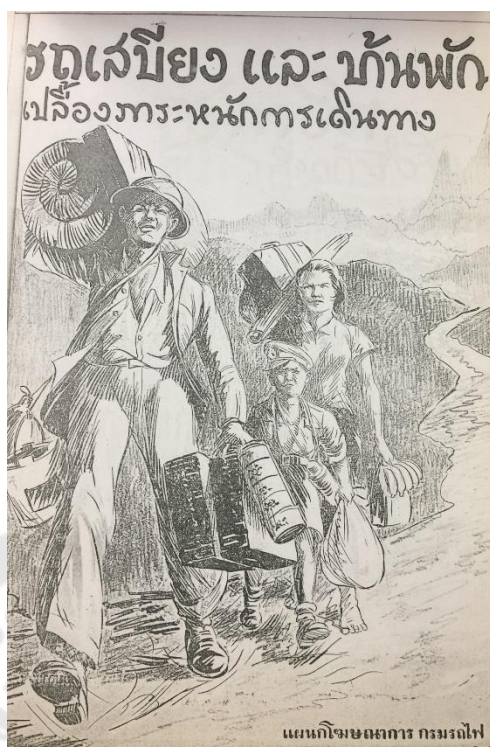
งานศึกษาของอรวรรณ ศรีอุดม ชี้ให้เห็นว่า ในสมัยรัชกาลที่ 6 ธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวได้เริ่มก่อตัวขึ้น นับเป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยมีการวางระบบอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน² โดยมีกรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยว³ ตามเมืองท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่รถไฟสามารถเดินทางไปถึงสถานที่นั้น ๆ เนื่องจากเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปได้ที่ทั่วประเทศมากขึ้น ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังเมืองที่มีระยะทางห่างไกลและใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง กล่าวคือ ก่อนหน้าที่เส้นทางรถไฟสายเหนือจะสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ใช้เวลานานร่วมเดือนดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 แต่เมื่อมีการคมนาคมทางรถไฟเกิดขึ้นทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ใช้เวลาเพียง 3 วัน และต่อมาเมื่อกรมรถไฟหลวงเปิดบริการขบวนรถด่วนสายเหนือในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2465 ยิ่งทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่รวดเร็วขึ้นใช้เวลาเพียง 25 ชั่วโมง

ดังนั้นกล่าวได้ว่ารถไฟเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องมาจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง อีกทั้งกรมรถไฟหลวงยังมีให้บริการโรงแรมที่พักที่สถานีรถไฟเชียงใหม่และบริการอาหารบนรถเสบียงอีกด้วย (ภาพประกอบ 29) ยิ่งไปกว่านั้นกรมรถไฟหลวงยังมีบทบาทในการดำเนินการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ดังเห็นได้จากการดำเนินการของแผนกโฆษณาการ กรมรถไฟหลวงดังได้กล่าวมาแล้ว ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าวประเทศไทยกำลังประสบกับปัญหาเศรษฐกิจ ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่เป็นหนทางในการสร้างรายได้ให้กับประเทศเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ

¹ประกาศกำหนดวันหยุดราชการ นักชัตฤกษ์ประจำปี พระพุทธศักราช 2456. (2456, 30 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 30. หน้า 533-535.

²อรวรรณ ศรีอุดม. (2543). เล่มเดิม. หน้า 67.

³แหล่งเดิม. หน้า 84.



ภาพประกอบ 29 ภาพโฆษณาารถเสียบึงและบ้านพักของกรมรถไฟหลวง

ที่มา: กรมรถไฟ. (2481). *เรื่องของข้าง*. ไม่มีเลขหน้า.

7.2 ปัญหาเศรษฐกิจ

ในประเทศไทยเริ่มมีเค้าปัญหาทางเศรษฐกิจมาตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) เนื่องจากปัญหามูลค่าสินค้าส่งออกของไทยเริ่มลดต่ำลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. 2449-2455 (ตาราง 3) ยกเว้นในระหว่าง พ.ศ. 2451-2453 ที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกเพิ่มขึ้น ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นผลมาจากการค้าตกต่ำทั่วโลกและการเปลี่ยนแปลงระบบมาตรฐานเงินมาเป็นมาตรฐานทองคำ อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรสินค้าหลักของไทยคือ ข้าว มีราคาตกต่ำลงและผลผลิตทางการเกษตรชนิดอื่นก็ได้ผลผลิตลดน้อยลงเป็นผล

มาจากปัญหาฝนฟ้าอากาศไม่อำนวยแก่การทำนาในระหว่าง พ.ศ. 2450-2454¹ เป็นเวลาติดต่อกันส่งผลให้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทยลดต่ำลง

ตาราง 3 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยระหว่างพ.ศ. 2449-2455

พุทธศักราช (พ.ศ.)	มูลค่าสินค้านำเข้า (ล้านบาท)	มูลค่าสินค้าส่งออก (ล้านบาท)
2448	68.8	106.9
2449	77.0	105.8
2450	78.6	99.7
2451	76.8	100.7
2452	69.8	102.5
2453	68.2	108.9
2454	73.1	84.6
2455	76.2	81.9

ที่มา: พรพิบูลย์ ฮันตระกูล. (2517). การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-68). หน้า 50.

แต่เดิมหลังจากสยามดำเนินการปฏิรูปประเทศ ใน พ.ศ. 2435 โดยจัดตั้งหน่วยงานกระทรวงต่าง ๆ ทำหน้าที่พัฒนาประเทศ โดยกระทรวงพระคลังมหาสมบัติจะเป็นหน่วยงานจัดสรรงบประมาณแผ่นดินให้กับกระทรวงต่าง ๆ และไม่มีนโยบายในการกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้นำอำนาจชาติตะวันตกให้เป็นข้ออ้างในการเข้ามามีบทบาทกิจการภายในประเทศ² ดังนั้นรัฐบาลสยามจึงดำเนินนโยบายควบคุมงบประมาณรายจ่ายไม่ให้สูงเกิน

¹พรพิบูลย์ ฮันตระกูล. (2517). การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-68). หน้า 51.

²แหล่งเดิม. หน้า 38.

กว่ารายได้ของประเทศเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ¹ แต่ต่อมาในช่วงเวลาที่สยามดำเนินการพัฒนาประเทศทางด้านต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาระบบการคมนาคมภายในประเทศ คือ เส้นทางรถไฟ เพื่อประโยชน์ทางการเมืองการปกครองหัวเมืองห่างไกล และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

แต่กระนั้นการสร้างเส้นทางรถไฟจำเป็นต้องใช้งบประมาณแผ่นดินจำนวนมหาศาล โดยงบประมาณในการสร้างนำมาจากรายได้การค้าขายสินค้าส่งออกกับต่างประเทศ² แต่ด้วยการสร้างเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ต้องใช้เงินงบประมาณแผ่นดินจำนวนมหาศาลและระยะเวลายาวนาน ทำให้รัฐบาลสยามจำเป็นต้องกู้เงินจากชาติตะวันตก คือ อังกฤษและฝรั่งเศส จำนวน 3 ครั้ง ในพ.ศ. 2448 จำนวน 1,000,000 ปอนด์ พ.ศ. 2450 จำนวน 3,000,000 ปอนด์ และพ.ศ. 2452 จำนวน 4,000,000 ปอนด์ตามลำดับ³ โดยจำนวนเงินกู้ส่วนใหญ่นำมาใช้จ่ายในการสร้างเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้⁴

หลังจากรัฐบาลสยามทำการกู้เงินจากชาติตะวันตกทำให้รัฐบาลต้องจ่ายเงินสำหรับชำระค่าดอกเบี้ย เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2448 และต้นเงินกู้ใน พ.ศ. 2453 แต่ในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลสยามยังคงมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจสามารถจ่ายคืนยอดเงินกู้ให้กับชาติตะวันตกได้ แต่หลังจากสยามเริ่มมีปัญหาจากมูลค่าสินค้าออกอย่างต่อเนืองหลายปีและปัญหาผลผลิตทางการเกษตรลดน้อยลง ในช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อีกทั้งในช่วงต้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) รัฐบาลยังต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากในการจัดงานการพระเมรุและงานพระราชพิธีบรมราชาภิเษกเป็นจำนวนเงินเกือบ 2 ล้านบาท⁵ และใน พ.ศ. 2457 ยังเป็นช่วงเวลาเกิดเหตุการณ์สำคัญของโลกคือ สงครามโลกครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2457-2461) ผลจากเหตุการณ์ทำให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจเป็นวงกว้างไปทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยด้วยยิ่งส่งผลกระทบต่อระบบทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้น

¹พรพิชญ์ ฮั่นตระกูล. (2517). *เล่มเดิม*. หน้า 29.

²เล่มเดิม. หน้า 35.

³เล่มเดิม. หน้า 66.

⁴เล่มเดิม. หน้า 40.

⁵เล่มเดิม. หน้า 67.

ผลจากปัญหาทางเศรษฐกิจทำให้กระทรวงพระคลังมหาสมบัติจำเป็นต้องตัดทอนงบประมาณของกระทรวงต่าง ๆ เพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 การสร้างเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้รัฐบาลสยามต้องจ่ายเงินค่าดำเนินการสร้างมาตั้งแต่ พ.ศ. 2437-2452 เป็นเงินจำนวน 58.1 ล้านบาท¹ และในสมัยรัชกาลที่ 6 การสร้างเส้นทางรถไฟได้ดำเนินต่อไปโดยเป็นโครงการสืบเนื่องต่อมา โดยค่าใช้จ่ายในระหว่าง พ.ศ. 2453-2468 เป็นเงินจำนวน 112.6 ล้านบาท รวมทั้งหมดเป็นจำนวนเงิน 170.7 ล้านบาท นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการสร้างเส้นทางรถไฟเป็นหลักแล้วยังมีค่าใช้จ่ายในส่วนของ การชลประทาน การประกาการไฟฟ้า ฯลฯ²

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่ารัฐบาลสยามจำเป็นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการต่าง ๆ มากมาย ทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศมีปัญหาเนื่องมาจากมูลค่าสินค้าออกลดต่ำลงและปัญหาผลผลิตทางการเกษตรที่ได้จำนวนลดลงจากปัญหาดินฟ้าอากาศ ทำให้รัฐบาลสยามต้องปรับตัวหาวิธีการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจของประเทศให้มีเสถียรภาพมั่นคง ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่ากิจการรถไฟเข้ามามีบทบาททางด้านเศรษฐกิจของประเทศด้วย ดังเห็นได้จากเมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างผ่านไปยังเมืองใดเมืองแห่งนั้นก็มีความเจริญทางเศรษฐกิจ เช่น เมืองปากน้ำโพ (พ.ศ. 2448) เมืองพิษณุโลก (พ.ศ. 2452) เมืองอุตรดิตถ์ (พ.ศ. 2454) เมืองลำปาง (พ.ศ. 2459) และเมืองเชียงใหม่ (พ.ศ. 2464)

เมื่อเส้นทางรถไฟผ่านไปยังเมืองต่าง ๆ ตามเส้นทางรถไฟแล้ว ในระยะแรกเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมอำนาจการปกครองหัวเมืองห่างไกลและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นลำดับตามมา เนื่องจากรถไฟทำให้เกิดความสะดวกต่อการลำเลียงสินค้าทางการเกษตรจากหัวเมืองห่างไกลเข้าสู่กรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเพื่อเป็นสินค้าส่งออกของประเทศช่วยแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจและยังทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจตามเมืองต่าง ๆ ที่เส้นทางรถไฟสายเหนือผ่าน งานศึกษาของพูนพร พูลทาจกร ชี้ให้เห็นว่า เส้นทางรถไฟสายเหนือมีบทบาทต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของมณฑลพายัพ หลังจากการมาถึงของเส้นทางรถไฟสายเหนือ³

¹พรเพ็ญ ฮั่นตระกูล. (2517). *เล่มเดิม*. หน้า 40.

²แหล่งเดิม. หน้า 107-108.

³อ่านเพิ่มเติม ใน พูนพร พูลทาจกร. (2530). *เล่มเดิม*. บทที่ 4.

แต่กระนั้นในช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลมีงบประมาณรายจ่ายมากกว่ารายได้ติดต่อกันถึง 4 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2465-2468¹ (ตาราง 4) ขณะเดียวกันในช่วงที่ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีงบประมาณรายจ่ายมากกว่ารายได้ แต่ผลประกอบการรายปีของกรมรถไฟหลวงกับเป็นธุรกิจที่ทำเงินรายได้ให้กับประเทศอันดับต้น ๆ กล่าวคือใน พ.ศ. 2463 มีรายได้ 3.8 ล้านบาท แต่ใน พ.ศ. 2472 มีรายได้สูงขึ้นไปเป็น 10.2 ล้านบาท² เนื่องมาจากการสร้างเส้นทางรถไฟภายในประเทศสำเร็จสมบูรณ์หลายเส้นทางแล้วทั้งสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ จึงทำให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากกิจการรถไฟ

ตาราง 4 แสดงรายได้และรายจ่ายของประเทศไทยระหว่างพ.ศ. 2463-2470

พุทธศักราช (พ.ศ.)	รายได้ (ล้านบาท)	รายจ่าย (ล้านบาท)
2463	80.34	80.36
2464	79.63	79.39
2465	78.08	80.43
2466	81.60	84.23
2467	85.18	89.67
2468	92.71	94.65
2469	100.59	100.55
2470	117.44	112.13

ที่มา: พอพันธ์ อูทยานนท์. (2558). *เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7*. หน้า 60.

¹พอพันธ์ อูทยานนท์. (2558). *เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7*. หน้า 61-62.

²แหล่งเดิม. หน้า 53.

ดังนั้นเมื่อการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือรัฐบาลสยามจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมหาศาลในการดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ เมื่อเป็นดังนี้รัฐบาลสยามจึงดำเนินการแสวงหาผลประโยชน์รายได้จากกิจการเส้นทางรถไฟสายเหนือหลายช่องทาง อาทิ การขนส่งสินค้าทางการเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค และการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปประกอบกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงธุรกิจการท่องเที่ยวตามทางเส้นทางรถไฟ จึงนำมาสู่แนวคิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง เพื่อหารายได้เข้าสู่ประเทศช่วยแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจ

กล่าวโดยสรุปได้ว่าจากการที่กรมรถไฟหลวงเข้ามามีบทบาทการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มาตั้งแต่เส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินรถถึงจังหวัดเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 ทั้งด้านการโฆษณาของแผนกโฆษณาการ การผลิตสื่อภาพยนตร์ของกองภาพยนตร์และเผยแพร่ข่าว นอกจากนั้นจากการที่พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จเมืองเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2469 โดยทางรถไฟยิ่งทำให้เกิดการรับรู้และความนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟ กระทั่งในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 ยิ่งทำให้มีกลุ่มคนเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งกรมรถไฟหลวงยังได้จัดโปรโมชั่นลดราคาค่าโดยสารรถไฟ ในช่วงเวลาที่จังหวัดเชียงใหม่จัดงานเทศกาลประจำปี อาทิ งานเทศกาลสงกรานต์ งานฤดูลำไย งานเทศกาลลอยกระทง งานฤดูหนาว ฯลฯ เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

บทที่ 4

กรรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

พ.ศ. 2475-2502

การเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 ทำให้กลุ่มราษฎรทั่วไปเริ่มก้าวขึ้นมาเป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการเดินทางไปที่ท่องเที่ยวตามจังหวัดต่าง ๆ ที่มีระยะทางห่างไกลภายในประเทศมากขึ้น แต่ก่อนหน้านี้นี้กิจกรรมการท่องเที่ยวได้รับความนิยมในกลุ่มชนชั้นสูงและกลุ่มชาวต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่มากกว่ากลุ่มราษฎรทั่วไป เนื่องด้วยการเดินทางท่องเที่ยวจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากในสิ่งต่าง ๆ ระหว่างการเดินทาง อาทิ ค่าเดินทาง ค่าที่พัก ค่าอาหาร ค่าสินค้าที่ระลึก ฯลฯ กระทั่งหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองกลุ่มราษฎรทั่วไปสามารถประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างเสมอภาคมากขึ้นตามนโยบายหลัก 6 ประการของกลุ่มคณะราษฎรที่ดำเนินการปฏิวัติเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองประเทศจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตย

ทำให้นับจาก พ.ศ. 2475 เป็นต้นมาจังหวัดเชียงใหม่ได้รับการส่งเสริมโฆษณาการท่องเที่ยวจากกรรมรถไฟหลวงมากยิ่งขึ้นหลังจากที่ได้ดำเนินการมาตั้งแต่ยุคเริ่มต้นแล้ว อีกทั้งยังมีหน่วยงานของรัฐบาล อาทิ สำนักงานโฆษณาการและแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว กรมพาณิชย์ และหน่วยงานของจังหวัดเชียงใหม่ได้เริ่มดำเนินการส่งเสริมผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ของท้องถิ่นให้จังหวัดเชียงใหม่กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคเหนือและเพื่อดำเนินการตามนโยบายรัฐนิยมของรัฐบาลที่ส่งเสริมให้คนไทยได้เดินทางท่องเที่ยวและพักผ่อน

การศึกษาในบทนี้มุ่งศึกษาบทบาทของกรรมรถไฟหลวงกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองของประเทศใน พ.ศ. 2475 ถึง พ.ศ. 2502 เป็นปีที่กรรมรถไฟหลวงสิ้นสุดบทบาทการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เนื่องจากในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการมากขึ้นและดำเนินการจัดตั้ง *องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.)* ขึ้นเพื่อทำหน้าที่การส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยแทนหน่วยงานกรรมรถไฟหลวง และความเปลี่ยนแปลงของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว

1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลัง พ.ศ. 2475

เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครองในวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2475 โดยกลุ่มคณะราษฎรเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายด้านภายในประเทศอย่างมาก อาทิ การเมืองการปกครอง การศึกษา เศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลดีต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวกล่าวคือ กลุ่มคณะราษฎรได้ดำเนินการออกนโยบายหลัก 6 ประการเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิรูปประเทศ ซึ่งนโยบายหลักประการที่ 4 ระบุว่าจะต้องให้ราษฎรมีสิทธิเสมอภาคกันตามความดังนี้

เราเกิดมาเป็นราษฎรชาวสยามเรามีความเป็นไทยเราจะไปไหนหรือมาไหนจะนั่ง นอน เดิน ยืน หรือพูดจาย่างไร หรือเราจะใช้สิ่งของเงินทองของเราไปอย่างไร หรือเราจะใช้สิ่งของเงินทองของเราไปอย่างไร บ้านเรือนของเราจะปลูก จะรั้ว จะทำอย่างไร เราก้ทำได้ตามชอบใจของเรา อย่างที่พูดมานี้เรียกว่าเรามีสิทธิ แต่เราเป็นราษฎรสยามอยู่ด้วยกันมากคนมากคร้วเรือ รัฐบาลผู้ดูแลเราจำต้องออกข้อบังคับไม่ให้ผู้ใดทำความเดือดร้อนหรือเสียหายแก่ผู้อื่นเช่นเราจะพูดตำผู้อื่นไม่ได้ ข้อบังคับของรัฐบาลเรียกว่า กฎหมาย เราควรจำไว้ว่าเราอาจทำอะไรตามชอบใจของเราได้เสมอ แต่อย่าให้ผิดกฎหมาย ก็แล้วกัน

ราษฎรมีสิทธิประจำตนทุกคน แต่เมื่อก่อนนี้บางคนต้องไปเป็นทาสเป็นข้าของคนอื่น ไม่มีสิทธิแก่ตน จะไปไหนมาไหนตามชอบใจไม่ได้ นายคอยบังคับกดขี่ ทำมาหาเงินมาได้ก็ต่อเอามาให้ นายเรียกว่าราษฎรไม่มีสิทธิแก่ตน ภายหลังรัฐบาลออกกฎหมายให้เลิกการมีทาสเสีย ให้ราษฎรได้มีสิทธิแก่ตนทั่วกัน ตามธรรมดาราษฎรทั่วไปย่อมมีคนฉลาด โง่ คนมี คนจน คนมียศศักดิ์ คนไม่มียศศักดิ์ต่าง ๆ กันเช่นนี้ ก็เกิดการใช้สิทธิของตนไม่ถูกต้องขึ้น คนโง่ก็ถูกกดขี่ คนจนก็ถูกบีบบังคับ คนไม่มียศศักดิ์ก็ถูกกีดกันให้เป็นการเดือดร้อนแก่กัน ที่พูดมานี้เรียกว่า มีสิทธิไม่เสมอกัน...¹

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มคณะราษฎรได้ดำเนินการให้สิทธิแก่ราษฎรทั่วไปของประเทศไทยให้มีสิทธิเสรีภาพเสมอทั่วกันสามารถประกอบอาชีพหรือเดินทางไปไหนมาไหนภายในประเทศอย่างอิสระ เมื่อเป็นดังนั้นทำให้กลุ่มราษฎรทั่วไปสามารถเดินทางไปยังสถานที่

¹จรูญ ฌ บางช้าง. (2475?). หลัก 6 ประการ. ใน *โอกาสพิธีการมหกรรมฉลองรัฐธรรมนูญแห่งพระราชอาณาจักสยาม พระพุทธศักราช 2475*. หน้า 11-13.

ห่างไกลตามจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศได้อย่างสะดวกมีอิสระเสรี ยิ่งไปกว่านั้นทางการได้ดำเนินการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟลงร้อยละ 40 หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ทั่วถึงกันในทุก ๆ โอกาสที่จะจัดทำ¹ ซึ่งเป็นผลดีต่อหน่วยงานของกรมรถไฟหลวงที่จะดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยทางรถไฟให้มากยิ่งขึ้นเพื่อสร้างรายได้ให้กับกรมรถไฟหลวง

หลังจากกรมรถไฟหลวงดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงแรกมาตั้งแต่เส้นทางรถไฟสายเหนือสร้างแล้วเสร็จสามารถทำการเดินรถจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ถึงสถานีรถไฟเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 เป็นผลให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เป็นผลที่น่าประทับใจมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจำนวนมากเดินทางโดยรถไฟขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เป็นการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นให้กับกรมรถไฟหลวง

แต่หลังจากใน พ.ศ. 2470 เป็นต้นมารายได้ของกรมรถไฟหลวงมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง (ตาราง 5) ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากผลของระบบเศรษฐกิจตกต่ำลงทั่วโลกในทศวรรษ 2470 ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยด้วย² และทางหน่วยงานกรมรถไฟหลวงยังได้ลดราคาค่าขนส่งสินค้าลงเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศ³ ยิ่งทำให้รายได้ของกรมรถไฟหลวงมีจำนวนลดลง อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารรถไฟตั้งแต่ พ.ศ. 2470-2475 จะเห็นได้ว่ามีจำนวนผู้โดยสารรถไฟลดลงอย่างต่อเนื่อง (ตาราง 6) กรมรถไฟหลวงจำเป็นต้องหายุทธวิธีในการสร้างรายได้ให้กับหน่วยงานโดยเพิ่มการบริการที่จะทำให้ประชาชนเกิดการเดินทางโดยรถไฟมากขึ้น จึงนำมาสู่แนวคิดในการจัดรถไฟขบวนพิเศษในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์เพื่อหารายได้เพิ่มใน พ.ศ. 2475 ซึ่งผลปรากฏว่าได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว⁴

¹แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2483). *รถไฟในงานฉลองรัฐธรรมนูญ 2483*. หน้า 7.

²อ่านเพิ่มเติม ใน พงษ์พันธ์ อุทยานนท์. (2558). *เล่มเดิม*. หน้า 30-43.

³วิทยา ปานะบุตร. (2527). *พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กับงานด้านการสื่อสารคมนาคม*. หน้า 131.

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. *กค. 0301.1.38.1/30*. เรื่อง THIRTY SIXTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2475.

ตาราง 5 จำนวนเงินรายได้ของกรมรถไฟหลวงระหว่าง พ.ศ. 2470-2474

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวนเงินรายได้ (บาท)
พ.ศ. 2470	20,584,596
พ.ศ. 2471	20,465,102
พ.ศ. 2472	19,330,124
พ.ศ. 2473	16,182,726
พ.ศ. 2474	10,755,874

ที่มา: กรมรถไฟ. (2490). งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี. ไม่มีเลขหน้า.

ตาราง 6 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรถไฟระหว่าง พ.ศ. 2470-2475

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
พ.ศ. 2470	6,682,847
พ.ศ. 2471	6,462,567
พ.ศ. 2472	6,303,419
พ.ศ. 2473	5,284,637
พ.ศ. 2474	3,631,181
พ.ศ. 2475	3,253,577

ที่มา: กรมรถไฟ. (2490). งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี. ไม่มีเลขหน้า.

จากผลการตอบรับใน พ.ศ.2475 กรมรถไฟหลวงจึงได้ดำเนินการจัดขบวนรถไฟพิเศษในช่วงงานเทศกาลต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ งานเทศกาลสงกรานต์ งานฤดูหนาว งานเทศกาลฤดูลำไยและงานลอยกระทง (ยี่เป็ง) เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศให้กับกลุ่มราษฎรทั่วไปสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศอย่างที่ไม่เคยเกิด

ขึ้นมาก่อน เริ่มปีแรกใน พ.ศ. 2476 กรมรถไฟหลวงได้จัดโปรโมชั่นราคาพิเศษค่าโดยสารประมาณ 1 ใน 4 ของราคาปกติ¹ เดินทางไปกลับท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงงานเทศกาลสงกรานต์ (ภาพประกอบ 30) โดยสามารถอยู่เที่ยวในเมืองเชียงใหม่ได้เป็นเวลา 7-9 วัน ได้รับผลตอบแทนเป็นอย่างดีมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 2,000 คน นอกจากนั้นยังมีโปรโมชั่นราคาพิเศษค่าโดยสารสำหรับคณะลูกเสือ, คณะนักเรียน, คณะท่องเที่ยว, คณะมหรสพ ฯลฯ สำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะด้วย² อาทิ คณะนักท่องเที่ยวเดินทางในระยะใกล้ลดราคา 1 ใน 4 และระยะไกลลดให้ครึ่งราคาของอัตราค่าโดยสาร³ คณะนักเรียนคิดค่าโดยสารเฉพาะเที่ยวไปฟรีเที่ยวกลับ⁴

ส่วนงานเทศกาลฤดูหนาวเชียงใหม่จัดขึ้นในช่วงปลายเดือนธันวาคมถึงต้นเดือนมกราคมของทุกปี โดยงานฤดูหนาวได้ดำเนินการจัดมาตั้งแต่ พ.ศ. 2470 หลังจากในครั้งที่พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เสด็จประพาสเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2469 ทางจังหวัดได้มีการรวบรวมตัวอย่างสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองประเภทต่าง ๆ มาจัดแสดงพร้อมทั้งเปิดให้ประชาชนเข้าชมด้วย จึงเป็นที่มาของงานฤดูหนาวนับแต่นั้นมา โดยจัดขึ้นที่บริเวณสนามโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยเป็นประจำทุกปี⁵ ใน พ.ศ. 2476 กรมรถไฟหลวงได้จัดขบวนรถไฟพิเศษโดยออกเดินทางจากกรุงเทพฯ คืนวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2476 เวลา 18.00 น. ในส่วนขากลับกรมรถไฟหลวงได้ให้โอกาสนักท่องเที่ยวสามารถเลือกวันเดินทางกลับกรุงเทพฯ ได้คือวันที่ 5 และ 9 มกราคม พ.ศ. 2477 เท่านั้น ซึ่งอัตราค่าโดยสารลดราคาพิเศษแบ่งออกเป็นชั้นที่ 1 ราคา 35 บาท ชั้นที่ 2 ราคา 25 บาท และชั้นที่ 3 ราคา 15 บาท⁶

¹ค่าโดยสารปกติไปกลับราคา 27.50 บาท กรมรถไฟหลวงจัดโปรโมชั่นลดราคาค่าโดยสารไปกลับเหลือเพียงราคา 10 บาท ใน ประชุม อัมพูนันท์. (2527). *เล่มเดิม*. หน้า 19.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค. 0301.1.38.1/31. เรื่อ ง THIRTY SEVENTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2476.

³กรมรถไฟลดค่าโดยสารให้แก่คณะท่องเที่ยว. (2478, 2 สิงหาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 17.

⁴นักเรียนชายและหญิงทั้งหลาย. (2478, 31 สิงหาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 20.

⁵นฤมล ศรีกิจการ. (2536). *การท่องเที่ยวที่บ้านภาค อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่: ประวัติและพัฒนาการตั้งแต่ พ.ศ. 2453-2524*. หน้า 31.

⁶เที่ยวเที่ยวงานฤดูหนาวเชียงใหม่. (2476, 26 ธันวาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 8.

ผลจากการดำเนินการของกรมรถไฟหลวงใน พ.ศ. 2476 เกี่ยวกับการโฆษณาแนะนำการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ ขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยแผนกโฆษณาการของกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการลงโฆษณาในหนังสือพิมพ์ประชาชาติฉบับรายวัน ซึ่งก่อนจะถึงงานเทศกาลต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ แผนกโฆษณาการจะลงโฆษณาล่วงหน้าก่อนเป็นเวลาประมาณ 1 เดือน¹ เพื่อให้ผู้สนใจที่อยากจะเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้มีโอกาสเตรียมตัวล่วงหน้า กระทั่งก่อนจะถึงวันเดินทางแผนกโฆษณาการจะลงโฆษณาติดต่อกันเป็นเวลา 3-4 วันเพื่อแจ้งข่าวให้กับผู้สนใจเดินทางไปท่องเที่ยวรีบดำเนินการซื้อตั๋วก่อนที่ที่นั่งขบวนรถไฟจะเต็มดังกล่าวของกรมรถไฟหลวงกล่าวว่า “โปรดรีบซื้อตั๋วโดยสะดวก...”²

จากผลสำเร็จในปีแรกของการจัดรถไฟขบวนพิเศษในช่วงงานเทศกาลสงกรานต์และงานฤดูหนาวผลเป็นที่น่าพอใจจึงเป็นสาเหตุให้กรมรถไฟหลวงดำเนินการจัดรถไฟขบวนพิเศษในปีต่อ ๆ มาโดยได้รับความสนใจมีประชาชนเดินทางไปเป็นจำนวนมาก อาทิ งานเทศกาลสงกรานต์ใน พ.ศ. 2479 กรมรถไฟหลวงต้องจัดขบวนรถไฟพิเศษเป็นจำนวนถึง 2 ขบวน ในแต่ละขบวนมีผู้โดยสารจำนวนมากถึง 750 คน ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นกว่าใน พ.ศ. 2478 จำนวน 400 คน อันเนื่องมาจากทางจังหวัดเชียงใหม่ได้ออกโฆษณาว่าจะมีงานออกร้านและมีปิดทองไหว้พระบนวัดพระธาตุดอยสุเทพ³ ซึ่งวัดพระธาตุดอยสุเทพเป็นสถานที่ยอดนิยมของจังหวัดเชียงใหม่ดังมีคำกล่าวไว้ว่า “ไม่ขึ้นไปไหว้พระธาตุดอยสุเทพ ก็ยังไม่ถึงเชียงใหม่”⁴

ยิ่งไปกว่านั้นใน พ.ศ. 2479 กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการจัดพิมพ์หนังสือแนะนำเที่ยวเชียงใหม่เพื่อใช้เป็นหนังสือคู่มือในการเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ออกจำหน่ายในวันที่ 29 มีนาคมปีเดียวกันในราคาเล่มละ 20 สตางค์ โดยวางขายตามหน้าโรงภาพยนตร์, ร้านขายหนังสือในสถานีหัวลำโพง, ร้านกรุงเทพบรรณาคาร ซึ่งทางกรมรถไฟหลวงได้เขียนโฆษณาอีกว่า “แม้ท่านไม่ได้ไป

¹กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม. (2476, 29 พฤศจิกายน). *ประชาชาติ*. หน้า 18.

²เชิญเที่ยวงานฤดูหนาวเชียงใหม่. (2476, 26 ธันวาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 8.

³เที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ในปีนี้. (2479, 25 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 13, 16, 32.

⁴ธารานุมาศ. (2500). แอ่วเหนือเมื่อสงกรานต์. ใน *สารคดีรอบเมืองไทย*. หน้า 22.

เชียงใหม่เพียงแต่ชื่ออ่านเท่านั้น รสชาติของหนังสือทำให้เสมือนว่าท่านได้ไปเที่ยวเชียงใหม่กับเขาเหมือนกัน...”¹

ต่อมาในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรีได้ดำเนินการส่งเสริมให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นดินแดนถิ่นไทยงามและเป็นยุคของการประกวดนางสาวสยาม ทำให้จังหวัดในภาคเหนือรวมถึงจังหวัดเชียงใหม่ให้ความสนใจจึงมีการจัดประกวดนางสาวเชียงใหม่ขึ้น² โดยเริ่มจัดการประกวดมาตั้งแต่ พ.ศ. 2480³ ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ที่สร้างชื่อเสียงระดับประเทศทำให้กลุ่มคนจำนวนมากให้ความสนใจเดินทางมาเที่ยวชมความงามของสาวเหนือ

นอกจากงานเทศกาลทั้งสองดังที่ได้กล่าวมาแล้วพบว่ายังมีงานเทศกาลฤดูกล้วยไม้ในช่วงเดือนสิงหาคม เนื่องมาจากในช่วงเดือนสิงหาคมของทุกปีมักมีจำนวนผู้โดยสารรถไฟน้อยกว่าเดือนอื่น ๆ เป็นประจำ⁴ อาทิ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2477 มีจำนวนผู้โดยสาร 520,756 คน แต่ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2478 มีจำนวนผู้โดยสาร 350,811 คน⁵ เมื่อนำจำนวนผู้โดยสารในเดือนเมษายนเป็นเดือนของการจัดงานเทศกาลสงกรานต์กับเดือนสิงหาคมเป็นเดือนที่ไม่มีงานเทศกาลสำคัญเลยมาเปรียบเทียบกันจะเห็นได้ว่ามีจำนวนผู้โดยสารแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ทำให้ในช่วงเดือนสิงหาคมของทุกปีกรมรถไฟหลวงมีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟน้อยกว่าเดือนอื่น ๆ ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงได้ดำเนินการร่วมมือกับเทศบาลนครเชียงใหม่จัดรถไฟขบวนพิเศษงานเทศกาลฤดูกล้วยไม้เพื่อต้องการหารายได้เพิ่มขึ้น⁶ โดยกรมรถไฟหลวงได้ออกโฆษณาเป็นแผ่นพับเชิญชวนเที่ยวงานเทศกาลฤดูกล้วยไม้⁷ และลงโฆษณาในหนังสือท่องเที่ยวสัปดาห์ของแผนกส่งเสริม

¹รถไฟลดราคาทั่วพระราชอาณาจักร. (2480, 8 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 23.

²สร้อยดี อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 595.

³ดารุณี สมศรี. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 77.

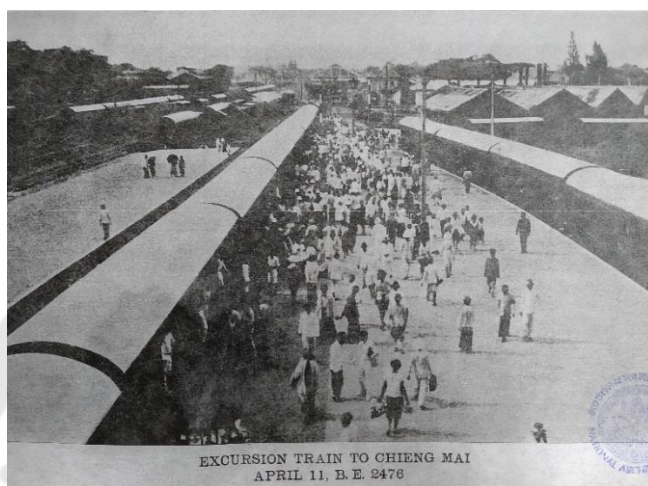
⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. *กค. 0301.1.38.1/32*. เรื่อง THIRTY EIGHTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2477.

⁵สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. กรมรถไฟ. *กค.5/39*. เรื่อง กระทรวงเศรษฐกิจส่งรายการแสดงกิจการของกรมรถไฟ (พ.ศ. 2477-2478).

⁶ดารุณี สมศรี. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 128.

⁷แผ่นพับ เชียงใหม่ ฤดูกล้วยไม้ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2483 ใน ดารุณี สมศรี. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 129.

การท่องเที่ยว กรมพาณิชย์¹ ซึ่งได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับกรมรถไฟหลวง ผลปรากฏว่าได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีทำให้งานเทศกาลฤดูลำไยกลายเป็นอีกหนึ่งงานเทศกาลสำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ที่ได้รับความนิยมอย่างมากเช่นกัน



ภาพประกอบ 30 รถไฟขบวนเที่ยวงานเทศกาลสงกรานต์จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2476

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค. 0301.1.38.1/31. เรื่อง THIRTY SEVENTH ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2476.

¹แผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว. (2483?). รูปต่าง ๆ จากหนังสือท่องเที่ยวลับดาห์ ตั้งแต่กรกฎาคมถึงมีนาคม พ.ศ. 2482 และปีที่ 3 ตั้งแต่เมษายนถึงธันวาคม พ.ศ. 2483. ไม่มีเลขหน้า.



ภาพประกอบ 31 สนามโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยขณะจัดงานฤดูหนาว

ที่มา: ธรรมนูญ ลิมสถาพร; และ บุญเสริม สาตราภัย. (2553). เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่ (เก่า). หน้า 227.



ภาพประกอบ 32 เชิญเที่ยวงานฤดูหนาวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2477

ที่มา: เชิญเที่ยวงานฤดูหนาวเชียงใหม่. (2476, 26 ธันวาคม). ประชาชาติ. หน้า 8.



