

การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ปริญญาโท

ของ

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์

พอสมมติศาสตร

มหาวิทาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

เสนอต่อมหาวิทาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต

มิถุนายน 2519

16 . . .

การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

บทคัดย่อ

ของ

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์

เสนอต่อมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต

2519

ปริญญานิพนธ์นี้ ได้ศึกษาปัญหาใหญ่ ๆ 4 ประการคือ

1. สภาพการคมนาคมก่อนการปรับปรุง
2. ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบก
3. นโยบายและการดำเนินงาน
4. อุปสรรค การแก้ไข และผลของการพัฒนาการคมนาคมทางบก

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้เขียนได้เสนอข้อเท็จจริงและพยายามวิเคราะห์หาคณะ โดยอาศัยเอกสารทางราชการในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์ รวมทั้งเอกสารต่าง ๆ ที่ตีพิมพ์แล้ว เนื้อหาสำคัญสรุปได้ดังนี้ คือ

สภาพการคมนาคมภายในประเทศก่อนการพัฒนานั้น เริ่มไปช่วยอุปสรรคและสิ้นเปลืองเวลา นอกจากเส้นทางทางน้ำระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองโดยรอบเท่านั้น ที่มีความสะดวกบ้าง แต่ก็สะดวกเฉพาะในบางฤดูกาล ส่วนการคมนาคมในภูมิภาคต่าง ๆ ที่อยู่ห่างไกลออกไปก็ยังมีอุปสรรคในการเดินทางมากยิ่งขึ้น ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สถานการณ์ทั้งภายในและภายนอกประเทศได้เปลี่ยนแปลง เพราะการคุกคามอย่างรุนแรงของชาติตะวันตก จนรัฐบาลต้องปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ เพื่อให้รัฐบาลกลางสามารถควบคุมหัวเมืองต่าง ๆ ได้ ประกอบกับในขณะนั้นระบบเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกเด่นชัดขึ้น สภาพการปกครองและเศรษฐกิจเช่นนี้ต้องการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และสม่ำเสมอตลอดทั้งปี ดังนั้นรัฐบาลจึงพัฒนาการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯไปยังภูมิภาคต่าง ๆ และในขณะเดียวกันรัฐบาลได้สร้างถนนภายในกรุงเทพฯ เพื่อให้การคมนาคมระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ โดยผ่านกรุงเทพฯสะดวกยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าการพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งรถไฟ ถนน ทางเกวียน รถมราง รัฐบาลต้องเผชิญปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ทั้งทางด้านการเงิน การขาดบุคคลากร การขาดวัสดุอุปกรณ์ก็ตาม แต่รัฐบาลก็สามารถทำให้การคมนาคมทางบกเป็นเครื่องมือสำหรับรัฐในการกระชับภูมิภาคกับเมืองหลวงให้ใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทย

THE DEVELOPMENT OF INLAND COMMUNICATION DURING
THE REIGN OF KING CHULALONGKORN

ABSTRACT

BY

KEORKUL YEANYONGANUN

Presented in partial fulfillment of the requirements

for Master of Education Degree

Srinakharinwirot University

June 1976

This thesis studies four major problems:

1. The general state of inland communications prior to development.

2. The significant factors which influenced the planning and development of inland communications.

3. Policy and the processes of its implementation.

4. The problems, solutions and results of the development of inland communications.

In this study, the writer presents facts and analyzes all available data from official documents, both published and unpublished, during the reign of King Chulalongkorn.

The major conclusions are as follows:-

The state of communications throughout the country before the development was full of obstacles and was time-consuming, except communications by water-ways between Bangkok and its surrounding provinces, which was in any case only seasonally convenient. Communications in remote areas was not convenient. During the reign of King Chulalongkorn, the internal and external situation of the country changed as a result of powerful threats from western countries. The government had therefore to reform the country's administration by centralizing the government in order to control the outlying parts of the country. At the same time, a new export-oriented economic system arose.

The changes in the form of government and the economy needed fast steady and convenient all-year-round communications system, as a result of which the government had to improve inland communications, notably the railways from Bangkok to the other parts of the country, and the roads within Bangkok itself. These new modes of transport made communications from place to place within the country more convenient. In the development of inland communications, railways, highways, feeder-roads, tramways, the government confronted many problems, such as, the shortage of personnel, finance and equipments. Nevertheless, it succeeded in creating an inland communications system as a means of strengthening closer relationships between the capital and the other parts of the country for the first time in Thai history.

คณะกรรมการที่ปรึกษาประจำตัวนิสิตได้พิจารณาปริญญาโทฉบับนี้แล้ว
เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาระดับสูงต่อปริญญาโทการศึกษามหบัณฑิต
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

อรุณชัย สนิทวงศ์ นงนุช ประธาน
(คุณารุณญา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา)



(ดร. เศรษฐ บุญนาค)

กรรมการ

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลืออย่างดีจาก อาจารย์กฤษณารุณญา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา แห่งมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และ อาจารย์ ดร. เศษ บุนนาค แห่งกระทรวงการต่างประเทศ ตั้งแต่เริ่มทำ จนกระทั่งสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงขอกราบขอบพระคุณท่านทั้งสองเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณ อาจารย์มีชัย วรสายัณห์ คุณกัญญา ธรรมพงษา คุณปราณี เนียมทรัพย์ คุณชนิษฐา เฟื่องวิวัฒน์ คุณดวงพร สุวรรณไชโย และ ขอขอบคุณในความเชื่อเพื่อจากการบริการของเจ้าหน้าที่หอจดหมายเหตุแห่งชาติ หอสมุดแห่งชาติ กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ หอสมุดกรมพระยาคำรบ-ราชานุภาพ หอสมุดสยามสมาคม หอสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และหอสมุด กระทรวงมหาดไทย ไว้ ณ ที่นี้ด้วย.

ผู้
เกิดกุล ยินยงฉวีรักษ์

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทนำ	๑ - 1
บทที่ 1 สถานการณ์คมนาคมในประเทศไทยก่อนการปรับปรุง	9
1. สถานการณ์คมนาคมภายในเมืองหลวง	9
2. สถานการณ์คมนาคมภายในประเทศ	20
บทที่ 2 ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการคมนาคมทางบกใน รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	39
1. การปกครองภายในประเทศ	39
2. การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก	44
3. ปัจจัยทางด้านการบริหาร	48
4. ประสบการณ์อันเนื่องจากการเสด็จต่างประเทศของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	54
5. การกระตุ้นของหนังสือพิมพ์ในประเทศไทย	57
บทที่ 3 วัตถุประสงค์และนโยบายในการพัฒนาการคมนาคมทางบก	61
วัตถุประสงค์ในการพัฒนาการคมนาคมทางบก	61
1. เพื่อความสะดวกในการกระชับการปกครองภายในประเทศและ กำหนดานอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตก	62
2. เพื่อส่งเสริมทางด้านการบริหาร	63
3. เพื่อความสะดวกในการคมนาคม	65
นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางบก	66
1. นโยบายการพัฒนาทางรถไฟ	68
1.1 ความเคลื่อนไหวก่อนการสร้างทางรถไฟ	68

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง

หน้า

1.2	นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2441	73
1.2.1	รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง	73
1.2.2	รัฐบาลอนุมัติสัมปทานทางรถไฟแก่เอกชน	74
1.2.2.1	สัมปทานทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ	76
1.2.2.2	สัมปทานทางรถไฟสาย สงขลา - ไทรบุรี	78
1.2.2.3	สัมปทานทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - เพชรบุรี	80
1.3	นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2442 - 2453	82
2.	นโยบายการปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาค	90
2.1	การจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมือง	93
3.	นโยบายการปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง	99
4.	นโยบายเกี่ยวกับกิจการรถราง	102
บทที่ 4	การกำหนดแผนและมาตรฐานทางบก	106
	การปรับปรุงการคมนาคมทางบกในภูมิภาค	106
1.	การพัฒนาทางรถไฟ	106
1.1	การสำรวจเส้นทางรถไฟ	106
1.2	การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา	109
1.3	โครงการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา-หนองคาย	116

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
1.4 การสร้างทางรถไฟสายเหนือ	120
1.5 การสร้างทางรถไฟสายใต้	126
1.6 การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก	134
1.7 การสร้างทางรถไฟของเอกชน	137
2. การปรับปรุงทางและถนน	143
2.1 ทางและถนนภายในเมือง	144
2.2 ทางและถนนระหว่างมณฑล	147
การปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง	159
1. การจัดตั้งสุขาภิบาล	159
2. โครงการถนนในกรุงเทพฯ	162
2.1 โครงการถนนอำเภอสาเหิง	162
2.2 โครงการถนนอำเภอคูสิท	165
2.3 โครงการถนนราชดำเนิน	166
3. วิธีการสร้างถนนและอื่น ๆ	170
พาหนะทางบก	172
บทที่ 5 บัญชา อุดมสรรรถ การแก้ไข และผลของการศึกษาการคมนาคมทางบก ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	192
บัญชา อุดมสรรรถ การแก้ไข	192
1. บัญชาการเงิน	192
1.1 การจัดงบประมาณแผ่นดิน	193
1.2 การระดมทุนภายในประเทศ	193

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
1.3 การกู้เงินต่างประเทศ	200
1.4 ปัญหาการเวนคืนที่ดิน	206
2. ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในระดับต่าง ๆ	208
2.1 การขาดแคลนบุคลากรระดับกรรมกร	209
2.2 การขาดแคลนบุคลากรระดับช่างฝีมือ หรือผู้ปฏิบัติงาน	214
2.3 การขาดแคลนบุคลากรระดับผู้บริหาร	219
3. ปัญหาการขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์	221
4. อุปสรรคทางด้านเทคโนโลยี	223
ผลที่ได้รับจากการพัฒนาการคมนาคมทางบก	225
1. ด้านการปกครองภายในประเทศ	225
2. ด้านเศรษฐกิจ	228
3. ด้านสังคม	234
4. ด้านการขยายเมืองหลวงและเมืองอื่น ๆ	235
บทที่ 6 บทสรุป	237
บรรณานุกรม	245
ภาคผนวก ก.	265
ภาคผนวก ข.	267
ภาคผนวก ค.	279
ภาคผนวก ง.	284
ภาคผนวก จ.	285
ภาคผนวก ฉ.	286

บัญชีตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2440	03
2	กำหนดการสร้างทางรถไฟสายใต้	133
3	กำหนดเวลาการก่อสร้าง การเปิดเดินรถ ระยะทางของรถไฟหลวงในสมัยรัชกาลที่ 5	136
4	เวลาอนุมัติสัมปทาน ระยะทาง และอื่น ๆ ของรถไฟเอกชนในสมัยรัชกาลที่ 5	140
5	จำนวนศัคว์ศาคณะในประเทศไทย จำนวนรถ 129	175
6	จำนวน รถ ล้อ เกวียนในประเทศไทย จำนวนรถ 129	176
7	รายไ้กรรรางสายบางกอกแหลม และสามเสน	186
8	Classification of Expenditure	194
9	Expendition of Ministry of Communication	195
10	สถิติรายไ้กระจาย และเงินกำไรสุทธิในการเดินรถตั้งแต่ พ.ศ. 2440 - 2486	229

บัญชีแนบมา

แผนที่	๐	หน้า
1	บริเวณกรุงเทพฯ ก่อนรัชกาลที่ 5	12
2	ระบบคลองในภาคกลาง ก่อนรัชกาลที่ 5	22
3	ระบบคลองในภาคกลาง ก่อนรัชกาลที่ 5	24
4	การคมนาคมภายในประเทศไทย ก่อนรัชกาลที่ 5	28
5	การคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก่อนรัชกาลที่ 5	31
6	ถนนในกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2439	102 ก.
7	เส้นทางที่บริษัทปับนัรศาสตร์สำรวจสร้างทางรถไฟ	108
8	เส้นทางรถไฟสายเหนือที่เจ้ากรมรถไฟเสนอ	123
9	เส้นทางรถไฟสมัยรัชกาลที่ 5	141
10	เส้นทางทางบกภาคเหนือในรัชกาลที่ 5	150
11	เส้นทางทางบกภาคใต้ ในรัชกาลที่ 5	152
12	เส้นทางทางบกภาคตะวันออกเฉียงเหนือในรัชกาลที่ 5	155
13	ชุมทางทางรถไฟในกรุงเทพฯ	160
14	ถนนภายในกรุงเทพฯ ปี พ.ศ. 2453	167
15	เส้นทางรถรางในสมัยรัชกาลที่ 5	183

๑ หน้า

ในปัจจุบันนี้ การคมนาคมทางบกมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ การดำเนินการปกครอง และการป้องกันประเทศ ในท้องถิ่นที่ถนนหรือทางรถไฟสร้าง เข้าไปถึงย่อมนำความเจริญไปสู่ชุมชนนั้น และยังผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการดำเนินชีวิตของประชาชนด้วย

การคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟและทางรถราง อันเป็นวิทยาการแบบตะวันตก ได้ถูกนำมาใช้เป็นครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ส่วนถนนนั้น ถึงแม้ว่าจะมีการสร้างมาก่อนแล้วก็ตาม แต่ในรัชกาลที่ 5 รัฐบาลได้ให้ความสนใจในการสร้างถนนเพิ่มมากขึ้น และสิ่งเหล่านี้ก็ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลในสมัยต่อ ๆ มาด้วย แต่สำหรับการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ "การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" นั้น แทบจะไม่มีเลย นอกจากเรื่องการสร้างทางรถไฟ* แล้ว ในเรื่องถนน รถราง** นั้น ก็มีกล่าวถึงแต่เพียงว่า รัฐบาลสมัยนั้นได้สร้างถนนอะไรบ้าง มีรถรางวิ่งจากไหนถึงไหน แต่ข้อเท็จจริงที่นอกเหนือจากนั้น ยังไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร ทั้ง ๆ ที่เรื่องนี้สำคัญอย่างยิ่ง

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประเทศสยามต้องเผชิญกับการคุกคามอย่างรุนแรงของจักรวรรดินิยมตะวันตก จนทำให้รัฐบาลสยามต้องปรับปรุงและ

* ผู้ที่ได้อ่านและพิมพ์เผยแพร่มี สว่าง อยู่เย็น ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี พ.ศ. 2439 - 2512 และ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์ บทบาทของ
ประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว.

** มีผู้เขียนและพิมพ์แพร่หลาย คือ พระยาอนุমানราชชน พื้นความหลัง และ พลตรี พระยาอนุภาพไตรภพ พระมหานครกรุง เทพ ๆ ในความทรงจำของกษัตริย์เจ้าเมือง ฯลฯ

เปลี่ยนแปลงตนเองทุกวิถีทาง¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกระชับการปกครองหัวเมืองให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น การปรับปรุงการทหารใหม่ประสิทธิภาพ การปฏิรูปการคลัง การปฏิรูปการศาล และการรักษาความสงบภายในประเทศ จะเห็นได้ว่า งานเหล่านี้จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกันด้วย นอกจากนี้ ทางด้านเศรษฐกิจ ภายหลังจากการลงนามในสัญญาเบาริง เมื่อปี พ.ศ. 2398² ระหว่างประเทศสยามกับประเทศอังกฤษแล้ว การค้าขายกับต่างประเทศเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เพื่อนำสินค้าออกมาสู่ตลาดมีมากขึ้น

เมื่อสภาพการคมนาคมในขณะนั้นไม่สามารถเอื้ออำนวยความต้องการของประเทศเท่าที่ควร จึงจำเป็นต้องพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะทรงหาวิธีการติดต่อภายในประเทศที่ดีกว่าเท่าที่เป็นอยู่ ด้วยประสบการณ์ที่เสด็จประพาสต่างประเทศหลายครั้ง* จึงทรงนำเอาแนวความคิดการจัดคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตก ที่ได้ทรงพบเห็นในอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจตะวันตก เป็นต้นว่า ขวา อินเดียน ตลอดจนกระทั่งที่ได้ทรงพบเห็นในทวีปยุโรป มาปรับปรุงการคมนาคมทางบกในประเทศไทย

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การสร้างทางรถไฟ ถนน ทางรถราง นั้น เป็นวิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งต้องการปัจจัยหลายอย่าง อาทิ บุคคลากร ซึ่งประเทศไทยในขณะนั้นขาดทุกระดับ ตั้งแต่ผู้บริหาร วิศวกร และกรรมกร แม้กระทั่งกรรมกรก็ต้องได้รับการฝึกหัดที่ทันสมัย จึงจะสามารถสร้างถนน ทางรถไฟ ทางรถราง ได้ ดังพระราชปรารภที่ทรงมีถึง

¹ เศษ บุนนาค "ประมวลเหตุการณ์สำคัญที่มีอิทธิพลต่อการศึกษาของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2367 ถึง พ.ศ. 2459" ชุมนุมทางวิชาการ 2512 หน้า 8.

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 4 เล่ม 1 หน้า 133.

* พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสต่างประเทศ ดังนี้ พ.ศ. 2413 เสด็จประพาสสิงคโปร์และชวาเป็นครั้งแรก, พ.ศ. 2414 เสด็จประพาสประเทศอินเดียและพม่า, พ.ศ. 2440 เสด็จประพาสยุโรป, พ.ศ. 2450 เสด็จประพาสยุโรปครั้งที่ 2.

พระยาวิสุทธิสุริยศักดิ์ เรื่องขาดคนว่า "...กรมโยธา คือพวกก่อสร้าง มีความต้องการ จนไม่มีอะไรจะพูด จะไปเที่ยวแย่ง โฉมฉายเหมือนคนอื่นก็ไม่ได้ เพราะไม่มีความรู้ ก็ใช้ไม่ได้ การจะฝึกหัดแต่เล็กน้อยก็ไม่เป็นประโยชน์อันใดได้..."¹ ส่วนทางด้านการเงิน การก่อสร้าง ทั้งทางรถไฟ ถนน ทางรถราง นั้น ย่อมต้องการเงินทุนจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในการ สร้างทางรถไฟ ซึ่งจะต้องใช้ทุนมหาศาลตั้งแต่การสำรวจทาง ค่าวัดวัด ค่าแรงงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ส่วนการสร้างถนนก็เช่นกัน นอกจากปัญหาค่าแรงงาน ค่าวัดวัดแล้ว รัฐบาลยังต้องชดเชยค่าเวนคืนที่ดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ปัจจุบันที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ก็คือ การขาดวัสดุและเครื่องมือในการก่อสร้าง เช่น ปูนซีเมนต์ ลูกกิ้งกิ้งถนน เป็นต้น ซึ่งต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศทั้งสิ้น

มีข้อเท็จจริงปัญหาดังกล่าวมาแล้วเท่านั้น แต่รัฐบาลสยามยังต้องเผชิญปัญหาการ คุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก จนกระทั่งต้องตัดสินใจสร้างทางรถไฟ โดยคำนึงถึงเหตุผล ทางการเมืองมากกว่าเหตุผลทาง เศรษฐกิจ² ถึงอย่างไรก็ตาม เมื่อได้มีการสร้างทางรถไฟ แล้ว ก็ต้องประสบปัญหาการ แข่งขันแย่งชิงอิทธิพลกันระหว่างประเทศมหาอำนาจอังกฤษ เยอรมัน ฝรั่งเศส³

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่า "การพัฒนาการคมนาคมทางบกใน รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" จะชี้ให้เห็นถึงการวางนโยบายของรัฐบาล การดำเนินงาน อุปสรรค การแก้ไข ความสำเร็จ และความล้มเหลว อันมีผลต่อการ ปกครองประเทศ เศรษฐกิจ การป้องกันประเทศ และความเจริญก้าวหน้าของชุมชนใน ขณะนั้น จึงนับว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องที่น่าสนใจและสมควรอย่างยิ่งในการศึกษาคนควาเผยแพร่ออกไป

¹พระราชหัตถเลขาและหนังสือกราบบังคมทูลของ เจ้าพระยาพระเสด็จสุเรนทราธิบดี เล่ม 2, หน้า 146.7 ..

