

แนะนำหนังสือ

คัททียากร ศศิธรามาศ*



ถนนอมมวล โอเจริญ และ วิไลดา ศรีอุฬารพงศ์ (แปล),
กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย ของ ลูอิส ไวเลอร์.

กรุงเทพฯ : คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๖. ๒๖๐ หน้า.

* อาจารย์ ดร. ประจักษ์ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย (*Anfang der Eisenbahn in Thailand*) ของลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler) ซึ่งแปลจากภาษาเยอรมันโดยถนอมนวล โอเจริญและวิไลดา ศรีอุฬารพงศ์ เป็นบันทึกประจำวันและจดหมายส่วนตัวของผู้เขียนที่เล่าเรื่องราวการทำงานในสยามให้บิดาที่อยู่ที่ยุโรป หนังสือเล่มนี้จัดพิมพ์ขึ้นใน พ.ศ. ๒๕๕๕ เนื่องในโอกาสเฉลิมฉลองความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐเยอรมนีที่มีวาระครบ ๑๕๐ ปี นับจากปีที่กราฟ ฟรีดริช ซู ออยเลนบวร์ก (Graf Friedrich zu Eulenburg) หัวหน้าคณะผู้แทนการค้าแห่งปรัสเซียเดินทางมาสยามในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้ลงนามในสนธิสัญญาพระราชไมตรีทางการค้าและการเดินเรือเมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๐๕

ลูอิส ไวลเลอร์ ผู้เขียนเป็นวิศวกรชาวเยอรมันที่เข้ามาทำงานสร้างทางรถไฟในสยามรวม ๒ ช่วงด้วยกันคือระหว่าง พ.ศ. ๒๔๓๖ - พ.ศ. ๒๔๔๐ และระหว่าง พ.ศ. ๒๔๔๗ - พ.ศ. ๒๔๖๐ ผู้เขียนเกิดใน พ.ศ. ๒๔๐๖ ที่เมืองเล็ก ๆ ในแคว้นบาสก์ (Basque) ทางตอนเหนือของสเปน หลังจากใช้ชีวิตที่นั่นได้ไม่นาน คาร์ล ไวลเลอร์ (Karl Weiler) บิดาซึ่งเป็นวิศวกรสร้างทางรถไฟต้องย้ายไปทำงานที่รัสเซียและลัตเวีย ผู้เขียนติดตามบิดาไปด้วยจนกระทั่ง พ.ศ. ๒๔๒๐ จึงย้ายกลับมาที่วิสบาเดน (Wiesbaden) เมืองเกิดของบิดาซึ่งตั้งอยู่ทางตอนกลางของเยอรมนี ไวลเลอร์ศึกษาในระดับมัธยมที่เมืองวิสบาเดนและต่อมาศึกษาในคณะวิศวกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีประจำเมืองฮันโนเวอร์ (Hannover) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีที่เบอร์ลิน-ชาร์ลอตเทินบวร์ก (Berlin-Charlottenburg) หลังสำเร็จการศึกษา เขาทำงานเป็นวิศวกรควบคุมการก่อสร้างรางรถไฟที่วิสบาเดน ซึ่งทำให้เขาสะสมประสบการณ์ได้มาก เนื่องจากเส้นทางช่วงหนึ่งเป็นภูเขาที่มีความลำบากในการก่อสร้าง ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๓๔ เขาได้รับราชการเป็นวิศวกรกำกับการ และประจำอยู่ที่กองบริหารงานของกรมรถไฟเมืองโคโลญจน์ (Cologne) และที่นั่นเองเป็นที่ไวลเลอร์ได้รับข้อเสนอให้มาสร้างทางรถไฟในสยาม เขาตอบตกลงและออกเดินทางมาสยามเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๔๓๖ ซึ่งตรงกับรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เขามาถึงกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๓๖ และรับหน้าที่เป็นวิศวกรคุมงานก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตั้งแต่ช่วงอยุธยาไปจนถึงหินลับจ.สระบุรี หลังทำงานในสยามได้ ๔ ปีก็เริ่มทนกับสภาพอากาศที่ร้อนอบอ้าวของสยามไม่ไหว ประกอบกับสุขภาพที่ทรุดโทรมลงเรื่อย ๆ ทำให้เขาตัดสินใจกลับประเทศเยอรมนี