ภาพประกอบ 33 เชิญเที่ยวงานเทศกาลสงกรานต์จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2478

ที่มา: นิภาพร รัชตพัฒน์กุล; และคนอื่น ๆ. (2537). *สองข้างทางรถไฟ*. หน้า 127.

กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟหลวงเป็นส่วนหนึ่งที่ได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวเทศกาลฤดูคำไล้ให้เป็นที่รับรู้ของคนจำนวนมากผ่านทางภาพยนตร์การท่องเที่ยว โดยกรมรถไฟหลวงได้ทำการฉายภาพยนตร์เรื่องการคำไล้ เริ่มแต่สวนคำไล้เชียงใหม่จนถึงกรุงเทพฯ ภายในงานฉลองรัฐธรรมนูญของร้านกรมรถไฟหลวง นอกจากนั้นยังมีภาพยนตร์เกี่ยวกับทิวทัศน์ที่งดงาม ภาพยนตร์การศึกษา ภาพยนตร์เหตุการณ์อันอยู่ความสนใจของประชาชนภายในงานฉลองรัฐธรรมนูญทุก ๆ ปี ซึ่งงานฉลองรัฐธรรมนูญใน พ.ศ. 2483 ได้ทำการฉายภาพยนตร์ อาทิ งานวันชาติ พ.ศ. 2483, การแห่เรียกร้องดินแดนคืนจากฝรั่งเศส, ท่องเที่ยวโดยทางรถไฟสายใต้จากปิ่นถึงกรุงเทพฯ, เทียวลพบุรี, โรงงานอุตสาหกรรมน้ำตาลไทยที่ลำปาง ฯลฯ¹

ภาพยนตร์เรื่อง *สามปอยหลวง*² เป็นภาพยนตร์เรื่องหนึ่งที่มีส่วนสำคัญต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ ภาพยนตร์เรื่องสามปอยหลวงเป็นภาพยนตร์ที่เกิดขึ้นจาก

¹แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2483). *เล่มเดิม*. หน้า 3.

²ภาพเรื่องสามปอยหลวง เขียนเรื่องโดย เวทวงศ์ (ร.ต.ทองอินทร์ บุญยเสนา) ใช้ผู้แสดงเป็นเจ้าของพนักงานในกรมรถไฟทั้งหมด ใน *จำเรียมลักษณะ ธาระวังน้อย*. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 206.

ความร่วมมือระหว่างเทศบาลนครเชียงใหม่กับกรมรถไฟหลวง เนื่องด้วยหลวงศรีประกาศ (ฉันท วิชยาภักย์) นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่ในขณะนั้นต้องการสร้างภาพยนตร์เพื่อเผยแพร่ประวัติและวัฒนธรรมของจังหวัดเชียงใหม่เป็นการเชิญชวนกลุ่มคนต่าง ๆ เดินทางมาท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการครองชีพของประชาชน แต่ด้วยเทศบาลนครเชียงใหม่ไม่มีงบประมาณในจัดสร้างภาพยนตร์ จึงได้ติดต่อมายังกรมรถไฟหลวงด้วยเห็นว่า มีหน่วยงานกองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าวและยังมีเครื่องมืออุปกรณ์ครบถ้วน¹

อย่างไรก็ตามกรมรถไฟหลวงเองไม่มีงบประมาณเช่นเดียวกัน แต่ด้วยกรมรถไฟหลวงพิจารณาเห็นว่าภาพยนตร์เรื่องนี้จะให้ประโยชน์ในการโฆษณากิจการรถไฟทั้งในด้านการโดยสารและด้านการส่งเสริมการเดินทางจึงได้อนุมัติการร่วมมือพร้อมทั้งให้เจ้าหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงเป็นผู้จัดสร้างให้² โดยหม่อมเจ้าสุภรธรรมดิศ ดิศกุล ทรงจัดหาผู้ลงทุนให้คือ นายบุญชอบ อ่องสว่าง ในการจัดทำภาพยนตร์กรมรถไฟหลวงได้จัดหาผู้ถ่าย เครื่องถ่าย ผู้แสดงประกอบบางคนและค่าโดยสารรถไฟ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาทิ ค่าฟิล์ม ค่าจ้างผู้ทำงานและผู้แสดง ค่าเครื่องแต่งตัว ค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทางและอยู่ในกรุงเทพฯ ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่หลวงศรีประกาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด อาทิ ค่าที่พัก ค่าอาหาร ฯลฯ³

กระทั่งภาพยนตร์เรื่องสามปอยหลวงจัดสร้างเสร็จสมบูรณ์ออกฉายในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2483 โดยลงโฆษณาในหนังสือประมวลภาพยนตร์รายสัปดาห์ ฉบับประจำวันเสาร์ที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2483 เขียนเชิญชวนให้ไปชมภาพยนตร์เรื่องสามปอยหลวงนี้ว่า “เป็นภาพยนตร์ไทยสีธรรมชาติเรื่องแรก สำเร็จด้วยน้ำมือของไทยและเพื่อไทย ท่านจะได้ดูและชื่นชมทิวทัศน์แห่งเมืองเหนือที่งามตามธรรมชาติอย่างที่ไม่เคยพบมาก่อนเลย บนเวทีที่ถูกรอบทุกวันมีการสลัดด้วยนางงามเมืองเหนือออกมาฟ้อนให้ท่านชมกำหนดฉายเริ่มตั้งแต่รอบเช้าวันอาทิตย์ที่ 15 ถึงวันอังคารที่ 17 ธันวาคมนี้...”⁴ เมื่อเข้าฉายแล้วปรากฏว่าเป็นภาพยนตร์ไทยที่สามารถทำรายได้มากกว่า

¹จำเรณูลักษณะ ณะวังน้อย. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 205.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์. *สป.10.11.9/3*. เรื่องหนังสือข่าวโฆษณาการ.

³จำเรณูลักษณะ ณะวังน้อย. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 205.

⁴ประมวลภาพยนตร์รายสัปดาห์. (2483, 14 ธันวาคม). หน้า 24. ใน จำเรณูลักษณะ ณะวังน้อย. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 205.

ภาพยนตร์ฝรั่งที่เข้าฉายในขณะนั้นคือ เรื่องทาร์ซาน เนื่องด้วยเป็นภาพยนตร์สีเรื่องแรกของภาพยนตร์ไทยผู้คนจึงให้ความสนใจเข้าชมเป็นจำนวนมาก¹

นอกจากภาพยนตร์ที่ถูกผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงและความร่วมมือจากเทศบาลนครเชียงใหม่แล้วยังพบว่ามีการผลิตขึ้นจากบริษัทภาพยนตร์ต่าง ๆ อาทิ บูรพาภาพยนตร์, บางกอกฟิล์ม, ภาพยนตร์ออมลินศึกษา, นครพิงค์ภาพยนตร์, ไทยไตรมิตรภาพยนตร์, วชิราภาพยนตร์ ฯลฯ อีกหลายเรื่องที่ได้ดำเนินการถ่ายทำฉายภาพยนตร์ที่จังหวัดเชียงใหม่ อาทิ ภาพยนตร์เรื่องสาวเครือฟ้า (พ.ศ. 2477)² กุหลาบเชียงใหม่ (พ.ศ. 2478)³ ดอยรักดอยร้าง (พ.ศ. 2491)⁴ ร่มฟ้าเวียงพิงค์ (พ.ศ. 2492)⁵ แดนกะเหรี่ยง (พ.ศ. 2493)⁶ ต้นรักดอกโคก (พ.ศ. 2493)⁷ ลานนาไทย (พ.ศ. 2494)⁸ สาวเครือฟ้า (พ.ศ. 2496)⁹ และสามเกลอแผลงฤทธิ์ (พ.ศ. 2497)¹⁰

ดังนั้นกล่าวได้ว่าการจัดรถไฟขบวนพิเศษในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงภาพยนตร์เกี่ยวกับเทศกาลฤดูดอกไม้ของจังหวัดเชียงใหม่และภาพยนตร์เรื่องสามปอยหลวง ที่ถูกผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวง และภาพยนตร์เรื่องต่าง ๆ ทั้งหมดที่กล่าวมานั้นล้วนแล้วแต่มีส่วนในการส่งเสริมให้กลุ่มคนจำนวนมากได้รับรู้เรื่องราวเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่จึงเกิดความสนใจเดินทางโดยสารรถไฟเพื่อไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่และยังเป็นประโยชน์ต่อกรมรถไฟหลวงในด้านรายได้จากการบัตรค่าโดยสารรถไฟที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากอีกทั้งค่าใช้จ่ายในด้านบริการอื่น ๆ อาทิ รถเสบียงอาหาร โรงแรมรถไฟเชียงใหม่ ฯลฯ

¹จำเริญลักษณ์ ธนะวังน้อย. (2544). *เล่มเดิม*. หน้า 204.

²หอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน). (2557). *ภาพยนตร์ราษฎรแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2470-2499*. หน้า 41.

³เล่มเดิม. หน้า 50.

⁴เล่มเดิม. หน้า 138.

⁵เล่มเดิม. หน้า 144.

⁶เล่มเดิม. หน้า 153.

⁷เล่มเดิม. หน้า 183.

⁸เล่มเดิม. หน้า 199.

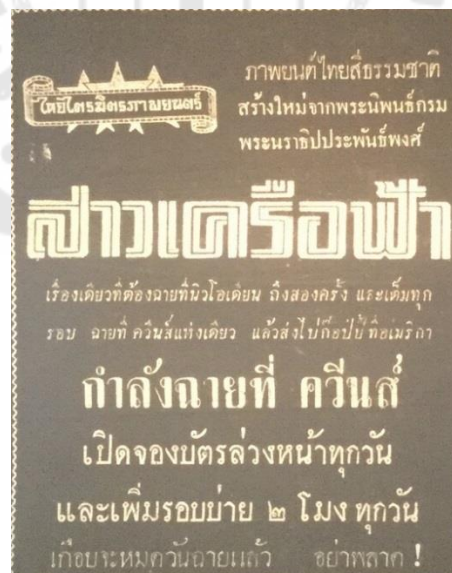
⁹เล่มเดิม. หน้า 338.

¹⁰เล่มเดิม. หน้า 448.



ภาพประกอบ 34 โฆษณาภาพยนตร์ที่มีฉากถ่ายทำที่จังหวัดเชียงใหม่

ที่มา: หอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน). (2557). ภาพยนตร์รางวัลแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2470-2499. หน้า 41.



ภาพประกอบ 35 โฆษณาภาพยนตร์เรื่องสาวเดรีอฟ้า พ.ศ. 2496

ที่มา: ไทยไตรมิตรภาพยนตร์. (2496, 5 กุมภาพันธ์). คนเมือง. หน้า 32.

นอกจากการจัดขบวนรถไฟพิเศษของกรมรถไฟหลวงแล้ว รัฐบาลยังมีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ผ่านหน่วยงานสำนักงานโฆษณาการ¹ และแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย ซึ่งทั้งสองหน่วยงานมีบทบาทหน้าที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศเช่นเดียวกัน แต่สำนักงานโฆษณาการจะเน้นส่งเสริมกลุ่มคนภายในประเทศ ส่วนแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว กรมพาณิชย์ สังกัดกระทรวงเศรษฐกิจจะเน้นส่งเสริมกลุ่มคนต่างประเทศให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในประเทศไทย

สำนักงานโฆษณาการเป็นหน่วยงานที่คณะราษฎรจัดตั้งขึ้นหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 เพื่อเป็นหน่วยงานทำหน้าที่เผยแพร่ความรู้ให้แก่ประชาชนได้รับรู้เกี่ยวกับกิจการต่าง ๆ ที่ได้รับรัฐบาลได้ทำไปแล้วหรือกำลังกระทำอยู่หรือคิดที่จะทำโดยความรู้ที่จะนำออกเผยแพร่ต้องเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนทั่วไปรวมถึงสภาพต่างจังหวัดท้องถิ่นต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนได้มีความรู้กว้างขวางยิ่งขึ้นและความรู้เกี่ยวกับถนนหนทางและการท่องเที่ยวด้วย²

สำนักงานโฆษณาการได้จัดให้มีการปาฐกถาของผู้แทนราษฎร เรื่องสภาพของจังหวัดต่าง ๆ เพื่อให้ราษฎรทั่วไปได้รับความรู้เกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ ประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ ภูมิอากาศ ฯลฯ สิ่งสำคัญก็เพื่อให้กลุ่มราษฎรตามจังหวัดต่าง ๆ รับรู้ที่ประชาชนในจังหวัดต่าง ๆ ของประเทศมีความเป็นส่วนหนึ่งของรัฐสมัยใหม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน³ จึงได้จัดให้ผู้แทนราษฎรของจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศมาพูดเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับจังหวัดของตนเองให้ราษฎรทั่วประเทศได้รับรู้ ในส่วนของจังหวัดเชียงใหม่ นั้น พระพิณิจฉนากร⁴ ผู้แทนราษฎรของจังหวัดคนแรกได้กล่าว

¹สำนักงานโฆษณาการ เมื่อแรกจัดตั้งในวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 ใช้ชื่อว่า กองการโฆษณา ต่อมาในวันที่ 9 ธันวาคมปีเดียวกันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานโฆษณาการ และในวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2483 เปลี่ยนชื่อเป็น กรมโฆษณาการ กระทั่งในวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2493 เปลี่ยนชื่อเป็น กรมประชาสัมพันธ์ ใน กรมประชาสัมพันธ์. (2526). *50 ปี กรมประชาสัมพันธ์*. หน้า 25.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์. *สป.10.11.9/6*. เรื่องหนังสือข่าวโฆษณาการ.

³สมาคมมิตรภาพญี่ปุ่น-ไทย. (2539). *ปาฐกถาของผู้แทนราษฎร เรื่องสภาพของจังหวัดต่าง ๆ*. คำนำ หน้า (7)-(8).

⁴รายนามสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรประเภทที่ 1. (2476, 24 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 50. หน้า 2628.

ปาฐกถาเรื่องสภาพจังหวัดเชียงใหม่ ในวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2477 โดยรายละเอียดได้กล่าวถึง ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของจังหวัด ลักษณะของชาวเชียงใหม่ ระบบการศึกษา สถาปนามิประเทศ ภูมิอากาศ สิ่งของบริโภคอุปโภค และได้กล่าวปิดท้ายด้วยการเชิญชวนให้ผู้คนเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในงานฉลองรัฐธรรมนูญในวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2477 และงานฤดูหนาวประจำปี พร้อมทั้งโฆษณาว่ากรมรถไฟหลวงได้ถือโอกาสลดราคาเพื่อให้นักชนต่างจังหวัดได้มีโอกาสเดินทางมาเที่ยวชมด้วย¹

แผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว กรมพาณิชย์ กระทรวงเศรษฐกิจ มีที่ตั้งสำนักงานอยู่ที่ถนนเจริญกรุง ตรงมุมถนนสุริยวงศ์ โดยหน่วยงานมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว และรับดำเนินการจัดการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อความสะดวกภายในประเทศไทยมีคำกล่าวเชิญชวนให้เกิดความสนใจในการเดินทางท่องเที่ยวว่า “ปลูกความรู้แก่ตัวท่านด้วยการท่องเที่ยว”² ดำเนินการจัดกิจกรรมร่วมกับกรมรถไฟหลวง

การดำเนินการของแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวนั้นได้ทำการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชียงใหม่ในลักษณะแบบกลุ่มโดยใช้ชื่อว่า *เที่ยวภาคพายัพกับแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว* รายละเอียดโปรแกรมการเดินทางคือ 7 หัวเมือง 21 อำเภอ ใช้เวลาไปกลับ 10 วัน ค่าใช้จ่าย 65 บาท ราคานี้รวมการเดินทางโดยสารรถไฟชั้น 2 และรถยนต์ แต่ไม่รวมค่าอาหาร โดยเมืองที่ได้แวะท่องเที่ยวประกอบด้วยจังหวัดแพร่ น่าน ลำปาง เชียงราย ลำพูน เชียงใหม่ และตาก คณะเที่ยวภาคพายัพยังได้มีโอกาสล่องเรือในแม่น้ำปิงจากอำเภอฮอดจังหวัดเชียงใหม่ล่องลงมาที่จังหวัดตาก (ภาพประกอบ 36) โดยแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวเรียกกิจกรรมนี้ว่า *ท่องเที่ยวเผชิญภัย*³ นับเป็นกิจกรรมที่ได้รับความพอใจจากคณะนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เนื่องด้วยตลอดสองฝั่งแม่น้ำปิงทิวทัศน์มีความสวยงามแปลกตา อีกทั้งแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวจะจัดกิจกรรมเที่ยวภาคพายัพในช่วงเดือนเมษายนเพื่อให้คณะนักท่องเที่ยวได้มีโอกาสเล่นน้ำสงกรานต์ที่เชียงใหม่และเพื่อให้มีคนไทยร่วมเดินทางกับคณะเที่ยวภาคพายัพเพิ่มขึ้นด้วย

¹สมาคมนิตราภาพญี่ปุ่น-ไทย. (2539). *เล่มเดิม*. หน้า 31-37.

²แผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว. (2483?). *เล่มเดิม*. ไม่มีเลขหน้า.

³แหล่งเดิม. ไม่มีเลขหน้า.



ภาพประกอบ 36 คณะที่ียวภาคพายัพล่องแก่งแม่น้ำปิง

ที่มา: แผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว. (2483?). รูปต่าง ๆ จากหนังสือท่องเที่ยวล่องแก่งแม่น้ำปิง ตั้งแต่กรกฎาคมถึงมีนาคม พ.ศ. 2482 และปีที่ 3 ตั้งแต่เมษายนถึงธันวาคม พ.ศ. 2483. ไม่มีเลขหน้า.

การจัดป่าอุทยานผู้แทนราษฎรจังหวัดเชียงใหม่ของสำนักงานโฆษณาการและการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวมณฑลพายัพของแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวล้วนแล้วแต่เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ทำให้มีผู้คนจำนวนมากเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในแต่ละปีมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารรถไฟที่เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนเพิ่มขึ้นตามลำดับ (ตาราง 7)¹

นอกจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ทั้งจากแผนกโฆษณาการของกรมรถไฟหลวง สำนักงานโฆษณาการ และแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมพาณิชย์แล้วยังพบว่ารัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามในขณะนั้นมีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของคนไทย กล่าวคือรัฐบาลได้ออกคำแถลงนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดินในวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2481 ซึ่งได้กล่าวรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายของกระทรวงต่าง ๆ หนึ่งในนั้นคือ กระทรวงเศรษฐการ โดยรายละเอียด

¹ดูตาราง 7 หน้า 178

ในข้อที่ 4 ระบุไว้ว่า “จะส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว...”¹ ซึ่งเห็นได้จากการจัดตั้งแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวที่กล่าวมาแล้วและรัฐบาลยังได้ดำเนินการออกประกาศนโยบายรัฐนิยม 12 ฉบับ โดยในรัฐนิยมฉบับที่ 11 ว่าด้วยเรื่องกิจประจำวันของคนไทย ประกาศในวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2484 มีรายละเอียดในข้อ 5 ระบุไว้ว่า “ชนชาติไทยพึงใช้เวลาในวันหยุดงาน ให้เป็นประโยชน์แก่ร่างกายและจิตใจ เช่น ประกอบกิจในทางศาสนา ฟังเทศน์ ทำบุญ ศึกษาหาความรู้ **ท่องเที่ยว** เล่นกีฬา หรือพักผ่อน เป็นต้น...”²

จากการออกคำสั่งนโยบายของรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามและการออกประกาศรัฐนิยมฉบับที่ 11 แสดงให้เห็นได้ว่า รัฐบาลมีนโยบายดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้คนไทยเดินทางไปท่องเที่ยวตามจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศกล่าวรวมถึงจังหวัดเชียงใหม่ในวันหยุดงาน เพื่อเป็นการพักผ่อนร่างกาย หลังจากการประกอบกิจการงานเพื่อเลี้ยงชีพในชีวิตประจำวัน กล่าวได้ว่าในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2475-2484 เป็นระยะเวลาของการส่งเสริมการรับรู้ให้จังหวัดเชียงใหม่กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญทางภาคเหนือของประเทศไทยในเวลาต่อมา

2. เส้นทางรถไฟสายเหนือและเมืองเชียงใหม่ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2

2.1 เส้นทางรถไฟสายเหนือ

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2488) กิจการรถไฟไทยนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญของการขนส่งทางทหารทั้งทหารไทยและทหารญี่ปุ่น รวมถึงลำเลียงขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ใช้ในสงครามเนื่องจากรถไฟเป็นการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วมากที่สุดในขณะนั้น ส่งผลให้เส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ถูกดำเนินการควบคุมกิจการโดยกลุ่มทหารในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กล่าวคือ หลังจากทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกทางภาคใต้ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี³ นราธิวาส และอำเภอบางปู จังหวัดสมุทรปราการ ในส่วนทางบกทหารญี่ปุ่นเข้ามาทางจังหวัดพระตะบองและ

¹ คำแถลงนโยบายของรัฐบาลคณะที่ นายพลเอก หลวงพิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี 26 ธันวาคม 2481. (2484, 9 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 55. หน้า 3325.

² ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยรัฐนิยม ฉบับที่ 11 เรื่องกิจประจำวันของคนไทย. (2484, 9 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 58. หน้า 1132-1133.

³ พวงทิพย์ เกียรติสหัสกุล. (2554). *ทางรถไฟสายใต้ในเงาอาทิตย์อุทัย*. หน้า 25.

จังหวัดพิบูลสงคราม ประเทศกัมพูชา¹ แล้วเข้าสู่ประเทศไทยทางอำเภอรัฐประเทศ จังหวัดปราจีนบุรี² ในวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2484 และทหารญี่ปุ่นจำนวน 50,000 คนได้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ในตอนบ่ายของวันนั้น³ ทำให้รถไฟถูกใช้เป็นปัจจัยสำคัญในการขนส่งทั้งทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์เพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศพม่าและมลายูดินแดนอาณานิคมของประเทศอังกฤษ

เมื่อญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกเข้าสู่ประเทศไทยได้เพียง 3 วันได้ดำเนินการยื่น ร่างข้อตกลงระหว่างไทย-ญี่ปุ่น เกี่ยวแก่การใช้รถไฟในทางทหาร ต่อกรมรถไฟไทยเพื่อขอใช้รถไฟไทยในการขนส่งทหารทั้งเส้นทางสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก กล่าวคือ เส้นทางสายเหนือนั้นดำเนินการขนส่งทหารขึ้นไปประจำอยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อเดินทางต่อไปเข้าสู่ประเทศพม่า ในส่วนของเส้นทางสายใต้นั้นดำเนินการขนส่งทหารเพื่อไปยังสหรัฐอเมริกา ซึ่งทั้งสองประเทศเป็นดินแดนอาณานิคมของประเทศอังกฤษ และส่วนของเส้นทางสายตะวันออกนั้นดำเนินการขนส่งทหารเพื่อไปยังเขมรที่เป็นดินแดนอาณานิคมของประเทศฝรั่งเศส จากการยื่นข้อตกลงขอใช้รถไฟไทยในการขนส่งลำเลียงทหารนั้นไทยได้ตกลงลงนามในวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2484 มีหนังสือสัญญาชื่อว่า *ข้อตกลงหลักในเรื่องการใช้รถไฟร่วมกันระหว่างกองทัพญี่ปุ่นและไทย* โดยมีข้อตกลงร่วมกัน 7 ประการ⁴

หลังจากไทยลงนามอนุมัติข้อตกลงร่วมกับญี่ปุ่นแล้วทำให้เส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือ สายใต้และสายตะวันออกเป็นปัจจัยสำคัญในการขนส่งทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ ในส่วนนี้จะกล่าวถึงเส้นทางรถไฟสายเหนือเป็นหลัก โดยเส้นทางรถไฟสายเหนือนี้ทหารญี่ปุ่นได้ดำเนินการขนส่งทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ไปประจำตามจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของไทย⁵ อาทิ จังหวัดนครสวรรค์ พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์⁶ ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน เชียงราย และเชียงใหม่¹

¹จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. (2550). *ความสัมพันธ์ชาวเมืองเหนือล่งกับทหารญี่ปุ่น สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2* (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2488). หน้า 21.

²แผนที่แสดงเส้นทางทหารญี่ปุ่นเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย ดูภาคผนวก ง

³ธานี สุขเกษม. (2522). *ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง* (พ.ศ. 2484-2488). หน้า 113.

⁴พวงทิพย์ เกียรติสหัสกุล. (2554). *เล่มเดิม*. หน้า 41-45.

⁵แผนที่แสดงที่ตั้งของกองทัพญี่ปุ่นในเขตภาคเหนือ ดูภาคผนวก จ

⁶จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. (2550). *เล่มเดิม*. หน้า 27.

ซึ่งทั้งหมดเป็นกลุ่มทหารของกองทัพทหารรถไฟที่ 7 แห่งกองทัพใหญ่ของภาคพื้นทิศใต้ทำหน้าที่ประจำอยู่ตามเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออก² ดังนั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือต้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ ไปยังปลายทางสถานีเชียงใหม่ได้กลายเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งทหารญี่ปุ่นเพื่อเดินทางต่อไปเข้าสู่ประเทศพม่า

แต่กระนั้นในช่วงระยะแรกของสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นนับว่าได้เปรียบทางการทำสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร ต่อมาใน พ.ศ. 2486 กองทัพทหารของฝ่ายสัมพันธมิตรได้แก่อังกฤษ ฝรั่งเศส ฯลฯ ได้เริ่มตอบโต้กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้³ นั้นหมายรวมถึงประเทศไทยด้วยเป็นผลให้สิ่งต่าง ๆ ในประเทศไทยที่เป็นปัจจัยในการทำสงครามของญี่ปุ่นถูกเครื่องบินทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรทำลาย อาทิ สถานที่ราชการ ที่ทำการของทหารญี่ปุ่น และเส้นทางรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ รวมถึงสถานีรถไฟและสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำต่าง ๆ ถูกทิ้งระเบิดทำลายเสียหายอย่างมาก

ในส่วนกิจการรถไฟในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 การดำเนินกิจการเป็นไปด้วยความยากลำบากและประสบอุปสรรคต่าง ๆ อาทิ การขาดแคลนวัสดุต่าง ๆ ที่จำเป็นแก่การเดินรถ ความเสียหายต่าง ๆ อันเกิดจากภัยสงครามทางอากาศ วัสดุหลายอย่างหาได้ยาก ต้องสูญหายเพราะโดนโจรกรรม นอกจากนั้นขบวนไฟก็มีจำนวนลดน้อยลงและยังถูกบีบบังคับให้แบ่งเอาไปใช้ในการทหารของกองทัพญี่ปุ่นอีกด้วย⁴ โดยในแต่ละวันกรรมรถไฟหลวงต้องจัดสรรรถไฟให้แก่การขนส่งราชการกระทรวงต่าง ๆ พ่อค้าประชาชน และขบวนรถไฟพิเศษทหารในภาคเหนือซึ่งต้องขนส่งลำเลียงทหารและยุทโธปกรณ์ไปส่งที่สถานีลำปางและเชียงใหม่⁵ แม้อยู่ในสภาวะสงครามแต่

¹วลัยพร กาญจนการุณ; และ ชีวีช ปัญญู. (2559, มกราคม-มิถุนายน). ความสัมพันธ์ระหว่างชาวญี่ปุ่นและชาวไทยในจังหวัดเชียงใหม่ช่วงก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง. *วารสารมนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ*. 11(1): 44 - 45.

²โยชิกาวา โยชิฮารุ. (2538). *ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา*. หน้า 116.

³พวงทิพย์ เกียรติสกุล. (2554). *เล่มเดิม*. หน้า 33.

⁴การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2508). ผู้สื่อข่าว. ใน *งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ ณ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 24 พฤศจิกายน 2508*. หน้า 30.

⁵งานพระราชทานเพลิงศพ พลเอก จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ณ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร วันที่ 21 ธันวาคม 2526. (2526). หน้า 138.

กรมรถไฟหลวงก็ยังคงพยายามให้บริการรถไฟแก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางอย่างเต็มที่ดังคำโฆษณาของกรมรถไฟหลวงความว่า “ถึงแม้จะต้องมีภาระหนักในกิจการของทหารในขณะที่ประเทศชาติกำลังทำสงครามติดพันอยู่เช่นนี้ กรมรถไฟก็ยังคงพยายามที่จะช่วยเหลือประชาชนให้ได้มีโอกาสโดยสาร และรับส่งสินค้าให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้เป็นอย่างดี...”¹

กระทั่งในวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2486 รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามยังได้ออกประกาศเปลี่ยนแปลงสภาพกิจการของกรมรถไฟเป็นรถไฟทหารและขึ้นต่อผู้บังคับบัญชาการทหารสูงสุดเพื่อให้อาการรถไฟดำเนินเป็นไปตามแผนการส่วนรวมของทหาร² โดยแต่งตั้งให้ พลโท มังกร พรหมโยธี เป็นผู้บัญชาการรถไฟทหาร ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกรถไฟแทนผู้บัญชาการทหารสูงสุด³ ยิ่งทำให้กิจการรถไฟเข้าไปมีส่วนร่วมในเหตุการณ์สงครามอย่างเต็มตัวและกลุ่มทหารยังเข้ามามีอำนาจในการควบคุมกิจการรถไฟทั้งหมด

ผลจากสภาวะของสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้เส้นทางรถไฟสายเหนือนั้นมีสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลายแห่งถูกทิ้งระเบิดทำลาย อาทิ สะพานจักรีข้ามแม่น้ำป่าสักในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ภาพประกอบ 37) สะพานห้วยแม่ต้าข้ามแม่น้ำยมในเขตจังหวัดแพร่ (ภาพประกอบ 38) สะพานปรมิินทร์ข้ามแม่น้ำน่านในเขตจังหวัดอุตรดิตถ์ (ภาพประกอบ 39) รวมถึงสถานีรถไฟหลายแห่ง อาทิ สถานีปากน้ำโพ สถานีพิษณุโลก สถานีอุตรดิตถ์⁴ สถานีลำปาง และสถานีเชียงใหม่ถูกทิ้งระเบิดในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2486 โดยลุงศรี บัณฑิตวุฒิ บ้านอยู่ข้างโรงแรมรถไฟ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับสถานีรถไฟเชียงใหม่เล่าเหตุการณ์ไว้ว่า “ปี พ.ศ. 2486 วันนั้นเป็นวันเกิดผมพอดี คือ วันที่ 21 ธันวาคม กำลังนั่งอยู่ที่บ้านไต่บ้าน เห็นเครื่องบินบินมา 7 เครื่องเรียงกันมา พอวนมาพันโรงแรมรถไฟก็ทิ้งระเบิดใส่สถานีรถไฟทันที บีม ๆ ผมรีบกระโดดลงหลุดหลบภัยหลังบ้าน ทิ้งเที่ยวเดียวก็ไปเลย...”⁵

¹แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2487, มีนาคม). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 2(3): หน้าปกหลัง.

²ประกาศของบัญชาการทหารสูงสุด. (2486, 14 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 60. ตอนที่ 65. หน้า 3862-3863.

³เรื่องการจัดผู้บัญชาการรถไฟทหาร. (2486, 14 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 60. ตอนที่ 65. หน้า 3863-3864.

⁴การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 240.

⁵อนุ เนินหาด. (2543). *สังคมเมืองเชียงใหม่ เล่ม 2*. หน้า 59.

จากการทิ้งระเบิดทำลายสถานีรถไฟเชียงใหม่ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือจนไม่สามารถเปิดให้บริการได้ ทำให้ในวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2487 กรมรถไฟหลวงต้องเปลี่ยนไปใช้สถานีป่าเฝ้า จังหวัดลำพูนเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือแทนชั่วคราว ต่อมาในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ปีเดียวกันทางกรมรถไฟหลวงจึงได้ขยายเส้นทางรถไฟสายเหนือไปใช้สถานีปางยางเล็งแทน¹ กระทั่งใน พ.ศ. 2490 การสร้างอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังใหม่แล้วเสร็จ²

ดังนั้นในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 การเดินทางโดยรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เป็นไปด้วยความยากลำบากใช้เวลาในการเดินทาง 3 วัน 3 คืน เนื่องจากต้องเดินทางในเวลา กลางคืนเป็นส่วนใหญ่ ตอนกลางวันก็ต้องวิ่งขึ้นลงจากรถไฟไปหลบข้างทางในเวลาที่เราเครื่องบินมา³ อีกทั้งเส้นทางรถไฟสายเหนือหลายแห่งถูกทิ้งระเบิดทำลายเสียหาย ทำให้การเดินทางโดยรถไฟต้องคอยเปลี่ยนขบวนรถโดยสารแต่ละจุดที่รถไฟสามารถเดินรถได้ จากการเล่าเหตุการณ์ของผู้ใช้บริการรถไฟในตอนนั้นแล้วว่า

ระหว่างเดินทางก็ต้องวิ่งขึ้นลงรถไฟเพื่อหลบระเบิดจากเครื่องบิน เวลากลางวันในช่วงสะพานขาดแล้วรถไฟไปไม่ได้ ก็ต้องจ้างรถโยก (รถค้ำถ่อ) จุดตะเกียงลานข้างหน้าและข้างหลังเพื่อพอให้เห็นทางและเพื่อไม่ให้เครื่องบินมองเห็น มาถึงบ้านปินซึ่งตั้งอยู่ระหว่างเด่นชัยกับลำปาง รถโยกคันดังกล่าวเกิดชนกับรถโยกคันอื่นที่แล่นมาจากทางเหนือจนแม่ซึ่งนั่งหย่อนขาอยู่ข้างหน้าต้องขาหักเข้ารักษาพยาบาลที่สถานีอนามัยบ้านปินหลายวัน...⁴

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่า การเดินทางโดยรถไฟในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2⁵ มีความยากลำบากอันตรายและยังทำให้ผู้คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ เมื่อการเดินทางโดยรถไฟไม่

¹แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2487, มกราคม). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 2(1): หน้าปกหลัง.

²การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2560). *100 ปี สถานีกรุงเทพ*. หน้า 148.

³สุภภรณ์ อภาวชิรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวชิรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2552). *เรื่องเล่าจากภาค เล่ม 6*. หน้า 54.

⁴แหล่งเดิม. หน้า 55.

⁵เส้นทาง การเดินทางโดยรถไฟในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2488) ดูภาคผนวก ข

สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การเดินทางโดยเรือจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ ที่เคยได้รับความนิยมมาแต่ก่อนมีเส้นทางรถไฟสายเหนือกลับมาใช้ใช้เป็นเส้นทางเดินทางทางเรืออีกครั้งในระหว่างสงครามโลก¹ แต่การเดินทางทางเรือก็ไม่ได้มีความปลอดภัยมากนักเนื่องจากมีโจรผู้ร้ายดักปล้นระหว่างทางช่วงบ้านป่ายาง บ้านสามเงา และบ้านนา จังหวัดตาก² โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มพ่อค้า อาทิ นายจุก ลูกเขยของเจ๊กหมาแดง เศรษฐีเชียงใหม่ ถูกโจรผู้ร้ายปล้นจนหมดตัว³ และเถ้าแก่ชิวจิว แซ่เต็ง นำลำไยแห้ง ยาสูบ เหล้าตราช้าง ล่องเรือไปกรุงเทพฯ โดยรวมตัวกันเดินทางไปประมาณ 10 ลำ ใช้เวลาเดินทาง 14 วัน⁴ อย่างไรก็ตามแม้จะมีความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง แต่กลุ่มพ่อค้าเชียงใหม่ ก็มีจำเป็นที่จะต้องเดินทางล่องเรือจากเชียงใหม่ลงมากรุงเทพฯ เพื่อมาซื้อสินค้ากลับไปจำหน่ายที่เชียงใหม่ เพราะว่าได้ผลกำไรตอบแทนดีกว่าในช่วงภาวะปกติ⁵

¹ปลายอ้อ ชนະนนท์. (2529). *บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อและขยายตัวของระบบทุนนิยมภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2464-2523*. หน้า 103.

²อนุ เนินหาด. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 39.

³แหล่งเดิม. หน้า 37.

⁴อนุ เนินหาด. (2556, 4 ตุลาคม). *ย่านกาดหลวง (15)*. (ออนไลน์).

⁵อนุ เนินหาด. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 33-40.



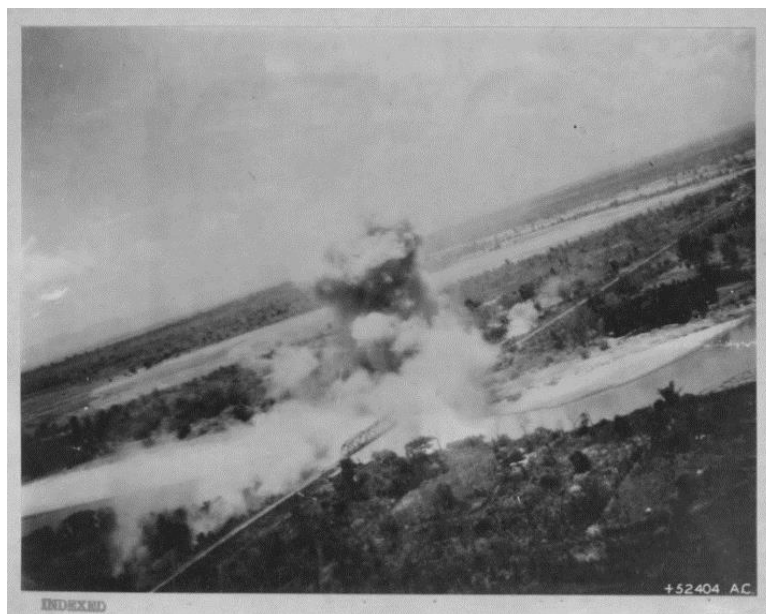
ภาพประกอบ 37 สะพานจรัญญูที่ระเบิดทำลาย

ที่มา: กระจุกสงครามโลกครั้งที่ 2 กับแต่ละเมืองท้องถิ่นในไทย. (2555). (ออนไลน์).