²อัมมาร์ สยามวาลา คำบรรยายพื้นฐานอารยธรรมไทย เรื่องพื้นฐานทาง เศรษฐกิจของไทย 2516 หน้า 22.

³สมใจ ไพโรจน์ธีระวิรัช ล.ก. หน้า 479 - 481.

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาสภาพการคมนาคมทางบกภายในประเทศ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
2. เพื่อศึกษาเหตุผลที่แท้จริงอันผลักดันให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพัฒนาการคมนาคมทางบก
3. เพื่อศึกษานโยบายของรัฐบาล การดำเนินงาน อุปสรรค ตลอดจนถึงการแก้ไขในการสร้างทางรถไฟ ถนน และทางรถราง เพื่อให้การคมนาคมภายในประเทศสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
4. เพื่อศึกษาผลอันเกิดจากการพัฒนาการคมนาคมทางบก ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่มีต่อการปกครอง และเศรษฐกิจของประเทศ

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. จะทำให้ทราบมูลเหตุสำคัญทั้งในแง่การกระชับการปกครอง อิทธิพลของประเทศมหาอำนาจตะวันตก ตลอดจนเหตุผลทางเศรษฐกิจ ซึ่งผลักดันให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงจัดการสร้างทางรถไฟ ถนน และรถราง
2. จะทำให้เข้าใจเหตุผลในการเลือก เส้นทางการศึกษาต่อทางบกระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคต่าง ๆ ระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ในแต่ละภาค ตลอดจนการศึกษาต่อภายในกรุงเทพฯ ที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น
3. จะทำให้เห็นสภาพของกรุงเทพฯ ที่ขยายกว้างขวางออกไปตามแนวถนนที่สร้างขึ้นใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5
4. จะทำให้เห็นความสำคัญของการคมนาคมทางบกที่มีต่ออำนาจต่อการปฏิบัติการปกครอง เศรษฐกิจ การศึกษา และอื่น ๆ
5. จะทำให้เข้าใจถึงสภาพความเป็นอยู่ของคนไทย ตลอดจนถึงนโยบายของรัชกาลที่ 5 ในการชักจูงราษฎรให้ขึ้นมาตั้งถิ่นฐานทางบก และหันมาสนใจการเดินทางทางบก

6. จะนำไปใช้อ้างอิงในการสอนวิชาประวัติศาสตร์ไทยในระดับมัธยมศึกษาและระดับอุดมศึกษาได้

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

1. จะศึกษาค้นคว้าถึง เส้นทางคมนาคมก่อนการพัฒนาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยสังเขป เพื่อเป็นพื้นฐานในการพิจารณาความสำคัญของการพัฒนาคมนาคมทางบก ตลอดจนเข้าใจถึงสภาพความแตกต่างของการติดต่อภายในประเทศ ก่อนและหลังรัชกาลที่ 5

2. จะศึกษาค้นคว้าแหล่งชุมนุมชนทางการค้าขายที่สำคัญของประเทศ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตลอดจนสภาพะทางการเมืองทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยสังเขป เพื่อเป็นพื้นฐานในการพิจารณามูลเหตุที่แท้จริงที่รัชกาลที่ 5 ทรงพัฒนาการคมนาคมทางบก

3. จะศึกษาค้นคว้าการวางนโยบายในการดำเนินงาน ทั้งในด้านการจัดลำดับความสำคัญของงานทางคมนาคมทางบก การจัดสรรงบประมาณ การจัดหน่วยงานที่รับผิดชอบ ส่วนวิธีการดำเนินการสร้างนั้น จะพิจารณาในด้านการระดมทุน แรงงาน ตลอดจนอุปสรรค การแก้ไข ความสำเร็จ และความล้มเหลว

4. จะศึกษาค้นคว้าผลของการพัฒนาการคมนาคมทางบกที่มีต่อการปกครองภายในประเทศ เศรษฐกิจ การศึกษา และอื่น ๆ

ข้อสมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สืบเนื่องมาจากเหตุผลทางการปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ และอิทธิพลประเทศมหาอำนาจตะวันตก มากกว่าเหตุผลทางเศรษฐกิจ

2. การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นการโน้มน้าวให้พ่อค้าและประชาชนหันมาสนใจเดินทางติดต่อกันทางบก

3. ผลการพัฒนาการคมนาคมทางบก เมื่อพิจารณาในแง่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยแคบแล้ว ถือว่าเป็นความล้มเหลว นั่นคือผลที่ได้ไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุน แต่เมื่อพิจารณาในแง่การปกครองแล้ว การพัฒนาการคมนาคมทางบกเป็นส่วนหนึ่งที่เอื้ออำนวยให้รัฐบาลกลางสามารถควบคุมภูมิภาคต่าง ๆ ได้

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าเรื่องนี้จะใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) และเสนอรายงานแบบพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description) ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า จะใช้ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นต้น (Primary Sources) เป็นหลัก และอาศัยข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นรอง (Secondary Sources) ประกอบด้วย

แหล่งการศึกษาค้นคว้าที่สำคัญ คือ

1. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ
2. กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ
3. หอสมุดแห่งชาติ
4. หอสมุดกรมพระยาคำวรวงราชานุภาพ
5. สถาบันไยคดี
6. แหล่งอื่น ๆ เช่น หอสมุดมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ หอสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หอสมุดสยามสมาคม หอสมุดกระทรวงมหาดไทย ฯลฯ

เอกสารที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เอกสารที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้านั้น จะใช้เอกสารดังต่อไปนี้

1. เอกสารที่เป็นหลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) ได้แก่

ก. เอกสารชั้นต้นที่ยังไม่ตีพิมพ์ เช่น

กระแสพระราชดำรัสและพระราชหัตถ์เลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เกี่ยวกับ รถไฟ ถนน รถราง

- หนังสือของ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงนครบาล กราบบังคมทูลพระเจ้าอยู่หัว เกี่ยวกับเรื่องรถไฟ ถนน รถมราง
- เอกสารโต้ตอบระหว่ง เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และเจ้ากรมรถไฟ
- หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ แก่บริษัทรถรางไทยทุนจำกัด บริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด ฯลฯ
- รายงานของข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลต่าง ๆ ในการสร้างถนน สะพาน มายัง เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย
- ความเห็นเรื่องรถไฟในพระราชอาณาเขตของกรมหลวงคำรบ ราชานุภาพ
- รายงานกองจัดการ กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวง ตั้งแต่ศก 116 - 129
- กฎข้อบังคับว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยชามณฑลทั้งไว้ โดยได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ร.ศ. 122
- แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟ รถมราง ถนนสายต่าง ๆ ทั้งในกรุงเทพฯ และภายในประเทศ ในสมัยรัชกาลที่ 5

๑ ล ๑

ข. เอกสารที่พิมพ์แล้ว เช่น

- ราชกิจจานุเบกษา
- รายงานการประชุมเทศาภิบาล
- เทศาภิบาล
- พงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์
- พระราชนิพนธ์ไกลบ้าน
- จดหมายเหตุเสด็จประพาสต่างประเทศในรัชกาลที่ 5 เสด็จเมืองสิงคโปร์ และเมืองเบตาเวีย ครั้งแรก

๑ ล ๑

2. เอกสารที่เป็นหลักฐานชั้นรอง (Secondary Sources) ได้แก่

ก. หนังสือต่าง ๆ

- ทัศนะในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี

(2439 - 2512)

-- พินความหลัง

- พระมหานครกรุงเทพ ฯ ในความทรงจำของ คนอายุเจ็ดสิบปี

- สำส่นสมเด็จ

- สารานุกรมไทย

- สิ่งแรกในเมืองไทย

- Siam : A Handbook of Practical, Commercial and

Political Information

- Siam : A Geographical Summary

- Siam in the Twentieth Century

๑ ๑ ๑

ข. วารสารต่าง ๆ

- ชาวสารสำนักผัง เมือง

๑ ๑ ๑

บรรณานุกรม

บทคัดย่อ

สภาพการณ์นามในประเศไทยก่อนการปรับปรุง

การคมนาคมเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่ง ซึ่งมีผลต่อการปกครอง การป้องกันประเทศ การเศรษฐกิจ การศาล การศึกษา และการเผยแพร่วัฒนธรรม การคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกัน มีส่วนเอื้ออำนวยให้ประเทศนั้นเจริญมั่นคง

โดยทั่วไปทุกยุคทุกสมัยในประวัติศาสตร์ไทย เมืองหลวงถือว่ามีคามสำคัญมากที่สุด เพราะเป็นศูนย์กลางของพระราชอาณาจักร เป็นศูนย์บัญชาการทางด้านการปกครอง การศึกษา และวัฒนธรรม ดังนั้น ในการพิจารณาสภาพการคมนาคมก่อนการปรับปรุง ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงควรพิจารณาในสองประเด็นใหญ่ ๆ คือ

1. การคมนาคมภายในเมืองหลวง
2. การคมนาคมภายในภูมิภาคแต่ละภาค ตลอดจนถึงการติดต่อระหว่างภาคนั้น ๆ กับกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง

1. สภาพการคมนาคมภายในเมืองหลวง

ก่อนที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก จะทรงย้ายพระราชวังมาอยู่ทางปากตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานั้น บริเวณนี้มีลักษณะเป็นเกาะ ทางด้านตะวันตกติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนทางด้านตะวันออกติดคลองคูเมืองเดิม* โดยเริ่มตั้งแต่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทรงเจ็งสะพานพระปิ่นเกล้าในปัจจุบัน ผ่านสะพานยานพิทพลีลา เลียบมาตามข้างกระทรวยุติธรรม กระทรวยกลาโหม กระทรวยมหาศไทย วังสราญรมย์ ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองตลาด

* คลองคูเมืองเดิมนั้น ชาวบ้านเรียกว่า "คลองโรงไหม" ในช่วงสะพานพระปิ่นเกล้า และเรียกว่า "คลองตลาด" ในช่วงปากคลองตลาด ต่อมาในรัชกาลที่ 5 คนทั่วไปเรียกคลองนี้ว่า "คลองหลอด" จนกระทั่งในปัจจุบันนี้.

เมื่อพระองค์ทรงสร้างกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงใหม่แล้ว ทรงโปรดให้ขุดคลองหลายคลอง เพื่อเป็นคูเมืองสำหรับป้องกันข้าศึกศัตรู และเพื่อการคมนาคมภายในเมืองหลวงด้วย ดังปรากฏตามพระราชพงศาวดารว่า

"... เกษัตถ์หาร 10,000 เข้ามาขุดคลองคูพระนครคันตะวันออก ทั้งแต่บางลำพูตลอดมาออกแม่น้ำข้างใต้ เนื้อวัดสามปล้ม ยาว 85 เส้น 13 วา กว้าง 10 วา ลึก 5 ศอก พระราชทานชื่อว่า คลองรอบกรุง* คันแม่น้ำ ทั้งแต่ปากคลอง รอบกรุงข้างใต้ไปจนปากคลองข้างเหนือ ยาว 91 เส้น 16 วา รวมทางน้ำรอบพระนคร 177 เส้น 9 วา แล้วขุดคลองตลอด* จากคลองคูเมืองเดิมสองคลอง ออกไปบรรจบคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่ และขุดคลองใหญ่เหนือวัดสะแก** อีกคลองหนึ่ง พระราชทานนามว่า คลองมหานาค เป็นที่สำหรับประชาชนชาวพระนครจะไถลงเรือไปประชุมเล่นเพลงและสัควาในเทศกาลอุยน้ำ เหมือนอย่างกรุงศรีอยุธยาเก่า ..."¹

ดังนั้น ผังเมืองกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนต้น จึงมีลักษณะคือ ภายในเขตคูเมืองเดิม เป็นบริเวณพระบรมมหาราชวัง วัดหน้า วัดหลวง และสถานที่ราชการ ส่วน

* คลองรอบกรุงนี้ มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน เช่น บริเวณทางคันเหนือของคลอง เรียกคลองบางลำภู และบริเวณทางคันใต้ เรียก คลองโองอ่าง.

** คลองตลอดในสมัยรัชกาลที่ 1 เป็นคลองเล็ก ๆ 2 คลอง คลองที่ 1 ตั้งต้นที่หลังโรงแรมรอยัล ขนานมาตามถนนราชดำเนินกลาง ไปออกคลองบางลำภู ที่ใกล้ ๆ โรงภาพยนตร์เฉลิมไทย คลองตลอดที่ 2 เริ่มจากใกล้ ๆ วัดราชบพิตร ขนานไปกับถนนเจริญกรุงไปออกคลองรอบกรุง ในปัจจุบันนี้เรียกคลองตลอดทั้งสองว่า คลองเทพริศา และคลองวัดสุทัศน์ ตามลำค้ำ แล้วเรียกคลองคูเมืองเดิมว่า คลองตลอด.

-- วัดสะแก คือ วัดสระเกศ.

¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดาร รัชกาลที่ 1 หน้า 74 - 75.

บริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุง เป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการบริพารและประชาชนส่วนนอกเมืองนั้น เป็นพญาขาว ทางด้านใต้บริเวณสำเพ็ง เป็นที่อยู่อาศัยของพ่อค้าชาวจีน

การจัดการคมนาคมในขณะนั้น อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลักสำคัญ การคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก เป็นที่น่าสังเกตว่า การจัดการคมนาคมโดยใช้ระบบคลองนั้นน่าสนใจมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คลองหลอดทั้งสองคลองจะแบ่งบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการบริพารและประชาชนสามัญ ออกเป็น 3 ส่วนเกือบจะเท่า ๆ กัน และในแต่ละส่วนจะมีน้ำล้อมรอบ ประกอบกับในสมัยนั้น มีประชาชนอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ น้อยมาก ประชาชนจึงมีโอกาสเลือกตั้งบ้านเรือนตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองที่ขุดขึ้น ทั้งนี้ การคมนาคมภายในกรุงเทพฯ จึงเดินทางไปมาค้าขายติดต่อกันได้โดยตลอด (ดูแผนที่ที่ 1) ส่วนชานกรุงเทพฯ ก็มีคลองมหานาค ซึ่งจะช่วยให้คนที่อาศัยอยู่ชานพระนคร สามารถเดินทางเข้ามาในพระนครสะดวกขึ้น

ด้วยเหตุที่การคมนาคมทางน้ำสะดวก การคมนาคมทางบกโดยทางถนน จึงไม่มีความจำเป็น ถนนที่สร้างในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จึงเป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกของพระมหากษัตริย์มากกว่า เช่น ถนนหน้าพระลาน ถนนหน้าวังหน้า ถนนข้างกำแพงวังหลวง ถนนตะวันตก และถนนสนามไชย ถนนทั้งสี่เป็นถนนประชิดกำแพงวังหลวงและวังหน้า¹ ในรัชกาลที่ 2 พระองค์ทรงสร้างถนนประชิดกำแพงพระราชวังด้านใต้ด้วย เมื่อครั้งที่ทรงขยายพระราชวังออกไปทางด้านใต้ ถนนสายนี้ในปัจจุบันเรียก ถนนท้ายวัง² นอกจากนี้ ยังมีถนนที่ใช้สำหรับการเสด็จพระราชพิธีต่าง ๆ ถนนระหว่างวังหลวงกับวังหน้า เช่น ถนนโรงม้า*

¹ รัชย์ ๙ เรื่องศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย 2352 - 2453 ตอนที่ 1 กานสังคม หน้า 281.

² สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 หน้า 198.

* ถนนโรงม้า แยกจากถนนสนามไชยไปยังสะพานช้างโรงสี.

ถนนเสาชิงช้า* ถนนหน้าวัดพระศรีสรรเพชญ์** และถนนพระจันทร์*** เป็นคน สภาพถนน
เหล่านี้ คง เป็นถนนเดิม คั้งนั้น ในยุคผนังกกลายเป็นโคลนคมิไม่สะดวกในการสัญจร ความกว้าง
ของถนนเหล่านี้ เข้าใจว่าอย่างกว้างที่สุด คงจะกว้างพอให้ช้าง เดินผ่าน หรือพอที่ขบวนแห่ผ่านไปได้
ต่อมา ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการขยายเมืองหลวง
กรุงเทพฯ ออกไปทางตะวันออก เนื่องจากว่าประชาชนได้เพิ่มมากขึ้นกว่าเมื่อสร้างกรุงใหม่ ๆ
หลายเท่า พระองค์โปรดให้เจ้าพระยาท้าวสุริยวงศ์ ว่าที่สมุหพระกลาโหม เป็นแม่กอง จ้างจีน
ซุกคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อเป็นคูเมืองใหม่ ใน พ.ศ. 2394 ตั้งแต่ปากคลองข้างทิศเหนือ ริมวัด
เทพราชกุฎชร ลงมาจนถึงปากคลองข้างทิศใต้ริมวัดแก้วฟ้า¹ (คูแผนที่ 1) ฝั่งเมืองใหม่
คูเมืองชั้นนอก**** เป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนสามัญ ย่านการค้าและที่อยู่อาศัยของชาวจีนซึ่ง
เกยอยู่นอกเมือง บัดนี้ได้อยู่ในหัวเมือง ส่วนชาวต่างประเทศพวกใหม่ที่ทรงจัดให้อยู่นอกเมือง
คือ ชาวตะวันตก ซึ่งอาศัยอยู่ทางคันไต้ของ เมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พวกนี้มีทั้งมิชชันนารี
และพ่อค้า ซึ่งได้เริ่มเข้ามาในรัชกาลที่ 3 และยิ่งทวีมากขึ้นภายหลังจากการทำสัญญา เบาริง
ในปี พ.ศ. 2398

นอกจากการขยายเมืองแล้ว ยังได้มีการขยายทางสัญจรระหว่างในเมืองกับชานเมืองทาง
คันตะวันออกเฉียงใต้ด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากพ่อค้าชาวต่างประเทศยื่นเรื่องร่ำร้องทุกขตอกรมท
ว่า "... ที่ตั้งห้างริมแม่น้ำข้างใต้พระนคร เรือลูกค้าจะขึ้นมากาขายถึงพระนครคตองทวนน้ำ
เสียเวลามาก พวกพ่อค้าต่างประเทศคิคจะลงไปตั้งห้างค้าขายที่ใต้ปากคลองพระโขนงจนถึงบางนา

* ถนนเสาชิงช้า ทอจ. ถนนโรงม้าไปยัง โบสถ์พราหมณ์และเสาชิงช้า.