ใน พ.ศ. ๒๔๔๐ ในปีต่อมาเขาสมรสกับเอลิซาเบธ จุง (Elizabeth Jung) เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๔๑ และในวันเดียวกันนั้นก็เดินทางไปประเทศจีนเพื่อเข้าทำงานในตำแหน่งวิศวกรคุมงานก่อสร้างทางรถไฟสายชิงเต่า (Qingdao) โดยรับผิดชอบคุมงานในช่วง ๖๐ กิโลเมตรแรก ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๔๖ เขาย้ายไปทำงานสร้างทางรถไฟทางตอนใต้ของซีเรีย ซึ่งในขณะนั้นเป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิออตโตมัน หลังจากทำงานที่นั่นได้ราวปีกว่าก็ย้ายกลับมาสยามอีกครั้งเพื่อรับตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟใน พ.ศ. ๒๔๔๗ ในครั้งนี้เขาได้พำนักอยู่ในสยามนานถึง ๑๓ ปี จนกระทั่งสยามประกาศเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ ๑ กับฝ่ายสัมพันธมิตรเมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ ชาวต่างชาติที่เป็นชาวเยอรมันและออสเตรียจึงถูกจับกุมเป็นเชลยซึ่งรวมทั้งไวเลอร์ด้วย อย่างไรก็ตาม เขามีได้ถูกส่งตัวจากสยามต่อไปยังอินเดียเช่นเพื่อนร่วมชาติคนอื่น ๆ เนื่องจากล้มป่วยด้วยโรคท่อน้ำดีในตับอักเสบและถูกส่งตัวเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์และจากนั้นก็เรือรับตัวกลับไปเยอรมนี เขากลับถึงบ้านเกิดในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ แต่ระหว่างเดินทางก็ล้มป่วยทรุดหนักจนเสียชีวิตเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๑ ร่างเขาถูกทำพิธีฝังไว้ในทะเลที่ละติจูดที่ ๑๕ องศาใต้และลองจิจูดที่ ๔๘ องศาตะวันออก

เนื่องจากไวเลอร์เป็นคนช่างสังเกตและรักการเขียนทั้งชอบเขียนบันทึกและจดหมายถึงบิดาผู้เป็นเสมือนเพื่อนและเพื่อนร่วมงานตลอดเวลาที่ทำงานในต่างประเทศ จดหมายและบันทึกประจำวันของเขาเก็บรักษาอยู่ที่หอสมุดพิเศษของพิพิธภัณฑ์ที่นครมิวนิก (Munich) ทางตอนใต้ของประเทศเยอรมนี *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย* จึงมาจากการบันทึกของเขาโดยมีเนื้อหาเพียงช่วงที่ทำงานอยู่ในสยามและไม่มีเนื้อหาในต่างประเทศที่อื่น นอกจากนี้ ช่วงเวลาที่เขาและครอบครัวเดินทางจากสยามกลับไปพักผอนที่บ้านเกิดก็ไม่ได้กล่าวถึงเช่นกัน

ในการทำงานในสยามในช่วงแรก ไวเลอร์ซึ่งเพิ่งเคยเดินทางมาประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นครั้งแรกได้เล่าถึงเหตุการณ์ที่ประทับใจและสิ่งแปลกใหม่หลายอย่างที่พบเห็น เขาเล่าถึงการเดินทางจาก “สันดอนกรุงเทพฯ” เข้ามายังปากน้ำและความประทับใจครั้งแรกที่เห็นกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ “บ้านที่สร้างอยู่บนเสาและตั้งอยู่บนน้ำ” วัดวาอารามและพระบรมมหาราชวัง สิ่งแปลกสำหรับเขาก็คือหนึ่งได้แก่ผู้คนเขาเล่าถึงพระภิกษุที่สามารถ “พบเห็นได้ทุกหนทุกแห่ง” รวมทั้งชายและหญิงชาวสยามที่ “เป็นเรื่องยากที่จะแยกความแตกต่างระหว่างหญิงสาวชาวสยามกับเด็กผู้ชาย” เนื่องจาก

พวกเธอไว้ผมสั้น และพวกเธอ “ไม่มีความเป็นผู้หญิงเลย เสื้อผ้าก็คล้ายคลึงกับของพวกผู้ชายเป็นส่วนใหญ่”