ภาพประกอบ 38 สะพานห้วยแม่ต้าถูกที่ระเบิดทำลาย

ที่มา: กระจุกภาพการโจมตีทางอากาศของสัมพันธมิตรในประเทศไทย. (2557). (ออนไลน์).



ภาพประกอบ 39 สะพานปรมิษฐ์ถูกทิ้งระเบิดทำลาย

ที่มา: กระจุกภาพการโจมตีทางอากาศของสัมพันธมิตรในประเทศไทย. (2557). (ออนไลน์).

2.2 เมืองเชียงใหม่

หลังจากไทยลงนามอนุวัติข้อตกลงร่วมกับญี่ปุ่นแล้วทหารญี่ปุ่นและทหารไทยได้เคลื่อนกำลังพลโดยขบวนรถไฟพิเศษจากสถานีกรุงเทพฯ ขึ้นไปตั้งฐานทัพที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อยกกำลังเข้าสู่ประเทศพม่า มีทั้งยานพาหนะและอาวุธยุทโธปกรณ์อื่น ๆ รวมทั้งกองทหารม้า ลา ล่อ บรรทุกของจำนวนมาก¹ และได้นำกำลังหน่วยทหารราบจำนวนเป็นกองพลและกองบินทางอากาศมาใช้ สนามบินของจังหวัดเชียงใหม่² มีเครื่องบินญี่ปุ่นมาจอดไม่ต่ำกว่า 100 ลำ³ ทำให้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงมีทหารญี่ปุ่นจำนวนมากประจำการอยู่ในตัวเมืองเชียงใหม่โดยใช้สถานที่ต่าง ๆ ในการพักอาศัยตลอดระหว่างสงคราม อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล และวัดต่าง ๆ ใน

¹บุญเสริม สาดราภัย. (2546). *เชียงใหม่กับภัยทางอากาศ*. หน้า 68.

²คณะทายาทเจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง. (2533). *เผยวีรกรรมและเกียรติประวัติของทหารไทยในสงครามมหาเอเชียบูรพา*. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง ณ วัดสวนดอก จังหวัดเชียงใหม่ วันเสาร์ที่ 27 มกราคม 2533*. หน้า 170.

³อนุ เนินหาด. (2543). *เล่มเดิม*. หน้า 47.

เขตเมืองเชียงใหม่หลายแห่ง เช่น วัดดับภัย วัดหม้อคำตวง วัดหมื่นเงินกอง วัดศรีดอนไชย วัดเมืองทาง วัดเชษฐา วัดเจดีย์หลวง วัดช่างเคี่ยน และวัดหมื่นสารโดยวัดนี้ถูกใช้เป็นโรงพยาบาลด้วย¹ ส่วนกองทัพอหารไทยตั้งอยู่ที่วัดควรรค่าม้าและวัดชัยพระเกียรติ²

ตลอดระยะเวลาในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เส้นทางรถไฟสายเหนือถูกควบคุมโดยทหารญี่ปุ่นและภายในเขตตัวเมืองเชียงใหม่ก็มีทหารญี่ปุ่นประจำการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เมืองเชียงใหม่อยู่ในสภาวะสงครามอย่างเต็มตัวมีเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรบินมาทิ้งระเบิดตามจุดสำคัญต่าง ๆ อาทิ สถานีรถไฟ สนามบิน³ เป็นผลให้กลุ่มคนเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในตัวเมืองได้รับความเดือดร้อนจากภัยสงคราม สินค้าอุปโภคบริโภคขาดแคลนและมีราคาแพง อาทิ ไม้ขีดไฟ น้ำมันเชื้อเพลิง เสื้อผ้า ยารักษาโรค⁴ ทำให้กลุ่มคนในเขตตัวเมืองเชียงใหม่ต้องอพยพออกไปอาศัยอยู่บริเวณนอกเขตตัวเมืองเพื่อความปลอดภัยจากการทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตร⁵ รวมทั้งสถานที่ราชการสำคัญต้องย้ายไปอยู่นอกตัวเมืองเชียงใหม่เป็นการชั่วคราว อาทิ ที่ทำการอำเภอเมืองเชียงใหม่ย้ายไปอยู่ที่วัดโรงเรียนบ้านท่าอ ตำบลป่าตัน, สถานีตำรวจกองเมืองย้ายไปอยู่วัดขวงสิงห์ และการรับแจ้งความย้ายไปวัดศรีเกิด⁶

แต่ยังมีกลุ่มคนจำนวนหนึ่งภายในเขตตัวเมืองเชียงใหม่ยังคงอาศัยอยู่ในบ้านตามเดิม โดยทางราชการจังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดให้มีการสร้างหลุมหลบภัยและจัดตั้งกองอาสาสมัครระวังภัยขึ้นในจังหวัด พร้อมกับหน่วยบรรเทาสาธารณภัย ทั้งหญิงชายจากข้าราชการครูและพ่อค้าประชาชนชาวไทยทั่วไป⁷ นอกจากทางราชการแล้วกลุ่มชาวบ้านก็ดำเนินการขุดหลุมหลบภัยในบ้านของตนเองและในเวลากลางคืนก็ต้องพรางแสงไฟโดยใช้ผ้าสีดำหรือสีน้ำเงินคลุมหลอดไฟ

¹ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 536.

² สมโชติ อ่องสกุล. (2546). *เล่มเดิม*. หน้า 38.

³ อนุ เนินหาด. (2543). *เล่มเดิม*. หน้า 47.

⁴ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 577.

⁵ อนุ เนินหาด. (2543). *เล่มเดิม*. หน้า 60.

⁶ *แหล่งเดิม*. หน้า 57.

⁷ คณะทายาทเจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง. (2533). *เล่มเดิม*. หน้า 170.

ไม่ให้มีแสงสว่างมากเกินไป เมื่อเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรบินมาโจมตีทางการจะให้สัญญาณเตือนเสียงหวอดังไปทั่วเมืองเชียงใหม่¹

นอกจากนี้กลุ่มคนจีนและกลุ่มชาวต่างประเทศเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบอย่างมาก ในส่วนของกลุ่มชาวจีนในเขตจังหวัดเชียงใหม่ต้องอพยพหนีออกจากเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากทางญี่ปุ่นบีบบังคับให้รัฐบาลไทยขับไล่คนจีนในจังหวัดเชียงใหม่โดยให้อพยพออกจากมณฑลพายัพออกไปให้หมดให้ไปตั้งถิ่นฐานอยู่ได้นับตั้งแต่จังหวัดพิษณุโลกลงไป² นับเป็นการโยกย้ายครั้งใหญ่ที่สุดที่บรรดาคนจีนได้รับความเดือนร้อน³ ทำให้ในช่วงเวลานั้นคนจีนที่มีกิจการอยู่ภายในจังหวัดเชียงใหม่จำเป็นต้องฝากกิจการไว้กับคนเมืองเชียงใหม่ที่มีความไว้ใจช่วยดูแลแทน

อาทิ เจ้าแก้วหรือนายชู โอสถาพันธุ์ ชาวจีนจิว ได้เดินทางอพยพมาอยู่เมืองเชียงใหม่ตั้งแต่ พ.ศ. 2462 ดำเนินการทำธุรกิจจนร่ำรวย แต่เมื่อรัฐบาลดำเนินนโยบายขับไล่คนจีน ทำให้ต้องฝากกิจการการค้าต่าง ๆ ไว้กับคนสนิทไว้ใจช่วยดูแลแล้วอพยพครอบครัวลงมากรุงเทพฯ อาศัยอยู่บริเวณทุ่งมหาเมฆเป็นเวลาราว 1 ปี⁴ และยังมีเจ้าแก้วจิว แซ่เต็ง ได้อพยพจากเมืองเชียงใหม่มาที่กรุงเทพฯ ย่านบางลำพู⁵ และพ่อของนายปรีชา เจือสันติชัยกุล ได้อพยพจากเมืองเชียงใหม่ไปอยู่จังหวัดเพชรบูรณ์⁶ ส่วนคนที่อพยพไม่ทันก็ถูกทหารญี่ปุ่นจับกุมตัว อาทิ นายตันงวน ชุน นายบุญเปล่ง เลาะห์พิณแสง นายหมาแดง เล่าโฮงแสง และนายไกรศรี นิมมานเหมินท์⁷

ส่วนกลุ่มชาวต่างประเทศ ได้แก่ กลุ่มนายห้างป่าไม้และกลุ่มมิชชันนารีต้องหลบหนีภัยสงคราม⁸ ออกจากประเทศไทยทางอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย⁹ อาทิ นายแพทย์เอ็ดวิน ซี คอร์ต แพทย์ใหญ่ประจำโรงพยาบาลแมคคอร์มิคต้องอพยพครอบครัวหนีไปทางพม่าและอินเดีย

¹อนุ เนินหาด. (2543). *เล่มเดิม*. หน้า 47.

²คณะทายาทเจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง. (2533). *เล่มเดิม*. หน้า 170.

³ปราณี ศิริธร ณ พัทลุง. (2523). *เล่มเดิม*. หน้า 107.

⁴ทศ คณนาพร. (2551). *สิงห์ล้านนา*. หน้า 180-183.

⁵อนุ เนินหาด. (2556, 4 ตุลาคม). *ย่านกาดหลวง (15)*. (ออนไลน์).

⁶อนุ เนินหาด. (2556, 16 กันยายน). *ย่านกาดหลวง (12)*. (ออนไลน์).

⁷สมโชติ อ๋องสกุล. (2546). *เล่มเดิม*. หน้า 39.

⁸สร้อยดี อ๋องสกุล. (2557). *เล่มเดิม*. หน้า 577.

⁹ดุริณี บุญภิบาล. (2520). *บทบาทของไทยในสงครามโลกครั้งที่สอง*. หน้า 146.

อีกทั้งหลายคนต้องเสียชีวิตระหว่างทางนี้ ส่วนคนที่หนีไม่ทันก็ถูกทหารญี่ปุ่นจับตัวไปกักตัวไว้ที่ วัดเจดีย์หลวงและบังคับใช้แรงงาน เช่น ขับรถบรรทุก แบกหามขนข้าวสาร ยิ่งไปกว่านั้นคนที่ถูกจับ จะไม่ได้สวมเสื้อ สวมเพียงกางเกงขาสั้นแม้แต่ในฤดูหนาว และห้ามสูบบุหรี่ ถ้าทำผิดจะถูกทหาร ญี่ปุ่นตบหน้า¹

กระทั่งในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2486 เครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรได้ทำการทิ้งระเบิด ทำลายสถานีรถไฟเชียงใหม่ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมถึงบ้านเรือนราษฎร โกดังสินค้า รางข้าว ขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้เคียง สนามบินเชียงใหม่ ยุทธสัมภาระของทหารญี่ปุ่นถูกทำลายพินาศ² เป็นสาเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 115 คน บาดเจ็บสาหัส 67 คน และบาดเจ็บ 99 คน³

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เส้นทางรถไฟสายเหนือและ ภายใตเขตเมืองเชียงใหม่ถูกระเบิดทำลายเสียหายอย่างหนัก ประชาชนเมืองเชียงใหม่และตาม จังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือได้รับความเดือดร้อนจากการทิ้งระเบิดทำลายของเครื่องบินฝ่าย สัมพันธมิตร นอกจากนี้กลุ่มคนจีนยังต้องอพยพหนีไปอยู่ตามจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคกลางและ กลุ่มชาวต่างประเทศต้องหนีออกจากประเทศไทย ไม่เว้นแม้แต่นักท่องเที่ยวซึ่งแน่นอนว่าระหว่าง สงครามโลกครั้งที่ 2 นี้การเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ซบเซาลงมาก กระทั่งเหตุการณ์ สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงและกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการบูรณะเส้นทางรถไฟสายเหนือและ สถานีรถไฟต่าง ๆ ที่ได้รับความเสียหายอย่างมหาศาลจากการทิ้งระเบิดของเครื่องบินฝ่าย สัมพันธมิตรเสร็จสมบูรณ์แล้ว การเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่จึงกลับมาได้รับความนิยม ขึ้นอีกครั้งและได้รับความนิยมสืบต่อมาจนถึงปัจจุบัน

¹อนุ เนินหาด. (2543). *เล่มเดิม*. หน้า 53.

²บุญเสริม สาตราภัย. (2546). *เล่มเดิม*. หน้า 81-82.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์. สบ.10.11.9/10. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.



ภาพประกอบ 40 การเดินทางโดยสารรถไฟของชาวเชียงใหม่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2

ที่มา: ล้ำจูล ฮวบเจริญ. (2551). *เมื่อเงาจักรวรรดินิยมปกคลุมสยาม (ร.ศ. 112) และ ล้านนาในความทรงจำ*. หน้า 273.

3. กรมรถไฟหลวงและการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2

3.1 กรมรถไฟหลวง

หลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ถูกทิ้งระเบิดทำลายเป็นสาเหตุให้เส้นทางรถไฟและสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลายแห่งได้รับความเสียหาย รวมถึงสถานีรถไฟเชียงใหม่ดังกล่าวมาแล้ว นับว่าเป็นความเสียหายครั้งใหญ่ของกิจการรถไฟไทยเป็นมูลค่าสูงถึง 37,333,000 บาท¹ ทำให้กิจการรถไฟไทยจำเป็นต้องใช้งบประมาณจํานวนมหาศาลเพื่อบูรณะเส้นทางรถไฟภายในประเทศให้สามารถทำการเดินรถไฟตลอดเส้นทางได้เหมือนเดิม อันนำมาสู่โครงการปฏิรูปองค์การรถไฟเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในเวลาต่อมา

เนื่องมาจากหลังเหตุการณ์สงครามโลกยุติลงกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการบูรณะกิจการรถไฟมาตามลำดับ อาทิ ดำเนินการจัดซื้อหัวรถจักรไอน้ำเข้ามาทดแทนหัวรถจักรเดิมที่ได้รับความ

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 237.

เสียหาย¹และดำเนินการสร้างอาคารสถานีรถไฟที่ได้รับความเสียหายให้สามารถเปิดบริการได้ตามปกติเหมือนเดิมหนึ่งนั้น คือ สถานีรถไฟเชียงใหม่ ได้ดำเนินการสร้างอาคารสถานีหลังใหม่เสร็จสมบูรณ์ใน พ.ศ. 2490² (ภาพประกอบ 41) และสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลายแห่งได้ดำเนินการสร้างบูรณะเสร็จสมบูรณ์ อาทิ สะพานปรมินทร์ข้ามแม่น้ำวังแล้วเสร็จเปิดใช้งานในวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2496³



ภาพประกอบ 41 อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังใหม่

ที่มา: บุญเสริม สาดราภัย. (2562). สถานีรถไฟเชียงใหม่ ถ่ายบนถ้ำน้ำของสถานีรถไฟเมื่อ พ.ศ. 2495. (ออนไลน์).

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 237.

²การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2559). *เล่มเดิม*. หน้า 148.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละรัตต์. สบ10.2/39. เรื่อง รายงานประจำปี 2496 งบดุลบัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2496).

จากการบูรณะกิจการรถไฟจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมหาศาล ทำให้ประเทศไทยต้องดำเนินการกู้เงินจากธนาคารโลก¹ โดยได้รับการสนับสนุนจากประเทศสหรัฐอเมริกา การดำเนินการกู้เงินครั้งนี้ของประเทศไทย นอกจากเพื่อการบูรณะกิจการรถไฟแล้วยังมีอีก 2 โครงการใหญ่ที่ได้ดำเนินการกู้เงินในครั้งนี้ได้แก่ โครงการประปาหล่มน้ำภาคกลางและโครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฯ โดยการกู้เงินของกิจการรถไฟไทยเพื่อทำการบูรณะกิจการภายในของรถไฟหลังจากได้รับความเสียหายอย่างหนักในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งได้ทำการกู้เงินเป็นจำนวน 3,000,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 โครงการย่อย ได้แก่ การบูรณะโรงงานมักกะสัน จำนวน 1,800,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา การตั้งเครื่องอาณัติสัญญาณประจำที่รวม 85 สถานี จำนวน 1,120,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และการซื้อเครื่องอะไหล่เพื่อใช้ในการบูรณะล้อเลื่อน จำนวน 80,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา² โดยในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2493 รัฐบาลไทยได้มอบอำนาจให้พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าวรรณไวทยากร ทรงลงพระนามในสัญญากู้เงินกับธนาคารโลก ประเทศไทยนับเป็นประเทศแรกในเอเชียอาคเนย์ที่ธนาคารโลกได้อนุมัติให้กู้เงินได้³

หลังจากการดำเนินการกู้เงินจากธนาคารโลกแล้ว ทำให้หน่วยงานกรมรถไฟหลวงจำเป็นต้องดำเนินการปฏิรูปหน่วยงานตามคำแนะนำของธนาคารโลก โดยได้แนะนำให้รัฐบาลดำเนินการจัดตั้งให้กรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานอิสระในการดำเนินงานด้วยตัวเองตามหลักเชิงพาณิชย์ และควรมีคณะกรรมการรถไฟเพื่อกำหนดนโยบายการบริหารงานภายในหน่วยงานอีกทั้งบุคคลที่จะดำรงตำแหน่งผู้ว่าการควรจะเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์ทางด้านรถไฟ⁴ ดังนั้นรัฐบาล

¹ธนาคารโลกเป็นองค์การคู่กับองค์การการเงินระหว่างประเทศและก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2489 ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อช่วยเหลือประเทศสมาชิกในด้านการกู้เงินสำหรับการก่อสร้างบูรณะและพัฒนาประเทศ โดยให้มีการผลิตมากขึ้นและส่งเสริมมาตรฐานการครองชีพ ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2500). *การรถไฟแห่งประเทศไทย 2439-2500*. หน้า 16.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจิตต์. สบ10.2/36. เรื่อง รายงานประจำปี 2494 งบดุลบัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2494).

³คำแถลงการณ์ เรื่องการกู้เงินจากธนาคารโลก. (2493, 7 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 67. ตอนที่ 60. หน้า 5768-5770.

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. กค0301.8.2/1. เรื่อง loan agreement and technical report ของการรถไฟ.

ของจอมพล ป. พิบูลสงคราม จึงได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานกรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานเอกเทศในสถานะรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ประกาศในวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 โดยใช้ชื่อว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)¹ พร้อมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 จำนวน 7 คน ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| 1. นายเล็ง ศรีสมวงศ์ | เป็นประธาน |
| 2. นายสพรั่ง เทพหัสดิน ณ อยุธยา | เป็นกรรมการ |
| 3. พล.ท. จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ | เป็นกรรมการ |
| 4. พระพิศาลสุขุมวิท | เป็นกรรมการ |
| 5. นายเกษม ศรีพยัคฆ์ | เป็นกรรมการ |
| 6. พระภิกษุโกศล | เป็นกรรมการ |
| 7. พ.อ. ประมาณ อติเรกสาร | เป็นกรรมการ ² |

โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับมอบกิจการของกรมรถไฟหลวงจากจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี ในพิธีรับมอบ ณ วังสวนกุหลาบ เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เพื่อรับไปดำเนินการโดยรัฐบาลได้มอบเงินทุนจำนวน 30,000,000 บาทเป็นทุนประเดิมในการบริหารกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งให้ พล.ท. จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย³ ซึ่งหลังจากนั้นเป็นต้นมากิจการรถไฟจำเป็นต้องดำเนินกิจการด้วยตนเองและไม่มีเงินงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลอีกต่อไป

3.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้กิจการต่าง ๆ ภายในของกรมรถไฟหลวงได้รับความเสียหายอย่างหนัก รวมถึงแผนกโฆษณาการก็ได้รับผลกระทบเช่นกันจากการทิ้งระเบิดทำลายบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตามหลังจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง

¹พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494. (2494, 30 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 68. ตอนที่ 40. หน้า 4-25.

²แจ้งความสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย. (2494, 10 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 68. ตอนที่ 44. หน้า 2896.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละรัตต์. สบ10.2/36. เรื่อง รายงานประจำปี 2494 งบดุลบัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2494).

กรมรถไฟหลวงดำเนินการการบูรณะกิจการรถไฟมาตามลำดับ ซึ่งแผนกโฆษณาการได้กลับมาดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกครั้งใน พ.ศ. 2490 ดังเห็นได้จากการลงโฆษณาเชิญชวนเดินทางท่องเที่ยวโดยทางรถไฟ¹ในหนังสืองานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี²

ต่อมาใน พ.ศ. 2493 กรมรถไฟหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการโฆษณากิจการรถไฟมากยิ่งขึ้นเพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงการบริการต่าง ๆ ของกิจการรถไฟจะได้มาใช้บริการเพื่อช่วยยกสถานะภาพของกิจการรถไฟหลังได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 จึงได้ดำเนินการสรรหาบุคลากรภายในกรมรถไฟหลวงเพิ่มขึ้นจากเดิมมีเจ้าหน้าที่เพียง 4 คน เพื่อดำเนินการรับผิดชอบหน้าที่ในแผนกโฆษณาการที่มีจำนวนงานเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งแผนกโฆษณาการยังได้ดำเนินการวางแผนงานการโฆษณาแบ่งออกเป็น 10 หมวด โดยใน 10 หมวดนั้นมีแผนงานเกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวคือ หมวดน้ำเที่ยว, หมวดถ่ายรูปและภาพยนตร์ และหมวด Guide book, timetable, rates and fares pamphlet³

กระทั่งใน พ.ศ. 2494 แผนกโฆษณาการ กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ขึ้นอีกครั้งหลังจากยุติลงชั่วคราวเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ดังเห็นได้จากแผ่นพับโฆษณาเชิญชวนเที่ยวงานเทศกาลสงกรานต์เชียงใหม่⁴ อีกทั้งในช่วงการจัดงานเทศกาลสงกรานต์เชียงใหม่ กรมรถไฟหลวงยังได้จัดเพิ่มขบวนรถด่วนกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (ภาพประกอบ 42) โดยทำการเดินรถทุกวัน⁵ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารทั้งยังเป็นการเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้กับกรมรถไฟหลวงด้วย

¹ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวประเทศไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ดูภาคผนวก ข

²กรมรถไฟ. (2490). *เล่มเดิม*. ภาคผนวก.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละวิรัตน์. สบ10.2/23. เรื่อง การปรับปรุงโฆษณาของกรมรถไฟ.

⁴แผ่นพับรตพิเศษท่องเที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ พ.ศ. 2494. ใน ดารุณี สมศรี. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 132.

⁵ขบวนรถด่วนกรุงเทพฯ – เชียงใหม่. (2496, 12 มีนาคม). *คนเมือง*. หน้า 4.



ภาพประกอบ 42 ขบวนรถด่วนกรุงเทพฯ – เชียงใหม่

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2500). *การรถไฟแห่งประเทศไทย 2439-2500*. หน้า 48.

นอกจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวงแล้วในช่วงทศวรรษ 2490 รัฐบาลเริ่มเล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่จะสามารถทำรายได้ให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศหลังจากอาคารสำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยวถูกเครื่องบินสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดทำลายในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงดำเนินการจัดตั้ง สำนักงานท่องเที่ยว สังกัดกรมโฆษณาการ (กรมประชาสัมพันธ์) ขึ้นในวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2490 ซึ่งสำนักงานท่องเที่ยวได้ออกโฆษณาชักชวนเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ผ่านสื่อวิทยุและหนังสือพิมพ์¹ พร้อมทั้งยังได้จัดคณะนักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ด้วยดั่งจะกล่าวรายละเอียดต่อไป

ในช่วงทศวรรษ 2490 ได้เกิดสื่อสิ่งพิมพ์หลายชนิดที่มีส่วนส่งเสริมให้เกิดการรับรู้เกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ในฐานะเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคเหนือ อาทิ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ และหนังสือคู่มือท่องเที่ยว

งานศึกษาของอรุณจักร์ สัตยานุรักษ์ อธิบายไว้ว่าการเกิดขึ้นของหนังสือพิมพ์ท่องเที่ยวมีส่วนต่อการขยายข่าวสารจากท้องถิ่นไปสู่ส่วนกลาง ซึ่งมีผลต่อการเติบโตของภาคบริการ

¹ธารานุมาศ. (2500). *เล่มเดิม*. หน้า 16.

โดยเฉพาะการท่องเที่ยว เนื่องจากข่าวสารที่ถ่ายทอดเป็นข่าวสารที่มุ่งสร้างภาพลักษณ์ที่งดงามของภาคเหนือ¹ ทำให้กลุ่มคนท้องถิ่นในจังหวัดเชียงใหม่เริ่มก้าวขึ้นมา มีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ผ่านการผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ อาทิ นิตยสารโยนิกของสมาคมชาวเหนือโดยมีนายเมธ รัตนประสิทธิ์ (หลวงวิลาสวันวิทย์) เป็นนายกสมาคมและผู้อำนวยการนิตยสาร นายแสน ธรรมยศเป็นบรรณาธิการ และนายสุกิจ นิมมานเหมินท์เป็นที่ปรึกษา มีที่ตั้งสำนักงานอยู่ที่บ้านอัมพวัน ถนนพิษณุโลก กรุงเทพฯ เริ่มออกฉบับแรกในวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2490² รายละเอียดเนื้อหาของนิตยสารประกอบด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมชาวเหนือ จัดพิมพ์ที่โรงพิมพ์กรรมกรไฟฟ้าหลวง³ และหนังสือพิมพ์คนเมืองของจังหวัดเชียงใหม่โดยมีนายสังต์ บรรจงศิลป์เป็นบรรณาธิการ ดำเนินการผ่านบริษัท ลานนาการพิมพ์ มีที่ตั้งสำนักงานในอำเภอเมือง บริเวณถนนศรีดอนไชย และยังมีสาขาตามจังหวัดต่าง ๆ รวมถึงกรุงเทพฯ ด้วยมีที่ตั้งอยู่ที่บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด บริเวณถนนราชดำเนิน⁴ เริ่มออกฉบับแรกในเดือนมกราคม พ.ศ. 2496 รายละเอียดเนื้อหาของหนังสือพิมพ์ประกอบด้วยบทความที่เกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ สถานที่ท่องเที่ยว ประเพณี วิถีชีวิต⁵

สื่อสิ่งพิมพ์ที่กล่าวมาล้วนมีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องด้วยรายละเอียดเนื้อหาภายในมีข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว ประเพณี และวัฒนธรรมของจังหวัดเชียงใหม่รวมถึงการลงโฆษณาเชิญเที่ยวงานเทศกาลของจังหวัด อาทิ งานฤดูหนาว ซึ่งเป็นงานประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่ โดยหนังสือพิมพ์คนเมืองลงโฆษณาความว่า “งานฤดูหนาวปีนี้คณะกรรมการจัดงานได้จัดให้มีขึ้นอย่างครึกครื้นมโหฬารยิ่ง สมกับงานใหญ่ประจำปีของนครเชียงใหม่ มีร้านทั้งในเชียงใหม่และพระนครหลายแห่งได้มาร่วมเปิดร้านโชวสินค้าด้วย การ

¹ อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์. (2534). *การเปลี่ยนแปลงทางสังคม วัฒนธรรม และพัฒนาการทางการเมืองในภาคเหนือของไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2*. หน้า 16.

² สมโชติ อ๋องสกุล. (2546). *เล่มเดิม*. หน้า 41.

³ *แหล่งเดิม*. หน้า 129.

⁴ สมาชิกคนเมืองในพระนคร. (2496, 6 กรกฎาคม). *คนเมือง*. หน้า 26.

⁵ วัลลภ ทองอ่อน. (2537). *พัฒนาการการผลิตและบทบาททางสังคมของผ้าไหมสันกำแพง อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่*. หน้า 59.

ประกวด น.ส.เชียงใหม่ และ น.ส.ถิ่นไทยงาม ก็มีผู้ส่งเข้าประกวดกันเป็นจำนวนมากเป็นประวัติการณ์...”¹

รวมทั้งงานลอยกระทง ซึ่งเป็นอีกเทศกาลหนึ่งของจังหวัดเชียงใหม่ที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวโดยนิตยสารโยนกลองโฆษณางานลอยกระทงความว่า

พระจันทร์ในคืนเพ็ญสิบห้าค่ำลอยเด่นขึ้นทางทิศตะวันออกของแม่น้ำปิงกระแสน้ำในเดือนสิบสองเปี่ยมพากฝั่ง แสงอันสดใสของพระจันทร์สาดส่องยอไม้ ลอดมากระทบสายน้ำเป็นประกายไหลละเล็กละลอมไปตามคดเคี้ยวของลำน้ำปิง พิธีลอยกระทงในนครเชียงใหม่เกิดจากความ “ศรัทธา” หากท่านได้ชมงานลอยกระทงในนครเชียงใหม่อาจจะทำให้ท่านติดใจไม่ยิ่งกว่าสงกรานต์เลย...²

หนังสือพิมพ์คนเมืองยังได้ลงโฆษณางานลอยกระทงเช่นกันความว่า “พิธีลอยกระทงปีนี้ (พ.ศ. 2496-ผู้วิจัย) จะจัดให้เป็นพิเศษจริง ๆ จะจัดให้น้ำแม่ปิงแพรวพราวไปด้วยแสงไฟอย่างวิจิตรตระการตา...”³ สาเหตุที่ต้องดำเนินการจัดงานเป็นพิเศษเนื่องด้วยในงานปีดังกล่าว จอมพล ป. พิบูลสงครามได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาจังหวัดเชียงใหม่เพื่อเข้าร่วมงานลอยกระทงด้วย นอกจากนั้นในงานลอยกระทงแต่ละปีทางเทศบาลนครเชียงใหม่ยังได้ดำเนินการจัดการแข่งขันประกวดกระทงพร้อมทั้งมีรางวัลเป็นถ้วยเงิน⁴ และงานลอยกระทงใน พ.ศ. 2496 ทางเทศบาลยังได้จัดการแข่งเรือในแม่น้ำปิงขึ้นเป็นปีแรกด้วย⁵

จากข้อความลงโฆษณาข้างต้นจะเห็นได้ว่าเป็นการกล่าวถึงงานเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ งานฤดูหนาว งานลอยกระทง โดยเป็นการเขียนโฆษณาเชิญชวนให้เดินทางมาเที่ยวมาร่วมงาน ซึ่งนอกจากงานเทศกาลสงกรานต์และงานฤดูหนาวของจังหวัดเชียงใหม่ที่

¹งานฤดูหนาวปีนี้ครึกครื้นกว่าทุกปี. (2496, 1 มกราคม). คนเมือง. หน้า 3.

²งานพิธีลอยกระทง. (2492, 8 ธันวาคม). นิตยสารโยนกลอง. 1(6). ใน วัลลภ ทองอ่อน. (2537). เล่มเดิม. หน้า 61.

³แม่ปิงจะเป็นธารสวรรค์ในวันยี่เป็งเทศบาลจัด ‘แพริ่งระบำ’ อวดจอมพล. (2496, 6 พฤศจิกายน). คนเมือง. หน้า 1.

⁴ซุ่ม ณ บางช้าง. (2504). เล่มเดิม. หน้า 26-27.

⁵แข่งเรือในแม่ปิงในงานลอยกระทง. (2496, 24 กันยายน). คนเมือง. หน้า 3.

ได้รับความนิยมาตั้งแต่ พ.ศ. 2475 แล้ว งานลอยกระทงก็เป็นอีกเทศกาลหนึ่งที่ได้รับนิยมา จากนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวเพื่อสัมผัสประสบการณ์ในช่วงเวลาการจัดงานเทศกาลลอยกระทงหรือเทศกาลยี่เป็ง จากการจัดงานเทศกาลต่าง ๆ ดังกล่าวยังสามารถชักจูงนักท่องเที่ยวให้เกิดความสนใจเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่อีกด้วย ดังเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารรถไฟใน ทศวรรษ 2490 มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างก้าวกระโดด (ตาราง 7)¹

หนังสือคู่มือท่องเที่ยวเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการรับรู้เกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ใน ฐานะเมืองท่องเที่ยว ในช่วงเวลาดังกล่าวมีหนังสือคู่มือท่องเที่ยวจำนวนหลายเล่มที่ได้ถูกผลิตขึ้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวคนไทยที่มีจำนวนมากขึ้น และมีความจำเป็นที่ จะต้องใช้หนังสือคู่มือท่องเที่ยวในการเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศไทยกล่าวรวมถึง จังหวัดเชียงใหม่ด้วย หนังสือคู่มือท่องเที่ยวประเทศไทยในขณะนั้นเขียนขึ้นโดยหน่วยงานราชการ อาทิ กรมศิลปากร สภาวัฒนธรรมแห่งชาติ และผู้เขียนหนังสือทั่วไป

หนังสือคู่มือท่องเที่ยวที่มีรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ จังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทย (พ.ศ. 2491) จังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทย (พ.ศ. 2500) ตระเวนรอบโลกและ 71 จังหวัดในเมืองไทย (พ.ศ. 2502) เที่ยวเมืองไทย 71 จังหวัด (พ.ศ. 2502) ฯลฯ

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่านอกจากหน่วยงานกรมรถไฟหลวงและหน่วยงานสำนักงาน ท่องเที่ยวของรัฐบาลแล้ว สื่อสิ่งพิมพ์ของกลุ่มคนท้องถิ่นและหนังสือคู่มือท่องเที่ยวก็มีส่วนสำคัญ ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ผ่านการผลิตสื่อสิ่งพิมพ์เพื่อให้เกิดการรับรู้ทางด้าน เมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคเหนือ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่ทุก เทศกาลประเพณี อาทิ เทศกาลงานสงกรานต์ เทศกาลฤดูร้อน เทศกาลงานลอยกระทง เทศกาล งานฤดูหนาว เทศกาลงานวันขึ้นปีใหม่ ฯลฯ ล้วนแล้วแต่เป็นเทศกาลที่ได้รับความนิยมจาก นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเรื่อยมา อีกทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัด เชียงใหม่ยังได้ดำเนินการมาโดยตลอดกระทั่งในปัจจุบัน

¹ดูตาราง 7 หน้า 178

4. กลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลัง พ.ศ. 2475

แต่เดิมก่อน พ.ศ. 2475 กลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่สำหรับกลุ่มคนไทย จะจำกัดเฉพาะกลุ่มเชื้อพระวงศ์ กลุ่มข้าราชการ และกลุ่มคหบดี ส่วนกลุ่มชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามารับราชการและเข้ามาเพื่อเดินทางท่องเที่ยวโดยเฉพาะ แต่หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 กลุ่มราษฎรทั่วไปเริ่มก้าวขึ้นมามีบทบาทเป็นกลุ่มคนที่สามารถเดินทางไปไหนมาไหนภายในประเทศได้อย่างอิสระมากขึ้นและกลุ่มชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาภายในประเทศมากขึ้นในทศวรรษ 2490 หลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง

4.1 กลุ่มคนไทย

หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 ทำให้กลุ่มราษฎรทั่วไปสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ภายในประเทศไทยมากขึ้น จึงเป็นผลดีต่อการจัดรถไฟขบวนพิเศษของกรมรถไฟหลวงเพื่อเดินทางไปท่องเที่ยวตามจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศเริ่มใน พ.ศ. 2475 ได้ดำเนินการจัดรถไฟขบวนพิเศษในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งได้ผลตอบรับเป็นอย่างดี ทำให้กรมรถไฟหลวงจึงได้ดำเนินการจัดรถไฟขบวนพิเศษเดินทางท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลประจำปีโดยเริ่มในเทศกาลงานสงกรานต์เชียงใหม่ พ.ศ. 2476 ผลตอบรับเป็นที่น่าพอใจอย่างมาก กรมรถไฟหลวงจึงได้ดำเนินการจัดเรื่อยมาเป็นประจำทุก ๆ ปี ทำให้กรมรถไฟหลวงมีรายได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นทุกปีตามลำดับ

จากการค้นคว้าเอกสารหลักฐาน ผู้วิจัยพบว่ามีบันทึกการเดินทางของกลุ่มคนไทยที่มีโอกาสเดินทางโดยรถไฟไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงงานเทศกาลสงกรานต์เพื่อให้ทราบถึงบรรยากาศรายละเอียดเรื่องเล่าของบุคคลที่มีโอกาสได้เดินทางโดยสารขบวนรถไฟพิเศษในช่วงงานเทศกาลสงกรานต์ไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2477 ซึ่งเป็นปีที่สองของการจัดรถไฟขบวนพิเศษบันทึกดังกล่าวเอาไว้ว่า

นอกจากกรุงเทพฯ ย่ำค่ำวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2477 ที่รถเสียบึงมีบริการระดับกระแฉังดี สะอาด สุภาพเรียบร้อย ราคาเครื่องดื่มและอาหารสูงกว่าราคาตลาดข้างล่าง 5 เท่าตัวอย่าง ข้าวราดแกงข้างล่างจานละ 5 สตางค์ บนรถไฟ 25 สตางค์¹

¹ตารางรายการอาหาร เครื่องดื่ม และของว่าง ดูภาคผนวก ข

ถึงอุตรดิตถ์ย่างวันรุ่งขึ้น รถไฟต้องแบ่งตู้โดยสารออกเป็น 2 ขบวน ขบวนละ 5 ตู้แต่ละขบวนมีหัวรถจักรลากจูงพอเหมาะสมควรกำลังพาขึ้นเขาได้ด้วยความปลอดภัยจนถึงเชียงใหม่

เมื่อพ้นอุตรดิตถ์ไปภูมิภาคก็เปลี่ยนจากที่ราบไปเป็นเทือกเขาสลับซับซ้อนอุดมสมบูรณ์ไปด้วยป่าไม้สัก ดินฟ้าอากาศก็เปลี่ยนแปลงไปเป็นเย็นชุ่มชื้นเพราะขึ้นที่สูงและป่าดงดิบ รู้สึกตื่นเต้นเมื่อลอดอุโมงค์เขาพลึง และตื่นเต้นมากเมื่อเข้าถ้ำขุนตาลด้วยระยะเวลาอันยาวนานอีก มีความประทับใจอย่างที่สุดในความงามของภูมิภาคตามทางรถไฟ ลัดเลาะเลียบไปตามลำห้วยแม่ต้า แก่งหลวง (ภาพประกอบ 43) น้ำไหลรินเขาจะเกาะแก่งกันลำห้วย ซึ่งคดเคี้ยวโค้งไปโค้งมาท่อนไม้ซุงสัก ระเกะระกะกายพาดกันค้ำอยู่ในลำห้วยมากมาย อากาศแห้งปลอดโปร่งบริสุทธิ์สดชื่น เป็นภูมิภาพที่ตื่นตาตื่นใจอย่างสุดบรรยาย เมื่อได้พบเห็นเป็นครั้งแรกในชีวิต

ถึงลำปางก็ได้รับการต้อนรับจากพี่น้องชาวลำปางเย็นขึ้นค่ำเข้ามาทางหน้าต่างเป็นครั้งแรก เปียกปอนไปตาม ๆ กัน เพราะไม่รู้ตัว ไม่คืนประเพณี ขบวนหลังถึงเชียงใหม่ 4 โมงเย็นก็ได้รับการต้อนรับอย่างเย็นฉ่ำอุราเป็นซ้ำสองที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกันอีก...¹

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าตลอดการเดินทางโดยสารขบวนรถไฟเส้นทางสายเหนือตลอดเส้นทางตั้งแต่อุตรดิตถ์จะผ่านเข้าสู่ในภูมิภาคหุบเขาและมีสภาพอากาศดีตลอดเส้นทางรถไฟจนถึงเมืองเชียงใหม่ที่เป็นสิ่งสร้างความสนใจของกลุ่มคนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความรู้จักอยากจะเดินทางไปสัมผัสประสบการณ์ความสวยงาม นอกจากนั้นผู้ที่เดินทางไปเชียงใหม่ในช่วงเวลานั้นยังได้เฝ้าถึงสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ไว้ว่า

เชียงใหม่อยู่ไกลแสนไกล คล้ายกับอยู่คนละประเทศเป็นดินแดนมหัศจรรย์ ยากที่จะเข้าถึง เมื่อไปถึงก็มีความรู้สึกตื่นตาตื่นใจจริง ๆ ในบ้านเมือง ภูมิภาค ดินฟ้า อากาศ ผู้คน ชีวิตความเป็นอยู่ การแต่งกาย อาหารการกิน การดนตรี การพูดจาภาษาที่ฟังไพเราะหู สถานที่น่าเที่ยว น้ำตกมีเยอะเยาะรูปแบบสถาปัตยกรรม ปุชนีย์สถาน วัดวาอาราม บ้านเรือนราษฎร ตลาดร้านค้า เป็นแบบของลานนาไทยโดยเฉพาะ แตกต่างกับภาคกลางโดยสิ้นเชิง...²

¹ประชุม อัมพูนันท์. (2527). *เล่มเดิม*. หน้า 19-21.