** ถนนหน้าวัดพระศรีสรรเพชญ์ (วัดมหาธาตุ) จากประตูวิเศษไชยศรีของวังหลวง ไปยัง
ประตูพรหมวารของวังหน้า.

*** ถนนพระจันทร์ ระหว่างวัดพระศรีสรรเพชญ์ กับวังหน้า.

¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พงศาวดารรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 1 หน้า 75 - 76.

**** คูเมืองชั้นนอก อยู่ระหว่างคลองรอบกรุงและคลองผดุงกรุงเกษม.

ขอให้รัฐบาลส่ง เคารวะหุ้ชุกคลอง เป็นทางลัด ให้ไปมาค้าขายถึงพระนครไค้สะดวก ..."¹
 คั้งนั้น จึงโปรดให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เป็นแม่กอง ชุกคลองถนนตรง* ตามความประสงค์ของ
 ชาวต่างประเทศ คลองนี้เริ่มตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอก ตรงหัวลำโพง ลงไปติดคลอง
 พระโขนง คลองนี้กว้าง 6 วา ลึก 6 คอก ยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก และเอาดินขึ้น
 มาถมถนนขนานไปกับลำคลอง สิ้นเงินค่าใช้จ่าย 16,633 บาท² แต่เมื่อชุกเรียบร้อยแล้ว
 ปรากฏว่าชาวต่างประเทศมิได้ขายห้างร้านตามที่กราบทูล³ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม คลองนี้ก็
 ประโยชน์ต่อการเดินทางระหว่าง เมืองหลวงกับหัวเมืองใกล้เคียงทางตะวันออก

การจัดการคมนาคมทางบก โดยวิธีการสร้างถนน ในรัชกาลที่ 4 ได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง
 เคลื่อนไหว เพิ่มจำนวนถนนมากขึ้น จุดมุ่งหมายในการสร้าง ไค้ขยายวงกว้างออกไป
 จากการที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกของพระมหากษัตริย์ เปลี่ยนเป็นคำนึงถึงผลประโยชน์ของการ
 บำรุงการค้าขายของประเทศ และการสัญจรไปมาของประชาชนส่วนใหญ่

ถนนสายที่สำคัญที่สุดในสมัยนั้น ก็คือ "ถนนเจริญกรุง" ซึ่งชาวบ้านและชาวต่างประเทศ
 เรียกว่า "ถนนใหม่" (New Road) ถนนสายนี้ไค้เชื่อมโยง กรุงเทพฯ ขึ้นใน**ย่านสำเพ็ง
 ย่านการค้าขายและที่อยู่ของชาวจีน กับย่านการค้าและที่อยู่ของชาวตะวันตก ซึ่งอยู่ชานกรุงเทพฯ
 ค้านไค้ บริเวณบางรัก บางคอแหลม***

¹เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 1
 หน้า 416.

*คลองถนนตรงนี้ ประชาชนเรียก คลองหัวลำโพง หรือ คลองหัวลำโพง ส่วนถนนตรง
 เรียกว่า ถนนหัวลำโพง หรือ ถนนหัวลำโพง หรือ ถนนพระรามสี่ในปัจจุบัน.

²เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ ล.ก. หน้า 415.

³ล. หน้า 416.

**กรุงเทพฯ ขึ้นใน หมายถึง เขตภายในคลองรอบกรุง.

*** บางคอแหลม คือ ถนนตก.

ถนนเจริญกรุง แบ่งเป็น 2 ตอน ถนนเจริญกรุงตอนใน ตั้งแต่วัดพระเชตุพน จนถึง สะพานเหล็ก (สะพานดำรงสถิตย) กว้าง 4 วา หรือ 8 เมตร¹ ถนนเจริญกรุงตอนนอก เริ่มตั้งแต่คูคลองชั้นในจนถึงฝั่งแม่น้ำ ที่ตำบลคาวนอง กว้าง 5 วา 2 กอก หรือ 11 เมตร² เป็นระยะทาง 25 เส้น 10 วา 3 กอก สิ้นค่าก่อสร้าง 19,700 บาท³ (ดูแผนที่ หน้า 4)

ในการสร้างถนนเจริญกรุงนี้ รัชกาลที่ 4 ให้นำเอาวิธีการขยายความเจริญทางการค้าขายมาเผยแพร่ด้วย โดยทรงสร้างตึกแถวชั้นเดียว ตามสองฟากถนนเป็นระยะ ๆ ตามแบบ สิงคโปร์⁴ พระราชทานแก่พระราชโอรสและพระราชธิดาเพื่อเก็บผลประโยชน์ ตึกแถวเหล่านี้ ส่วนมากเป็นร้านค้าของคนจีน และห้างฝรั่ง ด้วยวิธีการแบบนี้ ทำให้ถนนมีบทบาทและความสำคัญ ในการขยายตัวทางการค้ามากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุที่ถนนเจริญกรุงนี้ เป็นถนนที่กว้างมากในสมัยนั้น จึงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของ คนบางกลุ่ม เชิงตำหนิรัฐบาลว่า ทาการลงทุนเกินความจำเป็น ความทราบถึงพระกรณ ทรงมีพระราชปรารภว่า

"... เราย่อมหนึ่งสนนเจริญกรุง ถ้าจะเอาตามปากชาวเมืองว่า สนนใหม่ ชาวต่างประเทศเข้าซื้อกันขอให้ทำขึ้น เพื่อจะใช้มา ไร่รด ให้ สมาย ให้ถูกละ เย็น เส้นสายเหยียดก็สบายดี ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทย เห็นชอบด้วย จงไถ่ยอมทำทางขึ้น กรันสร้างขึ้นแล้ว ถนนใช้มาทั้งไทย ทั้งชาวต่างประเทศก็ถนน ไร่รดอยู่ก็เดิม ไร่ก็ไม่ได้สนน ไร่อยู่แต่

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ ประชุมพงศาวดาร ฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21 - 26) หน้า 418.

² ดู หน้า 416 - 417.

³ ดู หน้า 419.

⁴ ประภัสสร เสวิกุล "ถนนในกรุงเทพฯ" อนุสาร อ.ส.ท. 12: 38, กันยายน 2514.

ข้างหนึ่ง ก็ส่วนสนนอีกข้างหนึ่งก็ทิ้งทิ้ง เปลาอยู่ ไม่มีใครเดินมา เดินรถ
เดินเท้า ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยทำสนนกว้าง เสียจากจางฉมกีน ฉมทราย
เสียเปลาไมโชกา ถ้าจะทำแคบ ๆ พอคนเดินก็จะดี แต่ซึ่งทำให้ใหญ่ไว้
ก็เผื่อไว้ว่า เมื่อนานไปภายนานเมืองสมบุรุษ มีผู้คนมากมายขึ้น รถแล
มาแลคนเดินจะโคกลองสควก จึงทำให้ใหญ่ไว้ ..."¹ (ชี้คเส้นโดยผู้เขียน)

จะเห็นได้ว่า รัชกาลที่ 4 ทรงเห็นการณ์ไกล เพราะในปัจจุบันนี้ ถนนเจริญกรุง
ได้คับแคบไปเสียแล้ว อีกประการหนึ่ง ถึงแม้ว่าเหตุผลในการสร้างถนนเจริญกรุงตอนนอก
เมื่อปี พ.ศ. 2404 จะสร้างขึ้นเพื่อสนองความต้องการของชาวต่างประเทศก็ตาม แต่ในปี
ต่อมา จึงโปรดให้สร้างถนนเจริญกรุงตอนใน คอจากถนนเจริญกรุงตอนนอก โดยก้านึงถึง
การให้ความสะดวกในการคมนาคมทางถนน เพื่อช่วยส่งเสริมการค้าขายภายในกรุง เพพ ๆ
กว้างขวางยิ่งขึ้น และพระองค์ยังทรงแสดง เจตจำนงว่าจะสร้างถนนสำเพ็งจากสะพานหัน
ลงไปจนถึงวัดสัมพันธวงศารามและวัดประทุมคงคา² ภายหลังจากสร้างถนนเฟื่องนครแล้ว
จึงถนนสำเพ็งนยาวนานการค้าที่สำคัญของกรุง เพพ ๆ

นอกจากนี้ ยังมีถนนสายสั้น ๆ ที่มีประโยชน์ทางการค้าขายและการเดินทาง เช่น
ถนนบำรุงเมือง ซึ่งกว้าง 6 เมตร สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินทางระหว่างเขต
พระราชวังและตลาดเสาชิงช้า ซึ่ง เป็นศูนย์การค้าในสมัยนั้น ในการสร้างถนนสายนี้
พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมิได้ทรงบงกชานามิของประชาชน แต่ทรงใช้พระราชทรัพย์
ส่วนพระองค์³

เมื่อรัฐบาลได้สร้างถนนหลักจากชานเมือง เข้ามาในเมือง หรือจากเขตพระราชวังมาสู่
ใจกลางเมืองแล้ว รัฐบาลได้สร้างถนนซอยเพื่อเชื่อมถนนหลัก อาทิ ถนนเฟื่องนคร ซึ่งกว้าง

¹กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและสมุทร หน้า 63.

²ดู หน้า 69.

³ดู หน้า 68.

5 เมตร เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนบำรุงเมือง ถนนขวาง (ปัจจุบันคือถนนสีลม) เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนตรง (ถนนหัวลำโพง) และถนนที่แยกจากถนนเจริญกรุง ตอนนอกตรงสามแยกใกล้วัดสามจีน ไปต่อกับถนนตรง (ดูแผนที่ 1) ถนนชอยเหล่านี ช่วยทำให้การเดินทางภายในกรุงเทพฯ ๗ คัดต่อกันได้สะดวก รวดเร็ว ยิ่งขึ้น

สะพาน ทั่วเขตที่ลักษณะการคมนาคมภายในกรุงเทพฯ ๗ เป็นระบบการใช้คลอง เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น สะพานจึงเป็นส่วนสำคัญในการคมนาคม ทั้งในด้านความสะดวกและช่วย ย่นย่อเวลาเดินทาง สะพานในขณะนั้นมีทั้งชนิดสะพานถาวร และสะพานชั่วคราวที่ทำด้วย ไม้กระดานแผ่นเดียว สามารถยกขึ้นได้คานหนึ่ง เมื่อต้องการจะข้ามคลอง ก็ถมสะพานวาง พาดคลอง เมื่อข้ามเสร็จแล้ว ก็ยกขึ้น เพื่อให้เรือแล่นผ่านลำคลองได้สะดวก สะพานชนิดนี้ เรียกว่า สะพานหิน ซึ่งมีอยู่ทั่วไป ส่วนสะพานถาวรเริ่มมีมากขึ้น ภายหลังจากการสร้าง ถนนสายต่าง ๆ แล้ว สะพานเหล่านี้บางสะพานยังปรากฏอยู่ในปัจจุบัน เช่น สะพานเหล็ก (คำทรงสถิตย์) ข้ามคลองรอบกรุง สะพานเหล็ก (พิทยเสถียร) ข้ามคลองผดุงกรุงเกษมที่ใต้ วัดตะเคียน สะพานตรงบ้านกงสุลอังกฤษ สะพานถนนขวาง (ถนนสีลม) สะพานถนนตรง สะพานถนนสำเพ็ง เป็นต้น สะพานเหล่านี้ มีทั้งสร้างด้วยไม้ เหล็ก และก่ออิฐปูน¹

การจัดหาเงินทุนเพื่อมาบำรุงการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญมาก ทั้งนี้เนื่องจากว่า ใน รัชกาลที่ 4 นี้ รัฐบาลต้องลงทุนในการจัดการคมนาคม ทั้งการขุดคลอง สร้างถนน สร้าง สะพาน เป็นจำนวนเงินหลายแสนบาท ดังนั้น พระองค์ทรงจัดสรรเงินมาบำรุงการคมนาคม หลายวิธี คือ วิธีแรก ทรงนำเงินภาษีผูกปี้จีนมาทำถนน และประกาศให้ชาวจีนเข้าใจว่า เงินที่ชาวจีนจ่ายให้แก่รัฐบาลนั้น รัฐบาลได้นำมาทำสาธารณประโยชน์² วิธีที่สอง ทรงบริจาค พระราชทรัพย์ สร้างถนน วิธีที่สาม ซึ่งเป็นวิธีที่สำคัญ ทรงชักจูงให้ข้าราชการ ประชาชน

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำวรวงศ์ราชนาถ พระราชพงศาวดาร ฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21 - 26) หน้า 417 - 419.

² กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 69.

บริจาคเงินสร้าง ถนน สะพาน เพื่อเป็นสาธารณกุศล¹ จึงมีข้าราชการ ประชาชน จำนวนมาก บริจาคเงินสร้างสะพานต่าง ๆ ทั่ววิชนทำให้รัฐบาลได้รับการแบ่งเบาภาระการใช้จ่ายเงิน ทางคานนี้ ขณะเดียวกันก็ถนน สะพาน เพื่อเดินทางติดต่อกันมากขึ้น

ส่วนการนวิธิการคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตกก็วิชนอื่น ๆ นอกจากถนน สะพาน ในสมัยรัชกาลที่ 4 นั้น ได้มีผู้เสนอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟและทางโทรเลข แต่พระองค์ยังไม่เห็นความจำเป็นที่จะก่อสร้าง ทั้งพระราชปรารภว่า

"... ก็ทะเลแควบ ถ้าจะชิงแต่ปากน้ำกรุงเทพ ฯ ทาง 10 ไมล์ ขึ้นไป 15 ไมล์ ลงมา ก็ชาวที่จะส่งกันควยทะเลแควบ ก็จะบอกเรือไปเรือมา แล การอื่น ๆ พึ่งของผู้ครองแผ่นดิน แลของลูกค้ ก็คงจะต้องเสียเงิน ผู้เฝ้าอยู่ ญแลทะเลแควบทั้งที่บนที่ลาง เป็นนิตยฤตามเวลากำหนด ผู้ที่มารับจ้างทำ การใหม่เห็นว่าคนไทยคั้นการนั้น ก็คงจะโง่เอาค่างเดือนละ 1000 เหรียญ 2000 เหรียญขึ้นไป ก็ลูกค้ที่มาแลไปในเรืออยู่ปากน้ำ แลลูกค้ที่อยู่ใน กรุงเทพ ฯ ที่จะมาจ้างให้ส่งชาวทางทะเลแควบก็จะมีบ้าง ที่ไม่พอใจเสีย เงินบ้าง จะใช้ทางเรือไฟที่ขึ้นมาอยู่ ก็จะมีเป็นอันมาก ... ถ้าจะทำทาง รถไฟแต่กรุง เกามา เขาก็ขึ้นมาจากกรุง เกา จะมีผู้จ้างให้ขึ้นมาทางรถไฟ ก็เห็นจะน้อย เขาก็คงจะลองควยเรือของเขาอยู่คามาเคย ... ถึงได้

¹กรมศิลปากร ฐ. หน้า 63 - 65.

* มีสะพานข้ามคลอง เป็นจำนวนมากที่ขุนนาง และพ่อค้าได้ร่วมกันสร้าง เช่น เจ้าพระยา ตรีสุริยวงศ์ ที่สมุหพระกลาโหม รับทำสะพานเหล็ก (ค่างรังสติคย์) ข้ามคลองรอบกรุง เป็นเงิน 12,800 บาท สะพานข้ามคลองวัดกัณณาตุยาราม ซึ่งนางกลีบ บุตรอำแดงแพ่ง รับสร้าง เป็นเงิน 1,280 บาท เป็นต้น โปรดุรรายละเอียดสะพานและผู้สร้างได้จาก พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เลม 2 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ หน้า 7 - 9 และ ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เลม 6 (ภาคที่ 21 - 26) หน้า 417 - 419.

เตเลแกรบแลทางรถไฟเป็นของประหลาดนัก ฟังแล้วก็ ออ ออ ออมาจน
 ซึ่เกียจอเสียแล้ว ออนั่นแปลว่าคันท่าหิสง ... ถ้าชาวนอกประเทศมา
 ขวนขวายกรองแผ่นดินฝ่ายไทย ให้นำเตเลแกรบแลทางรถไฟจะก้องขอคอบว่า
 อย่างนี้ เมืองบางกอกก้อยู่ทางไกลภูเขานัก ... จะขอคักไปหาศิลา ..."¹

การที่รัชกาลที่ 4 ยังมีโปรดให้ปรับปรุงการคมนาคมโดยการสร้างรถไฟและโทรเลข
 เพื่อให้การติดต่อรวดเร็วยิ่งขึ้นนั้น ทั้งนี้เนื่องจากทรงเห็นว่า การลงทุนสร้างรถไฟและโทรเลข
 ก้องใช้เงินมาก และประเทศยังไม่มีความต้องการมากพอ สำหรับทัศนะของประชาชนโดยทั่วไป
 แล้ว ยังไม่มีความต้องการการคมนาคมตามแบบตะวันตก ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมทางน้ำใน
 กรุงเทพฯ ๓ สะดวก และประกอบกับการขาดยานพาหนะทางบก ทั้งที่เป็นของส่วนตัว และการ
 ขนส่งมวลชน เช่น รถม้า ทั้ง ๆ ที่ประเทศทางตะวันตก ประชาชนโดยทั่วไปสามารถเดินทาง
 โดยรถม้าส่วนตัว หรือรถม้ารับจ้าง แต่สำหรับในประเทศไทยนั้น รถม้าถือว่าเป็นของแปลก
 และมีใช้เฉพาะในหมู่ชาวต่างประเทศ หรือชนชั้นสูงในสังคมเท่านั้น ส่วนสัตว์พาหนะอื่น ๆ
 เช่น ช้าง ม้า ก็เป็นสัตว์พาหนะที่มีราคาแพง คอ้งสิ้นเปลืองค่าเลี้ยงดูมาก สำหรับเกวียนเทียม
 วัว ก็ไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายนักในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ ประชาชนโดยทั่วไปส่วนมากจึงนิยมใช้เรือ
 ทั้งที่เป็นของส่วนตัว หรือเรือรับจ้าง ทั้งนี้เพราะว่า เรือราคาไม่สูงมาก ถ้าเทียบกับสัตว์พาหนะ
 ไม่สิ้นเปลืองค่ารักษา สามารถใช้ได้คาน และยังช่วยทุ่นแรงในการเดินทางได้คักกว่าการเดินเท้า
 บนถนน ค่ายเหตุนี้ การติดต่อธุรกิจของสามัญชนจึงนิยมใช้ทางน้ำ และยังไม่เห็นความจำเป็น
 ที่จะต้องมีถนน ทางรถไฟ

¹ กรมศิลปากร ๒๕

2. สภาพการคมนาคมภายในประเทศ

ภาคกลาง

ระบบการคมนาคมในภาคกลาง มีเป็นที่ตั้งของ เมืองหลวง และเป็นศูนย์กลาง การติดต่อกับภาคอื่น ๆ นั้น มีความสำคัญต่อรัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ทั้งในแง่ยุทธศาสตร์ ด้านการปกครอง และการค้าขาย ในขณะเดียวกันธรรมชาติได้เอื้ออำนวยให้ระบบการคมนาคมทางน้ำในภาคกลางมีความคล่องตัว โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง ทำหน้าที่เสมือนหนึ่ง เป็นทางหลวง แขนงคินทางน้ำ ประกอบด้วยแม่น้ำ ลำคลองที่เป็นสาขา อีกเป็นจำนวนมาก มีขนาดพอ ทำหน้าที่เสมือนหนึ่ง เป็นทางหลวงจังหวัด และทางหลวงชนบท¹ แมกระนั้นก็ตาม ก็ยังมีแม่น้ำหลายสายที่ไหลลงสู่อ่าวไทยโดยตรง เป็นผลให้การคมนาคมระหว่างแม่น้ำเหล่านั้นกับเมืองหลวง ถูกกักขาด อาทิ แม่น้ำแม่กลอง* แม่น้ำท่าจีน** และแม่น้ำบางปะกง เป็นต้น

พระมหากษัตริย์ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทรงพระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดการคมนาคมระหว่างหัวเมือง โดยรอบกรุงเทพฯ ที่รัฐบาลกลางปกครองโดยตรง ให้มีความ

¹ราชบัณฑิตยสถาน อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน หน้า 259.