เมื่อพักที่กรุงเทพฯ ได้ราว ๑ สัปดาห์ ไวลเลอร์เดินทางไปยังอยุธยาเพื่อเริ่มงานในฐานะวิศวกรควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟ เขาเล่าถึงความลำบากของการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางและขนส่งสัมภาระด้วยเรือเล็ก ซึ่งบางครั้งน้ำหนักหรือน้อยมากจนทำให้เรือไม่สามารถแล่นได้ เขาและลูกหาบต้องลงจากเรือเพื่อขึ้นเรือด้วยตนเอง เขาเล่าถึงความลำบากในการหาน้ำสะอาดดื่มเมื่อต้องเดินทางต่อไปจากอยุธยา และเส้นทางเริ่มเข้าสู่ป่ากรทิบ อากาศที่ร้อนจนทำให้อาหารที่เตรียมไปด้วยเน่าเสีย จนเขา “ต้องประทังชีวิตด้วยกล้วยและไข่” เขายังเขียนเล่าให้บิดาว่าด้วยลักษณะนิสัยของลูกหาบชาวสยาม ลักษณะของภาษาสยาม สัตว์ที่พบได้ในป่า แมลงและสัตว์เลื้อยคลานตามที่พักที่สร้างด้วยไม้ เขาเล่าถึง “มดสีดำ” “มดสีน้ำตาลอ่อน” “มดสีขาวที่ชอบทำลายล้าง” “มดที่บินได้ที่มีมากกันเป็นฝูงในตอนเย็น” งูและตุ๊กแก ที่เขื่องซ้ำกว่าจิ้งจกและมีเสียงร้องที่ประหลาด เขาเล่าอย่างติดตลกว่า “ขณะที่ผมกำลังเขียนจดหมายฉบับนี้ยังมีตุ๊กแกสามตัวมารวมกันอยู่ตรงผนังโต๊ะเขียนหนังสือและตัวดิ๊กกินแมลงจำนวนมากที่บินวนอยู่อย่างเงียบ ๆ”

นอกจากเรื่องราวรอบตัว เขายังสนใจการเมืองโดยเล่าให้บิดาถึงปัญหาความขัดแย้งเรื่องเขตแดนที่เกิดขึ้นระหว่างฝรั่งเศสกับสยาม จนเรือรบฝรั่งเศส ๒ ลำแล่นเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา และเกิดการ “ต่อสู้เบาๆ” กับฝ่ายสยามเมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๓๖ ถึงแม้ว่าชาวนี้อาจจะแพร่มาถึง “ปากเพรียว” ที่เขากำลังคุมการก่อสร้างอยู่ไม่มาก แต่เขาก็กล่าวว่า ชาวยุโรปในสยามต่างพากันคาดการณ์ว่าจะเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้น แต่ไม่นานหลังเหตุการณ์การสู้รบ เขาได้รับโทรเลขจากกรุงเทพฯ แจ้งว่าความขัดแย้งจบลงแล้วด้วยดี นอกจากนั้น เขายังคอยส่งข่าวให้บิดาทราบเป็นระยะว่า มีชาวยุโรปสัญชาติใดจำนวนเท่าไรรับราชการอยู่หน่วยงานใดในสยามบ้าง เพราะเห็นว่าการส่งคนมาทำงานในสยามก็เท่ากับเป็นการขยายอิทธิพลของชาติมหาอำนาจจากยุโรปเช่นกัน

หลังจากไวเลอร์กลับประเทศใน พ.ศ. ๒๔๔๐ และกลับมาสยามอีกครั้งใน พ.ศ. ๒๔๔๗ เพื่อรับราชการในตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟ ในช่วงที่ ๒ นี้ เขาไม่ได้เล่าเรื่องราวเกี่ยวกับสภาพทั่วไปในสยามมากนักซึ่งคงเป็นเพราะคุ้นกับสยามมาบ้างแล้วจากการทำงานในช่วงแรก เขาจะเล่าเกี่ยวกับการทำงานในตำแหน่งใหม่ ปัญหาทั่วไปที่สยามต้อง

เผชิญ เช่น การมีประชารณน้อย รวมทั้งผู้คนที่เขาพบเห็นและรู้จักในฐานะเจ้ากรรมรถไฟ เช่น เจ้าฟ้ากรมหลวงนครานุวัตติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในขณะนั้น เขาชอบเล่าเกี่ยวกับการพัฒนาเติบโตของเมืองที่มีรถไฟตัดผ่าน เช่น โคราซ ซึ่งในขณะนั้นเป็น “คลังเก็บสินค้าที่จะส่งไปขายต่อยังเมืองทางแถบตะวันออกจนถึงฝั่งแม่น้ำโขง”