²*แหล่งเดิม*. หน้า 21.

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าเมืองเชียงใหม่มีสภาพแวดล้อมที่เชิญชวนให้เกิดความหลงเสน่ห์ของเมืองเชียงใหม่ที่มีสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นและมีความแตกต่างจากภาคกลางที่สร้างความสนใจให้ผู้คนจากภาคกลางและภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศเกิดความสนใจอยากที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวเมืองเชียงใหม่สักครั้งหนึ่งจนเกิดเป็นความนิยมของกลุ่มคนอย่างแพร่หลาย



ภาพประกอบ 43 เส้นทางรถไฟสายเหนือ ขณะรถไฟกำลังแล่นผ่านแก่งหลวง

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ภาพถ่ายเก่า. ชุดรถไฟและทางหลวง 2462.

การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ทั้งจากกรมรถไฟหลวงและหน่วยงานรัฐบาลตั้งได้กล่าวมาแล้ว ทำให้กรมรถไฟหลวงมีรายได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีตามลำดับตั้งแต่ พ.ศ. 2475-2483 (ตาราง 7)¹ มีเพียงบางปีอาทิ พ.ศ. 2480, 2483 ที่มีจำนวนผู้โดยสารลดลงแต่เมื่อพิจารณาโดยรวมจากจำนวนผู้โดยสารในปีอื่น ๆ จะเห็นว่าจำนวนผู้โดยสารมีปริมาณเพิ่มขึ้น ซึ่งรายได้จากการขายบัตรโดยสารรถไฟที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นช่วยแก้ไขปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในทศวรรษ 2470 ให้กับกรมรถไฟหลวงกระทั่งเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

¹ดูตาราง 7 หน้า 178

ในช่วงระหว่างเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2488) แน่นนอนว่าจากสถานการณ์สงครามย่อมมีกระทบต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่อยากจะเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องด้วยในระหว่างสถานการณ์สงครามคงไม่มีใครอยากจะเดินทางไปท่องเที่ยวเนื่องจากเสี่ยงต่อภัยอันตรายจากการทิ้งระเบิดทำลายเส้นทางรถไฟของฝ่ายสัมพันธมิตรดังกล่าวร้ายละเอียดมาแล้ว อีกทั้งทางกรมรถไฟหลวงเองก็ไม่ได้ประกาศลดราคาค่าโดยสารให้ในช่วงเทศกาลเหมือนกับปีก่อน ๆ ที่ผ่านมาโดยให้เหตุผลว่า “การลดค่าโดยสารดังกล่าวนั้นจะถือเป็นการลดประจำปีหาได้ไม่ความจริงเป็นการลดราคาแต่เพียงครั้งคราวเพราะสุดแต่เหตุการณ์และกรณีแวดล้อมโดยทั่วไป เฉพาะอย่างยิ่งในปีนี้กรมรถไฟมีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถโดยสารในกิจการสำคัญอย่างอื่นมากขึ้นกว่าปกติ จึงไม่มีการลดค่าโดยสารในเดือนเมษายนปีนี้...”¹

อย่างไรก็ตามจากการค้นคว้าเอกสารหลักฐานพบว่าทางราชการได้ให้สิทธิพิเศษแก่ครอบครัวทหารที่ไปงานราชการให้มีโอกาสไปเที่ยวภาคเหนือได้ในเทศกาลขึ้นวันปีใหม่ โดยกรมรถไฟหลวงเป็นผู้จัดรถไฟขบวนพิเศษไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในงานเทศกาลวันขึ้นปีใหม่ พ.ศ. 2486 ดังมีรายละเอียดความว่า “การจัดรถไฟนำครอบครัวทหารไปเที่ยวภูมิภาคเหนือเมื่อวันปีใหม ขบวนรถนำด้วยรถจักรดีเซลไฟฟ้า เทียบหน้าสถานีเชียงใหม่ ครางด้วยเสียงเครื่องยนต์กะหิม หูดเสียงใหญ่ดังก้อง ทำให้คนขบวนและชาวนครพิงค์ใจเต้น เป็นขบวนที่น่าชม...”² โดยขบวนรถไฟพิเศษออกจากสถานีกรุงเทพฯ ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2486 เวลา 18.00 น. มีผู้โดยสารร่วมขบวนรถไฟไปประมาณ 300 คน เมื่อขบวนรถไฟถึงสถานีเชียงใหม่ทางการจังหวัดได้จัดการต้อนรับอย่างเอิกเกริกและอำนวยความสะดวกทุกประการ และขบวนรถไฟเดินทางกลับกรุงเทพฯ ในวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2486 เวลา 10.30 น.³

แต่จากข้อมูลในตารางจำนวนผู้โดยสารรถไฟ (ตาราง 7)⁴ จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารรถไฟในระหว่าง พ.ศ. 2484-2486 มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ เว้นแต่ใน พ.ศ. 2487 มีจำนวน

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละริตต์. สบ10.11.9/4. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.

²แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2486, กุมภาพันธ์). หนังสือพิมพ์รถไฟ. 1(2): หน้าบรรณาธิการ.

³แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2486, กุมภาพันธ์). หนังสือพิมพ์รถไฟ. 1(2): หน้า 117.

⁴ดูตาราง 7 หน้า 178

ผู้โดยสารลดลงจาก พ.ศ. 2486 เป็นจำนวน 44,971 คน เนื่องมาจากเส้นทางรถไฟสายเหนือถูกทิ้งระเบิดทำลายในปลาย พ.ศ. 2486 ดังได้กล่าวรายละเอียดมาแล้ว

ในส่วนสาเหตุที่ทำให้ระหว่าง พ.ศ. 2484-2486 มีจำนวนผู้โดยสารรถไฟเพิ่มมากขึ้นทั้งที่อยู่ในช่วงระหว่างสงคราม กรมรถไฟหลวงได้ให้ข้อมูลไว้ว่า

ใน พ.ศ. 2485 ประชาชนยังตระหนกตกใจในเหตุการณ์จึงมีการเดินทางในลักษณะที่มีความจำเป็นจริง ๆ และใน พ.ศ. 2486 ประชาชนได้รับความลำบากผิดเคือง จึงเริ่มออกเดินทางซื้อขายและแลกเปลี่ยนสินค้าในระยะทางใกล้และไกล ซึ่งข้อของได้ถูกแต่ขายได้แพง ทำให้สถิติผู้โดยสารใน พ.ศ. 2486, 2487 จึงสูงขึ้นตามลำดับทั้ง ๆ การเดินทางโดยทางรถไฟมีความยากลำบากและเสี่ยงต่อการโจมตีทางอากาศ...¹

จากข้อความข้างต้นเป็นการวิเคราะห์ของหน่วยงานกรมรถไฟหลวงซึ่งเป็นการวิเคราะห์จากจำนวนผู้โดยสารรถไฟทุกเส้นทาง แต่ในส่วนของการรถไฟเชียงใหม่ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นประกอบด้วยกลุ่มคนจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มแรกพ่อค้าเชียงใหม่ที่เดินทางมาซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ แล้วนำกลับขึ้นไปขายที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อเป็นการค้าขายที่ได้กำไรในอัตราค่าสูงขึ้นไปหลายเท่าตัว และกลุ่มที่สองคนอพยพออกจากเมืองเชียงใหม่ไปตามจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลาง ซึ่งประกอบด้วยคนจีนที่ต้องอพยพเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลดังกล่าวมาแล้วและคนเมืองเชียงใหม่เพื่อหนีจากภัยทิ้งระเบิดของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร

หลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลงกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการบูรณะเส้นทางรถไฟสายเหนือให้สามารถเปิดเดินรถไฟได้ตามปกติแล้ว นักท่องเที่ยวกลุ่มคนไทยเริ่มให้ความสนใจเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่อีกครั้งและมีกลุ่มคนหลากหลายเพิ่มมากขึ้น อาทิ พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ กลุ่มข้าราชการและคณะหน่วยงานราชการ กลุ่มราษฎรทั่วไป และกลุ่มนักเรียนนักศึกษา

4.1.1 พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์

พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์เป็นกลุ่มคนที่มีความนิยมเดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่ตั้งแต่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464

¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2513). *เล่มเดิม*. หน้า 237.

ดังได้กล่าวรายละเอียดมาแล้วในบทที่ 3 ซึ่งหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 จังหวัดเชียงใหม่ก็ยังมีกลุ่มพระบรมวงศานุวงศ์หลายพระองค์เดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงพระมหากษัตริย์ด้วย

พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ที่เดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟในระหว่าง พ.ศ. 2490-2502 อาทิ ใน พ.ศ. 2492 สมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินีในรัชกาลที่ 7 และใน พ.ศ. 2501 พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2489-2559) พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ทรงเสด็จพระราชดำเนินจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือในระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ – 18 มีนาคม พ.ศ. 2501 ซึ่งทั้งสองพระองค์ได้เสด็จประพาสจังหวัดเชียงใหม่ในระหว่างวันที่ 4-10 มีนาคม พ.ศ. 2501 การเสด็จจังหวัดเชียงใหม่นั้นเป็นการเสด็จเพื่อเยี่ยมชมนทุกข์สุขของราษฎรในการปกครองของพระราชอำนาจที่เป็นธรรมเนียมปฏิบัติมาแต่ในอดีต

ในการเสด็จจังหวัดเชียงใหม่ นั้น พระองค์เสด็จพระราชดำเนินยังสถานที่สำคัญของจังหวัด อาทิ วัดพระธาตุดอยสุเทพ น้ำตกห้วยแก้ว วัดพระสิงห์ วัดสวนดอก โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนปรินส์รอแยลส์วิทยาลัย โรงเรียนดาราวิทยาลัย โรงพยาบาลแมคคอร์มิค และเสด็จพระราชดำเนินอำเภอรอบนอกของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ อำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง อำเภอจอมทอง อำเภอแมริม อำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว และอำเภอฝาง

เมื่อพิจารณาจากสถานที่เสด็จพระราชดำเนินพบว่าการเสด็จสถานที่สำคัญต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่เหมือนกับในครั้งการเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เมื่อใน พ.ศ. 2469 เว้นแต่การเสด็จพระราชดำเนินยังอำเภอรอบนอกจังหวัดเชียงใหม่เมื่อครั้งสมัยรัชกาลที่ 7 ไม่ได้โดยเสด็จอำเภอรอบนอก เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวถนนหนทางออกจากตัวเมืองเชียงใหม่ไปสู่อำเภอรอบนอกยังไม่มีเส้นทางถนนรถยนต์ที่มีความสะดวกในการเดินทาง แต่ในครั้งสมัยรัชกาลที่ 9 ได้โดยเสด็จไปนั้น เนื่องด้วยถนนหนทางภายในตัวเมืองเชียงใหม่ และถนนออกจากตัวเมืองไปยังอำเภอรอบนอกมีเส้นทางถนนรถยนต์สามารถขับขีได้สะดวกแล้ว นอกจากนั้นการเสด็จวัดพระธาตุดอยสุเทพเมื่อครั้งสมัยรัชกาลที่ 7 ต้องเสด็จพระราช

ดำเนินโดยทรงพระเก้าอี้ห้ามขึ้นไปวัดพระธาตุดอยสุเทพ¹ แต่ในครั้งสมัยรัชกาลที่ 9 โดยเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งขึ้นไปบนวัดพระธาตุดอยสุเทพ²

4.1.2 กลุ่มข้าราชการและคณะหน่วยงานราชการ

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีกลุ่มข้าราชการจากกรุงเทพฯ เดินทางขึ้นมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แต่การเดินทางมาเพื่อตรวจราชการเป็นหลักมากกว่าเป็นเดินทางเพื่อมาเที่ยว แต่กระนั้นหลังจากเสร็จกิจธุระงานราชการแผ่นดิน กลุ่มข้าราชการได้มีโอกาสเดินทางไปเที่ยวชมสถานที่สำคัญต่าง ๆ ภายในจังหวัดเชียงใหม่ด้วย เช่นเดียวกับในทศวรรษ 2490 กลุ่มข้าราชการที่เดินทางขึ้นมาเพื่อตรวจราชการจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนมากถึงมีการกล่าวเปรียบเทียบว่ามีจำนวน 25 เปอร์เซนต์ของคณะรัฐมนตรีในรัฐบาลของจอมพล ป. พิบูลสงคราม³

เมื่อเป็นดังนั้นทำให้จังหวัดเชียงใหม่อยู่ในความสนใจและการรับรู้ของราษฎรทั่วไปมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการเดินทางมาตรวจราชการของกลุ่มข้าราชการแต่ละครั้งได้มีการออกข่าวผ่านช่องทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งแห่งประเทศไทย⁴ อย่างไรก็ตามการเดินทางมาของกลุ่มข้าราชการนั้นมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจราชการของจังหวัดเชียงใหม่ แต่เมื่อเสร็จกิจธุระงานตรวจราชการแล้วก็ได้มีโอกาสเดินทางไปเที่ยวชมสถานที่สำคัญและงานเทศกาลของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ นายเสวตร เปี่ยมพงษ์สานต์ ส.ส. ระยอง อดีตรัฐมนตรีช่วยว่ากระทรวงกระทรวงการคลังพร้อมคณะเดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่ในวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2495 เพื่อติดต่อกิจธุระเมื่อเสร็จกิจธุระแล้วได้เดินทางไปเที่ยวงานฤดูหนาวประจำปี พ.ศ. 2496 ด้วย⁵ แม้กระทั่งจอมพล ป. พิบูลสงครามก็ได้มีโอกาสเดินทางมาร่วมงานเทศกาลลอยกระทงในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2496⁶ และในเดือนธันวาคมปีเดียวกันได้เดินทางมาภาคเหนือเพื่อตรวจราชการเมื่อพักอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ได้มีโอกาสเดินทางไปอำเภอจอมทองเพื่อเที่ยวชมน้ำตกแม่ยะด้วย⁷

¹บุญเสริม สาตราภัย. (2532). *เสด็จลานนา เล่ม 2*. หน้า 84-85.

²แหล่งเดิม. หน้า 113.

³การตรวจราชการ. (2496, 19 มีนาคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

⁴แหล่งเดิม. หน้า 30.

⁵อดีต รมต. มาเชียงใหม่. (2496, 1 มกราคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

⁶จอมพล ป. พิบูลสงคราม จะมาร่วมลอยกระทงเชียงใหม่. (2496, 6 พฤศจิกายน). *คนเมือง*. หน้า 5.

⁷จอมพลมาตรวจราชการภาคเหนือ. (2496, 24 ธันวาคม). *คนเมือง*. หน้า 6.

ในส่วนกลุ่มคณะหน่วยงานราชการที่ได้เดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่เพื่อเยี่ยมชมศึกษานโยบายและประวัติศาสตร์ กลุ่มคณะดังกล่าวคือ กลุ่มคณะหน่วยงานของคุรุสภาเป็นหน่วยงานราชการรับผิดชอบเกี่ยวกับมาตรฐานวิชาชีพครูของประเทศ โดยหน่วยงานคุรุสภาได้จัดโครงการกิจกรรมการเดินทางเพื่อการศึกษาระหว่างปิดภาคเรียนฤดูร้อนมีวัตถุประสงค์เพื่อการแสวงหาความรู้ในทางประวัติศาสตร์และภูมิศาสตร์ตามจังหวัดหรืออำเภอต่าง ๆ ภายในประเทศ ซึ่งจัดขึ้นใน พ.ศ. 2495 เป็นปีแรกโดยการนำสมาชิกที่เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่มีจำนวน 44 คน เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่เพื่อศึกษาความรู้ทางประวัติศาสตร์และภูมิศาสตร์ พร้อมกับศึกษาเส้นทางล่องแก่งแม่น้ำปิงด้วย ผลจากการจัดกิจกรรมในปีแรกได้ผลตอบรับดีจึงได้ดำเนินการจัดในปีต่อมาเป็นประจำทุกปี¹

นอกจากกลุ่มคณะคุรุสภาแล้วพบว่ายังมีกลุ่มคณะครูใหญ่เมืองแพร่จำนวน 242 คน ประกอบด้วยโรงเรียนราษฎร์, โรงเรียนประชาบาล และศึกษาธิการจังหวัด ซึ่งจังหวัดแพร่เป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคเหนือเช่นเดียวกับจังหวัดเชียงใหม่ โดยกลุ่มดังกล่าวได้เดินทางมาเยี่ยมชมจังหวัดเชียงใหม่ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2496 เพื่อศึกษานโยบายและชมโบราณสถานโบราณวัตถุ ตลอดจนชมการอุตสาหกรรมภายในครอบครัว คือ การผลิตสินค้าท้องถิ่นตามอำเภอต่าง ๆ เพื่อนำความรู้ที่ได้รับไปถ่ายทอดให้กับนักเรียน อีกทั้งในการเดินทางมาครั้งนี้คณะครูใหญ่ยังได้แวะเยี่ยมชมจังหวัดลำปางและลำพูนด้วย²

4.1.3 กลุ่มราษฎรทั่วไป

นับจากทศวรรษ 2490 เป็นต้นมากลุ่มราษฎรทั่วไปที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยส่วนใหญ่จะเดินทางมาในช่วงเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลฤดูดูลำไย เทศกาลลอยกระทง ฯลฯ แต่กล่าวได้ว่าเทศกาลสงกรานต์ของจังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่เล่นน้ำได้รับความนิยมอย่างมากมาโดยตลอดตั้งแต่อดีตกระทั่งในปัจจุบัน และพบว่ายังมีการจัดโครงการนำทัศนอาจรของสำนักงานท่องเที่ยว กรมประชาสัมพันธ์ ได้นำประชาชนและนักเรียนไปเที่ยวชมท้องถิ่นต่าง ๆ ในประเทศไทย ซึ่งแน่นอนว่าย่อมหมายรวมถึงจังหวัดเชียงใหม่ด้วย เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่มีรายชื่ออยู่ในโครงการองค์การ

¹ยุทธ เดชคำรณ. (2510). *ล่องแก่งแม่น้ำปิง*. หน้า 8-9.

²คณะครูใหญ่เมืองแพร่. (2496, 30 กันยายน). *คนเมือง*. หน้า 5.

อนามัยและทัศนศึกษาของสำนักงานท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การอนามัยและทัศนศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้แก่ประชาชนด้วยการจัดนำนักท่องเที่ยวไปร่วมงานเทศกาลประจำปีของจังหวัดและอำเภอที่ราชอาณาจักร ซึ่งตั้งแต่จัดตั้งสำนักงานท่องเที่ยวในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2490 ถึง พ.ศ. 2498 ได้นำประชาชนและนักเรียนไปชมท้องถิ่นต่าง ๆ มาแล้วเป็นจำนวนประมาณ 4,000 คน¹ นอกจากนั้นสำนักงานท่องเที่ยวยังได้จัดโครงการนำนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในฤดูลำไยด้วย²

4.1.4 กลุ่มนักเรียนนักศึกษา

กลุ่มนักเรียนนักศึกษาเป็นกลุ่มที่อยู่ในระหว่างการศึกษาแล้วเรียนความรู้ต่าง ๆ ทั้งทางด้านวิชาการและด้านความรู้รอบตัวจากประสบการณ์ที่ได้รับการเดินทางไปศึกษายังสถานที่จริง ซึ่งจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีความรู้ทั้งทางด้านธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และประเพณีต่าง ๆ ที่ได้รับการสืบทอดมาเป็นเวลานานหลายร้อยปี

ทำให้ในช่วงทศวรรษ 2490 เป็นต้นมามีกลุ่มนักเรียนนักศึกษาจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ภายในประเทศเดินทางมาทัศนศึกษาหาความรู้ที่จังหวัดเชียงใหม่หลายสถาบันด้วยกัน อาทิ นักศึกษาระดับมหาวิทยาลัย ได้แก่ ในวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2496 นิสิตอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 75 คน เดินทางมาเพื่อศึกษาเกี่ยวกับจังหวัดเชียงใหม่เป็นระยะเวลา 7 วัน,³ ในวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2496 นิสิตรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 100 คน เดินทางมาเพื่อชมภูมิประเทศ ชมการอุตสาหกรรมภายในครอบครัว ชมปูชนียสถาน ปูชนียวัตถุของจังหวัดเชียงใหม่เป็นระยะเวลา 4 วัน,⁴ ในวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2496 นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ องค์การนิสิตเกษตรได้จัดนำคณะนิสิตเดินทางมาศึกษาภูมิประเทศและดูการเกษตรในภาคเหนือ⁵ และคณะนักเรียนโรงเรียนอานวยศิลป์⁶

¹ คำตอบคำถามของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คำถามที่ ว. (2) 57/2498. (2499, 21 กุมภาพันธ์). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 73. ตอนที่ 16. หน้า 699-723.

² นักท่องเที่ยวถึงพุงนี้. (2496, 24 กรกฎาคม). *คนเมือง*. หน้า 1.

³ นิสิตอักษรศาสตร์. (2496, 24 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

⁴ นิสิตรัฐศาสตร์. (2496, 24 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 4.

⁵ นิสิตเกษตรมา ช.ม. (2496, 6 ตุลาคม). *คนเมือง*. หน้า 1, 32.

⁶ ลานนากระซิบ. (2496, 30 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 7.

ตาราง 7 จำนวนผู้โดยสารรถไฟของสถานีเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2475-2501

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
พ.ศ. 2475	9,793
พ.ศ. 2476	11,346
พ.ศ. 2477	14,125
พ.ศ. 2478	16,006
พ.ศ. 2479	17,651
พ.ศ. 2480	17,513
พ.ศ. 2481	19,082
พ.ศ. 2482	23,821
พ.ศ. 2483	22,397
พ.ศ. 2484	28,007
พ.ศ. 2485	35,276
พ.ศ. 2486	65,679
พ.ศ. 2487	20,708
พ.ศ. 2489	54,671
พ.ศ. 2491	134,326
พ.ศ. 2493	130,755
พ.ศ. 2495	149,282
พ.ศ. 2497	142,272
พ.ศ. 2498	128,733
พ.ศ. 2499	113,639
พ.ศ. 2500	112,306
พ.ศ. 2501	215,953

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค.0301.1.38.1/31-32. เรื่อง ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION

OF THE SIAMESE STATE RAILWAYS FOT THE YEAR B.E. 2476-2477.; กองประมวลสถิติ พยากรณ์. (2480). สถิติพยากรณ์รายปีแห่งราชอาณาจักรสยาม บรรพที่ 19 พ.ศ. 2478-79. หน้า 216.; กองประมวลสถิติ. (2482). สถิติพยากรณ์รายปีประเทศไทย บรรพที่ 20 พ.ศ. 2480-81. หน้า 214.; กองประมวลสถิติพยากรณ์. (2488). สถิติพยากรณ์รายปีประเทศไทย บรรพที่ 21 พ.ศ. 2482-87. หน้า 318.; สำนักงานสถิติกลาง. (2499). สมุดสถิติรายปีของประเทศไทย บรรพที่ 22 (ภาค 2) พ.ศ. 2488-98. หน้า 338.; และ สำนักงานสถิติกลาง. (2502). สมุดสถิติรายปีของประเทศไทย บรรพที่ 23 พ.ศ. 2499-2501. หน้า 386.

4.2 กลุ่มชาวต่างประเทศ

ชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในระหว่าง พ.ศ. 2475-2484 ผ่านเข้ามาทาง สถานีป่าดงเบขาร์แล้วเดินทางโดยสารรถไฟสายใต้เข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อประกอบกิจการต่างๆ หรือ เพื่อมาท่องเที่ยวโดยเฉพาะมีชาวต่างประเทศอยู่จำนวนไม่น้อยที่ได้เดินทางโดยสารรถไฟสายเหนือขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มาแล้วตั้งแต่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินถึง สถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 แต่จากการศึกษาค้นคว้าไม่พบว่ามิมีระบุจำนวนชาวต่างประเทศ จำนวนเท่าใด ซึ่งจากข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถไฟของสถานีเชียงใหม่เป็นจำนวนที่ไม่ได้จำแนกชนชาติอย่างชัดเจนแต่แน่นอนว่าในจำนวนผู้โดยสารรถไฟนั้นได้นับรวมจำนวนชาวต่างประเทศไว้ ด้วยแล้ว

ในระหว่าง พ.ศ. 2475- 2484 ก่อนเกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ชาวต่างประเทศที่มีชื่อเสียงที่ได้เดินทางเข้ามาประเทศไทยแล้วได้มีโอกาสเดินทางขึ้นไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่นี้ จากการศึกษาค้นคว้าพบว่ามิมีคณะกรรมการเศรษฐกิจญี่ปุ่นจำนวน 14 คนได้เดินทางเข้ามาประเทศไทยในระหว่างวันที่ 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ. 2478 เพื่อต้องการมาหาหนทางซื้อสินค้าของ ประเทศไทยให้มากขึ้น คณะดังกล่าวได้เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่โดยทางรถไฟในวันที่ 8 เมษายน และถึงจังหวัดเชียงใหม่ในวันที่ 9 เมษายน ระหว่างที่พักอยู่ที่เชียงใหม่คณะกรรมการเศรษฐกิจญี่ปุ่นได้เดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ต่างๆ เช่น โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย และดูการทำสินค้าพื้นเมืองของจังหวัดแล้วออกเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ในวันที่ 11 เมษายน เพื่อเดินทางกลับ

กรุงเทพฯ นอกจากนี้ในระหว่างที่เดินทางมาจังหวัดเชียงใหม่คณะตรวจการเศรษฐกิจญี่ปุ่นยังได้แวะเยี่ยมชมจังหวัดลำพูน ลำปาง และพิษณุโลกด้วย¹

นอกจากนี้พบว่ายังมีผู้แทนหนังสือ *Cazzetta del Popolo* ของประเทศอิตาลี ซึ่งเป็นหนังสือพิมพ์ชื่อดังของเมืองโตริโน ได้เดินทางเข้ามาประเทศไทยในวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2481 เพื่อเขียนเรื่องราวเกี่ยวกับประเทศไทยและถ่ายภาพภูมิประเทศประกอบเรื่องที่เขียนเพื่อนำไปลงหนังสือพิมพ์ โดยผู้แทนหนังสือพิมพ์ได้เดินทางไปเชียงใหม่วันที่ 27 กรกฎาคม เพื่อถ่ายภาพภูมิประเทศของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อนำไปเขียนลงในหนังสือพิมพ์ โดยใช้เวลาอยู่ในเชียงใหม่ 2 วันแล้วเดินทางกลับโดยรถไฟสายใต้ผ่านออกไปทางสถานีป่าดงเบขาร์²

ต่อมาในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 จำนวนชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยลดน้อยลงเนื่องจากสถานการณ์สงครามโลก ดังเห็นได้จากกรมรถไฟสหรัฐอเมริกาได้ส่งเรื่องมายังกรมรถไฟหลวงขอการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับป่าดงเบขาร์จากสัปดาห์ละ 2 ขบวนคือ ทุกวันพุธและวันเสาร์ให้เหลือเพื่อสัปดาห์ละ 1 ขบวน เนื่องด้วยในเวลานี้เป็นเวลาระหว่างสงคราม ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทาง และผู้โดยสารที่เดินทางไปมาระหว่างป่าดงเบขาร์กับกรุงเทพฯ ก็มีน้อยเป็นการขาดทุน จึงขอให้เหลือเพียงสัปดาห์ละ 1 ขบวนโดยออกจากกรุงเทพฯ ทุกวันพุธ เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2484³ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารรถไฟขาเข้าของสถานีป่าดงเบขาร์ระหว่าง พ.ศ. 2482-2485 (ตาราง 8) พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารลดลงตามลำดับจริงตั้งแต่เริ่มเกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 กระทั่งเมื่อทหารญี่ปุ่นเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยแล้ว ทำให้การเดินทางไฟระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาถูกยกเลิกไป ดังนั้นกล่าวได้ว่าในช่วงเวลาดังกล่าวอาจไม่มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเลย อีกทั้งถ้าชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในประเทศไทยก็อาจจะถูกทหารญี่ปุ่นจับกุมตัวเป็นเชลยศึกได้

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศเยี่ยมชมเมืองไทย. ศธ.22.4/26. เรื่อง กระทรวงเศรษฐกิจ การต้อนรับคณะตรวจการเศรษฐกิจญี่ปุ่นที่จะเข้ามาประเทศสยาม.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. กต.33.6.8/8. เรื่อง ขอความช่วยเหลือในการอำนวยความสะดวกให้แก่หนังสือพิมพ์อิตาเลียนซึ่งเข้ามาเขียนเกี่ยวกับประเทศสยาม.

³สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์. สบ.10.11.9/5. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.

ตาราง 8 จำนวนผู้โดยสารรถไฟขาเข้าของสถานีปาดังเบซาร์ระหว่าง พ.ศ. 2482-2485

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวน (คน)
พ.ศ. 2482	11,564
พ.ศ. 2483	7,999
พ.ศ. 2484	6,878
พ.ศ. 2485	4,924

ที่มา: กองประมวลสถิติพยากรณ์. (2488). *สถิติพยากรณ์รายปีประเทศไทย บรรพที่ 21 พ.ศ. 2482-87*. หน้า 90.

ภายหลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง การเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยของชาวต่างประเทศเริ่มเกิดขึ้นอีกครั้งและมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ เนื่องมาจากรัฐบาลได้ดำเนินการจัดตั้งสำนักงานท่องเที่ยว สังกัดกรมประชาสัมพันธ์และดำเนินการร่วมมือประสานงานกับสถานเอกอัครราชทูต สถานอัครราชทูต และสถานกงสุลไทยในต่างประเทศ และสำนักงานทัศนอากรต่างประเทศที่สำคัญต่าง ๆ ทั่วโลก โดยมีการส่งเอกสารและสิ่งตีพิมพ์ที่สำนักงานท่องเที่ยวได้จัดทำขึ้น ผลที่ได้รับทำให้มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อเที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ มากขึ้นตามลำดับ¹ ดังเห็นได้จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศของสำนักงานท่องเที่ยว กรมประชาสัมพันธ์ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2490 – พ.ศ. 2498 (ตาราง 9)

นอกจากนั้นการเดินทางไประหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาที่ได้ถูกยกเลิกไปในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ทำการติดต่อมายังกระทรวงการต่างประเทศของไทยเพื่อขอเปิดเดินรถไฟระหว่างประเทศเหมือนเดิมพร้อมกับส่งคณะผู้แทนรัฐบาลสหรัฐมาเยือนเดินทางมาเจรจาทำสัญญา ณ ที่ทำการรถไฟแห่งประเทศไทย ในระหว่างวันที่ 10 – 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2496 แล้วได้ทำการเปิดเดินรถไฟขบวนแรกระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกา

¹ คำตอบคำถามของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คำถามที่ ว. (2) 57/2498. (2499, 21 กุมภาพันธ์). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 73. ตอนที่ 16. หน้า 698.

ในวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2497¹ ทำให้ชาวต่างประเทศที่มีความประสงค์อยากจะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีความสะดวกสบายมากขึ้นและจากการเปิดเดินรถไฟระหว่างประเทศแล้ว ทำให้มีจำนวนชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทยมากขึ้น ดังเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ในระหว่าง พ.ศ. 2497-2498 ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างก้าวกระโดด (ตาราง 9)

ตาราง 9 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย
ระหว่างเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2490 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2498

พุทธศักราช (พ.ศ.)	จำนวน (คน)
พ.ศ. 2490 (สิงหาคม-ธันวาคม)	500
พ.ศ. 2491	1,100
พ.ศ. 2492	1,300
พ.ศ. 2493	1,800
พ.ศ. 2494	1,900
พ.ศ. 2495	2,000
พ.ศ. 2496	2,600
พ.ศ. 2497	4,868
พ.ศ. 2498	10,059
รวม	26,127

ที่มา: คำตอบคำถามของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คำถามที่ ว. (2) 57/2498. (2499, 21 กุมภาพันธ์). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 73. ตอนที่ 16. หน้า 697-698.

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.2/39. เรื่อง รายงานประจำปี 2496 งบประมาณและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2496).

แต่กระนั้นจากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่กล่าวมาข้างต้นไม่สามารถระบุได้ว่า มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใดที่ได้เดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัด เชียงใหม่แต่แน่นอนว่าในจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศดังกล่าวต้องได้มีโอกาสเดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องด้วยจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดหนึ่งที่รัฐบาลดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวมาเป็นเวลานานแล้ว จึงเป็นไปได้ว่าในจำนวนนักท่องเที่ยวดังกล่าวจะไม่ได้เดินทางขึ้นไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อีกทั้งในจำนวนผู้โดยสารรถไฟสถานีเชียงใหม่ (ตาราง 7)¹ ยังได้นับรวมจำนวนชาวต่างประเทศเข้าไว้ด้วย

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงทศวรรษ 2490 จากการศึกษาค้นคว้าพบว่ามีบุคคลสำคัญและมีชื่อเสียงเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ ในวันที่ 16-19 ตุลาคม พ.ศ. 2496 นายวิลเลียม แทนเซอร์ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์พร้อมด้วยภรรยา เดินทางมาเชียงใหม่เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการงานขององค์การสหประชาชาติให้แก่ประชาชนและได้เดินทางไปเที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ ของเชียงใหม่²

จากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ กล่าวสรุปได้ว่าในทศวรรษ 2490 เป็นต้นมาความนิยมของการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดัง เห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมายังสถานีเชียงใหม่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด (ตาราง 7)³ เป็นผลมาจากการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวงและหน่วยงาน รัฐบาล อีกทั้งยังมีกลุ่มคนท้องถิ่นให้การสนับสนุนร่วมด้วย นอกจากนี้ในทศวรรษ 2490 การส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ขยายตัวเพิ่มกว่าแต่ก่อนหน้านั้นมาก เนื่องด้วยรัฐบาลเริ่มตระหนักถึง ความสำคัญของธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น ดังเห็นได้จากการจัดตั้ง *สำนักงานท่องเที่ยว* ดังจะ กล่าวรายละเอียดในส่วนถัดไป

อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่ามีจำนวนผู้โดยสารลดลงในระหว่าง พ.ศ. 2497-2500 (ตาราง 7)⁴ เนื่องด้วยกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการปรับขึ้นราคาค่าโดยสารหลังจากการดำเนินการกู้เงิน

¹ดูตาราง 7 หน้า 178

²เจ้าหน้าที่ยูโนขึ้นมาเยือนเชียงใหม่. (2496, 18 ตุลาคม). *คนเมือง*. หน้า 1, 2.