แม่น้ำแม่กลอง อันเกิดจากแกวใหญ่ (แม่น้ำศรีสวัสดิ์) กับแควน้อย (แม่น้ำไทรโยค) ไหลมาบรรจบกันที่เมืองกาญจนบุรี และไหลผ่านเมืองกาญจนบุรี เมืองราชบุรี ออกสู่อ่าวไทยที่เมืองสมุทรสงคราม แม่น้ำสายนี้จะช่วยในการติดต่อระหว่างไทยกับพม่า เพราะจากกรุงเทพฯ สามารถแลเรือไปตามแม่น้ำแม่กลองจนถึงกาญจนบุรี และส่งเรือไปกวมแควน้อยขึ้นไปทางเหนือผ่านไทรโยคจนถึงลำซาง จากนั้นเดินทางทางบกจนถึงมะตะบัน บ้านเจ็ดยี่-สามองค์ กาชัย อัคระวี อัครอน ทางนี้เป็นเส้นทางมีมาแต่สมัยอยุธยาซึ่งใช้เป็นเส้นทางในทางยุทธศาสตร์ ออกจาก เชนรี เบอร์นี เอกสารเชนรี เบอร์นี เล่ม 1 ส่ววิตรี สุวรรณสถิตย์ (แปล) หน้า 91.

**แม่น้ำท่าจีน ไหลแยกมาจากแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เมืองชัยนาท แล้วไหลขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา ออกสู่อ่าวไทยที่เมืองสมุทรสาคร.

คลองค้ว จึงโปรดให้ขุดคลองจากเมืองหลวงไปยังแม่น้ำเหล่านั้น ดังเช่นในรัชกาลที่ 2 ทรงขุดคลองปากลึก เมื่อครั้งที่ทรงสร้างเมืองนครเขื่อนขันธ์ ทรงให้ขุดคลองแต่ปากลึกลงมาถึงกรุงเทพฯ¹ ต่อมา ในรัชกาลที่ 3 พระองค์ได้ขุดลอกคลองในทางจังหวัด 4 คลอง คือ ในปี พ.ศ. 2371 ทรงให้เจ้าพระยาพระคลัง (สมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์) เป็นแม่กองจ้างจีนขุดแต่ง คลองสุนัขหอน ในแขวงจังหวัดสมุทรสาคร สิบทรสงคราม สิ้นเงินค่าแรงจีน เป็นเงิน 102 ชั่ง 4 ตำลึง 1 สลึง 1 เฟื้อง² ต่อมา พ.ศ. 2374 โปรดให้พระยาโชฎิกกราชเกรษฐิ (ทองจีน) เป็นแม่กองจ้างจีนขุด คลองบางบอน ในแขวงธนบุรี ทั้งแต่ปากน้ำถึงบางขุนเทียน คลองหนึ่ง และจากบางขุนเทียนถึงวัดเสลา อีกคลองหนึ่ง รวมเป็นเงิน 627 ชั่ง 18 ตำลึง 1 บาท³ และในปี พ.ศ. 2380 ได้ทรงให้พระยาตรีวิพัฒน์รัตน-ราชาโกษา เป็นแม่กองจ้างจีนขุด คลองบางขนาก ตั้งแต่หัวหมากถึงบางขนาก เป็นเส้นทางถึง 1,337 เส้น 19 วา 2 ศอก ลึก 4 ศอก กว้าง 6 วา⁴ คลองนี้สำคัญมาก เพราะเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลวงกรุงเทพฯ กับฉะเชิงเทรา อันเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเดินทางไปรบกับญวน และยังเป็นประโยชน์ในการค้าขายแพะปลุกควย (ดูแผนที่ 2)

จะเห็นได้ว่า คลองเหล่านี้รัฐบาลต้องลงทุนเป็นจำนวนเงินประมาณ 140,000 บาท เฉพาะคลองบางขนาก เองก็ค่าใช้จ่ายเงินประมาณ 96,000 บาท⁵ จำนวนเงินเหล่านี้ นับว่ามากในสมัยนั้น แต่รัฐบาลก็ค่าใช้จ่ายเพื่อบำรุงการคมนาคมเมืองหลวงกับหัวเมืองใกล้เคียง อันจะเป็นประโยชน์ในการปกครอง ยุทธศาสตร์ และเศรษฐกิจ ส่วนแรงงานที่ใช้ในขณะนั้น

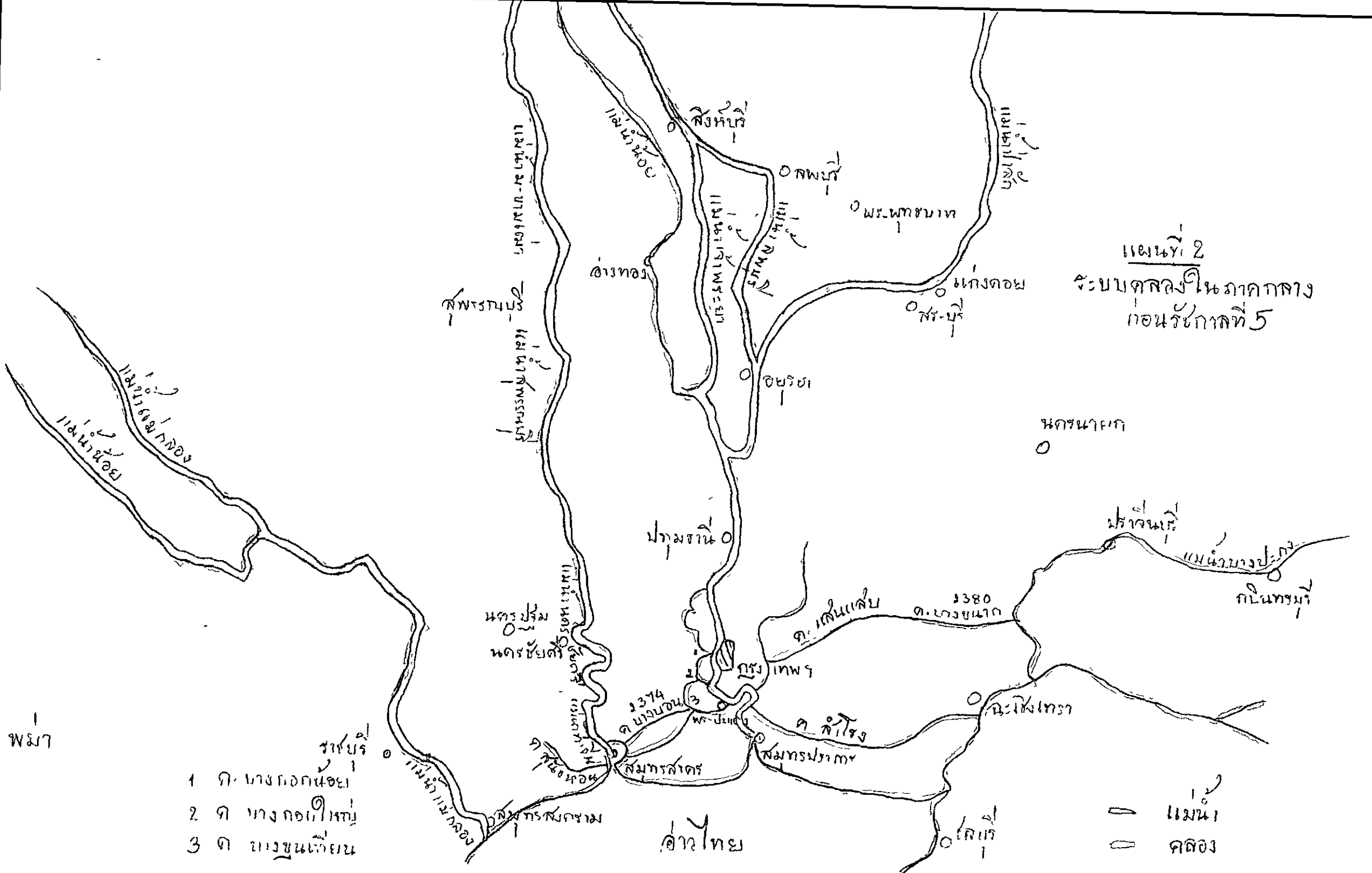
¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 หน้า 306.

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 2 เล่ม 2 หน้า 93 - 95.

³ ก.

⁴ ก. หน้า 187.

⁵ วอลเตอร์ เอฟ เวลลา แผ่นดินพระนั่งเกล้า นิจ ทอง โสภิต (แปล) หน้า 45.



แผนที่ 2
ระบบคลองในภาคกลาง
ก่อนรัชกาลที่ 5

- 1 ก. ทางออกน้อย
- 2 ก. ทางออกใหญ่
- 3 ก. ทางขึ้นท้าย

— แม่น้ำ
○ คลอง

ด้านไทย

พม่า

ปากน้ำ

พจนานุกรม

ก. ในทรม

๓๓๘๐
ด. บางขุน

ก. เหนือ

ก. ล่าง

น. ฝั่ง

ด. เหนือ

นครปฐม
นครชัย

๓๓๗๔
ด. บางขุน

สมุทรสาคร

สมุทรปราการ

สมุทรสงคราม

สมุทรสาคร

วังทอง

วังน้อย

วังใหญ่

วังเล็ก

วังกลาง

วังเหนือ

วังใต้

แม่น้ำน้อยตอนล่าง
แม่น้ำน้อยตอนบน

แม่น้ำน้อยตอนกลาง
แม่น้ำน้อยตอนเหนือ
แม่น้ำน้อยตอนใต้

แม่น้ำน้อยตอนตะวันออก
แม่น้ำน้อยตอนตะวันตก

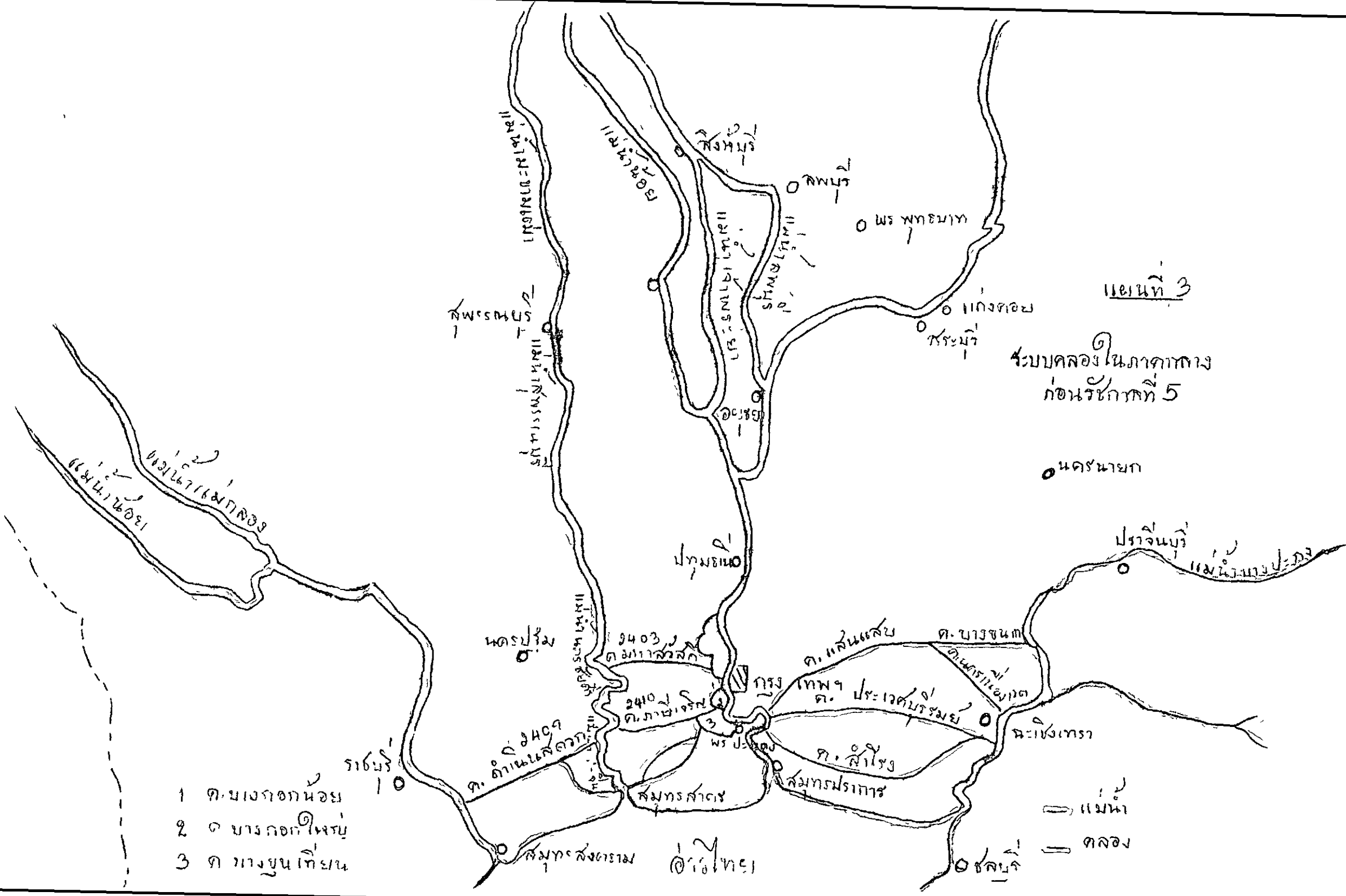
ใช้แรงงานจีน ซึ่งเป็นกรบกร โดยอาชีพ แทนการเกณฑ์แรงงานประชาชน ทั้งนี้เพื่อให้คลองเหล่านี้ขุดเสร็จโดยเร็ว และเพื่อให้ประชาชนได้มีเวลาประกอบอาชีพประจำของตน

ต่อมา ในรัชกาลที่ 4 รัฐบาลยังส่งเสริมจัดบำรุงการคมนาคม โดยการขุดคลองในต่างจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังเมื่อพระองค์ทรงอนุญาตให้ชาวตะวันตกเข้ามาอยู่อาศัยในประเทศไทย เฉพาะบริเวณห่างจากกำแพงเมืองกรุงเทพฯ ออกไปโดยรอบ 200 เส้น หรือ 4 ไมล์ หรือภายในระยะเวลาเดินทาง 24 ชั่วโมง ตามข้อกำหนดในสัญญาเบาริง ปี พ.ศ. 2498 อันได้แก่วิเวณจากกรุงเทพฯ ไปยังปากน้ำบางพุทธา กำแพงเมืองลพบุรี สระบุรี บางซอก ตรีราชา เพชรบุรี สมุทรสงคราม ราชบุรี สุพรรณบุรี¹ ดังนั้น พระองค์จึงโปรดให้ขุดคลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองดังกล่าว ที่ยังไม่มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก อาทิ ในปี พ.ศ. 2403 โปรดให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เป็นแม่กองขุดคลองมหาสวัสดิ์ ตั้งแต่ตำบลวัดชัยพลักษ์ จังหวัดนนทบุรี ถึงปากคลองติดต่อกับคลองบางกอกน้อย ไปยังแม่น้ำนครไชยศรี จังหวัดนครปฐม เป็นเงิน 88,120 บาท² ต่อมา พ.ศ. 2409 โปรดให้เจ้าพระยาตรีสุริยวงศ์ เป็นแม่กองขุดคลองดำเนินสะดวก ตั้งแต่แม่น้ำเมืองนครไชยศรีไปออกแม่น้ำเมืองราชบุรี ที่ตำบลบางนกแขวก เป็นเงินถึง 11,200 บาท แต่เจ้าพระยาตรีสุริยวงศ์ไปจับจองที่ว่างหน้าในคลอง จึงออกค่าขุด 80,000 บาท รัฐบาลจึงออกเงินเพียง 32,000 บาท³ และในปี พ.ศ. 2410 โปรดให้ขุดคลองภาษีเจริญ ตั้งแต่คลองบางกอกใหญ่ ทั่วปากน้ำไปออกแม่น้ำท่าจีน จังหวัดสมุทรสาคร คลองเหล่านี้ทำให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับธนบุรี นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เป็นไปได้อย่างสะดวก (ดูแผนที่ 3) ส่วนทางคานตะวันตก

¹ "ประกาศว่าด้วยการประพาศคือฝรั่ง เสส อังกฤษ แลอเมริกันที่มาอยู่ในเมืองไทย" ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 หน้า 150.

² สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21 - 26) หน้า 423.

³ ก. หน้า 424.



