

พัฒนาการรถไฟไทย

พ.ศ.2429 กิจการรถไฟกำเนิดขึ้นโดยรัฐบาลอนุมัติสัมปทานให้บริษัทสัญชาติเดนมาร์กสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงสมุทรปราการ ระยะทาง 21 กิโลเมตร

พ.ศ.2433 ร.5 ทรงสถาปนากรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงโยธาธิการ สร้างเส้นทาง

1. กรุงเทพฯ – ปากน้ำ ของเอกชนโดยบริษัทสัญชาติเดนมาร์ก ซึ่งชาวยุโรปเป็นผู้จัดการ เริ่มก่อสร้าง พ.ศ.2430 (ค.ศ.1887) เปิดใช้ พ.ศ.2436(ค.ศ.1893)เป็นรถไฟเอกชนสายเดียวถึงปี พ.ศ.2479 กลายมาเป็นของรัฐ ระยะทาง 21 กิโลเมตร 10 สถานี

2. สายนครราชสีมา ทางรถไฟหลวงสายแรกของประเทศ เห็นสัญญาพ.ศ.2434(ค.ศ.1891) ก่อสร้าง 5 ปี

- เฟสแรก กรุงเทพฯ – อัญญา ระยะทาง 70 กิโลเมตร พ.ศ.2439 เปิดใช้มีนาคม แบ่งเป็น 3 ส่วน เริ่มก่อสร้างพร้อมๆ กัน contractor เป็นชาวอังกฤษชื่อ Murray Campbell

- เฟสต่อมาถึงแก่งคอย (บริเวณเชิงเขาลูกแรกก่อนข้ามไปนครราชสีมา)พ.ศ.2440 เปิดใช้ พฤศจิกายน

- เฟสต่อมาถึงดงพญาไฟ มีปัญหาในการก่อสร้างมาก พ.ศ.2443 สร้างถึงนครราชสีมา

3. สายใต้ พ.ศ.2444 เริ่มก่อสร้าง เริ่มจากธนบุรีริมฝั่งเจ้าพระยา

- พ.ศ.2446 สร้างถึงเพชรบุรี แต่เงินไม่พอจึงหยุดสร้างไปหลายปี

- พ.ศ.2452 สร้างต่อ

- พ.ศ.2458 สร้างถึงสงขลา

- พ.ศ.2461 สร้างถึงปาดังเบซาร์

4.สายไปแปดริ้ว

- พ.ศ.2448 เริ่มก่อสร้าง
- พ.ศ.2451 เปิดใช้

5.สายเหนือ

- พ.ศ.2448 สร้างถึงปากน้ำโพ
- พ.ศ.2450 สร้างถึงพิษณุโลก
- พ.ศ.2458 สร้างถึงลำปาง
- พ.ศ.2464 สร้างถึงเชียงใหม่

6.สายย่อยๆ

- พ.ศ.2451 จากบ้านดาราถึงสวรรคโลก

ระบบรถไฟ

ระบบ Standard gauge และระบบ Meter gauge

Standard gauge พัฒนาโดยวิศวกรชาวอังกฤษ โดยพยายามกำหนดให้ใช้รางขนาด 1435 มิลลิเมตรเป็นขนาดมาตรฐาน มีผลบังคับใช้อังกฤษตั้งแต่ปีค.ศ.1845

Meter gauge ประเทศส่วนมากในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ใช้ระบบนี้ ใช้รางขนาด 1000 มิลลิเมตร ข้อดีคือมีขนาดเล็กทำให้ค่าก่อสร้างถูกกว่า รถไฟที่ใช้ก็มีขนาดเล็กกว่ารวมทั้งสะพาน อุโมงค์ต่างๆ ในบางประเทศ ใช้สร้างทางรถไฟสายรองเพื่อไปเชื่อมกับทางรถไฟสายหลักที่ใช้ standard gauge ข้อเสียคือ ไม่สามารถรองรับรถที่มีน้ำหนักมากที่วิ่งเร็วได้เท่ากับที่ standard gauge สามารถรองรับ

การรถไฟยุคแรกเริ่มมี 2 ระบบ เนื่องมาจากเหตุผลทางการเมืองในช่วงแรกเริ่มของการก่อตั้ง ซึ่งเป็นอิทธิพลทางการเมืองของ 2 ฝ่าย คือฝ่ายอังกฤษและฝ่ายฝรั่งเศส

สายปากน้ำสร้างก่อนเป็นระบบ meter gauge สายที่ 2 สายนครราชสีมา เนื่องจากรัชกาลที่ 5 มีความสัมพันธ์อันดีกับเยอรมัน และเยอรมันก็สามารถรบชนะฝรั่งเศสในปีค.ศ.1871 ไทยได้เชิญที่ปรึกษาเยอรมันมาไทย พร้อมกับวิศวกรชื่อ Karl Bethge ซึ่งเดินทางมาถึงไทยในปีค.ศ.1891 และได้ขอความเห็นเกี่ยวกับทางรถไฟ Bethge ได้เสนอให้สร้างเส้นทางไปนครราชสีมาแทนที่จะไปเชียงใหม่ และให้ใช้ Standard gauge ของยุโรป แทนที่จะเป็น Meter gauge ดังที่ฝ่ายอังกฤษเสนอมาและเหมือนกับที่กำลังสร้างในขณะนั้น

ปีค.ศ.1896 ไทยเป็นอิสระแต่ให้แบ่งดินแดนเป็น 2 ฝ่ายเรียกว่า spheres of influences มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นตัวแบ่งตะวันตกให้มีอิทธิพลของอังกฤษ ส่วนตะวันออกให้มีอิทธิพลฝรั่งเศส ซึ่งการแบ่งนี้มีผลกับการรถไฟในเวลาต่อมา

สายที่ 3 คือสายใต้ใช้ระบบ meter gauge โดยทางรถไฟสายนี้ ตั้งใจให้เป็นจุดเริ่มต้นของการเชื่อมกับมลายูทางภาคใต้และวิ่งไปทางเหนือถึงจังหวัดตาก เพื่อเชื่อมกับ Moulmein ในพม่า ต่อไปเลือก meter gauge แทนที่จะเป็น standard ดังที่ Gehrt ผู้บัญชาการรถไฟเสนอมา

การมี 2 ระบบ ได้สร้างสร้างความยุ่งยากและมีค่าใช้จ่ายมากกว่าการมีระบบเดียว เนื่องจากเครื่องมือ เครื่องมือต้องมีให้ครบเพื่อรองรับ 2 ระบบ เส้นทางต่อเนื่องไปตากยังคงเป็น meter gauge ก่อนที่จะสรุปในปีค.ศ.1919 ให้เปลี่ยนระบบที่มีอยู่ทั้งหมด

ให้เป็น meter gauge ส่งผลดีทำให้เครือข่ายเป็นมาตรฐานเดียวกับนานาชาติ(เช่นเดียวกับมลายาในขณะนั้น)และต่อมาเช่นเดียวกับกัมพูชาและพม่า ทำให้ค่าปฏิบัติการลดลง ค่าบำรุงรักษาลดลง ค่อยๆเปลี่ยนจากระบบ Standard gauge โดยการวางรางที่ 3 สำหรับเส้นทางสายเหนือ (ซึ่งเป็นระบบ standard gauge)เพื่อให้เข้ากับระบบ meter gauge ได้ด้วย โครงการนี้เสร็จสิ้นในปี 1930 โดยเชื่อมต่อระบบทั้ง 2 ที่สะพานพระราม 6 ที่เปิดใช้ในปีค.ศ.1927

(เรียบเรียงจาก The Railways of Thailand, by R. Ramaer ,1994)