³ดูตาราง 7 หน้า 178

⁴ดูตาราง 7 หน้า 178

ธนาคารโลกครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2494) และครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2497)¹ จึงอาจทำให้มีจำนวนผู้โดยสารลดลง ดังเห็นได้จากบันทึกของกลุ่มคนไทยที่ได้เดินทางไปเที่ยวเชียงใหม่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2497 บันทึกไว้ว่า “เนื่องจากรถไฟขึ้นราคาค่าโดยสาร จึงทำให้ผู้โดยสารรถไฟบางตามืดปกติ เพราะคนที่เดินทางโดยรถไฟนั้นจะต้องมีความจำเป็นจริง ๆ...”² อย่างไรก็ตามในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2498 มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เป็นจำนวนมากจนไม่มีที่พักโรงแรมเต็มทุกแห่ง อีกทั้งในช่วงเวลาดังกล่าวในเชียงใหม่มีโรงแรมเพียงไม่กี่แห่ง ทำให้นักท่องเที่ยวหลายคนต้องพักค้างคืนตามโรงเรียนและวัดในตัวเมือง³

แต่อีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟลดลงนั้นผู้วิจัยมีความเห็นว่าเกิดจากเนื่องด้วยในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2490 ได้เริ่มเปิดให้บริการการเดินทางโดยเครื่องบินแล้วเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่⁴ ซึ่งอาจเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารรถไฟลดลง แต่ก็ลดลงเพียงจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับจำนวนที่มีเพิ่มมากขึ้นประกอบกับราคาค่าโดยสารเครื่องบิน⁵ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาค่าโดยสารรถไฟ⁶ นับว่ามีราคาสูงกว่ามาก แต่กระนั้นในช่วงก่อนทศวรรษ 2500 การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่โดยรถไฟถือได้ว่าเป็นทางเลือกที่ปลอดภัยมากที่สุดเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ ดังเห็นได้จากบันทึกของคนเดินทางโดยรถยนต์ในช่วงเวลานั้นกล่าวไว้ว่า “เนื่องจากเส้นทางลำบากต้องผ่านทางลำพูน ป่าซาง ลี้ เถิน โดยเส้นทางในช่วงระหว่างลี้กับเถินรถยนต์ต้องผ่านภูเขาสูงมากเส้นทางแคบบ่อยครั้งรถโดยสารไม่ถึงกรุงเทพฯ เนื่องจากรถเสียกลางทางหรือเคราะห์ร้ายหน่อยก็รถตกเหวมีผู้โดยสารบาดเจ็บและตาย

¹ ตารางเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารรถไฟก่อนและหลังกู้เงินจากธนาคารโลก ดูภาคผนวก ฅ

² ป. อินทรปาลิต. (2497?). *ทัวร์เชียงใหม่*. ไม่มีเลขหน้า.

³ สวัสดิ์ อ่องสกุล. (2557). *เด่มเดิม*. หน้า 596.

⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงคมนาคม. คค.0202.14/1. เรื่อง ร่างใบอนุญาตประกอบกิจการในการเดินอากาศ (พ.ศ. 2492-2497).

⁵ ค่าโดยสารเครื่องบินราคา 325 บาท ใน สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงคมนาคม. คค.0202.14/1. เรื่อง ร่างใบอนุญาตประกอบกิจการในการเดินอากาศ (พ.ศ. 2492-2497).

⁶ ค่าโดยสารรถไฟชั้น 1 ราคา 260 บาท ชั้น 2 ราคา 130 บาท ชั้น 3 ราคา 65 บาท ใน บุญช่วย ศรีสวัสดิ์. (2504). *เชียงใหม่และภาคเหนือ*. หน้า 14.

จำนวนมาก...”¹ อย่างไรก็ตามหลังจากทศวรรษ 2500 เป็นต้นมาจำนวนผู้โดยสารรถไฟกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้งหลังจากการดำเนินงานส่งเสริมการท่องเที่ยวขององค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.)



ภาพประกอบ 44 งานสงกรานต์เชียงใหม่บริเวณเชิงสะพานนวรัฐ พ.ศ. 2496

ที่มา: บุญเสริม สาทรรักษ์. (2562). สงกรานต์เชียงใหม่บริเวณสี่แยกพุทธสถานเชิงสะพานนวรัฐ เมื่อ พ.ศ. 2496. (ออนไลน์).

¹สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2552). เด่มเดิม.



ภาพประกอบ 45 นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเล่นน้ำสงกรานต์ที่จังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2497

ที่มา: บุญเสริม สาทรรักษ์. (2562). *ชาวต่างประเทศ เล่นน้ำสงกรานต์ ที่ถนนท่าแพ พ.ศ. 2497*. (ออนไลน์).

5. ความเปลี่ยนแปลงของจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว

การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 ดังกล่าวมาแล้วในบทที่ 3 นับเป็นปัจจัยทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในตัวเมืองเชียงใหม่หลายอย่างเพื่อตอบสนององกิจกรรมการท่องเที่ยวและนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นความนิยมของการเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเวลาต่อมา

หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 กลุ่มคณะราษฎรได้ดำเนินการออกพระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2476 ในวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2476 โดยในเนื้อหารายละเอียดได้ทำการจัดระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยามออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น¹ จากพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลให้เมืองเชียงใหม่ในฐานะเมืองศูนย์กลางของมณฑลพายัพมาตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ถูกลดฐานะมาเป็นจังหวัดเชียงใหม่เช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ในประเทศไทย

¹พระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม. (2476, 9 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 50. หน้า 751-762.

นอกจากนี้ภายในจังหวัดเชียงใหม่ยังเกิดการเปลี่ยนแปลงหลายอย่างเพื่อรองรับกับธุรกิจการท่องเที่ยวที่มีความเติบโตขึ้นตามลำดับ อาทิ สถานที่ท่องเที่ยว ถนน รถยนต์ โรงแรม ร้านอาหาร สินค้าของที่ระลึก ฯลฯ เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกและสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

5.1 สถานที่ท่องเที่ยว ถนน รถยนต์

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีแหล่งท่องเที่ยวอันสมบูรณ์พร้อมทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม อย่างไรก็ตามเมื่อก้าวถึงสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่าคนจำนวนมากคงนึกถึงวัดพระธาตุดอยสุเทพเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแรก ๆ แน่แน่นอนว่าเป็นวัดที่มีความสำคัญและเป็นศูนย์รวมจิตใจของชาวจังหวัดเชียงใหม่มาแต่ในอดีต ยิ่งไปกว่านั้นทุกครั้งที่พระมหากษัตริย์และเชื้อพระวงศ์ราชวงศ์จักรีเสด็จเชียงใหม่ต้องเสด็จพระราชดำเนินไปยังวัดพระธาตุดอยสุเทพทุกครั้งไม่เว้นแม้แต่ราษฎรทั่วไปและชาวต่างประเทศ

แต่ในอดีตการเดินทางขึ้นไปวัดพระธาตุดอยสุเทพไม่ได้มีความสะดวกสบายเหมือนในปัจจุบัน การเดินทางขึ้นไปวัดพระธาตุดอยสุเทพจำเป็นต้องเดินจากเชิงดอยขึ้นไปโดยมีระยะทาง 4 กิโลเมตรใช้เวลาในการเดินประมาณ 2 ชั่วโมงขึ้นไป¹ กระทั่งใน พ.ศ. 2477 เกิดความร่วมมือกันระหว่างหลวงศรีประกาศกับครูบาศรีวิชัย พร้อมด้วยราษฎรชาวภาคเหนือที่มีจิตศรัทธาต่อครูบาศรีวิชัยร่วมกันสร้างถนนขึ้นวัดพระธาตุดอยสุเทพ โดยเริ่มสร้างในวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2477 แล้วเสร็จภายใน 5 เดือน 22 วัน เริ่มเปิดถนนให้รถวิ่งในวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2478² ซึ่งแน่นอนว่าการสร้างถนนสายนี้ไม่ได้เกิดขึ้นเพื่อรองรับการท่องเที่ยวแต่เมื่อดำเนินการสร้างเสร็จแล้ว ถนนเส้นนี้มีผลทำให้กลุ่มคนที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่สามารถขึ้นไปไหว้สักการะพระธาตุดอยสุเทพได้สะดวกกว่าแต่ก่อน พร้อมทั้งยังมีรถวิ่งให้บริการรับส่งขึ้นลงดอยสุเทพคิดค่าบริการคนละ 1 บาท³ ยิ่งทำให้เพิ่มความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวและคนทั่วไปมากขึ้น

ตลาดวโรรสหรือกาดหลวงเป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่เป็นหน้าเป็นตาของจังหวัดเชียงใหม่มีประวัติความเป็นมายาวนานโดยตลาดวโรรสเกิดขึ้นจากพระประสงค์ของพระ

¹ธารานุมาศ. (2500). *เล่มเดิม*. หน้า 23-24.

²สง่า สุภาภา. (2518). *ประวัติครูบาศรีวิชัยร่วมกับหลวงศรีประกาศ ตอน สร้างทางขึ้นดอยสุเทพ*. หน้า 8-9.

³เที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ในปีนี้. (2479, 25 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 16.

ราชายาเจ้าดารารัศมีสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2453 เพื่อต้องการให้ตลาดวโรรสเป็นแหล่งรายได้ของสมาชิกในวงญาติ ทำให้ตลาดวโรรสเป็นตลาดแห่งแรกของจังหวัดเชียงใหม่เป็นแหล่งรวมสินค้าทุกชนิด อาทิ อาหารสด ผลไม้สด อาหารปรุงสุก และสินค้าของที่ระลึก จึงมีกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าจากอำเภอรอบนอกขนส่งสินค้าเกษตรเดินทางมาที่ตลาดวโรรสเพื่อขายและซื้อนำกลับไปขาย² รวมถึงนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางมาเที่ยวเชียงใหม่ต้องเดินทางมาที่ตลาดแห่งนี้ที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ

นอกจากสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่เป็นที่รู้จักของคนจำนวนมากแล้ว จังหวัดเชียงใหม่ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงภายในตัวเมืองอีกหลายแห่ง อาทิ วัดพระสิงห์ วัดเจดีย์หลวง วัดสวนดอก น้ำตกห้วยแก้ว สวนสัตว์เชียงใหม่ และสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจอำเภอรอบนอก อาทิ อำเภอสันกำแพง อำเภอจอมทอง อำเภอหางดง ฯลฯ

ถนนเส้นทางต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ที่ใช้สำหรับเดินทางออกไปยังอำเภอรอบนอก อาทิ อำเภอสันกำแพง, อำเภอสันทราย, อำเภอแมริม, อำเภอดอยสะเก็ด, อำเภอจอมทอง, อำเภอหางดง และเส้นทางระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับลำพูนและลำปางมีความสะดวกกว่าในอดีตมาก ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ถนนเส้นทางต่าง ๆ ดังที่กล่าวมานั้นมีนักท่องเที่ยวที่ได้เดินทางมาเที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ใน พ.ศ. 2479 เขียนลงไว้ในหนังสือพิมพ์ประชาชาติว่า “เชียงใหม่ประกอบด้วยถนนหนทางราบรื่น ถนนแทบทุกสายลาดด้วยยางอัสปัสต์ (ยางมะตอย-ผู้วิจัย) ไม่ว่าจะสายสั้นและยาวเทียบส่วนแล้วดีกว่ากรุงเทพฯ มาก...”³

จากข้อความที่กล่าวมานั้นแสดงให้เห็นว่าจังหวัดเชียงใหม่มีการพัฒนาถนนภายในจังหวัดเป็นอย่างดี แต่การพัฒนาถนนนั้นไม่ใช่เป็นการทำขึ้นเพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยว หากแต่เป็นการพัฒนาถนนที่กล่าวมานั้นในขั้นแรกทำขึ้นเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าจากท้องถิ่นมายังอำเภอเมืองที่สถานีรถไฟ เพื่อให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้นต่อมาเมื่อธุรกิจการท่องเที่ยวเข้ามาทำให้ถนนเข้ามามีส่วนเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว กล่าวคือ ถนนเส้นทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบนอกมีส่วนในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งในอำเภอรอบนอกที่

¹วงศ์ศักดิ์ ฤ เชียงใหม่. (2539). *เล่มเดิม*. หน้า 177.

²สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2548). *เล่มเดิม*. หน้า 34, 38.

³เที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ในปีนี้. (2479, 25 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 16.

กล่าวมานั้นมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ อาทิ อำเภอสันกำแพงเป็นแหล่งผลิตผ้าไหมที่มีชื่อเสียงระดับประเทศและอำเภอจอมทองเป็นอำเภอที่มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ วัดพระธาตุดอยมทอง ฯลฯ

อย่างไรก็ตามการเดินทางจากตัวเมืองเชียงใหม่ออกไปยังอำเภอรอบนอกนั้น แต่เดิมการเดินทางเป็นไปด้วยความยากลำบากต้องใช้วิธีการเดินทางด้วยวัวเทียมเกวียน, ชีจักรยาน, รถลาก และรถสามล้อถีบ¹ กระทั่งในช่วงก่อน พ.ศ. 2475 เล็กน้อยเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ในการขนส่งสินค้าและคนระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอรอบนอก โดยเรียกว่า รถคอกหมู (ภาพประกอบ 46) แรกเริ่มเป็นรถใช้สำหรับบรรทุกขนหมูเข้ามาขายในอำเภอเมือง ต่อมาได้ใช้บรรทุกสินค้าอื่น ๆ รวมทั้งขนส่งคนโดยสารมาด้วย²



ภาพประกอบ 46 รถคอกหมู

ที่มา: สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2549). *เรื่องเล่าจาวกาด เล่ม 3*. หน้า 125.

¹สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2549). *เรื่องเล่าจาวกาด เล่ม 3*. หน้า 65.

²อนุ เนินหาด. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 109-110.

ต่อมาใน พ.ศ. 2480 ได้มีการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนสหหายรถยนต์ไทย (ส.ร.ท.) ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัทสหหายรถยนต์เชียงใหม่ (ส.ร.ช.) ดำเนินธุรกิจรถโดยสารแบ่งเส้นทางออกเป็น 2 สาย คือ สายเหนือและสายใต้ ซึ่งจุดจอดรถโดยสารสายเหนืออยู่ที่บริเวณตลาดต้นลำไยตรงข้ามคุ้มนครรัฐ หรือตลาดนครรัฐ¹ เส้นทางวิ่งคือ แมริม แม่แตง เชียงดาว ฝาง และจุดจอดรถโดยสารสายใต้อยู่ที่ ตลาดบุญอยู่ เส้นทางวิ่งคือ หางดง สันป่าตอง จอมทอง ฮอด² นอกจากนั้นยังมีรถสามล้อปั่นคอยให้บริการรับจ้างสำหรับการเดินทางภายในบริเวณเขตตัวเมืองเชียงใหม่และบริเวณใกล้เคียงด้วย³ (ภาพประกอบ 47)

ในช่วงทศวรรษ 2490 จังหวัดเชียงใหม่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวเป็นจำนวนมากขึ้น ทำให้เกิดธุรกิจเช่ารถยนต์ขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว⁴ (ภาพประกอบ 48) ประกอบกับในช่วงทศวรรษดังกล่าวเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ดำเนินการสร้างถนนหลายแห่งโดยใช้งบประมาณถึงเจ็ดแสนกว่าบาท จากการดำเนินการสร้างถนนของเทศบาลนครเชียงใหม่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าวได้เขียนบันทึกการเดินทาง กล่าวถึงถนนไว้ว่า “ทั้งในเมือง นอกเมือง มีถนนลาดยางเรียบร้อยตัดผ่านกันไปมา...”⁵

¹สุภาพรรณี อภาวชิษฐ์ตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวชิษฐ์ตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 43.

²อนุ เนินหาด. (2545). *เล่มเดิม*. หน้า 113-114.

³วสันต์ ปัญญาแก้ว; และคณะ. (2540). *ยานยนต์ ผู้คน และบริการขนส่งในเมืองเชียงใหม่ ชีวิตข้างถนน: โครงการ 2*. หน้า 44.; และ สุภาพรรณี อภาวชิษฐ์ตม์, บรรณาธิการ. (2559). *เรื่องเล่าจาวเจียงใหม่ เล่ม 2*. หน้า 64.

⁴รถยนต์ไทยก. (2496, 24 พฤษภาคม). *คนเมือง*. หน้า 23.

⁵ธารานุมาศ. (2500). *เล่มเดิม*. หน้า 21.



ภาพประกอบ 47 รถสามล้อปั่นจอดรอให้บริการผู้โดยสารบริเวณหน้าสถานีรถไฟเชียงใหม่

ที่มา : Pendleton, Robert Larimore. (1937). *Chiang Mai Changwat (Thailand)*.
Tricycles at railroad station rest house. (Online).



ภาพประกอบ 48 โฆษณาให้บริการเช่ารถยนต์

ที่มา: รถยนต์โกยก. (2496, 24 พฤษภาคม). *คนเมือง*. หน้า 23.

5.2 โรงแรม ร้านอาหาร สินค้าของที่ระลึก

โรงแรมและร้านอาหารเป็นสิ่งสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว ซึ่งการเดินทางจากบ้านเพื่อเดินทางมาที่เขื่อนนั้นจำเป็นจะต้องมีที่พักโรงแรมและร้านอาหารไว้คอยบริการนักท่องเที่ยวสำหรับจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ถูกส่งเสริมการท่องเที่ยวมาตั้งแต่เมื่อเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเปิดเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ใน พ.ศ. 2464 และมีการจัดสร้างโรงแรมรถไฟเชียงใหม่ที่เป็นโรงแรมแห่งที่ 3 ของจังหวัดเชียงใหม่รองจากโรงแรมจินหน้าและโรงแรมไต้เผงดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3

โรงแรมในจังหวัดเชียงใหม่เริ่มมีจำนวนมากขึ้นกว่าในยุคก่อนหน้าเพื่อรองรับกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีมากขึ้นตามลำดับ โดยโรงแรมที่เปิดให้บริการหลัง พ.ศ. 2475 อาทิ โรงแรมนารัฐ ถนนเจริญประเทศ (ภาพประกอบ 49) โรงแรมไชยณรงค์และโรงแรมอ้อมอารีย์ถนนช้างม่อย¹ โรงแรมกำทร (ภาพประกอบ 50) และโรงแรมราชวงศ์ถนนราชวงศ์² (ภาพประกอบ 51) และโรงแรมศรีประกาศถนนเชียงใหม่-ลำพูนย่านวัดเกต³ (ภาพประกอบ 52)

¹สุภาภรณ์ อภาวชิษฐ์ตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวชิษฐ์ตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2548). *เล่มเดิม*. หน้า 56-57.

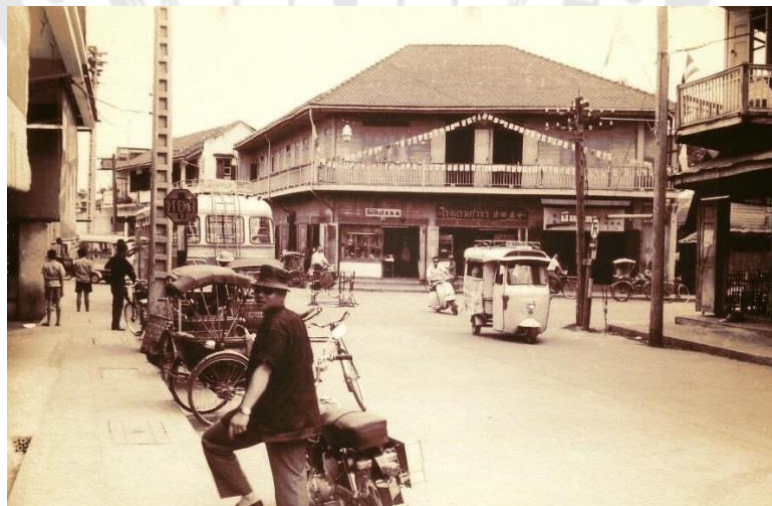
²สุภาภรณ์ อภาวชิษฐ์ตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวชิษฐ์ตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2553). *เรื่องเล่าจาก กาด เล่ม 7*. หน้า 38.

³บุญเสริม สาดตราภัย. (2549). สีไหม้และโรงแรมศรีประกาศ. ใน *บ้านด้าววัดเกต*. หน้า 204-205.



ภาพประกอบ 49 โรงแรมนอร์ธ

ที่มา: บุญเสริม สาทราภย์. (2562). *น้ำท่วมบริเวณถนนเจริญประเทศ ด้านขวามือเคยเป็นที่ตั้งโรงแรมนอร์ธ แต่ปัจจุบันถูกรื้อออกไปแล้ว เมื่อ พ.ศ. 2508.* (ออนไลน์).



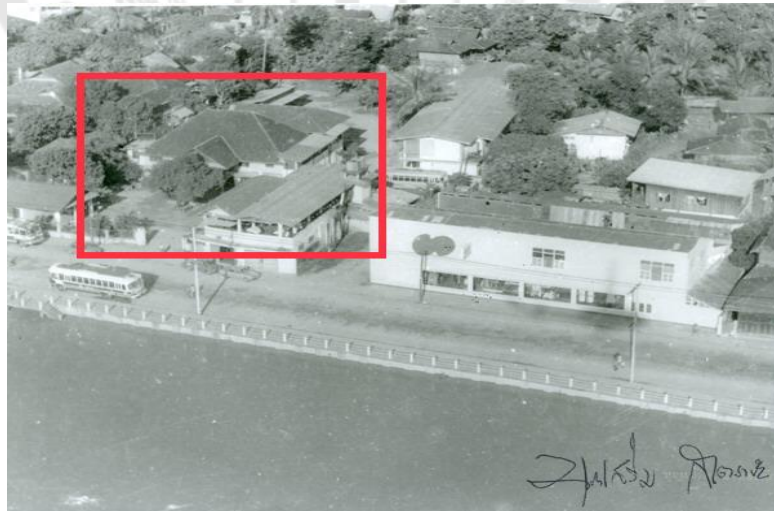
ภาพประกอบ 50 โรงแรมกำธร

ที่มา: *เชียงใหม่ที่คุณไม่เคยเห็น.* (2560). (ออนไลน์).



ภาพประกอบ 51 โรงแรมราชวงศ์

ที่มา: สุภาพรณี อภาวิชชุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวิชชุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2553). *เรื่องเล่าจาวกาด เล่ม 7*. หน้า 38.



ภาพประกอบ 52 โรงแรมศรีประกาศ

ที่มา: บุญเสริม สาดทรายชัย. (2562). *โรงแรมศรีประกาศบนถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถ่ายทางอากาศ เมื่อ พ.ศ. 2512*. (ออนไลน์).

ร้านอาหารถือเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องสำคัญกับการท่องเที่ยว เพราะนักท่องเที่ยวจำเป็นต้องรับประทานอาหาร โดยแหล่งรวมอาหารของจังหวัดเชียงใหม่ คือ ตลาดวโรรส และตลาดต้นลำไยนับเป็นแหล่งสถานที่ที่มีจำหน่ายอาหารให้บริการ แต่แน่นอนว่าในตลาดวโรรส และตลาดต้นลำไยมีจำหน่ายอาหารที่เป็นอาหารท้องถิ่นภาคเหนือเป็นหลักและสถานที่รับประทานอาจไม่มีความสะดวกมากนัก ซึ่งนักท่องเที่ยวคนไทยจากภาคอื่นและนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศอาจไม่มีความคุ้นเคยหรืออาจรับประทานบ้างประเภทไม่ได้ จึงอยากรับประทานตามร้านอาหารที่มีความสะดวกมีพนักงานคอยให้บริการทำให้เกิดธุรกิจร้านอาหารขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวรวมถึงคนในจังหวัดเชียงใหม่ด้วย ร้านอาหารที่มีชื่อเสียงในจังหวัดเชียงใหม่เป็นร้านอาหารไทยจีน คือ ร้านอาหารแสงชัย ตั้งอยู่ถนนช้างคลาน¹ และภัตตาคารศรีประกาศ ของโรงแรมศรีประกาศตั้งอยู่ริมถนนลำพูนเชิงสะพานนวรัฐ²

สินค้าของที่ระลึกหรือสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองของจังหวัดเชียงใหม่ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 คือ เครื่องปั้นดินเผา ผ้าไหมสันกำแพง เครื่องเงินถนนวัวลาย แต่ในช่วงเวลาต่อมาสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามมีนโยบายส่งเสริมเอกลักษณ์ของแต่ละจังหวัด โดยมีจุดหมายเพื่อดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยซึ่งจังหวัดเชียงใหม่ได้นำเสนอสินค้าประจำจังหวัดคือผลิตภัณฑ์จากไม้ อาทิ เครื่องเงิน ช้างไม้ กะบะไม้ ชันโตกไม้ หีบบุหรี่ไม้ไผ่ หีบไม้ไผ่ ที่ใส่กาน้ำร้อน ทำด้วยไม้ไผ่ และภาชนะใส่ดอกไม้บูชาพระ³ นอกจากนั้นยังพบว่าใน พ.ศ. 2483 รัฐบาลได้ดำเนินการส่งเสริมการทำรมโดยการจัดตั้งโรงเรียนทำรมขึ้นจังหวัดเชียงใหม่เพื่อผลิตสินค้าทำรมไทยให้มีแพร่หลายตามท้องตลาด⁴ กระทั่งใน พ.ศ. 2484 กรมสหกรณ์ได้ดำเนินการจัดตั้งสหกรณ์ผู้ร่วม

¹ห้องอาหารชั้นเยี่ยม (2496, 24 กันยายน). *คนเมือง*. หน้า 26.

²สุภาภรณ์ อภาวัฐธม; และ ดวงจันทร์ อภาวัฐธม เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2548). *เล่มเดิม*. หน้า 56.

³ดารุณี สมศรี. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า 76.

⁴สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์. *สบ.10.11.9/1*. เรื่องหนังสือข่าวโฆษณาการ.

บ่อสร้าง จำกัดสินใช้ เพื่อสนับสนุนกลุ่มราษฎรประกอบอาชีพทำร่มในท้องที่บ้านบ่อสร้าง อำเภอ
สันกำแพง¹ และรัฐบาลยังได้ดำเนินการส่งเสริมการทอผ้าแบบที่กระตุกด้วย²

จากนโยบายการส่งเสริมเอกลักษณ์ของรัฐบาลทำให้จังหวัดเชียงใหม่มีสินค้าหัตถกรรม
พื้นเมืองกลายเป็นสินค้าของที่ระลึกที่มีชื่อเสียงเพิ่มมากขึ้น อาทิ เครื่องเงินถนนวัวลาย ร่มบ่อสร้างสัน
กำแพง และไม้แกะสลักหางดง

เมื่อเป็นดังนั้นทำให้แหล่งผลิตสินค้าของที่ระลึกต่าง ๆ ได้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวไป
ด้วยเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวมีถนนและรถยนต์สามารถเข้าถึงสถานที่ผลิตสินค้าของที่ระลึก
ได้อย่างสะดวกทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปเที่ยวชมขั้นตอนการผลิตและซื้อสินค้าของที่
ระลึกได้ แต่ถ้านักท่องเที่ยวไม่สะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งผลิตก็สามารถหาซื้อสินค้าของที่
ระลึกได้ที่ตลาดวโรรสหรือตลาดต้นลำไยซึ่งมีร้านค้าในตลาดหลายร้านรับมาจำหน่าย อาทิ ร้าน
บุญธรรมพานิช จำหน่ายเครื่องปั้นดินเผา³ ร้านวิวัฒนภักดิ์ จำหน่ายเครื่องเงินวัวลายและผ้าไหม
สันกำแพง⁴ ห้างชวียงเส็งของหลวงอนุสารสุนทรจำหน่ายผ้าไหมสันกำแพง⁵ ฯลฯ

จากที่กล่าวมาทั้งหมดล้วนแต่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่
เดินทางมาเที่ยวย่อมต้องการได้รับความสะดวกสบายและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งถนน รถยนต์
โรงแรม ร้านอาหารเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวอย่างมาก นอกจากนั้นในส่วนสินค้าของที่
ระลึกเป็นสิ่งของสำหรับให้นักท่องเที่ยวซื้อเก็บไว้เป็นของที่ระลึกความทรงจำหรือเป็นของฝาก
ให้กับเพื่อนฝูงและผู้ใหญ่ที่ให้ความเคารพนับถือได้อีกด้วย

¹สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/6. เรื่อง
หนังสือข่าวโฆษณาการ.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/5. เรื่อง
หนังสือข่าวโฆษณาการ.

³สุภาภรณ์ อภาวชิรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวชิรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2549). *เล่มเดิม*. หน้า
51.

⁴*เล่มเดิม*. หน้า 66.

⁵*เล่มเดิม*. หน้า 97-98.

6. การสิ้นสุดบทบาทการส่งเสริมการท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง

เมื่อเข้าสู่ทศวรรษ 2500 เป็นช่วงเวลาของการพัฒนาประเทศในหลายด้าน รวมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างจริงจังมากยิ่งขึ้นจนนำมาสู่การจัดตั้งหน่วยงานองค์กรดูแลรับผิดชอบทางด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะขึ้นเพื่อให้เข้าใจความเป็นมาของการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ จึงอยากขออธิบายว่านับตั้งแต่หน่วยงานของกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายใต้การควบคุมของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินขณะดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง (พ.ศ. 2460-2469) โดยมีแผนกโฆษณาการรับทำหน้าที่ผลิตสื่อโฆษณา อาทิ หนังสือคู่มือ แผ่นพับ และบริการทางด้านข้อมูลการเดินทางเพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศไทยโดยทางรถไฟ รวมถึงกรมรถไฟหลวงยังได้ดำเนินการจัดสร้างโรงแรมตามเมืองสำคัญและปรับปรุงบ้านพักนายช่างวิศวกรรถไฟตามสถานีรถไฟต่าง ๆ ภายในประเทศเพื่อเปิดบริการเป็นที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว ตลอดจนอำนวยความสะดวกทางด้านบริการอื่น ๆ อาทิ ขบวนรถด่วน รถเสบียงอาหาร จองตัวรถไฟ จองที่พักรถ ติดต่อกับหน่วยงานราชการเพื่อการเข้าชมสถานที่สำคัญ ฯลฯ

ต่อมาในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2468 เมื่อพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงได้รับการแต่งตั้งจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ให้ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นเพื่อทำหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่กับแผนกโฆษณาการของกรมรถไฟหลวง กระทั่งเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 หลายหน่วยงานถูกยกเลิกสลับสับเปลี่ยนไปอยู่ตามกระทรวงต่าง ๆ ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2479 กระทรวงเศรษฐกิจได้ยกเลิกโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นมาดำเนินการโดยเสนอโครงการบำรุงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อคณะรัฐมนตรีโดยมีวัตถุประสงค์ 3 ประการคือ งานโฆษณาชักชวนนักท่องเที่ยว งานรับรองนักท่องเที่ยว และงานบำรุงสถานที่ท่องเที่ยวและที่พัก

ในการนี้กระทรวงเศรษฐกิจได้เสนอให้จัดตั้งเป็นรูปของสมาคมการท่องเที่ยวในวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2479 แต่คณะรัฐมนตรีไม่เห็นสมควรให้จัดตั้งเป็นสมาคม จึงได้ดำเนินการตามมอบหมายให้กรมพาณิชย์ สังกัดกระทรวงเศรษฐกิจรับไปดำเนินการตามวัตถุประสงค์ 3

ประการ¹ ดังนั้นกรมพาณิชย์ จึงได้ดำเนินการจัดตั้งแผนกส่งเสริมพาณิชย์และการท่องเที่ยวขึ้นในวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2479² โดยดำเนินการร่วมกับกรมรถไฟหลวง

ต่อมาใน พ.ศ. 2485 การประชุมพิจารณาจ่ายของแผ่นดินประจำ พ.ศ. 2485 คณะกรรมการเห็นชอบให้โอนย้ายแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว กรมพาณิชย์ สังกัดกระทรวงเศรษฐกิจมาสังกัดกระทรวงคมนาคมแทนในวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2485 โดยกระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้เปลี่ยนชื่อใหม่ว่า สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว³ กระทั่งเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 สำนักงานถูกระเบิดจากเครื่องบินสัมพันธมิตรทำให้หน่วยงานถูกยกเลิกไป

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงหลายประเทศได้รับผลกระทบอย่างมากจากปัญหาทางเศรษฐกิจรวมถึงประเทศไทยด้วย ดังนั้นเพื่อเป็นการหารายได้ให้แก่ประเทศเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจคณะรัฐมนตรีจึงเห็นควรให้ปรับปรุงหน่วยงานดูแลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวขึ้นใหม่ ทำให้ในวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2490 รัฐบาลได้ดำเนินการจัดตั้ง สำนักงานท่องเที่ยว ขึ้นสังกัดกรมโฆษณาการพร้อมทั้งดำเนินโครงการจัดตั้งองค์การอนามัยและทัศนศึกษาเพื่อส่งเสริมการอนามัยและทัศนศึกษา อันเป็นบริการสาธารณและเป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของประเทศชาติ โดยได้ดำเนินการปรับปรุงสถานที่หลายแห่งที่เห็นสมควรจัดให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจและเพิ่มพูนความรู้โดยทางทัศนศึกษา ทั้งยังพิจารณาส่งเสริมระดับของโรงแรมให้มีสภาพเทียบมาตรฐานสากลและส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น⁴

จากการดำเนินงานปรากฏได้รับผลเกินคาดหมายไว้อย่างมากเป็นสาเหตุให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ทำให้ในวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2492 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กรมโฆษณาการสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีรับหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการ

¹การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). 30 ปี ททท. หน้า 20.

²พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการสำนักงานและกรมในกระทรวงเศรษฐกิจ. (2479, 31 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 53. หน้า 1157-1158.

³แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2486, เมษายน). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 1(4): หน้า 28-29.

⁴คำตอบคำถามของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เรื่อง การส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. (2499, 21 กุมภาพันธ์). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 73. ตอนที่ 16. หน้า 696-699.

ท่องเที่ยวของประเทศไทยใช้ชื่อว่า สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยรับดำเนินการต่อจากแผนกส่งเสริมพาณิชย์และการท่องเที่ยว กรมพาณิชย์ สังกัดกระทรวงเศรษฐการ¹

กระทั่งในวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2493 คณะรัฐมนตรีได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการใช้ชื่อว่า สำนักงานท่องเที่ยว ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมโฆษณาการในสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2493² แต่กระนั้นการดำเนินการทางด้านการท่องเที่ยวได้ร่วมดำเนินการกับกรมรถไฟหลวงเนื่องด้วยการเดินทางในช่วงเวลานั้น การคมนาคมทางรถไฟมีความสะดวกมากที่สุดถึงแม้ว่าการเดินทางโดยเครื่องบินจะเริ่มเปิดดำเนินการแล้วแต่ด้วยอัตราค่าโดยสารค่อนข้างสูงเกินกว่ากลุ่มราษฎรส่วนใหญ่ จะสามารถเดินทางได้³

เมื่อเข้าสู่ทศวรรษ 2500 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้อย่างมหาศาลให้กับหลายประเทศทั่วโลกรวมถึงประเทศไทยด้วย ในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ดำรงนายกรัฐมนตรี (9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2502 – 8 ธันวาคม พ.ศ. 2506) ได้เล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวดังหมายเหตุตามทำยประกาศพระกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502 ให้เหตุผลในการจัดตั้งความว่า “โดยที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นกิจการที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ และช่วยเผยแพร่วัฒนธรรมของประเทศ สมควรจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว...”⁴ และจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังได้รับแนวคิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาในระหว่างที่เดินทางไปพักรักษาสุขภาพที่โรงพยาบาลวอลเตอร์รีด (Walter Reed Hospital) กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ใน พ.ศ. 2501 ขณะระหว่างการพักรักษาสุขภาพที่ประเทศสหรัฐอเมริกานั้นได้ทำการศึกษากิจการทางด้านต่าง ๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกา

¹การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). *เล่มเดิม*. หน้า 21.

²พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมโฆษณาการในสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2493. (2493, 2 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 67. ตอนที่ 25. หน้า 461-464.

³อัตราค่าโดยสารเครื่องบินเส้นทางกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ราคา 325 บาท ทำการบินไป-กลับในวันเดียวกัน ทุกวันอังคาร พุธ สبت และเสาร์ ใน สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงคมนาคม. คค. 0202.14 /1. เรื่อง ร่างใบอนุญาตประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ (พ.ศ. 2492-2497).

⁴พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502. (2502, 28 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 76. ตอนที่ 74. หน้า 285.

เพื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทย รวมถึงดำเนินการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว¹ จึงนำมาสู่แนวความคิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างจริงจังโดยดำเนินการจัดตั้ง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.)

ดังนั้นเมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ขึ้นดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีแล้วได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นเป็นอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยในวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2502 ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502 (อ.ส.ท.) ขึ้นเป็นองค์การอิสระทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในและต่างประเทศมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของชาติ และเผยแพร่ประเทศไทยในด้านวัฒนธรรม ศิลปกรรม ประเพณี นาฏศิลป์ การกีฬา และกิจการอย่างอื่นอันจะเป็นการชักจูงหรือเป็นที่สนใจแก่นักท่องเที่ยว
2. ช่วยเหลือ แนะนำ และร่วมมือในการจัดและดำเนินงานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของเอกชน
3. สำรวจ จัดสร้าง ส่งเสริมหรือบูรณะสถานที่อันเหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยว
4. ติดต่อร่วมมือกับองค์การหรือสมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งในและนอกราชอาณาจักร
5. ประกอบอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในกรณีที่เอกชนไม่สามารถจะกระทำได้โดยลำพังหรือในกรณีที่ทางราชการมอบหมาย
6. ประกอบธุรกิจอื่น ๆ อันเกี่ยวแก่หรือเพื่อประโยชน์ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว²

หลังจากการดำเนินการจัดตั้งหน่วยงาน องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยอย่างมีระเบียบแบบแผนตามมาตรฐานสากล ทำให้หน่วยงาน กรมรถไฟหลวงที่ได้ดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจการท่องเที่ยวมาตั้งแต่ในสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง (พ.ศ. 2460-2469) โดยมีแผนกโฆษณาการ รับผิดชอบหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยลดบทบาทหน้าที่ลงเนื่องด้วยกรมรถไฟหลวงมีบทบาทหน้าที่ทางด้านอื่น ๆ

¹การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). *เล่มเดิม*. หน้า 21.

²พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502. (2502, 28 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 76. ตอนที่ 74. หน้า 275-276.

ร่วมด้วยที่ต้องดำเนินการ อาทิ การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า ฯลฯ ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่หลักสำคัญทำให้กรมรถไฟหลวงสิ้นสุดบทบาททางด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวนับจากนั้นมา

กล่าวโดยสรุปได้ว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หลัง พ.ศ. 2475 เป็นต้นมานั้น กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างจริงจังมากขึ้นด้วยการจัดรถไฟขบวนพิเศษในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังมีสำนักงานโฆษณาการ และแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยวดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมด้วย เมื่อเกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การท่องเที่ยวรวมถึงกิจการอื่น ๆ ด้วยต้องหยุดชะงักลงกระทั่งหลังจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง

การดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้รับการฟื้นฟูอีกครั้งในทศวรรษ 2490 เป็นต้นมา การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้รับการส่งเสริมมากยิ่งขึ้นทั้งการโฆษณาผ่านหนังสือพิมพ์และนิตยสาร ทำให้กลุ่มคนที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีกลุ่มคนหลากหลายมากขึ้น จึงทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภายในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อาทิ การเปิดกิจการโรงแรม ร้านอาหาร และบริการเช่ารถยนต์ ตลอดจนการพัฒนาเส้นทางถนน เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดเชียงใหม่

กระทั่งในทศวรรษ 2500 รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล จึงต้องการที่จะให้มีหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวตามแบบอย่างสากล ดังนั้น รัฐบาลจึงดำเนินการจัดตั้ง *องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.)* ขึ้นในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2502 เพื่อเป็นหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่รับผิดชอบทางด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เมื่อเป็นดังนั้นทำให้บทบาทของกรมรถไฟหลวงที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวมาประเทศไทยมาเป็นเวลานานหลายสิบปีสิ้นสุดบทบาทลง

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาเรื่อง บทบาทของกรมรถไฟหลวงกับการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2502 มุ่งศึกษาบทบาทของกรมรถไฟหลวงในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของการเดินทางไปเชียงใหม่ จากการเดินทางไปเพื่อทำสงครามและติดต่อกับราชการแผ่นดินเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่ท่องเที่ยวภายในตัวเมืองเชียงใหม่และงานเทศกาลประจำปีของจังหวัดเชียงใหม่โดยการเดินทางด้วยรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ โดยใช้เอกสารหลักฐานจากหน่วยงานกรมรถไฟหลวงเป็นหลัก รวมถึงเอกสารหลักฐานจากกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กรมโฆษณาการ ราชกิจจานุเบกษาและหนังสือพิมพ์

จากการศึกษาพบว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในช่วงก่อนเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินทางไปถึงเชียงใหม่ ใน พ.ศ. 2464 เป็นการเดินทางไปเพื่อกิจธุระที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญของกลุ่มคนต่าง ๆ ไม่ใช่เป็นการเดินทางไปเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือเป็นการเดินทางเพื่อไปเที่ยว ซึ่งแต่ละกลุ่มคนที่เดินทางในช่วงเวลานี้ต่างมีปัจจัยสำคัญในการเดินทางไปที่แตกต่างกัน แต่ล้วนแล้วมีกิจธุระสำคัญจำเป็นที่จะต้องเดินทางโดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มแรกเจ้านายฝ่ายเหนือมีความจำเป็นที่ต้องเดินทางจากเชียงใหม่ลงกรุงเทพฯ เพื่อการถวายเครื่องราชบรรณาการทุก 3 ปี รวมถึงสาเหตุอื่น ๆ ด้วยอาทิ รายงานข่าวศึกสงคราม เข้ารับพระราชทานแต่งตั้งตำแหน่งเจ้าผู้ครองนคร เข้าร่วมงานพระราชพิธี และเข้าเฝ้าเมื่อมีหมายเรียก

กลุ่มที่สองเจ้านายและข้าราชการกรุงเทพฯ เดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ต้องการป้องกันรักษาบ้านเมืองในประเทศราชให้อยู่ภายใต้อำนาจของสยามและต้องการจัดระเบียบการปกครองเมืองเชียงใหม่ โดยช่วงระยะแรกสมัยต้นรัตนโกสินทร์ การเดินทางของกลุ่มคนเหล่านี้มีภาระกิจการเดินทางไปเพื่องานราชการสงครามเป็นหลัก เนื่องจากเชียงใหม่มีสถานะเป็นหัวเมืองฝ่ายเหนือที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศพม่า ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นช่วงเวลายุคล่าอาณานิคมของชาติตะวันตกพร้อมกับเป็นช่วงเวลาของการก่อตัวของรัฐเขตแดน

สมัยใหม่เพื่อการรวมดินแดนประเทศราชเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสยาม ทำให้เดินทางขึ้นไปเมืองเชียงใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นการเดินทางไปเพื่อแสดงถึงอำนาจทางการปกครองเหนือเมืองเชียงใหม่และเพื่อดูแลควบคุมความสงบเรียบร้อยภายในบ้านเมืองเป็นหลัก

กลุ่มที่สามพ่อค้าเป็นกลุ่มที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่บ่อยครั้งมากที่สุดเพื่อติดต่อค้าขายโดยใช้เส้นทางน้ำเป็นหลักมีเรือเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้า เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าสินค้าของป่าแหล่งสำคัญ จึงทำให้มีการเดินทางของกลุ่มพ่อค้าระหว่างเมืองต่าง ๆ เดินทางมาทำการค้าขายที่เชียงใหม่ ซึ่งย่านการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่อยู่บริเวณย่านวัดเกต เนื่องจากตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปิงและเป็นแหล่งชุมชนชาวเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งกลุ่มพ่อค้าที่เดินทางติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ มีด้วยกัน 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มเจ้านายฝ่ายเหนือ กลุ่มพ่อค้าไทยใหญ่ กลุ่มพ่อค้าคนจีน และกลุ่มพ่อค้าอินเดีย

กลุ่มที่สี่มิชชันนารีเป็นกลุ่มนักเดินทางเพื่อแสวงหาพื้นที่เผยแพร่ศาสนาคริสต์ไปยังแหล่งพื้นที่ใหม่ ๆ และยังชอบเดินทางสำรวจพื้นที่ห่างไกลเพื่อเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ภายในเมืองนั้น ๆ ที่ได้เดินทางไปโดยกลุ่มมิชชันนารีที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปเชียงใหม่ ประกอบด้วยกลุ่มมิชชันนารีชาวฝรั่งเศสและกลุ่มมิชชันนารีชาวอเมริกัน ซึ่งกลุ่มมิชชันนารีทั้งสองมีความสนใจที่จะเผยแพร่ศาสนาคริสต์รวมทั้งการแพทย์และการศึกษาสมัยใหม่ภายในเมืองเชียงใหม่พร้อมทั้งจัดตั้งคริสตจักรที่เมืองเชียงใหม่

จากรายละเอียดทั้งหมดของกลุ่มคนทั้ง 4 กลุ่มจะเห็นได้ว่าการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ในช่วงก่อนมีเส้นทางรถไฟถึงเมืองเชียงใหม่ พ.ศ. 2464 วัตถุประสงค์ของการเดินทางของกลุ่มคนแต่ละกลุ่มมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางที่แตกต่างกัน แต่กระนั้นเส้นทางทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่เต็มไปด้วยความยากลำบากซึ่งเส้นทางที่ได้รับความนิยมในการเดินทางเป็นเส้นทางน้ำโดยมีเรือหางแมงป่องเป็นพาหนะและเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากที่สุด เพียงแต่ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 1 – 3 เดือน เนื่องจากเส้นทางน้ำในแม่น้ำปิงต้องเดินทางผ่านแก่งจำนวนมาก แต่ละแก่งอาจใช้เวลาเดินทางหลายวันถึงจะผ่านแก่งไปได้ นั่นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การเดินทางติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่มีอุปสรรคในการเดินทางอย่างมาก ทำให้เกิดแนวคิดในการสร้างระบบคมนาคมเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

แนวคิดในการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ประเทศอังกฤษและฝรั่งเศสแผ่ขยายเขตอาณานิคมเข้าควบคุมการปกครองภายในประเทศเพื่อนบ้านของไทย ทำให้ไทยจำเป็นต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบต่าง ๆ ภายในประเทศให้มีความทันสมัย ดังนั้นการสร้างเส้นทางรถไฟภายในประเทศ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รัฐบาลส่วนกลางสามารถเดินทางไปควบคุมการปกครองเมืองต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตได้สะดวกรวดเร็ว

ต่อมาใน พ.ศ. 2430 รัฐบาลไทยได้ดำเนินการว่าจ้างวิศวกรชาวอังกฤษสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ หลังจากการสำรวจเส้นทางรถไฟแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดกระทรวงโยธาธิการ และดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกคือเส้นทางกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2434 กระทั่งในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 รถไฟได้เริ่มเปิดเดินรถในระยะแรกเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีกรุงเก่า

จากนั้นได้ดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือโดยมีทางแยกออกจากเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมาที่สถานีชุมทางบ้านภาชีโดยเริ่มสร้างในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2442 ขึ้นไปทางภาคเหนือผ่านเมืองลพบุรี, ปากน้ำโพ, พิษณุโลก, อุตรดิตถ์, ลำปาง ลำพูนไปจนถึงเมืองเชียงใหม่ โดยสามารถเปิดเดินรถถึงสถานีเชียงใหม่ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464 เมื่อรถไฟสามารถเดินรถได้ถึงสถานีเชียงใหม่แล้ว จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวง

อย่างไรก็ตามก่อนหน้านั้น ในประเทศไทยยังไม่มีความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจในสังคมไทยเลย ซึ่งวัฒนธรรมการท่องเที่ยวนั้นเข้ามาในสังคมไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 กล่าวคือ หลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เมื่อ พ.ศ. 2398 ส่งผลให้มีชาวตะวันตกหลายชาติเดินทางเข้ามาในไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งเดินทางเข้ามาเผยแพร่ศาสนา ค้าขาย ทูต และรับราชการในสยามจำนวนมาก ชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาอยู่อาศัยในไทยได้นำวัฒนธรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจจากชาติตะวันตกเข้ามาแพร่หลายในสังคมไทย โดยเริ่มเกิดความนิยมในราชสำนักก่อนโดยแพร่หลายเฉพาะในหมู่เจ้านายและชนชั้นสูง ต่อมาเมื่อกิจการรถไฟในประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้านับตั้งแต่วังหลังพระบาทสมเด็จพระ

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่มีเส้นทางรถไฟมุ่งหน้าออกจากกรุงเทพฯ ไปตามเส้นทางต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทั้งเส้นทางสายเหนือและสายใต้

กระทั่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเส้นทางรถไฟสายเหนือสามารถเดินทางจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีเชียงใหม่ ส่วนเส้นทางรถไฟสายใต้สร้างเสร็จสมบูรณ์สามารถเปิดเดินรถระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาโดยมีสถานีป่าดงเบขาร์เป็นสถานีร่วม ทำให้ชาวต่างประเทศสามารถเดินทางจากเมืองปิ้งและสิงคโปร์โดยรถไฟเพื่อเข้ามาท่องเที่ยวและประกอบกิจกรรมในประเทศไทยได้อย่างสะดวกมากขึ้น และนับเป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยมีการวางระบบอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยมีกรมรถไฟหลวงเป็นหน่วยงานผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ตามเมืองท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่รถไฟสามารถเดินทางไปถึงสถานีที่นั่น ๆ เนื่องจากเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปได้ทั่วประเทศมากขึ้น ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังเมืองที่มีระยะทางห่างไกลและใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง กล่าวคือ ก่อนหน้าที่เส้นทางรถไฟสายเหนือจะสามารถเดินทางถึงสถานีเชียงใหม่ การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ใช้เวลานานร่วมเดือน แต่เมื่อมีการคมนาคมรถไฟเกิดขึ้นทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ใช้เวลาเพียง 25 ชั่วโมง

ดังนั้นรถไฟจึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและกรมรถไฟหลวงยังมีให้บริการโรงแรมที่พักที่สถานีเชียงใหม่ บริการอาหารบนรถเสบียงอีกด้วย กล่าวได้ว่ากรมรถไฟหลวงมีบทบาทในการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้จากรีสื่อโฆษณาท่องเที่ยวของกรมรถไฟหลวง ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าวประเทศไทยกำลังประสบกับปัญหาเศรษฐกิจ ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่เป็นหนทางในการรายได้ให้กับประเทศเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ

การดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 และ พ.ศ. 2475-2502

1. ระหว่าง พ.ศ. 2464-2474 กรมรถไฟหลวงได้เริ่มดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยการผลิตหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟ ผลิตสื่อโฆษณาการท่องเที่ยว ผลิตภาพยนตร์เพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาการเดินทางรถไฟเส้นทางสายเหนือและสร้าง

โรงแรมรถไฟเชียงใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถไฟจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

แต่กระนั้นในช่วงแรกของการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงมีกลุ่มคนที่เดินทางไปเที่ยวยังไม่แพร่หลายนักยังจำกัดอยู่ในแต่เฉพาะกลุ่มชนชั้นสูง ข้าราชการ คหบดี คณะนักเรียนนักศึกษา และกลุ่มชาวต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ เนื่องด้วยการเดินทางท่องเที่ยวจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมากในการจ่ายค่าบริการต่าง ๆ ทำให้กลุ่มราษฎรทั่วไปยังมีจำนวนไม่มากนัก

นอกจากนั้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงยังทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภายในจังหวัดเชียงใหม่ด้วย อาทิ ถนน สะพาน เพื่อรองรับกับจำนวนรถยนต์ที่มีเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการผลิตสินค้าที่ระลึกของที่ระลึกจากเดิมเป็นการผลิตเพื่อใช้ภายในครอบครัวเป็นหลักกลายมาเป็นการผลิตเพื่อค้าขายเป็นสินค้าของที่ระลึก

2. ระหว่าง พ.ศ. 2475-2502 การส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ของกรมรถไฟหลวงมีบทบาทชัดเจนมากยิ่งขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการจัดรถไฟขบวนพิเศษเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเทศกาลประจำปีต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ อาทิ งานเทศกาลสงกรานต์ งานฤดูลำไย งานเทศกาลลอยกระทง และงานฤดูหนาวซึ่งจัดเป็นประจำทุกปี พร้อมทั้งยังมีกิจกรรมการประกวดนางสาวเชียงใหม่ที่เป็นกิจกรรมที่สร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัดเชียงใหม่ด้วย นอกจากกรมรถไฟหลวงแล้วยังมีหน่วยงานราชการที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ด้วย อาทิ สำนักงานโฆษณาการ และแผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว

กระทั่งเข้าสู่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484-2488) เส้นทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ที่อยู่เครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดทำลายเป็นสาเหตุให้การเดินทางโดยรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้การดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่หยุดชะงักลงในช่วงเวลาดังกล่าว และกลับมาดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่อีกครั้งหลังจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง

หลังทศวรรษ 2490 เป็นต้นมาการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ได้รับการส่งเสริมมากยิ่งขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงได้กลับมาดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่อีกครั้ง พร้อมทั้งยังมีสื่อสิ่งพิมพ์ของที่ระลึกจังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมด้วย

ทำให้กลุ่มคนที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีกลุ่มคนหลากหลายมากขึ้น จึงทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภายในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อาทิ การเปิดกิจการโรงแรม ร้านอาหาร และบริการเช่ารถยนต์ ตลอดจนการพัฒนาเส้นทางถนนเพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดเชียงใหม่

ในทศวรรษ 2500 รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล ดังนั้นใน พ.ศ. 2502 รัฐบาลจึงดำเนินการจัดตั้ง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.) เพื่อเป็นหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่รับผิดชอบทางด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เมื่อเป็นดังนั้นทำให้บทบาทของกรมรถไฟหลวงที่ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมาเป็นเวลานานหลายสิบปี สิ้นสุดบทบาทลง

อย่างไรก็ตามงานวิจัยชิ้นนี้มุ่งศึกษาประเด็นการเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางรถไฟเป็นหลัก ทำให้ได้ข้อมูลการเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่จำกัดแต่ในเฉพาะการคมนาคมทางรถไฟ ซึ่งในช่วงทศวรรษ 2490 เริ่มมีการคมนาคมทางเครื่องบินเปิดทำการแล้ว ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาต่อไปสำหรับการเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยทางเครื่องบิน

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้นที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงการคลัง. ROYAL RAILWAY DEPARTMENT. กค.
0301.1.38.1/21-32. เรื่อง ANNUAL REPORT ON THE ADMINISTRATION OF THE
SIAMESE STATE RAILWAYS FOR THE YEAR B.E. 2460-2477.
- . เอกสารกระทรวงการคลัง. กค.0301.8.2/1. เรื่อง loan agreement and technical report
ของการรถไฟ.
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. กต.5/2. เรื่อง สัญญาว่าจ้างนายเบทเก (Mr.Karl
Bethge) วิศวกรชาวเยอรมันรับราชการเป็นเจ้ากรมรถไฟ.
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. กต.33.6.8/8. เรื่อง ขอความช่วยเหลือในการอำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานสื่อพิมพ์อิตาเลียนซึ่งเข้ามาเขียนเกี่ยวกับประเทศสยาม.
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. กรมรถไฟ. กต.5/39. เรื่อง กระทรวงเศรษฐกิจส่งรายการ
แสดงกิจการของกรมรถไฟ (พ.ศ. 2477-2478).
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศ (เยียมเมืองไทย). เดนมาร์ก. กต.33.6.4/9.
เรื่อง มิสเตอร์ เอ็มเมกอร์เนอรูราชู ทูตเดนมาร์กไปเที่ยวหัวเมืองฝ่ายเหนือ (พ.ศ. 2466).
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศ (เยียมเมืองไทย). เยอรมัน. กต.33.6.3/25.
เรื่อง นายพลเรือเอกเบนเก ชาวเยอรมันจะขึ้นไปเที่ยวชมเชียงใหม่ (พ.ศ. 2469).
- . เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ. สงครามโลกครั้งที่ 1. (สยามประกาศสงคราม). กต.
65.14/16. เรื่อง สยามประกาศสงครามแก่ประเทศเยอรมันและออสเตรีย (พ.ศ. 2460).
- . เอกสารกระทรวงคมนาคม. คค.0202.14/1. เรื่อง ร่างใบอนุญาตประกอบกิจการในการ
เดินอากาศ (พ.ศ. 2492-2497).
- . เอกสารกระทรวงคมนาคม. รัชกาลที่ 6. กรมรถไฟสายเหนือ. ร.6 คค.5.3/2. เรื่อง สร้างรถไฟ
ตั้งแต่แม่พริกไปถึงแดนไชย แต่แดนไชยถึงนครเชียงใหม่ (13 พฤษภาคม พ.ศ. 2454-6
พฤษภาคม พ.ศ. 2463).
- . เอกสารกระทรวงโยธาธิการ. รัชกาลที่ 5. กรมรถไฟ. รถไฟสายเหนือ. ร.5 ยธ.5/18. เรื่อง การ
สร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. 127).
- . เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. (ชาวต่างประเทศ). ศธ.22.4/10. เรื่อง การ
ประชุมรับรองคณะท่องเที่ยวมหาวิทยาลัยนิวยอร์ก (17 ก.ย. 2471 – 19 ก.พ. 2471).

- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. (ชาวต่างประเทศ). ศธ.
22.4/12. เรื่อง การรับรองของมหาวิทยาลัยลอนดอน (13 ก.พ. 2471 – 31 ม.ค. 2473).
- . เอกสารกระทรวงศึกษาธิการ. การต่างประเทศ. ชาวต่างประเทศเยี่ยมเมืองไทย. ศธ.
22.4/26. เรื่อง กระทรวงเศรษฐการ การต้อนรับคณะตรวจการเศรษฐกิจญี่ปุ่นที่จะเข้ามา
ประเทศสยาม.
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท.1/3. เรื่อง Guide Book of Siam
(พ.ศ. 2463).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท.1/4. เรื่อง Siamese State Railway
A Guide Book of General Information with Time Tables (พ.ศ. 2464).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท.1/7. เรื่อง Glimpse of the East
(advertising railways, Hotel).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท.1/8. เรื่อง Guide Book by Erik
Seidenfaden.
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรมรถไฟหลวง. รฟท.1/9. เรื่อง งานพิมพ์สมุดเชิญเที่ยว
หัวหิน (พ.ศ. 2484).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รฟท.2/1. เรื่อง จดหมาย
เหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 1-3 (พ.ศ. 2464).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รฟท.2/7. เรื่อง THE
RECORD (ISSUED BY THE MINISTRY OF COMMERCE, BANGKOK, SIAM) NO.11-
14, 1924 (พ.ศ. 2467).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รฟท.2/11. เรื่อง
จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 24-27 (พ.ศ. 2470).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รฟท.2/13. เรื่อง
จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 28-31 (พ.ศ. 2471).
- . เอกสารการรถไฟแห่งประเทศไทย. จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พาณิชย์. รฟท.2/18. เรื่อง THE
RECORD, THE JOURNAL OF THE BOARD OF COMMERCIAL DEVELOPMENT.
NO.30-38, 1930 (พ.ศ. 2473).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 6. กระทรวงคมนาคม. กรมรถไฟสายเหนือ. คค.5.3/8.

เรื่อง กรมขุนกำแพงเพชร เสด็จตรวจทางรถไฟสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (โคราชถึงอุบล) (4 สิงหาคม พ.ศ. 2460 – 17 สิงหาคม พ.ศ. 2468).

- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/1. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/3. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/5. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/6. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.11.9/10. เรื่อง หนังสือข่าวโฆษณาการ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.2/23. เรื่อง การปรับปรุงโฆษณาของกรมรถไฟ.
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.2/36. เรื่อง รายงานประจำปี 2494 งบดุล บัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2494).
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.2/39. เรื่อง รายงานประจำปี 2496 งบดุล บัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2496).
- . เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์. สบ.10.2/61. เรื่อง รายงานประจำปี 2503 งบดุล บัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2503).

รูปภาพจากสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.29/7. ภาพทางเดินโรงแรมราชธานี สถานีรถไฟหัวลำโพง.

- . การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.96/2. ภาพน้ำตกห้วยแก้ว จังหวัดเชียงใหม่.
- . การรถไฟแห่งประเทศไทย. ภ.รฟท.96/5. ภาพวัดพระสิงห์ จังหวัดเชียงใหม่.
- . โบราณสถานจังหวัดเชียงใหม่. ภ.002 หวญ.40/5. ภาพวิหารวัดเจติยंहลวง จังหวัดเชียงใหม่ ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2464.
- . พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน. ภ.สบ.47/532. ภาพสะพานรถไฟสายเหนือ.
- . พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน. ภ.สบ.47/455. ภาพคนงานกำลังสร้างสะพานนอร์ธ ข้ามแม่น้ำปิง มณฑลพายัพ.

- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. *ภ.003 หนวย19/2*. ภาพพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงช้างตาม ร.7
เสด็จเข้านครเชียงใหม่ 22 ม.ค. 2469.
- ร. 7 เสด็จเลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469. *ภ.003 หนวย19/46*. ภาพงานแสดงเครื่องเงิน
ในงานแสดงหัตถกรรมของนางหล้า.
- ร. 7 เสด็จเลียบมณฑลฝ่ายเหนือ พ.ศ. 2469. *ภ.003 หนวย19/46*. ภาพร้านแสดงเครื่องปั้น
ในงานแสดงหัตถกรรมของห้างศิริตัน.
- *รพท/109*. ภาพกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน.
- *รพท/116*. ภาพสถานีรถไฟป่าดงเบขาร์.
- สถานที่ต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่. *ภ.002 หนวย.32/16*. ภาพสะพานนวรัฐ ข้ามแม่น้ำปิงที่
ติดกับถนนเจริญราษฎร์.
- หอพระสมุทวชิรญาณ. *ภ.003 หนวย19/2*. ภาพเตรียมรับเสด็จที่สถานีนครเชียงใหม่ 22
ม.ค. 2469.
- เหตุการณ์ของกรมรถไฟ พ.ศ. 2439. *ภ.003 หนวย78/29*. ภาพปากคูเมืองขุนตานด้านเหนือ
ถ้ายาว 1,361.30 เมตร. สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ไฮเดิลวังพญาไท. 41M00071. ภาพ
บริเวณด้านหน้าโรงแรมวังพญาไท.

ราชกิจจานุเบกษา

- การเปิดทางรถไฟนครราชสีมาระหว่างกรุงเทพฯ กับกรุงเทพฯ และเปิดที่ว่าการข้าหลวงเทศาภิบาล
มณฑลกรุงเทพฯ. (2440, 4 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 14. ตอนที่ 1. หน้า 11-13.
- คำตอบคำถามของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คำถามที่ ว. (2) 57/2498. (2499, 21 กุมภาพันธ์). *ราช
กิจจานุเบกษา*. เล่ม 73. ตอนที่ 16. หน้า 695-723.
- คำแถลงการณ์ เรื่องการกู้เงินจากธนาคารโลก. (2493, 7 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 67.
ตอนที่ 60. หน้า 5768-5770.
- คำแถลงนโยบายของรัฐบาลคณะที่ นายพลเอก หลวงพิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี 26 ธันวาคม
2481. (2484, 9 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 55. หน้า 3325.

- คำมิสเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟ อ่านกราบทูลถวายบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดทางรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม รัตนโกสินทร์ศก 115. (2440, 4 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 14. ตอนที่ 1. หน้า 16.
- แจ้งความสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย. (2494, 10 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 68. ตอนที่ 44. หน้า 2896.
- ประกาศกระแสรพระบรมราชโองการ ให้ใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ในท้องที่จังหวัดเชียงใหม่. (2465, 30 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 39. หน้า 10-11.
- ประกาศกำหนดวันหยุดราชการ นักช้ตฤกษ์ประจำปี พระพุทธศักราช 2456. (2456, 30 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 30. หน้า 533-535.
- ประกาศเซอร์เวทางรถไฟ. (2431, 10 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 5. ตอนที่ 2. หน้า 14-15.
- ประกาศตั้งกรมตั้งพระองค์เจ้าและเจ้าพระยา. (2472, 10 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 46. หน้า 181-183.
- ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้. (2452, 1 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 26. หน้า 9-10.
- ประกาศเพิ่มเติมว่าด้วยสภาเผยแผ่พาณิชย์หฤากระทรวงพาณิชย์. (2464, 2 ตุลาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 38. หน้า 295.
- ประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เป็นกรมเดียวกัน และตั้งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง. (2460, 27 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 34. หน้า 304-305.
- ประกาศเลื่อนกรมตั้งพระองค์เจ้าและตั้งเจ้าพระยา. (2465, 19 พฤศจิกายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 39. หน้า 305-309.
- ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา. (2433, 22 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 7. ตอนที่ 51. หน้า 456-457.
- ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยรัฐธรรมนูญ ฉบับที่ 11 เรื่องกิจประจำวันของคนไทย. (2484, 9 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 58. หน้า 1132-1133.

- ประกาศกองบัญชาการทหารสูงสุด. (2486, 14 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 60. ตอนที่ 65. หน้า 3862-3863.
- พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว พ.ศ. 2502. (2502, 28 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 76. ตอนที่ 74. หน้า 273-285.
- พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมโฆษณาการในสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2493. (2493, 2 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 67. ตอนที่ 25. หน้า 461-464.
- พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการสำนักงานและกรมในกระทรวงเศรษฐการ. (2479, 31 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 53. หน้า 1157-1158.
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494. (2494, 30 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 68. ตอนที่ 40. หน้า 4-25.
- พระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม. (2476, 9 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 50. หน้า 751-762.
- รายนามสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรประเภทที่ 1. (2476, 24 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 50. หน้า 2628.
- เรื่องการจัดตั้งผู้บัญชาการรถไฟทหาร. (2486, 14 ธันวาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 60. ตอนที่ 65. หน้า 3863-3864.
- สำเนาสัญญาเช่าอู่ทางรถไฟ. (2431, 10 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 5. ตอนที่ 2. หน้า 15-16.

เอกสารขั้นต้นที่ตีพิมพ์แล้ว

- กรมศิลปากร. (2542). *สยามและคณะมิสชันนารีฝรั่งเศส*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- (2551). *เอกสารเฮนรี เบอร์เนียร์ เล่ม 1*. แปลโดย สาวิตรี สุวรรณสถิตย์. กรุงเทพฯ: บริษัท รุ่งศิลป์การพิมพ์ (1977) จำกัด.
- (2560). *จดหมายเหตุเสด็จพระราชดำเนินเสวยมณฑลฝ่ายเหนือ พระพุทธศักราช 2469*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ดอกเป็ย.
- กองประมวลสถิติ. (2482). *สถิติพยากรณ์รายปีประเทศไทย บรรพที่ 20 พ.ศ. 2480-81*. กรุงเทพฯ: กรมเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

- กองประมวลสถิติพยากรณ์. (2480). *สถิติพยากรณ์รายปีแห่งราชอาณาจักรสยาม บรรพที่ 19 พ.ศ. 2478-79*. กรุงเทพฯ: กรมเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- (2488). *สถิติพยากรณ์รายปีประเทศไทย บรรพที่ 21 พ.ศ. 2482-87*. กรุงเทพฯ: กรมเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2473). *อธิบายระยะทางล่องลำน้ำพิง ตั้งแต่เมืองเชียงใหม่จนถึงปากน้ำโพธิ์*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.
- (2545). *นิทานโบราณคดี*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ดอกหญ้า 2545.
- (2548). *คนดีที่ข้าพเจ้ารู้จัก เล่ม 1*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: อักษรพิทยา.
- (2550). อธิบายถึงเรื่องเที่ยว. ใน *เรื่องเที่ยวที่ต่าง ๆ ภาค 1-5*. หน้า 1-12. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- (2557). *เที่ยวตามทางรถไฟ*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- ทิพากรวงศ์ (ข้า บุนนาค), เจ้าพระยา. (2531). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- ทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี (ข้า บุนนาค), เจ้าพระยา. (2547). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี (ข้า บุนนาค)*. นนทบุรี: ต้นฉบับ.
- โทชิฮารุ, โยชิคาว่า. (2538). *ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา*. แปลโดย อาทรรุ่งธรรมสาร; ตริทิพย์ รัตนไพศาล; และ มารศรี มียาโมโต. บรรณาธิการโดย สายชล สัตยานุรักษ์. กรุงเทพฯ: อมรินทร์บุ๊กเซ็นเตอร์.
- ธงทอง จันทรางศุ, บรรณาธิการ. (2558). *จดหมายเหตุเสด็จพระราชดำเนินเสียบมณฑลฝ่ายเหนือ พระพุทธศักราช 2469*. กรุงเทพฯ: บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).
- นฤราชภักดี, หลวง. (2469). *หนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยาม*. พระนคร: โรงพิมพ์บรรณาวัดธนากร.
- ประชากรจักรจักร (แช่ม บุนนาค), พระยา. (2557). *พงศาวดารโยนก*. นนทบุรี: ศรีปัญญา.

- มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2511). *ลิลิตพ่ายฟ้า*. ใน *อนุสรณ์งานฌาปนกิจศพ นางอุรัย
เดือนปฐม (ณ เชียงใหม่) ณ เมรุวัดไตรมิตรวิทยาราม วันที่ 30 มีนาคม 2511*. พิมพ์ครั้งที่ 3.
กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ประเสริฐการพิมพ์.
- มหาอำมาตยาธิบดี (หรั่ง), พระยา. (2505). *พงศาวดารเมืองนครเชียงใหม่ เมืองนครลำปาง เมืองลำพูน
ไชย*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- แมคกิลวารี, แดเนี่ยล. (2497). *ภาคพ่ายฟ้าแสนไกล*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ บริษัท อีระพานิช จำกัด.
- แมคกิลวารี, แดเนี่ยล. (2544). *กึ่งศตวรรษในหมู่คนไทยและลาว อดีตชีวิตของศาสตราจารย์แด
เนี่ยล แมคกิลวารี ดี.ดี.* แปลโดย จิตรภรณ์ ตันรัตนกุล, กรุงเทพฯ: มติชน.
- ยังฮัสแบนด์, ยอร์ช. (2560). *พันแปดร้อยไมล์ จากพม่าสู่สยาม: ปฏิบัติราชการลับในเมืองเชียงตุง*. แปล
โดย สุทธิศักดิ์ ปาลโพธิ์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: บริษัทสำนักพิมพ์ริเวอร์ บุ๊คส์จำกัด.
- ราโชทัย, หม่อม. (2517). *นิราศลอนดอน ; และ, จดหมายเหตุเรื่องราชทูตไทยไปประเทศอังกฤษใน
รัชกาลที่ 4 เมื่อปีมะเส็ง พ.ศ. 2400*. กรุงเทพฯ: คลังวิทยา.
- ไวเลอร์, ลูอิส. (2556). *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย*. แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ; และ วิไลดา ศรี
อุฬารพงศ์. กรุงเทพฯ: โครงการเผยแพร่ผลงานวิชาการ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานสถิติกลาง. (2499). *สมุดสถิติรายปีของประเทศไทย บรรพที่ 22 (ภาค 2) พ.ศ. 2488-98*.
กรุงเทพฯ: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ.
- (2502). *สมุดสถิติรายปีของประเทศไทย บรรพที่ 23 พ.ศ. 2499-2501*. กรุงเทพฯ:
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ.
- สุนทรเทพกิจจารักษ์ (ทอง จันทรางสุ), พระยา. (2465). *ระยะทางไปมณฑลพ่ายฟ้า พระพุทธศักราช
2465*. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.
- หอพระสมุดวชิรญาณ. (2468). *จดหมายเหตุเสด็จประพาสต่างประเทศ ในรัชกาลที่ 5 เสด็จเมือง
สิงคโปร์ แลเมืองเบตาเวียครั้งแรก แลเสด็จประพาสอินเดีย*. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิ
พรรฒธนากร.

หอพระสมุดวชิรญาณ. (2470). *จดหมายเหตุเสด็จเสียบมณฑลฝ่ายเหนือแลนครเชียงใหม่ พ.ศ.*

2469. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.

โอรต์, ปีแอร์. (2555). *ล้านนาไทยในแผ่นดินพระพุทธเจ้าหลวง*. แปลโดย พิษณุ จันทรวีทัน. พิมพ์ครั้งที่

ที่ 4. กรุงเทพฯ: บริษัทสถาพรบุ๊คส์ จำกัด.

หนังสือพิมพ์

กรรมรถไฟลดค่าโดยสารให้แก่คณะท่องเที่ยว. (2478, 2 สิงหาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 17.

กรรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม. (2476, 29 พฤศจิกายน). *ประชาชาติ*. หน้า 18.

การตรวจราชการ. (2496, 19 มีนาคม). *คนเมือง*. หน้า 3, 30.

การเสด็จเสียบเมืองเหนือ. (2480, 8 เมษายน). *ข่าวภาพยนตร์*. หน้า 14.

ขบวนรถด่วนกรุงเทพฯ – เชียงใหม่. (2496, 12 มีนาคม). *คนเมือง*. หน้า 4.

แข่งเรือในแม่ปิงในงานลอยกระทง. (2496, 24 กันยายน). *คนเมือง*. หน้า 3.

คณะครูใหญ่เมืองแพร่. (2496, 30 กันยายน). *คนเมือง*. หน้า 5.

งานฤดูหนาวปีนี้ครึกครื้นกว่าทุกปี. (2496, 1 มกราคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

จอมพล ป. พิบูลสงคราม จะมาร่วมลอยกระทงเชียงใหม่. (2496, 6 พฤศจิกายน). *คนเมือง*. หน้า 5.

จอมพลมาตรวจราชการภาคเหนือ. (2496, 24 ธันวาคม). *คนเมือง*. หน้า 6.

เจ้าหน้าที่ยูโนขึ้นมายื่นเชียงใหม่. (2496, 18 ตุลาคม). *คนเมือง*. หน้า 1, 2.

เชิญเที่ยวงานฤดูหนาวเชียงใหม่. (2476, 26 ธันวาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 8.

เที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ในปีนี้. (2479, 25 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 13, 16, 32.

ไทยไตรมิตรภาพยนตร์. (2496, 5 กุมภาพันธ์). *คนเมือง*. หน้า 32.

นักท่องเที่ยวถึงพุงนี้. (2496, 24 กรกฎาคม). *คนเมือง*. หน้า 1.

นักเรียนชายและหญิงทั้งหลาย. (2478, 31 สิงหาคม). *ประชาชาติ*. หน้า 20.

นิสิตเกษตรมา ช.ม. (2496, 6 ตุลาคม). *คนเมือง*. หน้า 1, 32.

นิสิตรัฐศาสตร์. (2496, 24 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 4.

นิสิตอักษรศาสตร์. (2496, 24 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

แผนกโคสนา กรรมรถไฟ. (2486, กุมภาพันธ์). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 1(2): หน้าบรรณาธิการ.

แผนกโคสนา กรรมรถไฟ. (2486, กุมภาพันธ์). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 1(2): หน้า 117.