แผนที่ 3

ระบบคลองในภาคกลาง
ก่อนรัชกาลที่ 5

- 1 ด. บางกอกน้อย
- 2 ด. บางกอกใหญ่
- 3 ด. บางขุนเทียน

ของแม่น้ำเจ้าพระยานั้น ก็มีคลองพระโขนง* คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแสนแสบ คลอง
บางขนาก เจ็ดมกรุงเทพฯ กับแม่น้ำบางปะกงที่ไหลผ่านเมืองสำคัญ ๆ ทางภาคตะวันออก
(ดูแผนที่ 2) นอกจากระบบคลองที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีคลองอีกมากมายในภาคกลาง
ซึ่งเพราะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มกึ่งเขตอน การขุดลอกคลองทำไถง่าย ๆ คลองเหล่านี้ทำหน้าที่เสมือน
หนึ่งทางหลวงชนบท และทางหลวงจังหวัด ทำให้ระบบการคมนาคมทางน้ำในภาคกลางสมบูรณ์
ยิ่งขึ้น

ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยาและสาขานั้น ก็มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการคมนาคมขนส่ง
เรือต่าง ๆ สามารถบรรทุกสินค้าติดต่อกับกรุงเทพฯ ได้สะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทาง
ระหว่างกรุงเทพฯ กับอยุธยา ซึ่งเป็นที่ชุมนุมของแม่น้ำที่เป็นสาขาแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิ แม่น้ำ
น้อย แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำป่าสัก (ดูแผนที่ 3) เป็นผลให้เมืองอยุธยากลายเป็นชุมทาง
ทางการค้าขายและการคมนาคม จากเมืองอยุธยาสามารถจะแล่นเรือต่อไปยัง เมืองอ่างทอง
ชัยนาท ทามลำน้อย จากเมืองอยุธยาสามารถเดินเรือตามลำน้ำลพบุรีซึ่งไหลผ่านเมืองสิงห์บุรี
ลพบุรี และจากเมืองอยุธยาสามารถเดินทางไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ โดยไปตามลำน้ำ
ป่าสัก เมื่อถึงเมืองสระบุรีจะมีทางเกวียนข้ามภูเขาคงพระยาเย็นไปยังเมืองนครราชสีมา เพื่อ
ต่อไปยังเมืองต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ดูแผนที่ 3, 4, 5) จากที่เมืองอยุธยานี้
เรือจากเมืองต่าง ๆ ก็เดินทางมายังกรุงเทพฯ อันเป็นเบื้องหลวงได้อย่างสะดวก

คลองพระโขนง เจ็ดมกรุงเทพฯ กับคลองประเวศบุรีรมย์.

ราชบัณฑิตยสถาน อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน หน้า 259.

* แม่น้ำน้อย แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองชัยนาทไหลผ่านเมืองอ่างทอง และมารวม
กับแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งที่อยุธยา ส่วนแม่น้ำลพบุรีแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองสิงห์บุรี
ไหลมารวมกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยุธยา และแม่น้ำป่าสักไหลจากทิวเขาเพชรบูรณ์ ผ่าน
เพชรบูรณ์ สระบุรี มาบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยุธยา อ้างจาก พ.อ. พูนผล อาสนจินดา
ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจไทย หน้า 124.

อย่างไรก็ตาม ความระคึกนั้นก็มิชอบเขตเฉพาะทางตอนล่างของแม่น้ำ ส่วนทาง
 ให้นำของแม่น้ำบางสาย การกบหนักว่ามากมาย เช่น ต้นแม่น้ำป่าสัก ซึ่งไหลผ่านเมือง
 เพชรบูรณ์ ดังเช่นปรากฏในเรื่อง เที้ยวมหลเพชรบูรณ์ ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ
 กรมพระยาคำรงราชานุภาพ ไคกลาวไว้ว่า

"... ที่หลงเข้าใจว่าเรือมอลองลงมาไคในฤดูน้ำนั้น ที่จริงเมื่อถึง
 ฤดูน้ำ ๆ หวมคลึงเข้าไปไกล พวกที่ไคเรือบรรทุกสินค้าขึ้นลง เขาแล่นเรือ
 ไปบนคลึงไม้ทองอาศัยแม่น้ำสักเท่าไค เวลาที่ล่องเขาเลือกเวลาน้ำหลาก
 ก็ล่องลงมา ประมาณ 15 วันถึงกรุงเทพฯ ครั้นจำหน่ายสินค้าและซื้อสินค้า
 บรรทุกใหม่เสร็จแล้ว กลับขึ้นไป 2 เดือนจึงถึง พอถึงก็พอน้ำแห้งเอาเรือ
 ขึ้นคานกอยหนาน้ำปีหน้าใหม่ เป็นอันขึ้นล่องไคปีละเที้ยวเดียวเท่านั้น นอกจาก
 เวลานั้น ไครไปมาทางน้ำก็ไคแต่เรือพายมาเล็ก ๆ แตะกระนั้นจะขึ้นล่อง
 ก็แสนยาก กวางจริงของแม่น้ำสักตอนบนเป็นคั้งนี้"¹ (ขีดเส้นโดยผู้เขียน)

นอกจากอุปสรรคเดินทางไคปีละครั้ง และสิ้นเปลืองเวลาแล้ว ยังมีอุปสรรคจากกิ่งไม้
 คอไม้ ลมลงขวางน้ำ คอง เช่นเรือหลักขอนไม้บาง²

แต่อย่างไรก็ตาม ภัยเหตุที่ภาคกลางมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม แม่น้ำที่ไหลผ่านมีน้ำตลอด
 ปี และมีความสำคัญ คือ เป็นอุ้มทางที่เดินทางไปสู่ภาคอื่น ๆ จากภาคกลางสามารถเดินทาง
 ไปภาคเหนือ ตามลำน้ำเจ้าพระยา ไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยทางเกวียนที่สระบุรี ไป
 ทางตะวันตกโดยคลองคาง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว ไปภาคใต้และภาคตะวันออกโดยทางทะเล
 (อุ้มแผนที่ที่ 2 และ ที่ ๓) ภัยเหตุลคั้งกล่าวข้างต้น เป็นผลได้บริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้า-
 พระยา และที่กรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง กลายเป็นศูนย์การค้าภายในประเทศ และศูนย์
 การปกครองที่สำคัญมากที่สุดในประเทศ

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ อธิบายถึงเรื่องเที้ยว
 เที้ยวทะเลตะวันออก เที้ยวมหลเพชรบูรณ์ เที้ยวน้ำตกเจ้าอนัมกักที่เกาะกูด เที้ยวไทรโยค
 หน้า 96.

² ฎ. หน้า 97 - 98.

ภาคเหนือ

สภาพการคมนาคมในภาคเหนือ ค่อนข้างเต็มไปด้วยความลำบาก เพราะลักษณะภูมิประเทศเต็มไปด้วยภูเขา จึงมีความแตกต่างของระดับพื้นที่มาก ซึ่งเป็นผลให้แม่น้ำไหลเชี่ยว มีเกาะแก่งจำนวนมาก และในบางฤดูน้ำขึ้นเขินควย นอกจากนี้ ลักษณะการไหลของแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน มีลักษณะการไหลในแนวเดียวกัน คือ จากเหนือมาใต้ เป็นผลให้การติดต่อโดยทางน้ำระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ซึ่งอยู่คนละฝั่งแม่น้ำสิ้นเปลืองเวลาและไม่สามารถเดินทางตลอดทั้งปี ดังนั้น การคมนาคมทางบกจึงเข้ามามีบทบาทส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำและการเดินทางทางบกก็ยังไม่สะดวกนัก

อย่างไรก็ดี การคมนาคมทางน้ำตามลำน้ำปิง วัง ยม น่าน ก็ยังมีความสำคัญในภาคเหนือ เพราะแม่น้ำทั้งสี่สายนี้ ไหลผ่านเมืองสำคัญในหัวเมืองล้านนาไทย ซึ่งมีฐานะเป็นพระราชของไทยในขณะนั้น และไหลลงมาทางใต้ตามเมืองสำคัญทางภาคเหนือของไทย อาทิ (ดูแผนที่ 4)

แม่น้ำปิง ไหลผ่าน เมือง เชียงใหม่ จำปูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์

แม่น้ำวัง ไหลผ่าน เมือง ลำปาง ตาก

แม่น้ำยม ไหลผ่าน เมือง แพร่ สวรรคโลก สุโขทัย นครสวรรค์

แม่น้ำน่าน ไหลผ่าน เมือง น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุ พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์

แม่น้ำทั้งสี่สายนี้ มีประสิทธิภาพในการคมนาคมน้อยกว่าแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางขนาน เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา จึงทำให้แม่น้ำไหลเชี่ยว มีเกาะแก่งมาก ในฤดูแล้งบางกอนักขึ้นเขิน เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือควย แต่ตอนกลางของแม่น้ำทั้งสี่สาย ถึงแม้จะสะดวกขึ้น แต่ก็ไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี

สำหรับการคมนาคมทางน้ำในล้านนาไทยนั้น เต็มไปด้วยความลำบาก เพราะสภาพทางน้ำไม่อำนวย เมืองสำคัญต่าง ๆ อยู่บนฝั่งแม่น้ำคนละสาย ถ้าจะเดินทางตามแม่น้ำก็ต้องอ้อมเสียเวลามาก ช้ำยังมีเกาะแก่งทำให้เป็นอุปสรรคเพิ่มเติม จึงจำเป็นต้องอาศัยการคมนาคมทางบกแทน ส่วนการคมนาคมทางบกที่มีส่วนส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำในภาคเหนือ เส้นทางที่สำคัญ ได้แก่ ทางจากเมืองเชียงใหม่ ช้ามแม่น้ำวังมาเมืองลำปาง และช้ามแม่น้ำยมมาเมืองแพร่

และต่อมา ยัง เมืองอุดรพิภปลำ¹ เส้นทางนี้มีความสำคัญต่อการค้าขาย และการปกครองใน
ลานนาไทย (ดูแผนที่ 4)

นอกจากนี้แล้ว จากลานนาไทย ยังมีเส้นทางติดต่อลาวทางฝั่งตะวันออก โดยเดินทาง
ตามทางจากเมืองอุดรพิภปลำไปปากลาย และลงเรือมาตามลำน้ำโขง มาถึงเวียงจันทน์และ
หลวงพระบางได้ ส่วนการติดต่อกับพม่า นั้น จะต้องลงเรือจากเชียงใหม่มาตามลำน้ำปิง ถึง
เมืองตาก ซึ่งจะมีทางต่อไปยังเมืองเมะล่ำเล็ง อันเป็นเมืองท่าบนปากแม่น้ำสาละวิน เส้นทาง
ตาก - เมะล่ำเล็งนี้เป็นเส้นทางเก่าแก่แก่ครั้งอยุธยา และมีความสำคัญในแง่ยุทธศาสตร์
ระหว่างไทยกับพม่า ต่อมา ในรัชกาลที่ 4 พม่าต้องทำสงครามกับอังกฤษ เส้นทางนี้จึงกลายเป็น
เส้นทางทางการค้าขาย ระหว่างพ่อค้าชาวตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษ กับลานนาไทย (ดู
แผนที่ 4)

ถึงอย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางบกในสมัยนั้นมีอุปสรรคมาก เพราะว่า เส้นทาง
เหล่านี้ มิได้ราบเรียบดังในปัจจุบัน ผู้เดินทางต้องเดินทางบนหลังช้าง หลังม้า หรือเกวียน
ไปตามทางที่ขรุขระ สูง ๆ ต่ำ ๆ แลวแต่สภาพพื้นที่ ทางเหล่านี้มีความกว้างแคเพียงคนหรือ
สัตว์เดินได้เรียงแถว หรือถ้าเป็นทางเกวียนก็พอให้เกวียนคันเดียวเดินได้ ทางนี้คดเคี้ยวไปตาม
แต่จะสะดวกในการถางและกีดทาง บางตอนเข้าไปในป่า ผู้เดินทางต้องระวังโจรผู้ร้ายซึ่งคอย
คักปล้นระหว่างการเดินทางด้วย

ด้วยเหตุที่การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงกับดินแดนทางภาคเหนือ
และลานนาไทย ตอนข้างลำน้ำโขง ติดต่อกันได้แต่เฉพาะทางน้ำและบางฤดูกาลเท่านั้น เป็นปัจจัย
สำคัญประการหนึ่งที่ยังผลให้หัวเมืองทางเหนือมีอิสระในการปกครองจากกรุงเทพฯ มาก

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง มีภูเขาเพชรบูรณ์ ภูเขาทองพระยาเขิน ภูเขา
สันกำแพง ก็ระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เหมือนหนึ่งตัดภาคตะวันออกเฉียง-

¹Sir John Bowring, The Kingdom and People of Siam Vol II

เฉียงเหนือออกจากประเทศไทย ภายในภาคนี้มีลำแม่น้ำมูล แม่น้ำชี ไหลไปทางทิศตะวันออก ลงสู่แม่น้ำโขง ส่วนประชาชนในสมัยนั้นน้อยมาก ส่วนใหญ่อาศัยตามลำแม่น้ำมูล แม่น้ำชี แม่น้ำโขง และที่เมืองนครราชสีมา

สภาพการคมนาคมภายในภาคนี้ อาศัยทางน้ำเป็นสำคัญ การติดต่อค้าขาย ส่วนมาก เป็นการติดต่อกันระหว่าง เมืองสำคัญ ๆ ตามสองฟากฝั่งแม่น้ำโขง ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับประเทศลาว นอกจากแม่น้ำมูล แม่น้ำชีแล้ว ยังมีแม่น้ำสายสั้น ๆ เช่น แม่น้ำสงคราม ซึ่งไหลผ่านเมืองสกลนคร แต่แม่น้ำในภาคนี้ไม่ลึกนัก ประกอบกับสภาพดิน เป็นดินทราย น้ำขึ้นเขินได้ง่าย การคมนาคมทางน้ำจึงใช้ได้เฉพาะฤดูน้ำ ส่วนในฤดูแล้ง น้ำใน แม่น้ำโขงลดต่ำมาก ทำให้คลื่นตัน ภัยเหตุนี้ จึงต้องใช้การคมนาคมทางบกช่วย เส้นทางที่สำคัญ ก็คือ จากเมืองโคราช* เดินทางเหนือนไปทางเหนือสู่หนองบัวลำภู* และต่อไปยังเมืองหนองคาย จากนั้นสามารถแล่นเรือตามลำน้ำโขงขึ้นไปถึงเมืองเวียงจันทน์ และเมืองหลวงพระบาง (ดูแผนที่ ที่ 5) เส้นทางนี้ เจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์เข้ามาโจมตีกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 3¹ การคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือลำบากมาก มีเส้นทาง สำคัญ ๆ 2 ทาง คือ (ดูแผนที่ 5)

1. เดินทางจากกรุงเทพฯ มาตามลำแม่น้ำเจ้าพระยาถึงสระบุรี จากนั้นจะค่อย ๆ เดินทาง เหนือตามลำน้ำเจ้าพระยา เวียงจันทน์ มาถึงเมืองโคราช จากโคราชนี้จะมีเส้นทางติดต่อกับลาว

*เมืองโคราช หรือนครราชสีมา มีฐานะเป็นเมืองชั้นเอก และเป็นเมืองหน้าด่าน สำหรับ ป้องกันศัตรูทางด่านตะวันออก และขณะเดียวกันก็เป็นศูนย์บัญชาการของรัฐบาลที่จะส่งกำลัง ไปรักษา ความสงบภายในดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ ยังเป็นชุมทางทางการค้าขายของ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 แม้ในปัจจุบันนี้ เมืองนครราชสีมา ก็ยังเป็นเมืองที่มีความสำคัญมากในภาคนี้

*หนองบัวลำภู ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดอุดรธานี

โม.ร.ว. แสง โสม เกษมศรี และวิมล พงศ์พิพัฒน์ ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตน- โกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325 - 2394) หน้า 123 - 126.

2 เส้นทาง เส้นทางแรก จากโกราซไปตามลำแม่น้ำมูลถึง เมืองอุบลราชธานี แล้วข้ามแม่น้ำโขง ไปยัง เมืองจัมปาศักดิ์ หรือจะแล่นเรือขึ้นไปตามลำน้ำโขง ยัง เมืองเวียงจันทน์ และหลวงพระบาง ตามลำดับ เส้นทางที่ 2 เป็นทางบก คงได้กล่าวนมาแล้วข้างต้น เส้นทางสระบุรี - โกราซนี้ เป็นทางเกวียนที่มกนเดินทางมากพอสมควร จัดเป็นเส้นทางทางยุทธศาสตร์ และการค้าขายที่สำคัญ

2. เส้นทางจากเมืองสระบุรี มาตามคลองแสนแสบ คลองบางนาผา ถึงปราจีนบุรี จากนั้น เดินทางบกไปรัฐประเทศ ศรีโสภณ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงพิชิตปรีชากร ใช้เดินทางเมื่อคราวไปจักราชการหัวเมืองลาวกาว¹ การเดินทางครั้งนี้ ต้องใช้ช้าง เกวียน โกล่ และคนหาบหามจำนวนมาก เพื่อบรรทุกสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งเสบียงอาหารคาว เพื่อไว้พุงกินระหว่างทาง การเดินทางก็แค่กรุงเทพฯ ถึงอุบลราชธานี ต้องใช้เวลาถึง 2 เดือนกว่า (77 วัน) ทั้ง ๆ ที่ใกล้เลือกเวลาในฤดูหนาว ซึ่งอากาศเย็นและปราศจากฝนคาว² แต่การเดินทางลำบากมาก ทั้งยังไม่สามารถคายานพาหนะที่เร็วกว่านี้ได้ จึงทำให้สิ้นเปลืองเวลามาก

ภาคตะวันออก

การคมนาคมภายในภาคนี้ มีทั้งการเดินทางเรือตามแม่น้ำบางปะกง และการเดินเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทย แม่น้ำบางปะกงนี้ไหลผ่านเมืองบึงพระบุรี เมืองปราจีนบุรี และออกสู่อ่าวไทยที่บางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำตราด ซึ่งเป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ช่วยขนส่งสินค้าและผู้คนจากแผ่นดินภายใน ออกมาสู่มืองท่าตามชายฝั่งทะเลอ่าวไทย แต่แม่น้ำเหล่านี้ใช้ไ้ทางฤดูกาลเท่านั้น

การคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับภาคตะวันออก มีทั้งการเดินทางเรือตามลำคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำบางปะกง เช่น คลองสำโรง คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแสนแสบ (ดูแผนที่ 3)

¹ ใหญ่ มีสกุล การปฏิรูปการปกครองมณฑลอีสานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 30.

² ดู

และการเดินเรือตามชายฝั่งทะเลตะวันออก เส้นทางคมนาคมแม่น้ำบางปะกงนี้ เป็นเส้นทางทางน้ำที่สำคัญมากทั้งในแง่การค้าขาย การปกครอง และยุทธศาสตร์ (ในรัชกาลที่ 3) เพราะมีถนนเชื่อมต่อไปยังเขมร (คูแฉกที่ 5) ทำให้รัฐบาลที่กรุงเทพฯ สามารถควบคุมสถานการณ์ภายในเขมร และชายแดนฝ่ายเขมรได้

เส้นทางนี้เริ่มจากกรุงเทพฯ มาตามคลองบางขนาก เข้าสู่ลำน้ำบางปะกง เมื่อถึงเมืองกบินทร์บุรี จะมีทางเกวียนต่อไปยังเมืองพระตะบอง และมีถนนแยกออกไปหลายสาย เชื่อมเมืองต่าง ๆ ในเขมร และบางเมืองในญวนด้วย แต่การเดินทางตามเส้นทางนี้เต็มไปด้วยความลำบากมาก ดังปรากฏในหนังสือเทศาภิบาล ซึ่งได้ยกตัวอย่างการเดินทางไปมณฑลบูรพา ความว่า

"... มีมณฑลบูรพา (เมื่อยังเป็นของไทย) เท่านั้น ที่เป็นทางราบตลอดระยะทางไกลราว 400 กิโลเมตร แต่กระดุกเฉพาะฤดูแล้ง ส่วนฤดูน้ำตามทางมีหัวขบวน ๆ เหน็ดเหน็ดเป็นโคลนเกวียนจมติด และมีไข้มาเลเรียในบางพระมิ่งระหว่างทางคร่ำครวญ ... ทางจากศรีโสภณไปทางพระตะบองห่างหลายสิบกิโลเมตร นำทวมทุ่งอันกว้างใหญ่สุดสายตาตั้งทะเลตองใช้เรือสำเภา แต่ไม่มีใช้ มีแต่เรือชะลาของชาวบ้านไม่กี่ลำ ..."¹

ส่วนทางชายฝั่งทะเลนั้น มีเรือจากเมืองท่ากรุงเทพฯ มาค้าขายติดต่อกับจันทบุรี สัมมาเสมอ ดังนั้น การค้ามากมายนั่นจึงสะดวก และมีการติดต่อกับเมืองหลวง

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และพระยาราชเสนา เทศาภิบาล หน้า 60.