เหตุการณ์สำคัญเหตุการณ์หนึ่งที่เขาในฐานะเจ้ากรรมรถไฟเล่าคือการได้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นครั้งแรกในช่วงต้นเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๔๗ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงจำเขาได้ถึงแม้เวลาจะผ่านไปถึง ๗ ปี และได้ตรัสทักทายเขาอยู่หลายประโยค จากนั้น เขาเล่าเรื่องการเข้าเฝ้าพระองค์ รวมถึงการเดินทางไปตรวจเส้นทางรถไฟร่วมกับพระองค์อีกหลายครั้ง โดยเล่าถึงความยากลำบากในการเดินทางไปสำรวจเส้นทางในภาคเหนือเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ เช่นการเดินทางจากอุตรดิตถ์ไปลำปางที่เขาต้องลงมือ “แผ้วถางทางเดินผ่านป่าดงดิบด้วยตนเอง” ทั้งวิเคราะห์หว่า การสร้างรถไฟสายเหนือเป็นความจำเป็นสำหรับสยาม เนื่องจาก “ในทางปฏิบัติแล้ว อำนาจการบริหารของรัฐทางเหนือไม่อยู่ใต้การปกครองของผู้ใด” และ “ผู้คนก็ยังไม่รู้สึกผูกพันกับประเทศสยามเท่าใดนัก” นอกจากการสร้างทางรถไฟสายเหนือแล้วยังเล่าถึงการสร้างทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่เพชรบุรีไปถึงสงขลา และมองว่าอังกฤษต้องการเข้ามามีอิทธิพลในการสร้างทางรถไฟสายนี้ เนื่องจากต้องการเชื่อมโยงทางรถไฟสายนี้เข้ากับทางรถไฟในแหลมมลายูในอนาคต

ในการเตรียมการรับเสด็จพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่เสด็จกลับมาจากการประพาสยุโรปใน พ.ศ. ๒๔๕๐ ไวลอร์มีส่วนสำคัญในการเตรียมรถไฟให้พร้อมสำหรับการขนสง เขาดีใจและปลาบปลื้มมากที่ได้มีส่วนในการเตรียมการครั้งนี้ เนื่องจากชื่นชมพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวอย่างจริงใจ ดังนั้น เมื่อได้รับทราบข่าวการเสด็จสวรรคตของพระองค์เมื่อวันที่ ๒๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๕๓ เขาส่งข่าวไปถึงบิดาว่า “สะเทือนใจ” อย่างยิ่ง และปีติยินดีที่ได้ทราบข่าวว่าสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สยามมกุฎราชกุมารเสด็จขึ้นครองราชย์ หลังจากช่วงเวลานี้ เขาได้เล่าถึงสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เช่น เรื่องกำเนิดเสือป่า การอนุมัติให้ขยายการสร้างทางรถไฟสายเหนือไปจนถึงเชียงใหม่ การแยกทางรถไฟสายใต้ให้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของอังกฤษซึ่งเขาเห็นว่าเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แผนการกบฏโค่นล้มพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวที่เขา

วารสารอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ ๓๗ ฉบับที่ ๑ ม.ค.-มิ.ย. (๒๕๕๘) ๒๗๕

วิเคราะห์ว่าเป็นโชคดีของสยามที่แผนการถูกเปิดโปงเสียก่อน มิเช่นนั้นอังกฤษและฝรั่งเศส อาจใช้สถานการณ์ที่วุ่นวายหาผลประโยชน์ให้ตนได้ รวมถึงการประกาศเข้าร่วมสงครามโลก ครั้งที่ ๑ กับฝ่ายสัมพันธมิตรของสยาม

เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ผู้เขียนถ่ายทอดในสองช่วงเวลาที่ทำงานอยู่ในสยามแม้จะไม่ต่อเนื่องกันในบางครั้ง แต่ก็มีความน่าสนใจและหลากหลาย เนื่องจากไวลเลอร์เป็นคนช่างสังเกตและจะถ่ายทอดทุกสิ่งที่เห็นที่น่าสนใจบางครั้ง ทั้งบันทึกเรื่องราวด้วยอารมณ์ ขบขันจนผู้อ่านจะได้รับทั้งความรู้และความเพลิดเพลินไปพร้อม ๆ กัน *กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย* เป็นหนังสือที่เล่าถึงความเป็นมาของการสร้างทางรถไฟในสยามซึ่งผู้ที่สนใจประวัติศาสตร์ไทยในช่วงรัชกาลที่ ๕-๖ สามารถรับรู้มุมมองของชาวต่างชาติเกี่ยวกับสังคมสยามซึ่งทำให้การศึกษาประวัติศาสตร์สังคมมีสีสัน