แผนกโคสนา กรรมรถไฟ. (2486, เมษายน). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 1(4): หน้า 28-29.

แผนกโคสนา กรรมรถไฟ. (2487, มกราคม). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 2(1). หน้าปกหลัง.

แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2487, มีนาคม). *หนังสือพิมพ์รถไฟ*. 2(3). หน้าปกหลัง.
แมปิงจะเป็นธรรมาจารย์ในวันยี่เป็งเทศบาลจัด 'แพเรจระบ่า' อวดจอมพล. (2496, 6 พฤศจิกายน).

คนเมือง. หน้า 1.

รถไฟลดราคาทั่วพระราชอาณาจักร. (2480, 8 เมษายน). *ประชาชาติ*. หน้า 23.

รถยนต์ไทย. (2496, 24 พฤษภาคม). *คนเมือง*. หน้า 23.

ลานนากระบือ. (2496, 30 สิงหาคม). *คนเมือง*. หน้า 7.

สมาชิกคนเมืองในพระนคร. (2496, 6 กรกฎาคม). *คนเมือง*. หน้า 26.

หมายเหตุเบ็ดเตล็ด. (2480, 8 เมษายน). *ข่าวภาพยนตร์*. หน้า 3.

ห้องอาหารชั้นเยี่ยม (2496, 24 กันยายน). *คนเมือง*. หน้า 26.

อดีต รมต. มาเชียงใหม่. (2496, 1 มกราคม). *คนเมือง*. หน้า 3.

เอกสารชั้นรอง

หนังสือ

กรมประชาสัมพันธ์. (2526). *50 ปี กรมประชาสัมพันธ์*. กรุงเทพฯ: กรมประชาสัมพันธ์.

กรมรถไฟ. (2479). *เพื่อระลึกถึงพระคุณพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน*.

กรุงเทพฯ: กรมรถไฟ.

กรมรถไฟ. (2481). *เรื่องของข้าง*. พระนคร: โรงพิมพ์คณะช่าง.

----- (2490). *งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี*. กรุงเทพฯ: กรมรถไฟ.

กรมรถไฟหลวง. (2475). *งานฉลองรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม ครบสามรอบ พ.ศ. 2439-2475*. พระ

นคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). *30 ปี ททท*. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2500). *การรถไฟแห่งประเทศไทย 2439-2500*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การ
รถไฟ.

----- (2507). *พิธีเปิดอาคารโรงแรมเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย.

----- (2508). *งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ ณ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 24
พฤศจิกายน 2508*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย.

----- (2513). *ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี พ.ศ. 2439-2512*.

กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2528). *บุรฉัตรรำลึก*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- . (2560). *100 ปี สถานีกรุงเทพ*. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. กรุงเทพฯ: กรมการฝึกหัดครู.
- งานพระราชทานเพลิงศพ พลเอก จุฑา รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ณ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร วันที่ 21 ธันวาคม 2526. (2526). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์บริษัท เอ็ดดิสัน เพรส โปรดักส์ จำกัด.
- จำเริญลักษณ์ ธนะวังน้อย. (2544). *ประวัติศาสตร์ภาพยนตร์ไทย ตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. (2550). *ความสัมพันธ์ชาวเมืองเหนือล่งกับทหารญี่ปุ่น สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2488)*. พิษณุโลก: สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- ชัย เรืองศิลป์. (2527). *ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453 ด้านเศรษฐกิจ*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ชุ่ม ณ บางช้าง. (2515). *นำเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- ชูลีทธิ ชูชาติ. (2549). *พ่อค้าเรือหางแมลงป่อง นายฮ้อยหลวงคุ้มแม่น้ำปิง (พ.ศ. 1839-2504)*. เชียงใหม่: ลานการพิมพ์.
- ณัฐกานต์ ลิ้มสถาพร; และ บุญเสริม สาตราภัย. (2553). *เชียงใหม่(ใหม่) เชียงใหม่(เก่า)*. กรุงเทพฯ: บริษัท ส.เอเซียเพลส (1989) จำกัด.
- โดม สุขวงศ์. (2533). *ประวัติภาพยนตร์ไทย*. กรุงเทพฯ: องค์การค้าของคุรุสภา.
- . (2542). *พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าฯ กับภาพยนตร์*. กรุงเทพฯ: ต้นอ่อน.
- . (2555). *สยามภาพยนตร์ นครปฐม: หอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน)*.
- โดม สุขวงศ์; และสวัสดิ์ สุวรรณปักษ์. (2545). *ร้อยปีหนังไทย*. กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์ริเวอร์บุ๊กส์ จำกัด.
- ทศ คณนาพร. (2551). *สิงห์ล้านนา*. กรุงเทพฯ: บริษัท โรงพิมพ์มิตรสัมพันธ์กราฟฟิค จำกัด.
- ธงชัย วินิจจะกุล. (2560). *คนไทย/คนอื่น: ว่าด้วยคนอื่นของความเป็นไทย*. นนทบุรี: ฟาเดียวกัน.
- นิภาพร รัชตพัฒนากุล; และคนอื่น ๆ. (2537). *สองข้างทางรถไฟ*. กรุงเทพฯ: ชมรมโบราณคดีและไทยศึกษา.

- นิตา ชัชกุล. (2550). *อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญช่วย ศรีสวัสดิ์. (2504). *เชียงใหม่และภาคเหนือ*. พระนคร: สำนักพิมพ์คลังวิทยา.
- บุญเสริม สาทรรักษ์. (2532). *เสด็จลานนา เล่ม 1*. กรุงเทพฯ: อักษราพิพัฒน์.
- (2532). *เสด็จลานนา เล่ม 2*. กรุงเทพฯ: อักษราพิพัฒน์.
- (2546). *เชียงใหม่กับภัยทางอากาศ*. กรุงเทพฯ: สายธาร.
- บุญเสริม สาทรรักษ์; และ สังคีต จันทนะโพธิ. (2520). *อดีตลานนา*. กรุงเทพฯ: เรื่องศิลป์.
- ประชุม อัมพุนันท์. (2527). *เที่ยวไปในอดีต เมื่อเจ็วปล้นเมืองแพร่ และเมืองนครลำปาง*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาภูมิภววิทยาลัย.
- ปราณี ณ พัทลุง. (2533). *เจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง*. ม.ป.ท.: ม.ป.พ.
- ปราณี ศิริธร ณ พัทลุง. (2523). *ผู้บุกเบิกแห่งเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ: เรื่องศิลป์.
- ปลาย้อ ชนะนนท์. (2530). *นายทุนพ่อค้ากับการก่อและขยายตัวของระบบทุนนิยมในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2464-2523*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ผาสุก พงษ์ไพจิตร; และ คริส เบเคอร์. (2546). *เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ โอ. เอส. พรินต์ติ้งเฮาส์.
- แผนกโคสนา กรมรถไฟ. (2483). *รถไฟในงานฉลองรัฐธรรมนูญ 2483*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมรถไฟ.
- แผนกส่งเสริมการท่องเที่ยว. (2483?). *รูปต่าง ๆ จากหนังสือท่องเที่ยวสัปดาห์ ตั้งแต่กรกฎาคมถึงมีนาคม พ.ศ. 2482 และปีที่ 3 ตั้งแต่เมษายนถึงธันวาคม พ.ศ. 2483*. ม.ป.ท.: ม.ป.พ.
- พลาดิษฐ์ สิทธิธัญกิจ. (2537). *บันทึกสยาม*. กรุงเทพฯ: จูน พับลิชชิ่ง จำกัด.
- พวงทิพย์ เกียรติสกุล. (2554). *ทางรถไฟสายใต้ในเงาอาทิตย์อุทัย*. นครปฐม: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พอพันธ์ อูยานนท์. (2558). *เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7*. กรุงเทพฯ: โครงการจัดพิมพ์คปไฟ.
- ยุทธ เดชคำรณ. (2510). *ล่องแก่งแม่น้ำปิง*. พระนคร: โรงพิมพ์อักษรบริการ.
- รัตนพร เศรษฐกุล. (2552). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจวัฒนธรรมแห่งเชียงใหม่-ลำพูน*. เชียงใหม่: สำนักพิมพ์ซิลค์แวร์ม.
- ลัดดาวัลย์ แซ่เซียว. (2545). *200 ปีพม่าในล้านนา*. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- ลำจุล ฮวบเจริญ. (2551). *เมื่อเงาจักรวรรดินิยมปกคลุมสยาม (ร.ศ. 112) และล้านนาในความทรงจำ*.
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ The Knowledge Center.
- ลิขิต ธีรเวคิน. (2550). *วิวัฒนาการการเมืองการปกครองไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วงศ์ศักดิ์ ณ เชียงใหม่. (2539). *เจ้าหลวงเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ: บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์ พับลิช
ซิง จำกัด (มหาชน).
- สงวน โชติสุขรัตน์. (2556). *ประชุมตำนานล้านนาไทย*. นนทบุรี: ศรีปัญญา.
- สง่า สุภาภา. (2518). *ประวัติครูบาศรีวิชัยร่วมกับหลวงศรีประกาศ ตอน สร้างทางขึ้นดอยสุเทพ*.
เชียงใหม่: ตารารัตน์การพิมพ์.
- สมาคมมิตรภาพญี่ปุ่น-ไทย. (2539). *ปาฐกถาของผู้แทนราษฎร เรื่องสภาพของจังหวัดต่าง ๆ*.
กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชซิง.
- สร้อยดี อ่องสกุล. (2542). *วัฒนธรรมและการเมืองล้านนา*. กรุงเทพฯ: ต้นอ้อ.
- (2557). *ประวัติศาสตร์ล้านนา*. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พริ้นติ้ง.
- สังขิตนันท สหาย; และ กัญญา ศรีอุดม. (2559). *ยุวกษัตริย์รัชกาลที่ 5 เสด็จอินเดีย = India in
1872 : As Seen by the Siamese*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์, บรรณาธิการ. (2559). *เรื่องเล่าจาวเชียงใหม่ เล่ม 2*. เชียงใหม่: หจก.
เชียงใหม่โรงพิมพ์แสงศิลป์.
- สุภาภรณ์ อภาวัชรุตม์; และ ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, บรรณาธิการ. (2548). *เรื่องเล่า
จาวภาค เล่ม 1*. เชียงใหม่: หจก.เชียงใหม่โรงพิมพ์แสงศิลป์.
- (2549). *เรื่องเล่าจาวภาค เล่ม 3*. เชียงใหม่: หจก.เชียงใหม่โรงพิมพ์แสงศิลป์.
- (2552). *เรื่องเล่าจาวภาค เล่ม 6*. เชียงใหม่: หจก.เชียงใหม่โรงพิมพ์แสงศิลป์.
- (2553). *เรื่องเล่าจาวภาค เล่ม 7*. เชียงใหม่: หจก.เชียงใหม่โรงพิมพ์แสงศิลป์.
- สุวิทย์ ธีรศาสตร์. (2551). *เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ (พ.ศ. 2443-2488)*. ขอนแก่น: คณะ
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เสรินทร์ จิรคุปต์. (2550). *ตามรอย 120 ปี บริณส์รอยแยลส์วิทยาลัย*. เชียงใหม่: โรงเรียนบริณส์รอย
แยลส์วิทยาลัย.

หอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน). (2557). *ภาพยนตร์ราษฎรแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2470-2499*.

กรุงเทพฯ: บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด.

อนุ เนินหาด. (2543). *สังคมเมืองเชียงใหม่ เล่ม 2*. เชียงใหม่: โรงพิมพ์ครองช่าง.

อนุ เนินหาด. (2545). *สังคมเมืองเชียงใหม่ เล่ม 4*. เชียงใหม่: บริษัท นพบุรีการพิมพ์ จำกัด.

อนุมานราชธน, พระยา. (2510). *ชีวิตชาวไทยสมัยก่อน*. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.

อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์. (2534). *การเปลี่ยนแปลงทางสังคม วัฒนธรรม และพัฒนาการทางการเมือง ในภาคเหนือของไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2*. เชียงใหม่: ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

อานันท์ กาญจนพันธุ์. (2527). *พัฒนาการของชีวิตและวัฒนธรรมล้านนา*. เชียงใหม่: โครงการตำรา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

----- (2560). *ประวัติศาสตร์สังคมล้านนา: ความเคลื่อนไหวของชีวิตและวัฒนธรรมท้องถิ่น*. พิมพ์ครั้งที่ 2. พิษณุโลก: รัตนสุวรรณการพิมพ์.

บทความในวารสารและหนังสือ

กัญจิกา ศรีอุดม. (2558). *ความเป็นมาเรื่องการท่องเที่ยวในสังคมไทย*. ใน *สมุดภาพเที่ยวที่ต่างๆ*. ธงชัย ลิขิตพรสวรรค์. หน้า 6-14. นนทบุรี: สำนักพิมพ์ต้นฉบับ.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2533). *ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยว ใน การท่องเที่ยว*. หน้า 19-25. กรุงเทพฯ: ภาควิชาพัฒนาตำราและเอกสารวิชาการ หน่วยศึกษานิเทศก์.

คณะทายาทเจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง. (2533). *เผยแพร่กรรมและเกียรติประวัติของทหารไทยใน สงครามมหาเอเชียบูรพา*. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าทิพวรรณ ณ เชียงตุง ณ วัดสวนดอก จังหวัดเชียงใหม่ วันเสาร์ที่ 27 มกราคม 2533*. หน้า 169-173. ม.ป.ท.: ม.ป.พ.

คากิซากิ, อิจิโร. (2550). *รถไฟกับการรวมตัวทางเศรษฐกิจของไทยในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2*. *วารสารสมาคมประวัติศาสตร์*. 29: 1 - 45.

เครดเนอร์, วิลเฮล์ม. (2520). *ตลาดและเมือง*. ใน *เยอรมันมองไทย*. หน้า 133-161. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เคล็ดไทย.

- จรรยา ฦ บางช้าง. (2475?). หลัค 6 ประการ. ใน *โอกาสพิธีการมหกรรมฉลองรัฐธรรมนูญแห่งพระราชอาณาจักรสยาม พระพุทธศักราช 2475*. หน้า 1-24. พิมพ์ครั้งที่ 2. ม.ป.ท.: โรงพิมพ์ลหุโทษ.
- ชุ่ม ฦ บางช้าง. (2504). วัฒนธรรมและศิลปกรรมของจังหวัดเชียงใหม่. ใน *งานศพ นางแหม่ม ชัยนาม ฦ เมรุฦาปนสถานกองทัพบก วัดโสมนัสวิหาร วันที่ 15 พฤษภาคม 2504*. หน้า 1-52. เชียงใหม่: คนเมืองการพิมพ์ จำกัด.
- ญาดา ปรภาพันธุ์. (2527). ระบบเจ้าภาชีนายอากรสมัยกรุงเทพฯ ยุคต้น. ใน *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484*. ฉัตรทิพย์ นาถสุภา; และสมภพ มานะรังสรรค์. หน้า 105-135. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2528). ประวัติตระกูลชุติมาและนิมมานเหมินท์. ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายพิสุทธิ นิมมานเหมินท์ ฦ วัดมกุฏกษัตริยาราม วันพุธที่ 10 กรกฎาคม 2528*. หน้า 134-154. กรุงเทพฯ: หจก. โรงพิมพ์ชวนพิมพ์.
- ธารานุมาศ. (2500). แอ่วเหนือเมื่อสงกรานต์. ใน *สารคดีรอบเมืองไทย*. งานฦาปนกิจศพ คุณแม่ทองคำ มีเดช ฦ ฦาปนกิจสถานกองทัพบก วัดโสมนัสวิหาร วันที่ 28 กันยายน 2500. หน้า 15-36. พระนคร: โรงพิมพ์อุดม.
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2557). ผ้าขาวม้า, ผ้าขึ้น, กางเกงใน และ ฯลฯ ว่าด้วยประเพณี, ความเปลี่ยนแปลง และเรื่องสรรพสาระ. ใน *อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกับผลกระทบต่อวัฒนธรรม*. หน้า 55-69. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน.
- บุญรอด แก้วกัณหา. (2527). การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2325-2411). ใน *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484*. ฉัตรทิพย์ นาถสุภา; และสมภพ มานะรังสรรค์. หน้า 88-104. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บุญเสริม สาดรามัย. (2549). สีไหม้และโรงแรมศรีประกาศ. ใน *บ้านด้าววัดเกต*. บรรณาธิการโดย วรวิมล ชัยรัต. หน้า 201-208. เชียงใหม่: ชมพุกการพิมพ์และถ่ายเอกสาร.
- ประวัติ นายพลตรี เจ้าแก้วนรวิรุฑู เจ้าผู้ครองนครเชียงใหม่ ที่ 9. (2516). ใน *อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลตรี เจ้าราชบุตร (วงศ์ตวัน ฦ เชียงใหม่) ฦ วัดสวนดอก จังหวัดเชียงใหม่ วันเสาร์ที่ 13 มกราคม 2516*. หน้า 1-10. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมแผนที่ทหาร.

- ประสิทธิ์ พงศ์อุดม. (2547). ย้อนรอยอดีต: 175 ปี มิชชันนารีโปรเตสแตนต์ในประเทศไทย. ใน 175 ปี พันธกิจคริสต์ศาสนาโปรเตสแตนต์ในประเทศไทย (1828-2003). นันทชัย มีชูธน. หน้า 1-73. กรุงเทพฯ: สหกิจคริสเตียนแห่งประเทศไทย.
- มาตี เดชคำรณ. (2549). บ้านต้า-เฮือนแปเลขที่ 72. ใน บ้านต้าวัดเกต. บรรณาธิการโดย วรวิมล ชัยรัต. หน้า 171-174. เชียงใหม่: ชมพูการพิมพ์และถ่ายเอกสาร.
- แมคคาร์ธี, เจมส์. (2533). บันทึกการสำรวจและบุกเบิกในแดนสยาม. แปลโดย สุมาลี วีระวงศ์. กรุงเทพฯ: กรมแผนที่ทหาร.
- วงศ์จันทร์ คชเสนี, เจ้า. (2540). บันทึกจากความทรงจำ. ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าวงศ์จันทร์ คชเสนี ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2540. หน้า 14-65. ม.ป.ท.: ม.ป.พ.
- วลัยพร กาญจนการุณ; และ ธิวัช ปัญญา. (2559, มกราคม-มิถุนายน). ความสัมพันธ์ระหว่างชาวญี่ปุ่นและชาวไทยในจังหวัดเชียงใหม่ช่วงก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง. วารสารมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ. 11(1): 37 - 61.
- สมเกียรติ วันทะนะ. (2530). เมืองไทยยุคใหม่ : สัมพันธภาพระหว่างรัฐกับประวัติศาสตร์สำนึก. ใน อยู่เมืองไทย รวมบทความทางสังคมการเมือง เพื่อเป็นเกียรติแด่ศาสตราจารย์ เสน่ห์ จามริก ในโอกาสอายุครบ 60 ปี. สมบัติ จันทรวงศ์; และ ชัยวัฒน์ สถาอานนท์. หน้า 71-123. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมเกียรติ วันทะนะ. (2533, มิถุนายน). รัฐสมบูรณาญาสิทธิในสยาม 2435 - 2475. วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. 12(1): 23 - 44.
- อรพินท์ คำสอน. (2555). เอกสารลำดับที่ 97 เชียงใหม่ในจดหมายเหตุ เซอร์ เออร์เนสต์ ซาโทว. ใน 100 เอกสารสำคัญ: สรรพสาระประวัติศาสตร์ไทย ลำดับที่ 23. หน้า 99-174. กรุงเทพฯ: ศักดิโสภณาการพิมพ์.
- เอนก นาวิกมูล. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). งานฤดูหนาว 2443-2471. ความรู้คือประทีป. (4): 28-31.

วิทยานิพนธ์และงานวิจัย

- คากิซากิ, อิจิโร. (2542). *การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศไทย ค.ศ. 1897-1941 การย่นระยะเวลาจากกรุงเทพฯ: รายงานฉบับสุดท้าย*. กรุงเทพฯ: สภาวิจัยแห่งชาติ.
- จิรพร สภาวะพันธ์. (2547). *บทบาทกรรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (รัฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2523). *วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2394-2475*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- ดรุณี บุญภิบาล. (2520). *บทบาทของไทยในสงครามโลกครั้งที่สอง*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- ดารุณี สมศรี. (2549). *การสร้างภาพลักษณ์ความงามของเชียงใหม่ พ.ศ. 2464-2500*. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- ธัญญรัศม์ เขียมผ่องใส. (2553). *การส่งเสริมการท่องเที่ยวในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ พ.ศ. 2502-2506*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์ไทย). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- ธานี สุขเกษม. (2522). *ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง (พ.ศ. 2484-2488)*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- นฤมล ศรีกิจการ. (2536). *การทอผ้าไหมที่บ้านกาด อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่: ประวัติและพัฒนาการตั้งแต่ พ.ศ. 2453-2524*. งานวิจัยสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ. กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- เนื่ออ่อน ขวัญทองเขียว. (2553). *รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ. 2417-2476*. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- ปณัญชา อัญชลีนุกูล. (2548). *พัฒนาการของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พ.ศ. 2502-2545*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

- ปลาย้อ ชนะนท. (2529). *บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อและขยายตัวของทุนนิยมภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2464-2523*. วิทยานิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- ปิ่นเพชร จำปา. (2545). *วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394-2544*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- พรเพ็ญ ฮั่นตระกูล. (2517). *การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-68)*. วิทยานิพนธ์ อ.ด. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- พรธนิภา อพิษฐพงศ. (2535). *เจ้า ไพร่ กับความเปลี่ยนแปลงในสังคมล้านนา ระหว่าง พ.ศ. 2427-2476*. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- พูนพร พูลทาจกร. (2530). *การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484*. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. ถ่ายเอกสาร.
- ภักดีกุล รัตนา. (2543). *ภาพลักษณ์ "ผู้หญิงเหนือ" ตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 25 ถึงต้นพุทธศตวรรษที่ 26*. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- วราภรณ์ เรืองศรี. (2550). *การค้ากับเครือข่ายความสัมพันธ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ในล้านนาก่อนการสถาปนาระบบเทศบาล*. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- (2556). *การค้าชายแดน และการปรับเปลี่ยนรูปแบบของรัฐบริเวณตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป ระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20*. วิทยานิพนธ์ อ.ด. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- วสันต์ บัญญาแก้ว; และคณะ. (2540). *ยานยนต์ ผู้คน และบริการขนส่งในเมืองเชียงใหม่ ชีวิตข้างถนน: โครงการ 2*. เชียงใหม่: ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- วัลลภ ทองอ่อน. (2537). พัฒนาการการผลิตและบทบาททางสังคมของผ้าไหมสันกำแพง อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่. งานวิจัยสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ. กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- วิทยา ปานะบุตร. (2527). พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กับงานด้านการสื่อสารคมนาคม. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- วีรยุทธ ศรีสุวรรณกิจ. (2549). การพักผ่อนหย่อนใจแบบตะวันตกของชนชั้นนำสยาม พ.ศ. 2445-2475. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. (2517). บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- สมชาติ อ่องสกุล. (2546). วิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัยประวัติศาสตร์ชุมชนในเชียงใหม่: การสร้างประวัติศาสตร์ท้องถิ่น. กรุงเทพฯ: โครงการประวัติศาสตร์ท้องถิ่นภาคเหนือ: ประวัติศาสตร์เพื่อชุมชน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สร้อยดี ประยูรเสถียร. (2523). การปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพ (พ.ศ.2436-2476). วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- สราญมิตร ประชาญสิทธิ์. (2541). กิจการไฮเต็ลในประเทศไทย พ.ศ. 2406-2478. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- อรรวรรณ ศรีอุดม. (2543). การศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-2468). วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์ไทย). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

สื่อออนไลน์

- กระทู้ภาพการโจมตีทางอากาศของสัมพันธมิตรในประเทศไทย. (2557). สืบค้นเมื่อ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2561, จาก <https://pantip.com/topic/31885621>

- กระหู่ห้องสมุดสงครามโลกครั้งที่ 2 กับแต่ละเมืองท้องถิ่นในไทย. (2555). สืบค้นเมื่อ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2561, จาก <https://topicpantip.com/library/topicstock/2012/03/K11900586.html>
- งานประชาสัมพันธ์ กองกลาง สำนักงานมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (2558). *ยูเนสโกบรรจุเชียงใหม่ลงในรายชื่อพิจารณาเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม*. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2560, จาก http://www.prcmu.cmu.ac.th/scoop_detail.php?sco_sub_id=1288
- นิตยสารทราเวล แอนด์ เลisure (Travel and Leisure). (2559). *ผลการจัดอันดับเมืองน่าท่องเที่ยวมากที่สุดในโลก*. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2559, จาก <http://www.travelandleisure.com/worlds-best/cities#florence>
- บุญเสริม สาทราภัย. (2562). *ชาวต่างประเทศ เล่นน้ำสงกรานต์ ที่ถนนท่าแพ พ.ศ. 2497*. สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2562, จาก http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1530&keyword=%CA%A7%A1%C3%D2%B9%B5%EC&searchby=1
- บุญเสริม สาทราภัย. (2562). *น้ำท่วมบริเวณถนนเจริญประเทศ ด้านขวามือเคยเป็นที่ตั้งโรงแรมนอร์ธ แต่ปัจจุบันถูกรื้อออกไปแล้ว เมื่อ พ.ศ. 2508*. สืบค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2562, จาก http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1236&keyword=%B9%E9%D3%B7%E8%C7%C1&searchby=1
- บุญเสริม สาทราภัย. (2562). *โรงแรมศรีประกาศบนถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถ่ายทางอากาศ เมื่อ พ.ศ. 2512*. สืบค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2562, จาก http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1121
- บุญเสริม สาทราภัย. (2562). *สงกรานต์เชียงใหม่บริเวณสี่แยกพุทธสถาน เชียงสะพานนอร์ธ เมื่อ พ.ศ. 2496*. สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2562, จาก http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1515&keyword=%CA%A7%A1%C3%D2%B9%B5%EC%E0%AA%D5%C2%A7%E3%CB%C1%E8&searchby=1
- บุญเสริม สาทราภัย. (2562). *สถานีรถไฟเชียงใหม่ ถ่ายบนถ้งน้ำของสถานีรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2495*. สืบค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2562, จาก http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1147&keyword=%CA%B6%D2%B9%D5%C3%B6%E4%BF&searchby=1
- ป. อินทรปาลิต. (2497?). *ทิวรีเชียงใหม่*. สืบค้นเมื่อ 28 มีนาคม 2562, จาก <http://www.samgler.com/archives/book96.pdf>

สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่. (2558). *สถิตินักท่องเที่ยวภาคเหนือ พ.ศ. 2558*.

สืบค้นเมื่อ 11 กรกฎาคม 2559, จาก <http://newdot2.samartmultimedia.com/home/listcontent/11/221/276>

อนุ เนินหาด. (2556, 16 กันยายน). *ย่านกาดหลวง (12)*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2562, จาก www.thainews70.com/สี่ปีปะ-เรื่องเก่า/ย่านกาดหลวง๑๒/

อนุ เนินหาด. (2556, 4 ตุลาคม). *ย่านกาดหลวง (15)*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2562, จาก www.thainews70.com/สี่ปีปะ-เรื่องเก่า/ย่านกาดหลวง15/

Pendleton, Robert Larimore. (1937). *Chiang Mai Changwat (Thailand) . Tricycles at railroad station rest house*. Retrieved May 7, 2019, from <https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agsphoto/id/17484/rec/2>

หนังสือภาษาอังกฤษ

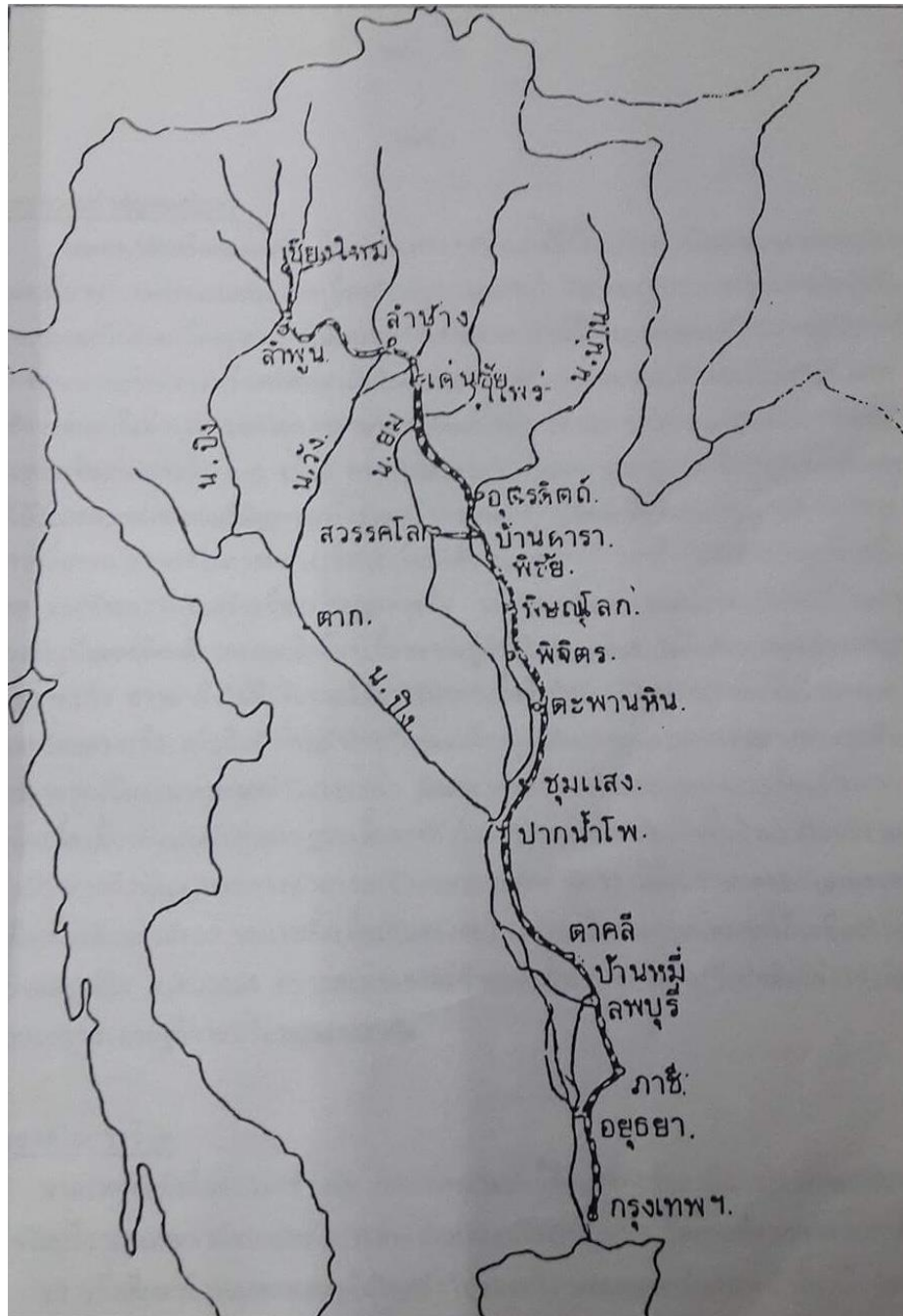
Kornerup, Ebbe. (1999). *Friendly Siam: Thailand in the 1920s*. Bangkok: White Lotus.

Seidenfaden, Erik. (1927). *Guide to Bangkok with notes on Siam*. Bangkok: The Royal State Railway Department of Siam.



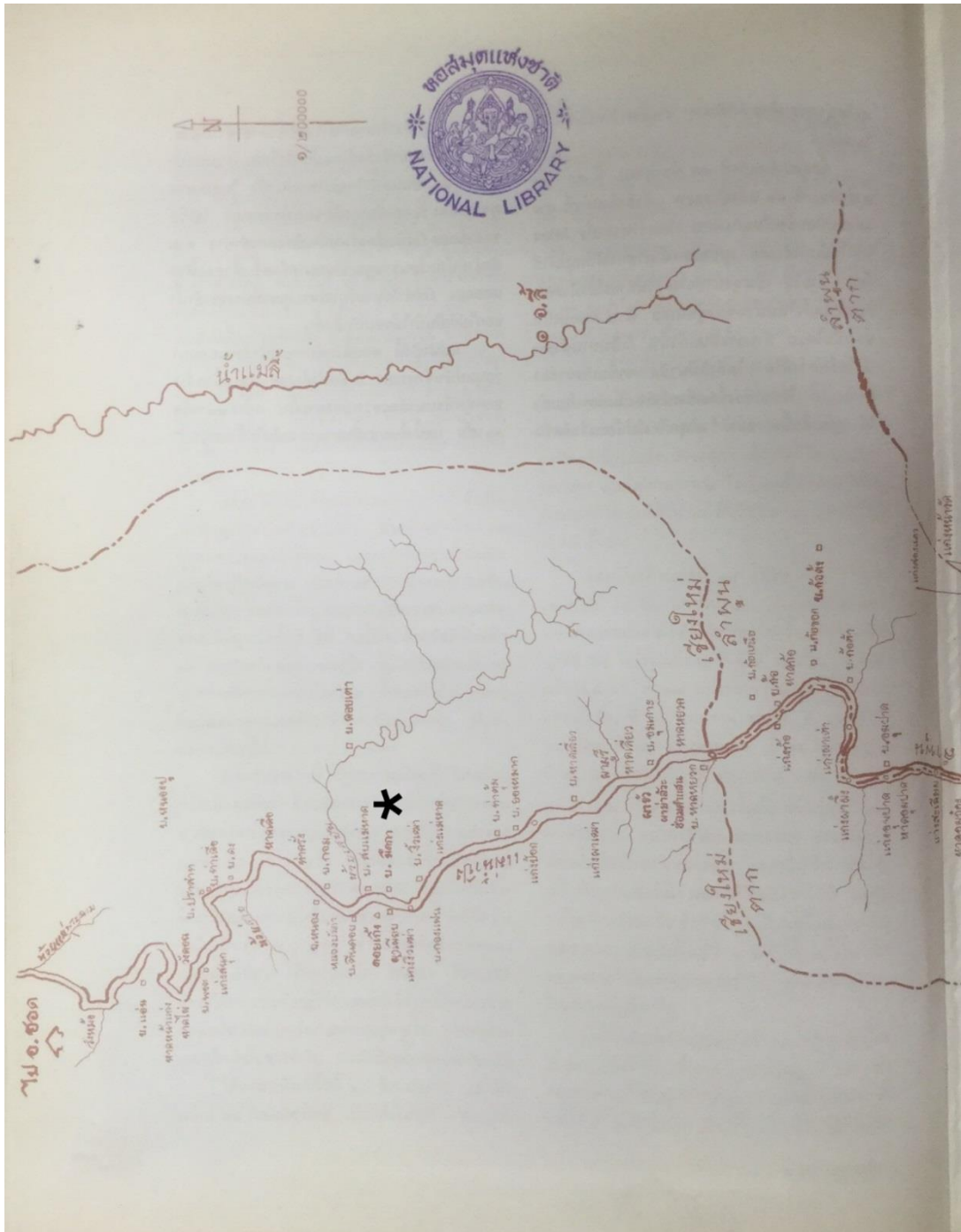
ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แผนที่แสดงการเดินทางเส้นทางน้ำและทางรถไฟ
ระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่



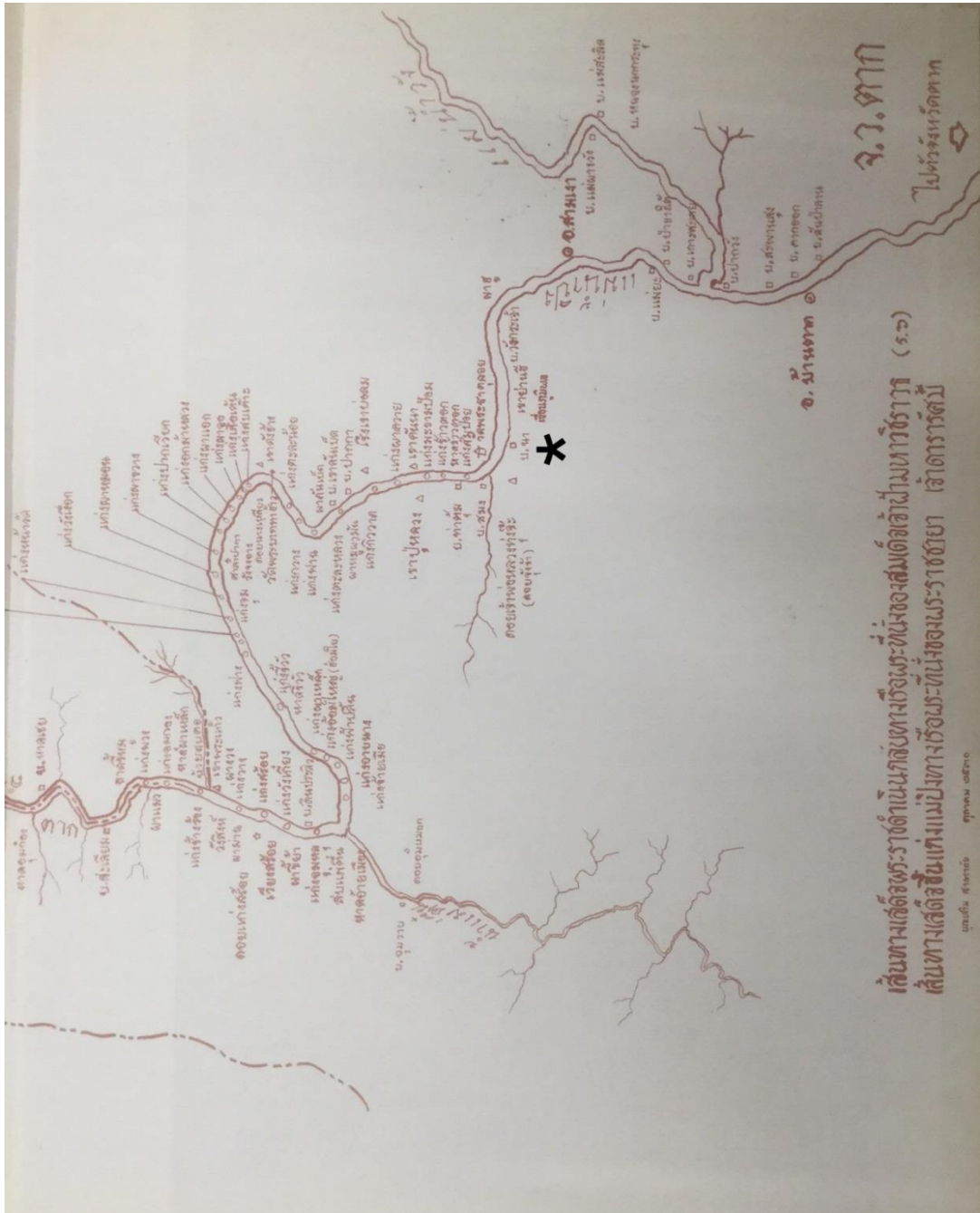
ที่มา: พูนพร พูลทาจกร. (2530). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการ
ตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464-2484. หน้า 3.