² เมืองท่าจันทบุรี เป็นเมืองท่าเก่าแก่ตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี และยังเป็นแหล่งปลูกเครื่องเทศ พริกไทย กะขี้หนู และยางไม้ชนิดดีและมากที่สุดในสยาม ที่เมืองนี้มีเรือสินค้าทั้งเอเชียและยุโรป จำนวนมากเข้าออกเป็นประจำ (เทาเซนต์ แฮร์ริส บันทึกประจำวันของเทาเซนต์ แฮร์ริส นันทา วรเนติวงศ์ (แปล) หน้า 16 และ ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด ไพโรจน์ เกษเมณกิจ (แปล) หน้า 97.

ภาคใต้

การที่ภาคใต้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นรูปเรียวยาวลงไปสู่แหลมมลายู ดังนั้น การคมนาคมส่วนมากจึงนิยมการเดินเรือทะเลริมฝั่งทั้งสองข้างของภาคใต้ คือ ทั้งด้านอ่าวไทยและด้านมหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านอ่าวไทย ซึ่งมีชายฝั่งยาวกว่า และติดต่อกับกรุงเทพฯ ๗ ไร่สะควกกว่า

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ภาคใต้ของไทยเป็นแหล่งการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญ มีเมืองท่าสำคัญ ๆ อาทิ เมืองสงขลา นครศรีธรรมราช และบ้านคอน*¹ เมืองท่าเหล่านี้เป็นที่ที่เรือชาวต่างประเทศแวะหาเสบียงอาหารและสินค้ามาแต่โบราณกาล

การคมนาคมทางน้ำในภาคนี้ มีใช้แต่เฉพาะอาศัยการเดินเรือทางทะเลเท่านั้น แต่ยังมีแม่น้ำสายสั้น ๆ ไหลจากแผ่นดินภายในสู่อ่าวไทย อาทิ แม่น้ำเพชรบุรี แม่น้ำชุมพร แม่น้ำตานี แม่น้ำปัตตานี แม่น้ำปากจั่น แม่น้ำตรัง ถึงแม้ว่าแม่น้ำเหล่านี้ เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จะไม่สามารถแล่นเข้าไปได้ แต่ทางน้ำเหล่านี้ช่วยในการขนส่งสินค้าจากแผ่นดินภายในออกมาสู่มืองท่า

นอกจากวิธีการคมนาคมดังกล่าวแล้ว ทางเกวียนก็นับว่าเป็นวิธีการคมนาคมทางบกที่สำคัญยิ่ง ทางเกวียนที่เก่าแก่ และมีหลักฐานจามีการใช้ตั้งอยู่มาตั้งแต่คริสต์วรรษที่ ๑๖ ก็คือทางเกวียนระงูวา เมืองกะฉวนที่ร่วมกับเพชรบุรี ซึ่งพบคนและมิชชันนารีฝรั่งเศสเคยเดินทงนำค้ามาติดต่อทางนี้ และเดินเรือต่อไปยังอยุธยา²

นอกจากนี้ยังมีทางที่เชื่อมโยงชายฝั่งด้านตะวันออกกับชายฝั่งด้านตะวันตก ถนนเหล่านี้ได้มีบทบาทต่อคนเศรษฐกิจมากกว่าถนนในภาคอื่น ๆ เป็นทางขนส่งสินค้าคนละชายฝั่งทะเล

*บ้านคอน คือ สุราษฎร์ธานี ในปัจจุบัน

¹ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด ไพโรจน์ เกษแมนกิจ (แปล) หน้า 97.

²A.W. Graham, Siam : A Handbook of Practical Commercial, and Political Information, p. 414.

ซึ่งช่วยประหยัดเวลาการเดินทางเรืออ้อมแหลมมลายู ประกอบกับชายฝั่งทะเลทั้งสองด้านมีเมืองท่าสำคัญ เรือสินค้าที่มาจากอ่าวเบงกอล แล้วไม่ต้องการแวะอ่าวไทย ก็จะไปซื้อสินค้าจากเมืองท่าไทรบุรี ตรัง พังงาได้ ส่วนเรือสินค้าที่มาจากทะเลจีน ที่ไม่ต้องการแวะอ่าวไทย ก็จะไปซื้อสินค้าจากเมืองทานครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และต่อไปยังประเทศอื่น ๆ

ทางเหล่านี้ ดังปรากฏในรายงานของจอห์น ครอว์ฟอร์ด* ถึงจอร์จ สวินตัน (George Swinton) ลงวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2366 (ค.ศ. 1823) กล่าวถึงการคมนาคมทางบกในภาคใต้ไว้ดังนี้

"... มีเส้นทางหลายสายที่เชื่อมโยงกรุงสยามกับอาณานิคมบริเวณทางคานตะวันตก ได้แก่ อ่าวเบงกอล และช่องแคมะละกกา สินค้าที่ขนส่งข้ามคาบสมุทรจากไทรบุรีไปสงขลา จะใช้เวลาขนส่งด้วยช้างเป็นเวลาประมาณ 5 วัน จากตรังทางคานตะวันตกไปยังลิกอร์ การเดินทางโดยช้างใช้เวลาประมาณ 3 วัน คนเดินสาสน์ จะใช้เวลา 2 วัน เส้นทางที่ไวกั้นน้อย คือจากพุนพิน** ตรงกันข้ามกับจังหวัดชลบุรี*** ไปยังบ้านดอน ซึ่งเป็นเส้นทางขนานกับเส้นทางนี้**** อยู่บนอีกฝั่งหนึ่ง สินค้าจากยุโรปและอินเดีย ไค้หลังไหลเข้าสู่สยามตามเส้นทางดังกล่าวมาแล้ว ..." (ดูแผนที่ 4)

* เป็นทูตซึ่งรัฐบาลอังกฤษที่อินเดียได้แต่งตั้งให้เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีทางการค้าขายกับกรุงสยาม ในปี พ.ศ. 2364.

** พุนพิน (Phupin) ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี.

*** จังหวัดชลบุรี (Junk Ceylon) ก็คือ ภูเก็ต ในปัจจุบัน.

**** เส้นทางนี้ เข้าใจว่า หมายถึง เส้นทางจากตรังไปนครศรีธรรมราช.

¹ ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด ไพโรจน์ เกษณณกิจ (แปล) หน้า 99 หรือ Crawford, The Crawford Papers Vol II, p. 107.

นอกจากเส้นทางทางบกที่ปรากฏในเอกสารครอว์ฟอร์ดแล้ว ยังมีเส้นทางที่ปรากฏบนแผนที่ในหนังสือ "The Kingdom and People of Siam เล่ม 2" ของ เซอร์จอห์น เบาริง (Sir John Bowring) ดังนี้ (ดูแผนที่ 4)

เส้นทางจากเมืองชะอำ (Cham)* ไปยังเมืองมะริด (Mergui) ซึ่งเป็นเมืองที่สำคัญนชายฝั่งอ่าวมะตะบัน ตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว เข้าใจว่า เส้นทางนี้คงเป็นเส้นทางโบราณที่ใช้กันมานานแล้ว

เส้นทางจากเมืองชุมพรไปยัง เมืองท่าตะนาวศรี

เส้นทางจากเมืองประจวบคีรีขันธ์ ลงไปทางใต้ ผ่านเมืองชุมพร หลังสวน ไซยา บ้านดอน นครศรีธรรมราช จากนั้นนครศรีธรรมราชจะมีทางแยกไป 3 สาย สายแรก จากเมืองนครศรีธรรมราช แยกข้ามคาบสมุทรไปยังเมืองกระบี่ สายที่ 2 จากเมืองนครศรีธรรมราชข้ามไปยังเมืองตรัง สายที่ 3 จากเมืองนครศรีธรรมราชข้ามไปไทรบุรี จะเห็นได้ว่า เมืองนครศรีธรรมราชเป็นเมืองชั้นเอก มีความสำคัญในการควบคุมหัวเมืองทางภาคใต้ และยังเป็นเมืองที่สำคัญ สำหรับขนส่งสินค้าระหว่างไทรบุรีกับกรุงเทพฯ ด้วย

เส้นทางจากเมืองสงขลา ข้ามไปยังละงู (Langgu)** และจากสงขลาไปไทรบุรี

เส้นทางจากเมืองปัตตานี ไปยัง เมืองในลันกัน

เส้นทางที่กล่าวมานี้ มีลักษณะเป็นทางเลียบตามชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก บางตอนข้ามคาบสมุทร ภัยพิบัติที่ภูมิภาคนี้ภูเขาคือมีภูเขาเป็นสันสูงตรงกลาง ทำให้มีลำน้ำสายสั้น ๆ มาก เส้นทางทางบกเหล่านี้จึงต้องห้ามห้วยลำธารมากมาย ดังเช่นปรากฏในพระราชหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อคราวเสด็จประพาสแหลมมลายู เมื่อ พ.ศ. 2433 (ร.ถ. 109) เสด็จทางเรือจากกรุงเทพฯ ไปชุมพร ต่อจากนั้นเสด็จทางสถลมารคไปเมืองกระบี่*** ตลอดระยะทางตั้งแต่ท่าตะเภาถึงปากจั่น เป็นทางยาว 1,083 เส้น เป็นทาง

*ชะอำ (Cham) ปัจจุบัน เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดเพชรบุรี.

** ละงู (Langgu) ปัจจุบัน เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสตูล.

*** เมืองกระบี่ ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดกระบี่.

ลำบากมากกองขึ้นเขา 31 แห่ง ข้ามธาร 53 แห่ง ลุยธาร 21 แห่ง¹ บางตอนต้องข้ามมา และข้ามลุ่มน้ำ พอดีคลั่งซึ่ง เป็นที่ชันสูงทุกแห่ง² ช่วงต้องถูกเท้าหลังเวลาลง มาต้องข้ามอย่าง แรงเวลาจะขึ้น รัชกาลที่ 5 ทรงเปรียบเทียบความลำบากของการเดินทางทางบกกว่า "... เพราะเรื่องขึ้น ๆ ลง ๆ ไม่ได้นั่ง เผลออยู่ได้เกินสิบนาทีเลย เหมือนกับขึ้นไปตามลำธารน้ำพุ มากกว่าเคียวทาง ..."³ นอกจากอุปสรรคเหล่านี้แล้ว เส้นทางบางแห่งยังต้องเสี่ยงกับ โจรผู้ร้ายคอยกักปล้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางตั้งแต่เพชรบุรีถึงชุมพร

ถึงแม้ว่าการเดินทางทางบกจะมีอุปสรรคมากมายดังกล่าวมาข้างต้น แต่ทางบกก็เข้ามา มีบทบาทในการคมนาคมภายในภาคใต้ ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมทางน้ำไม่สะดวกสำหรับการคมนาคมติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ อันเป็นเบื้องหลัง กับภาคใต้นั้น มีความสะดวกพอสมควร สำหรับในสมัยนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ เพราะสามารถเดินทางได้ ทั้งทางน้ำตาม ชายฝั่งทะเล และทางบกตามถนนเลียบชายฝั่งทะเลกันตะวันออก ถึงแม้ว่าจะมีอุปสรรค ทั้ง การเดินทางลำบาก สิ้นเปลืองเวลา โจรผู้ร้ายชุกชุม ไข้ป่ามีมาก ก็ตาม

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สภาพการคมนาคมภายในประเทศก่อนการปรับปรุงในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีลักษณะอยู่ในวงจำกัดเฉพาะการคมนาคมทางน้ำ ส่วนการคมนาคมทางบก มีการพัฒนาน้อยมาก มีแต่เพียงการใช้ถนนวิธีเดียวเท่านั้น สภาพ ถนนต่าง ๆ ส่วนมากมีลักษณะเป็นทางเกวียน หรือทางเท้าตามธรรมชาติ ปราศจากการปรับ ระวังพื้นทาง หรือถมทางแต่ใด ๆ บางตอนก็เข้าไปในป่า ซึ่งผู้เดินทางจะต้องนำมิด เพื่อ ถางทาง ตักกิ่งไม้ กีดตัวไปกวย สำหรับยานพาหนะ มักจะกองเดินทางบนหลังช้าง มา เกวียน หรือเดินเท้า ประกอบกับภูมิประเทศเป็นที่สูง ๆ ต่ำ ๆ มีลำธารมาก ทำให้การ

¹ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชหัตถเลขาเรื่องเสด็จประพาส แลหมมคาย เมื่อรัตนโกสินทร์ถก 108, 109, 117, 120 รวม 4 กราว หน้า 77.

² ก. หน้า 81.

³ ก. หน้า 88.

เดินทางทางบกในสมัยนั้น เค็มไปด้วยความลำบากและสิ้นเปลืองเวลา สำหรับในเมืองใหญ่ ๆ ส่วนมากเป็นทางเท้าแคบ ๆ จะมีถนนที่กว้างขวางบ้างในขณะนั้น ก็มีเพียงไม่กี่สายในเมืองหลวงเท่านั้น ซึ่งถนนเหล่านี้เป็นถนนที่สร้างด้วยดินนำมากมี้ให้สูง ปรับพื้นที่ให้เรียบเท่านั้น ดังนั้นในฤดูฝนถนนเหล่านี้จะกลายเป็นโคลนคมรอลึกตามรอยล้อเกวียนหรือรถม้า ไม่สะดวกในการเดินทาง ฉะนั้น การคมนาคมทางบกในสมัยนั้น จึงเป็นเพียงการช่วยเสริมการคมนาคมทางน้ำ หรือใช้แทนการคมนาคมทางน้ำในท้องถิ่นที่การคมนาคมทางน้ำไปไม่สะดวกเท่านั้น

ส่วนการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งเป็นหลักสำคัญอยู่นั้น จะสะดวกมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับสภาพธรรมชาติของทางน้ำ สำหรับประเทศไทยถึงแม้ว่าธรรมชาติจะเอื้ออำนวย ทำให้การติดต่อของภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้สะดวก แต่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สภาพธรรมชาติที่ภูเขาและการไหลของน้ำเป็นอุปสรรคสำคัญ ทำให้การคมนาคมไม่สามารถไปทั่วถึงทุกดินแดนภายในประเทศ อุปสรรคอีกประการหนึ่ง ก็คือ แม่น้ำเหล่านี้ใช้สัญจรไม่ได้ตลอดทั้งปี ต้องสิ้นเปลืองเวลาเดินทางมาก เป็นต้น อุปสรรคเหล่านี้ มิได้เป็นปัญหาสำคัญแก่รัฐบาลมากนัก คราวใดที่ประเทศยังมีความสงบสุข ปราศจากสงคราม ปราศจากการกระต้างกระเถียงของหัวเมือง การค้าขายยังดำเนินไปอย่างปกติ มิได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว จำนวนประชากรมิได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ความต้องการการคมนาคมที่รวดเร็ว สะดวก และทั่วถึงกัน คงจะไม่เป็นสิ่งที่จำเป็นนัก แต่เมื่อถึงรัชกาลที่ 5 สถาปนาเมืองอยู่ในลักษณะตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาอันเป็นผลให้มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการคมนาคมทางบกให้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะได้อธิบายในบทต่อไป

ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการคมนาคมทางบก
ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นยุคแห่งการพัฒนาประเทศตามแบบตะวันตก (Westernization) เป็นต้นว่า การทหาร การศึกษา การคลัง การศาล การคมนาคมสื่อสาร ตลอดจนการปรับปรุงขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมบางอย่าง การคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตก ทั้งรถไฟ รถราง และถนน เป็นวิทยาการใหม่สำหรับรัฐบาลและคนไทยในสมัยนั้น รัฐบาลขาดทั้งความรู้ ความชำนาญ ขาดบุคคลที่จะมาทำงาน ขาดวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นต้น ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐบาลก็มีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด ที่จะต้องพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยดังต่อไปนี้

1. การปกครองภายในประเทศ

การปกครองภายในประเทศไทย ก่อนการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น แบ่งพระราชอาณาเขตออกเป็น 3 ส่วนคือ ราชธานีและหัวเมืองชั้นใน ส่วนหนึ่ง เมืองพระยามหานครส่วนหนึ่ง และเมืองประเทศราชส่วนหนึ่ง

ราชธานีและหัวเมืองชั้นใน เป็นเขตการปกครองที่สำคัญที่สุดของประเทศ ได้แก่ กรุงเทพฯ และหัวเมืองหน้าด่านชั้นในที่ตั้งเรียงรายล้อมรอบ เดิมถือเกณฑ์ว่า อยู่ห่างจากเมืองหลวงในระยะการติดต่อกันภายใน 2 วัน ในสมัยรัชกาลที่ 5 อาณาเขตของหัวเมืองชั้นในได้ขยายออกไปกว้างขวางยิ่งกว่าเดิมหลายเท่า คือ "รวมทั้งซึ่งในปัจจุบันนี้ เรียกว่า จังหวัด ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี สมุทรสงคราม นครปฐม สุพรรณบุรี สมุทรสาคร นครสวรรค์ ชัยนาท ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ปราจีนบุรี นครนายก"¹

¹จักรกฤษณ์ นรินทีนุกุลการ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพกับกระทรวงมหาดไทย หน้า 62 ซึ่งอ้างถึง ประยูร กาญจนกุล คำอธิบายกฎหมายปกครอง เล่ม 1 2493 หน้า 340.

หัวเมืองชั้นในนี้ อยู่ภายใต้การปกครองของรัฐบาลกลางอย่างใกล้ชิด ดังนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องจัดสร้างระบบการคมนาคมโดยอาศัยคลองและแม่น้ำ เพื่อความสะดวกในการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองชั้นใน ดังโคลงกล่าวดังนี้ในบทที่ 1

เมืองพระยามหานครหรือหัวเมืองชั้นนอก ได้แก่หัวเมืองที่อยู่ถัดออกไป มีฐานะเป็นเมืองเอก เมืองโท เมืองตรี ซึ่งแล้วแต่ขนาดและความสำคัญขงเมือง เมืองพระยามหานครเหล่านี้ อาทิ เมืองสงขลา เมืองนครศรีธรรมราช เมืองพิษณุโลก เมืองนครราชสีมา เป็นต้น เมืองเหล่านี้จะควบคุมเมืองเล็ก ๆ ที่อยู่ใกล้ ๆ และขณะเดียวกันเมืองเหล่านี้อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเสนาบดี 3 กระทรวง คือ หัวเมืองฝ่ายเหนือ ขึ้นตรงต่อสมุหนายก (มหาดไทย) หัวเมืองฝ่ายใต้ขึ้นตรงต่อสมุหกลาโหม (กลาโหม) และหัวเมืองชายทะเลปากอ่าวไทย ขึ้นตรงต่อโกษาธิบดี (กรมท่า) เสนาบดีทั้ง 3 จะทำหน้าที่ทั้งในแง่การปกครองดูแลความทุกข์สุขของประชาชน การภาษีอากร การศาล ตลอดจนจนถึงการทำบัญชีไพร่พล และการเกณฑ์กำลังพลในเวลาสงคราม

ความสัมพันธ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองพระยามหานคร อยู่ในลักษณะพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน เมืองพระยามหานครจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งระเบียบแบบแผนของรัฐบาลกลาง จัดส่งภาษีอากร และจัดกำลังพลมาช่วยในเวลาสงคราม สำหรับกรุงเทพฯ ก็จะทำให้ความคุ้มครอง ความปลอดภัยจากการรุกรานของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการตอบแทน แต่เนื่องจากการคมนาคมระหว่างเมืองหลวงและเมืองพระยามหานครยากลำบากมาก ดังนั้น ในยามปกติ เสนาบดีผู้ใหญ่จึงมิได้ตรวจราชการเท่าใดนัก นอกจากในยามสงครามหรือมีกบฏขึ้น¹ ทำให้เจ้าเมืองเหล่านี้มีอิสระในการปกครองจากรัฐบาลกลาง

ส่วนการปกครองหัวเมืองประเทศราช อันได้แก่ เขมร ลาว มลายู และลานนาไทย นั้น เนื่องจากพลเมืองของแต่ละประเทศราชมีเชื้อชาติ ภาษา วัฒนธรรม แตกต่างไปจากประเทศไทย รัฐบาลกลางจึงมิได้เข้าไปปกครองโดยตรง อันจะทำให้เกิดความรู้สึกต่ำต้อย รัฐบาลกลางปล่อยให้ประเทศราชปกครองกันเอง เพียงแต่มีเงื่อนไขให้ส่งเครื่องราชบรรณาการมายังรัฐบาลกลางทุก ๆ 3 ปีเท่านั้น

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และพระยาราชเสนา

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า หัวเมืองชั้นนอกหรือประเทศราชยิ่งไกลไปจากกรุงเทพฯ เท่าใด ก็ยิ่งมีอิสรภาพมากขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมลำบาก¹ การคมนาคมยังอยู่ในสภาพเริ่มต้น นั่นคือ การคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำของอาศัยสภาพธรรมชาติ ทำให้การเดินทางลำบาก คิ่่นเปลืองเวลา และไม่ทำถึงทุกดินแดน ซึ่งรัฐบาลกลางก็ไม่สามารถที่จะจัดวิธีการคมนาคมอย่างอื่น อันจะสะดวกกว่าที่เป็นอยู่ได้

ด้วยวิธีการปกครองที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า เป็นอันกรายอย่างยิ่งต่อความมั่นคงและเอกภาพของชาติ ประกอบกับจักรวรรดินิยมตะวันตกทั้ง อังกฤษและฝรั่งเศสได้คุกคามประเทศไทยอย่างรุนแรง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักดีถึงความจำเป็นที่จะต้องปฏิรูปการปกครอง จึงที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ได้วางถึงพระราชภารกิจของพระเจ้าอยู่หัว ที่ทรงมีต่อพระองค์ท่านว่า

"... ด้วยทางประเทศ กำลังตั้งท่าจะรุกเบี่ยงไทยอยู่แล้ว ถ้าเราประมาทไม่จัดการปกครองบ้านเมือง เสียให้เรียบร้อย ปล่อยให้หละหลวมอย่างเช่นเป็นอยู่ ข้าไปเห็นจะมีภัยแก่บ้านเมือง บางทีอาจจะถึงเสียอิสรภาพของเมืองไทยก็เป็นได้ ..."²

การเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดินได้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2435 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการตั้งกระทรวงแบบใหม่ 12 กระทรวง แต่ละกระทรวงมีเสนาบดี เป็นผู้มำอำนาจหน้าที่และรับผิดชอบ ไม่ก้าวก่ายกัน* เพื่อหลีกเลี่ยงความยุ่งยากและสับสนในการปฏิบัติ เน้นถึงแตกอน ถึงอย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงการปกครองในระยะแรกนี้

¹ เสด บุนนาค "การปกครองแบบเทศาภิบาล เป็นระบบปฏิวัติหรือวิวัฒนาการ" สังคมศาสตร์ปริทัศน์ (3): 59-2509.

² สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และพระยาราชเสนา เทศาภิบาล หน้า 7.

*โปรดดูรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละกระทรวงได้จาก "พระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงแถลงพระบรมราชาธิบายแก่ไขการปกครองแผ่นดิน" ประวัติศาสตร์และการเมือง หน้า 165 - 166.

การปกครองหัวเมืองและประเทศราช ยังคงอยู่ในอำนาจการควบคุมของกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงกลาโหม* แต่ในทางปฏิบัติ กระทรวงมหาดไทยได้รับมอบหมายให้เริ่มวางแผนงาน ในด้านการปกครองต่อไปเพียงกระทรวงเดียว โดยมีเป้าหมายว่าในระยะต่อไป กระทรวงมหาดไทยจะเป็นกระทรวงเดียวที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบบังคับบัญชา และปกครองหัวเมืองทั้งหมดในประเทศ¹

การเปลี่ยนแปลงการบริหารการปกครองส่วนภูมิภาค หรือการปกครองหัวเมืองได้เริ่มขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2437 โดยการจัดตั้งมณฑลเทศาภิบาลขึ้น โดยรวมท้องที่ใกล้เคียงติดกันไปมา ถึงกันได้ง่ายหลาย ๆ เมือง รวมเป็นมณฑลหนึ่ง มีข้าหลวงเทศาภิบาลบังคับบัญชามณฑลละคน ซึ่งมีอำนาจตรวจตราบังคับบัญชาภายในมณฑลของตน ภายใต้การควบคุมของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย

การปกครองหัวเมืองแบบเทศาภิบาลนี้ เป็นการปกครองแบบรวมอำนาจ (Centralization) เข้ามาสู่รัฐบาลกลาง ยกเลิกการให้อำนาจหัวเมืองต่าง ๆ ในการปกครองอย่างที่ ได้มีมาในอดีต การปกครองแบบนี้ ย่อมมีผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของเจ้าเมืองเดิม เป็นต้นว่า การรับส่วนแบ่งเงินผลประโยชน์ที่เก็บส่งให้แก่รัฐ การเกณฑ์ให้ราษฎรมาช่วยทำงาน ไถ่ขัง เจ้าเมืองเหล่านี้จึงมีปฏิกิริยาต่อต้านการปฏิรูปการปกครองของรัฐบาลกลาง เป็นต้นว่า ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกิดมี "ขบวนการมณฑลภาคอีสาน" ระหว่างปลายปี พ.ศ. 2444 จนถึงราวเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2445 และทางภาคเหนือเกิดมี "ขบวนการยิวเมืองแพร่" จากปลายเดือนกรกฎาคม จนถึงกลางเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2445 และเหตุการณ์พระยาแชกเจ็ดหัวเมืองกบฏคชขมด เมื่อปี พ.ศ. 2445 เป็นต้น² เหตุการณ์เหล่านี้ รัฐบาลกลางต้อง

* กระทรวงมหาดไทย มีอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาหัวเมืองฝ่ายเหนือ และเมืองลาวประเทศราช ส่วนกระทรวงกลาโหม มีอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาหัวเมืองปักษ์ใต้ ฝ่ายตะวันตก ตะวันออก และเมืองมลายูประเทศราช.

¹จักรกฤษณ์ นรินทีวงศ์การ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพกับกระทรวงมหาดไทย หน้า 73

²เทศ บุนนาค "พระยาแชกเจ็ดหัวเมืองกบฏคชขมด ร.ศ. 121" โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หน้า 15.

ใช้กำลังทหาร เข้าปราบปรามให้ราบคาบ และสิ่งหนึ่งซึ่งเป็นที่ตระหนักของรัฐบาล คือ การคมนาคมที่ยากลำบาก ทั้งนี้เนื่องจากว่าการปกครองภูมิภาคแบบรวมอำนาจนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว ช่วยเอื้ออำนวยให้รัฐบาลกลางสามารถสั่งราชการ ควบคุม ตรวจจับการปฏิบัติงาน ตลอดจนการรักษาความสงบได้ทันทั่วถึง แต่สภาพการคมนาคมในขณะนั้นลำบากมาก (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1) ดังนั้น การพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งรถไฟ ถนน จึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในขณะนั้น

นอกจากนี้ การที่ชาติตะวันตกเข้ามาปกครองประเทศเพื่อนบ้านของไทย และได้ปรับปรุงการคมนาคมเพื่อประโยชน์ในการปกครอง การระดมทรัพยากรและการค้าขาย ในขณะที่มีการคมนาคมในประเทศไทยยังไม่ได้มีการปรับปรุงเท่าที่ควรนั้น ย่อมเป็นผลให้เกิดความแตกต่างในด้านความสะดวกในการคมนาคมได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่ออังกฤษได้ครอบครองสหพันธรัฐมลายูแล้ว รัฐบาลอังกฤษได้ปรับปรุงการปกครองทั้งการศาล การเก็บภาษีอากร และการคมนาคมให้เจริญก้าวหน้าขึ้น เป็นผลให้พหุคาและกบรบกก เหมืองแร่ในประเทศไทย ได้วิพากษ์วิจารณ์ความแตกต่างระหว่างการปกครองและความเจริญในสหพันธรัฐมลายูและไทย ประกอบกับอิทธิพลของหนังสือพิมพ์ในมิงและสิงคโปร์ ได้เขียนบทความโจมตีการดำเนินงานของรัฐบาลไทยว่า เอาเปรียบห่อค่านายเหมืองชาวจีนทั้งที่เป็นคนในมิงกับไทยและอังกฤษ โดยการนาภาษีอากรส่งกรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ ไม่จัดการทำนุบำรุงการคมนาคมให้ความสะดวกกับพหุค่านายเหมือง ค้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติในดินแดนภาคใต้ของไทย อาจเป็นสิ่งจูงใจให้รัฐบาลอังกฤษหาเหตุค้วยวิธีการต่าง ๆ เข้าครอบครองได้ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงการคมนาคมในภาคใต้อย่างเร่งด่วน เพื่อจะขจัดความแตกต่างระหว่างความเจริญในดินแดนไทยและสหพันธรัฐมลายูให้น้อยลงค้วย

ดังนั้น การปฏิรูปการปกครองของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และปัจจัยทางอ้อมอื่นเนื่องจากความพยายามลดความแตกต่างระหว่างความเจริญของดินแดนที่อยู่ภายใต้การปกครองของไทยและชาติตะวันตก จึงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง ในการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการคมนาคม ทางบก

2. การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก

จักรวรรดินิยมตะวันตก เริ่มคุกคามเอเซียตะวันออกเฉียงใต้อย่างจริงจังในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การคุกคามในระยะแรกมิได้เกิดขึ้นกับประเทศไทยโดยตรง แต่ได้เกิดกับประเทศที่อยู่รอบด้านของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2367 อังกฤษได้ทำสงครามกับพม่าเป็นครั้งแรก (The First Anglo-Burmese War) สงครามครั้งนี้ยุติลงด้วยพม่าเป็นฝ่ายแพ้ ต้องลงนามในสนธิสัญญาอันคาลโป (Treaty of Yandabo) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2368 โดยพม่าต้องเสียแคว้นยะไข่ (Irrakan) ตะนาวศรี (Tenassarim) อัสสัม (Assam) และมณีปุระ (Manipur) พร้อมทั้งต้องชดเชยค่าปฏิกรรมสงครามเป็นเงิน 10 ล้านรูปี หรือ 1 ล้านปอนด์สเตอร์ลิง¹

สงครามอังกฤษ - พม่า พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงภัยที่จะมาสู่ประเทศไทยได้เป็นอย่างดี จึงโปรดเกล้าฯ ให้แต่งกองทัพไปหาที่ว่าจะไปช่วยอังกฤษถึง ๖ กองทัพ แต่แท้ที่จริงก็เพื่อไปสืบ และติดตามข่าวความเคลื่อนไหวของสงครามระหว่างอังกฤษกับพม่า เพื่อจะได้รายงานมากรุงเทพฯ ได้ทันเวลา และถูกต้อง² จากการที่อังกฤษสามารถรบชนะพม่า ซึ่งมีวิธีการรบคล้ายคลึงกับไทย และเป็นที่ยึดมั่นของผู้นำไทยในขณะนั้น ย่อมทำให้ข้าราชการผู้ใหญ่เริ่มระแวงภัยอันจะเกิดจากชาติตะวันตก

ต่อมา อังกฤษสามารถรบชนะจีนอีก ในสงครามฝิ่น (Opium War 2382 - 2385) ถึงแม้ว่าจีนจะอยู่ห่างไกลจากไทย แต่ก็เป็นที่ประหลาดใจอันน่าใจในแถบนี้ ชาวรัชชนะของอังกฤษ ย่อมแสดงถึงความสามารถในการทำสงคราม และทำให้ผู้นำของไทยบางกลุ่ม ต้องตระหนักถึงภัยอันจะเกิดจากชาติตะวันตกมากยิ่งขึ้น ดังที่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

¹ D.G. Hall, A History of South East Asia, p. 599.

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 3 เล่ม ๑ หน้า 10.

ก่อนสวรรคต รัชสังเคื่อนเสนาบดีผู้ใหญ่ทั้งหลายว่า "... การศึกสงครามข้างญวนข้างพม่า ก็เห็นจะไม่มีแล้ว จะมีก็แต่ข้างพวกฝรั่ง ให้ระวังให้ดี อย่าให้เสียทีแก่เขาได้ (ขีดเส้นโดยผู้เขียน) การงานสิ่งใดของเขาที่คิดควรจะเรียนเอาไว้ก็ให้เอาอย่างเขา แต่อย่าให้นับถือเลื่อมใสไปที่เดียว ..."¹

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การคุกคามของตะวันตกเริ่มเข้ามาประชิดไทยโดยในปี พ.ศ. 2395 อังกฤษรบกับพม่าเป็นครั้งที่ 2 สงครามครั้งนี้พม่าต้องเสียเมืองย่างกุ้ง และหงสาวดี สงครามครั้งสุดท้ายระหว่างอังกฤษและพม่าเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2428 ผลก็คือ พม่าต้องสูญเสียเอกราชและดินแดนทั้งหมด ในที่สุดอังกฤษประกาศให้พม่าเป็นแคว้นหนึ่งภายใต้การปกครองของอินเดียอังกฤษ ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2429²

ในขณะที่อังกฤษคุกคามพมานั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเข้าใจนโยบายของอังกฤษในขณะนั้นว่ามีความต้องการความสะดวกในการค้าขาย หาโอกาสแสวงหาอาณานิคมเพิ่มขึ้น แก้อาณาเขาคความไม่สะดวกในการค้าขายมาเป็นข้ออ้างในการคุกคามไทยได้ ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2398 เมื่อคณะทูตอังกฤษภายใต้การนำของ เซอร์จอห์น เบาริง เดินทางมากรุงเทพฯ พระองค์จึงทรงพระราชดำริว่า ถ้าไม่ทรงยอมปรนตามความต้องการของอังกฤษบ้างแล้ว ผลร้ายแรงคงจะติดตามมา ในที่สุดพระองค์จึงทรงยอมทำสนธิสัญญาเบาริง พ.ศ. 2398³

¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 3 เล่ม 2 หน้า 188.

² Michael Edwardes, The West in Asia, p. 48.

³ อมร โสภณวิมลรัตน์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ของสยามและพม่า ถอดคำมาจาก Fred W. Riggs, The Modernization of Siam and Burma หน้า 16 - 18.

ฝรั่งเศสเป็นอีกชาติหนึ่งที่เข้ามาคุกคามในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรบกับญวน ครั้งแรก ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2401 ผลของสงคราม ญวนต้องทำสัญญาสันติภาพกับ ฝรั่งเศส ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2405 โดยยกแคว้น 3 แคว้นทางภาคตะวันออกเฉียง ญวนใต้ให้แก่ฝรั่งเศส พร้อมทั้งแบ่งเมืองคาบว้ายอีกหลายเมือง¹ ในระหว่างสงครามเมื่อ ปี พ.ศ. 2404 ฝรั่งเศสได้มีสาส์นมากราบทูลพระเจ้านโรคม พระเจ้าแผ่นดินเขมรว่า ฝรั่งเศสยินดีช่วยเหลือเขมรให้เป็นอิสระจากไทย และต่อมา พระเจ้านโรคมก็ทรงยอม ลงพระนามในสนธิสัญญาไว้ความคุ้มครองจากฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2407² ปัญหาฐานะของเขมรนี้ รัฐบาลไทยต้องเจรจากับรัฐบาลฝรั่งเศสหลายครั้ง จนในที่สุด ได้มีการลงนามสนธิสัญญากับฝรั่งเศสฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2410 ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ไทยรับรองให้เขมรอยู่ใต้อาณัติการคุ้มครองของฝรั่งเศส และเลิกข้อตกลง ที่กันว่าเขมรเป็นเมืองขึ้นของไทย พ.ศ. 2406 อย่างไรก็ตามก็ฝรั่งเศสไม่ได้รับรองความเป็นเอกราชของเขมร หรือสิทธิของเขมรที่จะส่งเครื่องราชบรรณาการให้แก่ไทย เพียงแต่รับรองว่าพระตะบองและเสียมราฐยังเป็นของไทย³

การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตกทวีความรุนแรงขึ้นอีกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้งทางด้านอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งกระหนาบอยู่ทั้งทางด้านตะวันตก และตะวันออกเฉียงใต้ของไทย เอกชนของทั้งสองชาติทั้งกลุ่มพ่อค้า สมาคมภูมิศาสตร์ และอื่น ๆ มีส่วนเร่งเร้ารัฐบาลของตนให้คุกคามรัฐบาลไทย เช่น กรณีพ่อค้าอังกฤษได้เร่งเร้าให้สมาคมภูมิศาสตร์ของอังกฤษเร่งรัดให้รัฐบาลอังกฤษเป็นอริกับบังคับให้รัฐบาลไทยยินยอมให้พ่อค้า และวิศวกรอังกฤษสร้างทางรถไฟระหว่างพม่าผ่านเขตไทยไปสู่มณฑลยูนนานของจีน ดังเช่น กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ (พระอิศริยยศในขณะนั้น) ราชทูตสยามประจำอังกฤษ ได้มีหนังสือราชการถึงพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศว่า

¹Michael Edwardes, op.cit. p. 53.

²อมร โสภณวิเชษฐวงศ์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง ล.ค. หน้า 24 - 25.

³สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี ไทยสถาปนากษัตริย์เขมร หน้า 132.