ภาคผนวก ข
แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านมิดกา



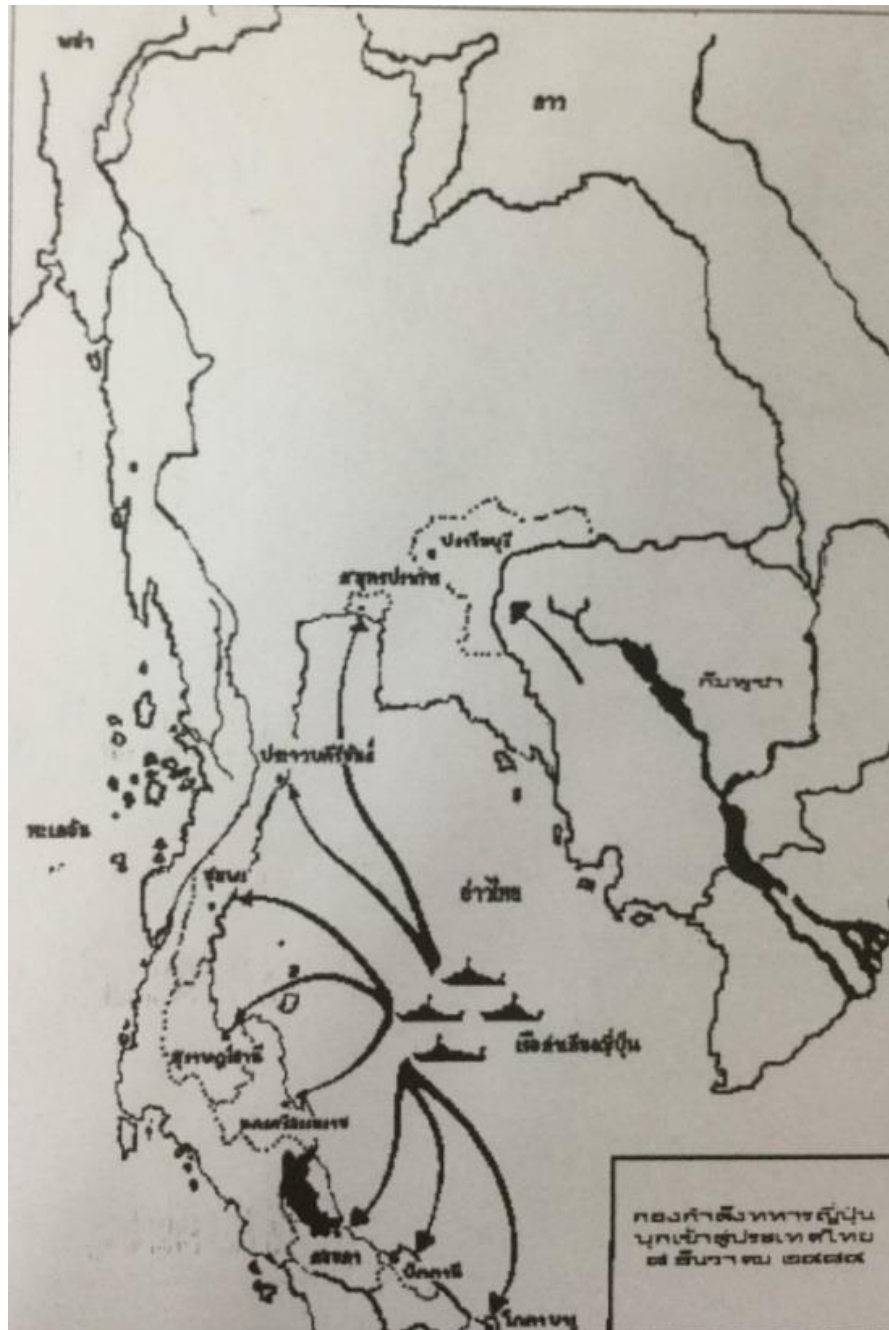
ที่มา: บุญเสริม สาตราภัย. (2532). สถิติลานนา เล่ม 1. หน้าปกหลัง.

ภาคผนวก ค
แผนที่แสดงที่ตั้งของหมู่บ้านนา



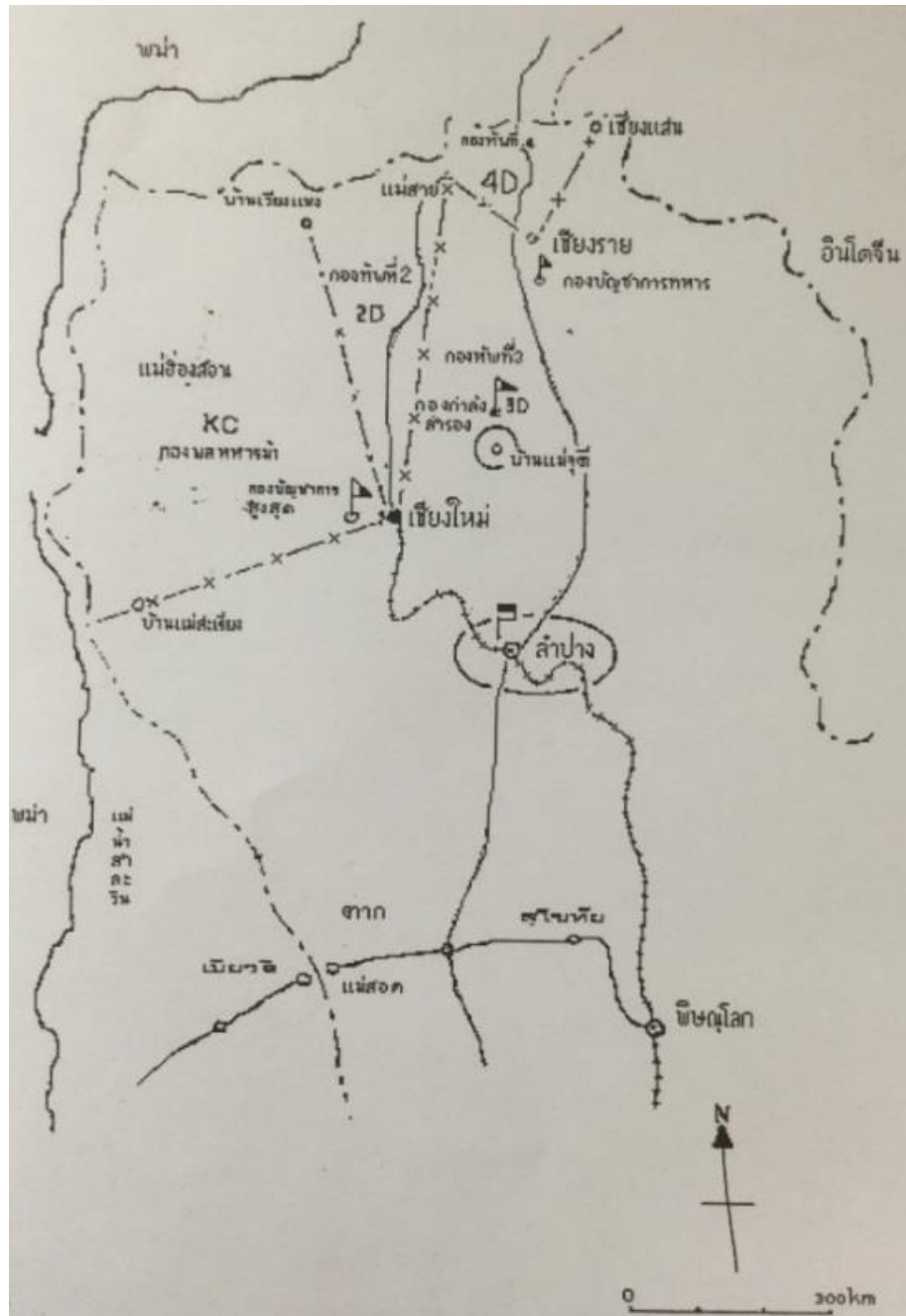
ที่มา: บุญเสริม สาตราภัย. (2532). เศรษฐกิจลพบุรี เล่ม 1. หน้าปกหลัง.

ภาคผนวก ง
แผนที่แสดงเส้นทางทหารญี่ปุ่นเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย



ที่มา: จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. (2550). ความสัมพันธ์ชาวเมืองเหนือล่างกับทหารญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2488). หน้า 22.

ภาคผนวก จ
แผนที่แสดงที่ตั้งของกองทหารญี่ปุ่นในเขตภาคเหนือ



ที่มา: จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. (2550). ความสัมพันธ์ชาวเมืองเหนือล้ากับทหารญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2484 - พ.ศ. 2488). หน้า 73.

ภาคผนวก ช
ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวประเทศไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

เที่ยวประเทศไทย

เมือง
พระอาราม
และข้าว

ทัศนียภาพที่สวยงามแห่งประเทศ
ไทยโดยทั่วไป ท่านจะเห็น
ได้เมื่อท่านโดยสารรถไฟไปตาม
หัวเมืองต่างๆ

มุมหนึ่งของวัดพระศรีรัตนศาสดาราม

“เพื่อความสะดวก
สำหรับนักท่องเที่ยว”

ข้อความต่าง ๆ
โปรดตาม
แผนก
โฆษณากรมรถไฟ
สถานีกรุงเทพ ฯ
โทรศัพท ๓๐๓๑๖

ทุ่งนพบุรี

กรมรถไฟ

ที่มา: กรมรถไฟ. (2490). งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี. ไม่มีเลขหน้า.

ภาคผนวก ข
ตารางรายการอาหาร เครื่องดื่ม และของว่าง¹

มีจำหน่ายบนรถขบวนพิเศษ เทียบสงกรานต์เชียงใหม่ พ.ศ. 2477 ดังนี้

รายการอาหาร	ราคา
1. แกงเผ็ด	ชามละ 25 สตางค์
2. แกงจืด	ชามละ 25 สตางค์
3. หมูต้มเค็ม	ชามละ 25 สตางค์
4. สตูเนื้อหรือไก่	ชามละ 25 สตางค์
5. ไข่ดาวกุนเชียง	จานละ 25 สตางค์
6. ข้าวผัด	จานละ 25 สตางค์
7. ข้าวเปล่า	จานละ 5 สตางค์

ราคาอาหารทุกอย่างเหล่านี้ สูงกว่าราคาตลาด 5 เท่าตัวในขณะนั้น

รายการเครื่องดื่มและของว่าง	ราคา
1. ขนมปังทานมหรือเนย	แผ่นละ 5 สตางค์
2. น้ำชา กาแฟร้อน	ถ้วยละ 10 สตางค์
3. น้ำชา กาแฟเย็น	ถ้วยละ 15 สตางค์
4. โขดกาแฟเย็น	ขวดละ 20 สตางค์
5. น้ำหวานแช่เย็น	ขวดละ 25 สตางค์
6. น้ำอเรนจ์หรือแช่เย็น	ขวดละ 30 สตางค์
7. เบียร์ชุปไปโร ตราช้าง ขวดใหญ่	ขวดละ 50 สตางค์
8. เบียร์คอลลอสเตอร์ ออลไซป ขวดใหญ่	ขวดละ 1 บาท
9. หมูแผ่น	ห่อละ 10 สตางค์
10. วิสกี้กับโซดา	แก้วละ 60 สตางค์

¹ประชุม อัมพูนันท์. (2527). *เที่ยวไปในอดีต เมื่อเสียดวงล้อเมืองแพร่ และเมืองนครลำปาง*. หน้า 30-31.

รายการเครื่องตีและของว่าง (ต่อ)	ราคา
11. น้ำชาโดร	ขวดละ 35 สตางค์
12. น้ำแข็ง	แก้วละ 5 สตางค์
13. ซิกาเรต ไฟป์อก	กระป๋องละ 60 สตางค์
14. ซิกาเรต เซสเตอร์ฟิล	กระป๋องละ 90 สตางค์
15. ซิกาเรต อับดุลลา	ซองละ 12 สตางค์
16. ซิกาเรต ไฟป์อก	ซองละ 12 สตางค์
17. ซิกาเรต ปลาถัด	ซองละ 12 สตางค์
18. ไม้ขีดไฟ	กล่องละ 3 สตางค์

หมายเหตุ: ทั้งหมดราคามีราคาสูงกว่าราคาตลาดหลายร้อยเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป



ภาคผนวก ฅ

ตารางเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารรถไฟก่อน¹และหลัง²กู้เงินธนาคารโลก

ระยะทาง	ตัวโดยสารชั้นที่ 1		ตัวโดยสารชั้นที่ 2		ตัวโดยสารชั้นที่ 3	
	ก่อน	หลัง	ก่อน	หลัง	ก่อน	หลัง
1-250 กิโลเมตร	24 สตางค์	40 สตางค์	12 สตางค์	20 สตางค์	6 สตางค์	10 สตางค์
251-500 กิโลเมตร	22 สตางค์	36 สตางค์	11 สตางค์	18 สตางค์	5.5 สตางค์	9 สตางค์
501 กิโลเมตรขึ้นไป	20 สตางค์	32 สตางค์	10 สตางค์	16 สตางค์	5 สตางค์	8 สตางค์

หมายเหตุ: ราคาค่าโดยสารต่อ 1 กิโลเมตร



¹การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2508). งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ ฅ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 24 พฤศจิกายน 2508. หน้า 114.

²สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละรัตต์. สบ10.2/61. เรื่อง รายงานประจำปี 2503 งบดุลบัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนการรถไฟแห่งประเทศไทย (1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2503).

ภาคผนวก ก
ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2416	- สนธิสัญญาเชียงใหม่ฉบับที่ 1
พ.ศ. 2426	- สนธิสัญญาเชียงใหม่ฉบับที่ 2
พ.ศ. 2427	- กรมหมื่นพิชิตปรีชากร ขึ้นไปเชียงใหม่ ในฐานะข้าหลวงใหญ่พิเศษ เพื่อจัดระเบียบการบริหารการปกครองภายในมณฑลลาวเฉียง
พ.ศ. 2429	- เดือนพฤศจิกายน เจ้าดารารัศมีเข้ามาอยู่ในราชสำนักสยาม
พ.ศ. 2430	- เริ่มสำรวจเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่
พ.ศ. 2431	- ก่อตั้งกรมโยธาธิการ
พ.ศ. 2432	- เกิดเหตุการณ์กบฏพระยาปราบสงคราม
พ.ศ. 2433	- กรมโยธาธิการ ยกสถานะเป็นกระทรวงโยธาธิการ - กรมรถไฟ ก่อตั้งในเดือนตุลาคม สังกัดกระทรวงโยธาธิการ
พ.ศ. 2434	- เริ่มดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกของกรมรถไฟ จากกรุงเทพฯ ถึง นครราชสีมา
พ.ศ. 2439	- วันที่ 28 มีนาคมรถไฟเปิดเดินรถจากกรุงเทพฯ ถึงพระนครศรีอยุธยา - เริ่มโครงการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือถึงเมืองเชียงใหม่ - ไปรษณีย์ที่เมืองเชียงใหม่ เริ่มเปิดรับส่งจดหมายและโทรเลข
พ.ศ. 2441	- เริ่มวางแผนงานสร้างรถไฟสายเพชรบุรี
พ.ศ. 2442	- จัดตั้งมณฑลเทศาภิบาล มณฑลพายัพ - สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสด็จขึ้นมาดูงาน ในมณฑลพายัพ - วันที่ 8 กรกฎาคม เริ่มสร้างรถไฟสายเพชรบุรีจากสถานีปากคลองบางกอกน้อย
พ.ศ. 2443	- รถไฟสามารถเดินรถจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ในวันที่ 21 ธันวาคม
พ.ศ. 2444	- กรมรถไฟดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยแยกจากทางรถไฟกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ที่สถานีชุมทางบ้านภาชี

ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ (ต่อ)

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2445	- เกิดเหตุการณ์กบฏเงี้ยวเมืองแพร่
พ.ศ. 2446	- วันที่ 19 มิถุนายน เริ่มเปิดเดินรถไฟสายเพชรบุรี
พ.ศ. 2448	- เดินรถถึงสถานีปากน้ำโพ เมืองนครสวรรค์ - เริ่มต้นการสำรวจสร้างทางรถไฟสายเหนือ ต่อไปถึงเมืองเชียงใหม่ โดยมีวิศวกรชาวเยอรมัน ชื่อ มิสเตอร์ อี. ไอเซ็นโฮเฟอร์ - สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จเมืองเชียงใหม่
พ.ศ. 2450	- เริ่มสร้างชุดเจาะอุโมงค์ถ้ำขุนตาน
พ.ศ. 2451	- วันที่ 12 กุมภาพันธ์ เจ้าดารารัศมี เสด็จกลับล้านนาครั้งแรก เสด็จด้วยรถไฟจากสถานีสามเสนถึงสถานีปากน้ำโพ แล้วทรงเสด็จด้วยเรือไปยังเมืองเชียงใหม่ถึงเมืองเชียงใหม่ วันที่ 9 เมษายน รวมเวลาเดินทาง 56 วัน - เปิดเดินรถถึงสถานีพิษณุโลก
พ.ศ. 2454	- เปิดเดินรถถึงสถานีเมืองแพร่
พ.ศ. 2455	- เปิดเดินรถถึงศาลาแม่พวก วันที่ 1 มิถุนายน - เปิดเดินรถถึงตำบลปากปันหรือปากปาน เมืองแพร่ วันที่ 15 พฤศจิกายน - กระทรวงโยธาธิการ เปลี่ยนเป็นกระทรวงคมนาคม
พ.ศ. 2456	- เดินรถถึงตำบลปากต้า เมืองแพร่ วันที่ 1 พฤศจิกายน
พ.ศ. 2457	- เจ้าดารารัศมี เสด็จกลับมาประทับอยู่ที่เมืองเชียงใหม่ เป็นการถาวร เสด็จขึ้นรถไฟจากกรุงเทพฯ พร้อมด้วยเจ้าแก้วแว้วร์ วันที่ 7 มกราคม ถึงเมืองเชียงใหม่ วันที่ 22 มกราคม รวมเวลาเดินทาง 15 วัน - เดินรถถึงอำเภอเมืองลอง เมืองลำปาง วันที่ 15 มิถุนายน
พ.ศ. 2458	- เดินรถถึงตำบลผาคอ วันที่ 1 พฤษภาคม - เดินรถถึงแม่จาง เมืองลำปาง วันที่ 1 ธันวาคม
พ.ศ. 2459	- เดินรถถึงสถานีเมืองลำปาง วันที่ 1 เมษายน - เดินรถถึงตำบลปางหัวพง เมืองลำปาง วันที่ 20 ธันวาคม

ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ (ต่อ)

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2460	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 5 มิถุนายน กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เข้ารับตำแหน่ง <i>ผู้บัญชาการกรมรถไฟ</i> - วันที่ 27 มิถุนายน กรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ รวมเข้าเป็นหน่วยงานเดียวกันคือ <i>กรมรถไฟหลวง</i>
พ.ศ. 2461	<ul style="list-style-type: none"> - อุโมงค์ถ้ำขุนตาน สร้างเสร็จเดือนมีนาคม ใช้ระยะเวลาสร้าง 11 ปี
พ.ศ. 2462	<ul style="list-style-type: none"> - เดินรถถึงสถานีแม่พุก เมืองลำพูน - โรงแรมรถไฟเชียงใหม่ สร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการ
พ.ศ. 2463	<ul style="list-style-type: none"> - ปลายรางรถไฟสายเหนือได้สร้างถึงเมืองเชียงใหม่ วันที่ 1 พฤษภาคม - เริ่มดำเนินการเปลี่ยนรางรถไฟสายเหนือจาก 1.435 ซม. เป็น 1 เมตร จนเสร็จครบทั้งหมดใน พ.ศ. 2473
พ.ศ. 2464	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 1 มกราคม รถไฟสามารถเดินรถถึงสถานีเมืองเชียงใหม่ - วันที่ 2 มกราคม เปิดเดินรถไฟระหว่างสยามกับสหรัฐอเมริกา - เริ่มสร้างสะพานนอร์ธ สะพานที่ 2 สร้างจากเหล็กแทนสะพานเดิมที่สร้างจากไม้เพื่อรองรับจำนวนรถที่มีเพิ่มมากขึ้น - สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และหม่อมเจ้าหญิงพูนพิศมัย ดิสกุล เสด็จเมืองเชียงใหม่ ครั้งที่ 2
พ.ศ. 2465	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 16 ตุลาคม สมเด็จพระนางยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เสด็จเชียงใหม่โดยรถไฟเพื่อตรวจงานทางรถไฟสายเหนือ - วันที่ 1 พฤศจิกายน เปิดเดินรถด่วนระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ สัปดาห์ละ 2 ขบวน - จัดตั้งกองโฮเต็ล - จัดตั้งกองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว

ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ (ต่อ)

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2467	<ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งแผนกโฆษณาการ สังกัดกรมรถไฟหลวง ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์กิจการรถไฟและเชิญชวนให้ชาวไทยนิยมการท่องเที่ยว - วันที่ 18 ตุลาคมเปลี่ยนนามกรมรถไฟ จาก <i>กรมรถไฟหลวง</i> เป็น <i>กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม</i>
พ.ศ. 2469	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 5 มิถุนายน กรมหลวงกำแพงเพชร ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม - พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี เสด็จประพาสสมณชลพายัพ เมืองเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 22 มกราคม – 4 กุมภาพันธ์
พ.ศ. 2470	<ul style="list-style-type: none"> - สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้านิภาภานภดล กรมขุนอุทองชัตติยานารี เสด็จประพาสเมืองเชียงใหม่ และทรงเขียนบันทึกเรื่อง <i>สักรวาเมื่อตามเสด็จประพาสสมณชลพายัพ</i> วันที่ 2 มกราคม ในการเสด็จกลับกรุงเทพฯ พระราชชายาเจ้าดารารัศมี ตามเสด็จมากรุงเทพฯ ด้วย - พระวิมาดาเธอ กรมพระยาสุทธาสินีนาฏ ปิยมหาราชปอรัธดา เสด็จประพาสสมณชลพายัพ เมืองเชียงใหม่ เดือนพฤศจิกายน - สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ตามเสด็จพระวิมาดาเธอไปเชียงใหม่ เดือนธันวาคม
พ.ศ. 2472	<ul style="list-style-type: none"> - สมเด็จพระศรีสวรินทิรา บรมราชเทวี พระพันวัสสาอัยยิกาเจ้า และสมเด็จพระราชปิตุจฉา เจ้าฟ้าวไลยอลงกรณ์ กรมหลวงเพชรบุรีราชสิรินธร เสด็จประพาสจังหวัดเชียงใหม่
พ.ศ. 2476	<ul style="list-style-type: none"> - กรมรถไฟหลวง ริเริ่มจัดขบวนรถพิเศษนำเที่ยวเชียงใหม่ เพื่อรายได้ในสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ เทียบงานสงกรานต์เชียงใหม่
พ.ศ. 2477	<ul style="list-style-type: none"> - เครื่องบินลำแรก ลงจอดที่สนามบินเชียงใหม่ วันที่ 25 เมษายน

ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ (ต่อ)

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2479	<ul style="list-style-type: none"> - กระทรวงเศรษฐกิจ เสนอโครงการบำรุงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทย สยาม ต่อร์รัฐมนตรี มี 3 ประการ คือ <ol style="list-style-type: none"> 1. งานโฆษณาชักชวนนักท่องเที่ยว 2. งานรับรองนักท่องเที่ยว 3. งานบำรุงสถานที่ท่องเที่ยวและที่พัก - เริ่มมีการใช้คำว่า <i>ท่องเที่ยว</i> อย่างเป็นทางการ ดังเห็นได้จากกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม จัดตั้ง <i>แผนกส่งเสริมพาณิชย์และการท่องเที่ยว</i> - การจัดขบวนรถไฟพิเศษเที่ยวงานสงกรานต์เชียงใหม่ ได้รับความนิยมอย่างมาก มีประชาชนร่วมเดินทาง 880 คน
พ.ศ. 2486	<ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 21 เดือนมกราคม สถานีรถไฟเชียงใหม่ ถูกทิ้งระเบิดในเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 อาคารสถานีถูกทำลาย - หนังสือพิมพ์รถไฟ ออกฉบับแรก เดือนมกราคม
พ.ศ. 2490	<ul style="list-style-type: none"> - เริ่มเปิดสนามบินเชียงใหม่ ดำเนินกิจการโดย บริษัทเดินอากาศไทย - อาคารสถานีเชียงใหม่หลังใหม่สร้างแล้วเสร็จ
พ.ศ. 2492	<ul style="list-style-type: none"> - หลังเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 พันฟูการส่งเสริมการท่องเที่ยว โอนหน่วยงานจาก กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม มาสังกัด กรมโฆษณาการ สำนักนายกรัฐมนตรี เปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น <i>สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว</i>
พ.ศ. 2493	<ul style="list-style-type: none"> - กรมโฆษณาการ สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว ยกฐานะเป็น <i>สำนักงานการท่องเที่ยว</i> ทำหน้าที่ให้ความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว และดูแลจัดสถานที่ท่องเที่ยว
พ.ศ. 2496	<ul style="list-style-type: none"> - วารสารคนเมือง ออกฉบับแรก เดือนมกราคม
พ.ศ. 2499	<ul style="list-style-type: none"> - วารสารรถไฟ ออกฉบับแรก เดือนมีนาคม ฉบับฉลองวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2499

ตารางแสดงลำดับเหตุการณ์สำคัญ (ต่อ)

ปีพุทธศักราช	เหตุการณ์
พ.ศ. 2501	- วันที่ 20 กุมภาพันธ์ – 13 มีนาคม พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เสด็จเยือนจังหวัดเชียงใหม่
พ.ศ. 2502	- ออกพระราชบัญญัติการจัดตั้ง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อ.ส.ท.) โดยหน่วยงานมีหน้าที่ในการบริหารจัดการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี

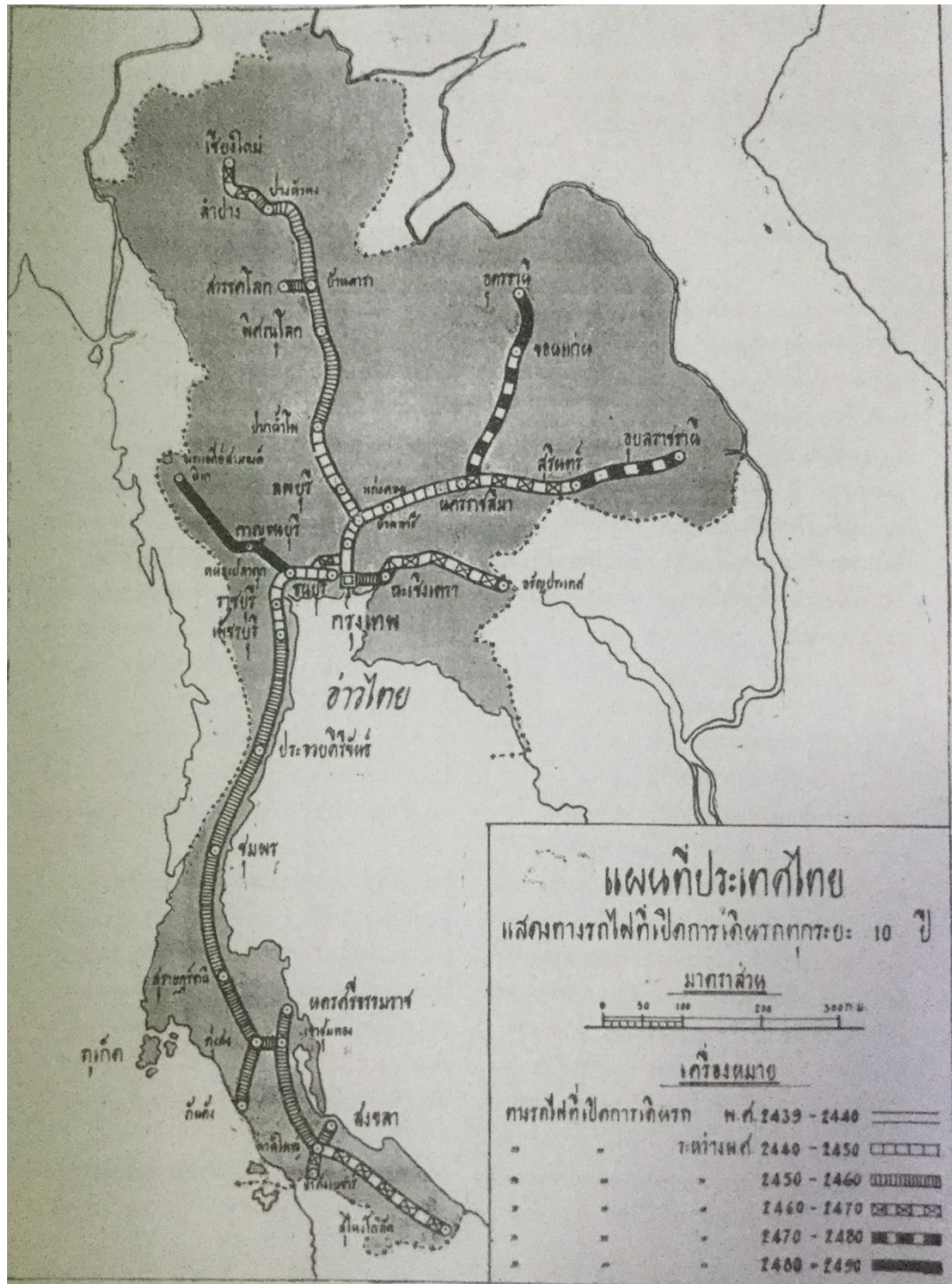


ภาคผนวก ก
ตารางแสดงความก้าวหน้าของการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ¹

วัน/เดือน/ปี (พุทธศักราช)	เปิดการเดินทางระหว่าง	ระยะทางกิโลเมตร
28 มีนาคม 2439	กรุงเทพฯ – อยุธยา	72
1 เมษายน 2444	บ้านภาชี – ลพบุรี	43
1 พฤศจิกายน 2448	ลพบุรี – ปากน้ำโพ	117
24 มกราคม 2450	ปากน้ำโพ – พิษณุโลก	139
11 พฤศจิกายน 2451	พิษณุโลก – บ้านดารา	69
15 สิงหาคม 2452	บ้านดารา – สวรรคโลก	29
15 สิงหาคม 2452	บ้านดารา – ปางน้ำผึ้ง	51
1 มิถุนายน 2454	ปางน้ำผึ้ง – แม่พวก	19
15 พฤศจิกายน 2455	แม่พวก – ปากปान	11
1 พฤศจิกายน 2456	ปากปान – แม่ต้า	12
15 มิถุนายน 2457	แม่ต้า – บ้านปิ่น	13
1 พฤษภาคม 2458	บ้านปิ่น – ผาคอ	17
15 ธันวาคม 2458	ผาคอ – แม่จาง	19
1 เมษายน 2459	แม่จาง – ลำปาง	42
20 ธันวาคม 2459	ลำปาง – ปางหัวพง	33
1 กรกฎาคม 2460	ปางหัวพง – ปางยาง	4
1 มกราคม 2464	ปางยาง – เชียงใหม่	72

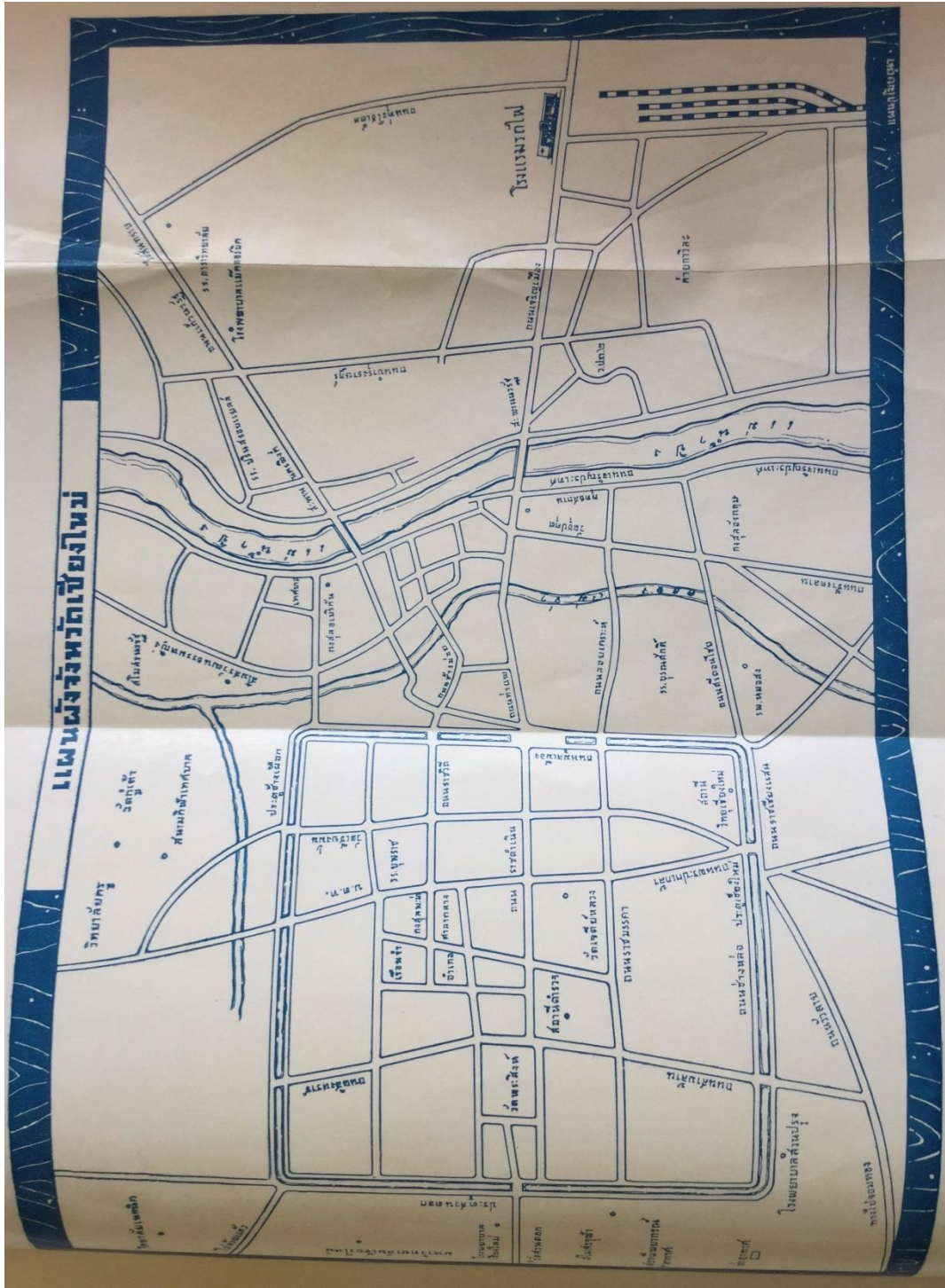
¹กรมรถไฟ. (2490). งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี. หน้า 11-13.

ภาคผนวก ฎ
แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟของประเทศไทย



ที่มา: กรมรถไฟ. (2490). งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี. หน้า 14.

ภาคผนวก ๕ แผนที่ตัวเมืองเชียงใหม่



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2507). พิธีเปิดอาคารโรงแรมเชียงใหม่. หน้าปกหลัง.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายสุทธิศักดิ์ แสงวงศ์
วัน เดือน ปี เกิด	31 มีนาคม 2532
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2554 ศิลปศาสตรบัณฑิต (ภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์เชิงท่องเที่ยว) เกียรตินิยมอันดับ 1 จาก มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม พ.ศ. 2561 ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (ประวัติศาสตร์) จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ผลงานตีพิมพ์	สุทธิศักดิ์ แสงวงศ์; และ โดม ไกรปกรณ์. (2561). “การเดินทางระหว่าง กรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ก่อน พ.ศ. 2464: ประวัติศาสตร์สังคม.” ใน การ ประชุมวิชาการระดับชาติ การศึกษาเพื่อพัฒนาการเรียนรู้ ครั้งที่ 2 ประจำปี 2561 จัดโดย คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา วันศุกร์ที่ 25 พฤษภาคม 2561. หน้า 462-473. Suttisak Sawangsak; & Dome Kraipakorn. (2018). “The Roles of The Royal State Railways of Siam and Chiang Mai Tourism during 1921-1932.” in Seoul 36th International Conference on “ Business, Economics, Social Science & Humanities- BESSH- 2018” August 18-19, 2018 Seoul, South Korea.