"อนึ่ง เรื่องการรถไฟนี้ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ฟังข่าวคราวว่า ความกตัญญูของพวกมิสเตอร์ โกลด์มันน์ใหญ่โตมากขึ้นทุกที ๆ ข้าพระพุทธเจ้า ก็ปลุกษาปรารบออยู่กับพระยาสยามรฐระพาสเสมอ เห็นควยเกล้า ๆ การ คอไปว่าถ้าคอเวอนเมนต์อังกฤษเห็นชอบตามความที่พอกาทั้งปวงคิดขึ้น แล้ว เราจะไมยอมให้เขาทำ ก็จะเป็นความเกิดเหตุใหญ่ เพราะเป็น การขัดขวางการก้าขายผลประโยชน์ของชาคมุญ ก็จะเป็นเหตุใหญ่ถึงย ักขึ้นในระหว่างอังกฤษกับไทย (ขีดเส้นโดยผู้เขียน) ..."¹

ในกรณีนี้ รัฐบาลไทยได้ตอบปฏิเสธการอนุมัติสัมปทานให้แก่อังกฤษ แต่ก็ยอมรับว่าประเทศไทย จะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่และเชียงใหม่² ซึ่งจะกล่าวในบท คอไป

ส่วนฝรั่ง เสสก็ได้เริ่มคุกคามประเทศไทยในลักษณะเดียวกันกับอังกฤษ กล่าวคือ เริ่มขออนุญาตรัฐบาลไทยส่งคอกเตอร์ เนอิส (Dr. Neis) เข้าม่าสำรวจทางวิทยาศาสตร์ ในเมืองหลวงพระบาง ซึ่งรัฐบาลไทยก็อนุญาต แต่แท้ที่จริงแล้ว คอกเตอร์ เนอิส คองการ สำรวจให้แกรัฐบาลของคินในกรณีคองคินแดนแถบนี้ ผลของการสำรวจ เขา เสนอแนะให้รัฐบาลฝรั่ง เสสแต่สิทธิทลมาลุมแม่น้ำโขง เพื่อจะได้อ้างสิทธิ์ว่าคินแดนนี้เดิม เคยเป็นของญวนมาก่อน³

กันั้นเมื่อไทยยกกองทัพไปปราบฮ่อที่เข้าโจมตีหลวงพระบาง ในปี พ.ศ. 2430 นั้น ฝรั่งเสสถือโอกาสส่งทหารจากคัง เกียเข้ามาทำการปราบฮ่อ จนถึงเมืองพวน และเข้ายึด

¹กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ แฟ้มรถไฟที่ 2 ตอน 1 กรมหมื่น นเรศวรฤทธิ ถึงพระเจ้าอนงยาเชอกรมหมื่นทเวะวงศ์โรประการ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1885.

²การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี หน้า 27.

³จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ วิฤตคกาลสยาม ร.ศ. 112 หน้า 9 - 10.

ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับฝรั่งเศสที่ขึ้นเมื่อฝรั่งเศสอ้างสิทธิเหนือดินแดนลาวตอนกลางและตอนใต้ ซึ่งได้แก่ เมืองพวน คำเกิด คำมวน จันทาคักดิ์ เชียงแตง ซึ่งรัฐบาลไทยปฏิเสธทำางนี้² นอกจากนี้ กงสุลฝรั่งเศสที่เมืองนครราชสีมาได้ดำเนินการก่อกวนยุ้งธาวอีสาน และชาวต่างประเทศในแถบนั้นให้กระด้างกระเดื่องต่อรัฐบาลไทย

ขณะที่ฝรั่งเศสกำลังถูกความหวงตะวันออกของไทยอย่างรุนแรงขึ้นทุกที การกบฏนาคนของไทยในแถบนั้นมิแต่ทาง เกวียน และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งไม่เพียงพอกแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ประกอบกับแถบนั้นทางทุรกันดารมาก ต้องย่นป่าเขาที่มีความชื้นและสัตว์ร้ายชุกชุมราษฎรก็มีจิตใจโน้มเอียงไปทางลาว จำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลไทยต้องรีบทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมให้ไปมาไต่สะดวก รวดเร็ว เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ และการรักษาเอกราชของชาติ เป็นประการสำคัญอันดับแรก เพื่อประโยชน์ในการปกครอง เศรษฐกิจ และการเปิดพื้นที่ที่กว้างขวาง เปล่าให้ประชากรราษฎรเข้ามาบุกเบิกทำมาหากินให้กว้างขวาง³ รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟเชื่อมเมืองหลวงกับเมืองนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2434

ตามที่กล่าวมาแล้วแสดงให้เห็นว่า การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก เป็นปัจจัยหนึ่งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตั้งพระทัยพัฒนาการคมนาคมทางบก เพื่อให้การคมนาคมรวดเร็วขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรักษาเอกราชของชาติ การปกครอง และการเศรษฐกิจ

3. ปัจจัยทางคานเศรษฐกิจ

ลักษณะพื้นฐานทางเศรษฐกิจของสังคมไทยก่อน พ.ศ. 2398 เป็นระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตนเอง (self-sufficient economy) มีการเกษตรส่วนใหญ่เป็นหลัก และ

¹ จีราภรณ์ สถาปนาวรรตนะ อ. หน้า 34 - 37.

² อ. หน้า 225.

³ การรถไฟแห่งประเทศไทย อ.อ. หน้า 32.

การผลิตอื่น ๆ เพื่อเสริมความต้องการอุปโภคบริโภค¹ วิธีการผลิตมีทั้งในขั้นหัตถ-
อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมหลายประเภท เช่น เหมืองแร่ คimento และการ
ถลุงแร่ เครื่องปั้นดินเผา กระจกษา นาคาล เหล็ก ฝ้าย และไหม ก่อเรือ โรงสีข้าว
โรงเลื่อยไม้ และวัสดุในการก่อสร้าง เช่น กระเบื้อง อิฐ และปูนขาว² ลักษณะ
เศรษฐกิจเช่นนี้ ประชาชนสามารถพึ่งตนเองได้ ในการปลูกข้าว ฝัก เลี้ยง เป็ด ไก่ หมู
จับปลา และทอผ้าใช้เอง เป็นต้น ส่วนสิ่งของอย่างอื่นที่ผลิตเองไม่ได้ก็นำไปแลกเปลี่ยนกับ
ผู้ผลิตได้ ทั้งนี้ลักษณะการค้าภายในประเทศจึง เป็นการแลกเปลี่ยนภายในหมู่บ้านหรือระหว่าง
หมู่บ้านใกล้เคียง³ การค้าขายภายในประเทศจึง เป็นการค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ

ส่วนการค้าขายกับต่างประเทศนั้น มีลักษณะเป็นแบบผูกขาดทางการค้า โดยมี
พระคลังสินค้าเป็นศูนย์กลาง ระหว่างประชาชนกับชาวต่างประเทศ พระคลังสินค้านี้มีสิทธิเลือก
ซื้อก่อน (Royal Pre-emptive Rights) เพื่อควบคุมสินค้าบางอย่างที่มีผลต่อความปลอดภัย
ของประเทศ เช่น อาวุธ นอกจากนี้ยังมีรายชื้อสินค้าที่ราชสำนักต้องการ พอค้าจะต้องขาย
ให้ในราคาที่พระมหากษัตริย์ (พระคลังสินค้า) จะพอพระทัย แต่ในทางปฏิบัติแล้ว พอค้า
ชาวตะวันตกมักจะนำสินค้าที่ราชสำนักต้องการขึ้นทูลเกล้าถวาย ซึ่งก็จะไ้รับของขวัญเป็นการ
ตอบแทนดีกว่าที่จะให้พระคลังสินค้าเป็นผู้กำหนดราคาซื้อตามใจชอบ แต่การค้าขายกับต่าง-
ประเทศนี้ ก็มีไม่มากนัก โดยมากเป็นพอค้าจีน ทั้งนี้เนื่องจากระบบผูกขาดทางการค้า และ
ระบบการเก็บภาษีที่ไม่แน่นอน ขาดความยุติธรรม โดยเก็บภาษีจากชาวตะวันตกสูงกว่าชาว
เอเชีย อันเป็นที่รังเกียจของชาวตะวันตก

ต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลไทยลงนามใน
สัญญาเบาริง ในปี พ.ศ. 2398 ด้วยเหตุผลทางการเมือง เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลง
ระบบเศรษฐกิจ และการค้าขายกับต่างประเทศหลายประการ

¹ Peter F. Bell, The Historical Determinants of Underdevelopment in Thailand, p. 5.

² Ibid. p. 8.

³ James C. Ingram, Economic Change in Thailand 1850 - 1970, p. 19.

สาระสำคัญของสัญญาเบาริง มีว่า

ประการแรก ชาวอังกฤษและคนในบังคับอังกฤษได้รับสิทธิสภาพนอกอาณาเขต (Extraterritorial Rights) คือ เมื่อบุคคลดังกล่าวทำความผิดมิต้องขึ้นศาลไทย แต่ชำระความในศาลอังกฤษ¹ ซึ่งเป็นการลิดรอนอำนาจศาลยุติธรรมของไทย และก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับคนในบังคับต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลในรัชกาลก่อนจะต้องพยายามแก้ไข

ประการที่ 2 กำหนดระเบียบการเก็บภาษีสินค้าเข้าสินค้าออกแน่นอน โดยรัฐบาลจะเก็บภาษีเข้าได้ไม่เกินร้อยละสาม หรือที่เรียกทั่วไปว่า "ภาษีร้อยละสาม" ส่วนภาษีขาออกจะเก็บได้เพียงชั้นเดียว คือจะเก็บจากภาษีปากเรือ หรือภาษีสมภักดิ์ หรือภาษีขาออก²

ประการที่ 3 เลิกการผูกขาดทางการค้าขายกับต่างประเทศ โดยเปิดให้มีการค้าขายโดยเสรีระหว่างพม่าอังกฤษและประชาชนชาวไทย³ เป็นผลให้พระคลังสินค้าถูกยกเลิกไปโดยปริยาย อำนาจต่อรองในเชิงการค้าถูกบั่นทอน เพราะอำนาจต่อรองแตกกระจายเป็นหน่วยเล็ก ๆ

ประการที่ 4 ยกเลิกสินค้าผูกขาดประเภทต่าง ๆ ที่รัฐค้าขายได้ฝ่ายเดียว คงไว้แต่สินค้า 3 ประเภท คือ ข้าว เกลือ ปลา ซึ่งรัฐบาลจะมีประกาศห้ามได้ นอกนั้นให้ค้าขายได้เสรี

ประการที่ 5 คนในบังคับอังกฤษมีสิทธิค้าขายได้เสรีตามหัวเมืองชายทะเล แต่อยู่อาศัยได้เฉพาะแถวที่กรุงเทพฯ โดยอยู่ห่างจากกำแพงเมืองออกไป 200 เส้น หรือ

¹ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1 (พ.ศ. 2160 - 2412) ข้อ 2 หน้า 28.

² ข้อ 8 หน้า 31.

³ ก.

4 ไมล์ จะเช่าหรือซื้อก็ได้ถ้าอยู่เกินกว่า 10 ปี หรือเสนาบที่จะอนุญาตให้ กนในบังคับ อังกฤษจะเข้ามาอาศัยในกรุงเทพ ฯ ได้เมื่อเสนาบคืออนุญาตเท่านั้น¹

ประการที่ 6 อังกฤษจะได้สิทธิเท่าเทียมกับชาติอื่น นั่นคือ เมื่อรัฐบาลไทยให้ สิทธิพิเศษแก่ชาติใด อังกฤษจะได้สิทธิเช่นนั้นเช่นกัน²

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สัญญาเบาริงมีผลให้การค้าขายกับต่างประเทศเปลี่ยนแปลง ไป มีลักษณะเป็นระเบียบแบบแผนมากขึ้น รัฐบาลต้องยกเลิกการค้าขายผูกขาด และต้อง เสียผลประโยชน์ในการเก็บภาษีอากร ทำให้ชาครายได้ที่จะนำมาใช้จ่ายในราชการแผ่นดิน เป็นอันมากในขั้นต้น แต่ต่อมา รัฐบาลได้รับภาษีเพิ่มขึ้นจากการค้าขายกับต่างประเทศ ซึ่ง ได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว เรือกำปั่นค้าขายต่างประเทศเข้ามาถึงกรุงเทพ ฯ เพิ่มจาก ประมาณปีละสิบสองลำ เป็นปีละประมาณสองร้อยลำ³ สินค้าขาออกที่สำคัญในขณะนั้น ก็คือ ข้าว ซึ่งมีปริมาณการส่งออกเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในช่วงที่ไทยทำสัญญาเบาริง ไทยส่งข้าวเป็น สินค้าออกน้อยกว่า 1 ล้านหามต่อปี (1 หาม เท่ากับ 60.48 กิโลกรัม) การส่งข้าวออก ได้เพิ่มขึ้นถึง 8 ล้านหามภายใน 50 ปี (ในสมัยรัชกาลที่ 5)⁴

การที่รัฐบาลต้องสูญเสียอำนาจการควบคุมทางการค้าและการเก็บภาษีอากร รัฐบาล จึงหารายได้โดยการสนับสนุนการปลูกข้าว และพืชผลทางเกษตรกรรมอื่น ๆ เพื่อเป็นสินค้า ออก โดยในปี พ.ศ. 2401 รัฐบาลได้ประกาศจะไม่เก็บภาษีที่ดินที่ปลูกเบ็ดเพื่อใช้ทำนาเป็น

¹กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ สนธิสัญญาและความตกลง ทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1 (พ.ศ. 2160 - 2412) ข้อ 4 - 5 หน้า 29 - 31.

²ดู ข้อ 10 หน้า 31.

³เฉลิม อยู่เวียงชัย ประวัติศาสตร์ : สมัยกรุงธนบุรีและสมัยรัตนโกสินทร์ หน้า 219

⁴อมร โสภณวิเศษรัฐวงศ์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ ของสยามและพม่า หน้า 49.

ปีแรก¹ แต่นโยบายการส่งข้าวออกขายต่างประเทศนั้น ย่อมก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค คือ การส่งข้าวออกมาก ย่อมทำให้ราคาข้าวสูงขึ้น ผู้บริโภคภายในก็จะเดือดร้อน จึงแก้ปัญหาโดยการประกาศเงื่อนไขให้ชาวไทยซื้อข้าวไว้ให้พอกิน เพราะว่ารัฐบาลจะเปิดให้จำหน่ายข้าวออกนอกประเทศ² ขณะเดียวกันถ้าประกาศห้ามการส่งข้าวออกนอกประเทศย่อมทำให้ข้าวราคาถูกลง ชาวนาซึ่งมีอยู่จำนวนมากจะเกียจคร้าน ทั้งการทำนาเสีย รัฐบาลก็จะขาดรายได้จากภาษีที่ดิน ภาษีสินค้าขาออกด้วย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแก้ปัญหาความขัดแย้งนี้ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ จึงทรงประกาศให้ส่งข้าวออกขายต่างประเทศ แต่ในปีใดที่ฝนแล้ง ผลิตข้าวได้น้อย จึงทรงประกาศห้ามส่งข้าวออกนอกประเทศ นอกจากนั้นการส่งข้าวออกขายต่างประเทศ ยังก่อให้เกิดปัญหาพอกากักตุนข้าวไว้ค้ำกำไรเกินควร จนพระองค์ทรงออกประกาศให้โอวาทสั่งสอนแก่ผู้ขายข้าว ให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของตน เพราะว่าประชาชนที่ไม่สามารถซื้อข้าวแพงได้ และมีนิสัยพาลแล้ว เมื่อรู้ว่าใครเป็นเจ้าของข้าว มีทรัพย์สิน ไปในที่เปลี่ยวๆ ก็จะลักปล้นจับได้ และทรงขอให้พอลมีความเมตตากรุณาแก่คนยากคนจนด้วย³

การที่รัฐบาลส่งเสริมการส่งสินค้าประเภทเกษตรกรรมออกขายต่างประเทศ เช่น ข้าว ไม้สัก ยาง ทำให้ประชาชนมุ่งผลิตสินค้าทางเกษตรกรรมอย่างเดียว ประกอบกับการเปิดการค้าขายเสรี ซึ่งรัฐบาลไม่สามารถควบคุมสินค้าเข้าได้ เป็นผลให้สินค้าอุตสาหกรรมของชาวตะวันตกมีราคาถูกกว่า เข้ามามีตลาดในไทย จนทำให้กิจการหัตถอุตสาหกรรมเก่าแก่ของไทยต้องสลายไป ดังปรากฏในประกาศของรัชกาลที่ 4 ความว่า

¹"ประกาศยกเงินทางข้าวค่านาปีแรกโค่นสร้าง" ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4
พ.ศ. 2394 - 2404 หน้า 239.

²"ประกาศเงื่อนไขให้ราษฎรซื้อข้าว เพราะจะเปิดให้จำหน่ายออกนอกประเทศ"
ก. หน้า 156.

³"ประกาศ พระราชทานโอวาทแก่ผู้ซื้อข้าวขายชาว" ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4
พ.ศ. 2405 - 2411 หน้า 156.

"... ก็เคยวัน เพราะโรงสีข้าวมีชนมาก ครกกระเดื่องจึงสามสูญ
ไปเหมือนกับหีบและโม่ปั่นฝ้ายแล็กทอผ้า ก็เมื่อชาวต่างประเทศต่างเอา
มาขาย เอาค้ายมาจำหน่ายมาก จนราคาถูกไปกว่าค้ายที่ปั่นฝ้ายที่ทอใน
เมืองนี้ การห่มฝ้ายคืดฝ้าย ปั่นฝ้ายทุกหนทุกแห่งก็อันตรธานหายไป ..."¹

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ภายหลังจากการลงนามในสัญญาเบาริง
แล้ว มีผลทำให้ลักษณะเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนแปลงไปจากเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตนเอง
(self - sufficient economy) เป็นเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก (open export
economy) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัชกาลที่ 5 ลักษณะนี้ยังเด่นชัดขึ้น

ด้วยลักษณะเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกนี้ รัฐบาลของระคมผลผลิตทางเกษตรกรรม
จากภูมิภาคต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง เพื่อส่งออกต่อไป อาทิ ข้าวจาก
ภาคกลาง ไม่สักจากภาคเหนือ ยางพาราและคิมุกจากภาคใต้ เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้
การคมนาคมเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง รัฐบาลจะต้องปรับปรุงการคมนาคมจากชนบท
เข้าสู่กรุงเทพฯ หรือการคมนาคมภายในกรุงเทพฯ ให้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น จึงพระบาท-
สมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงชุกคคลอง เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองรอบ ๆ และ
เริ่มการสร้างถนน รานค ความสองฟากถนนบางแล้ว ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอม-
เกล้าเจ้าอยู่หัว การค้าขายเจริญมากขึ้น ลักษณะเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกเด่นชัดยิ่งขึ้น แต่
การคมนาคมซึ่งจะส่งเสริมการค้าขาย การเพิ่มผลผลิตยังคงยากลำบากเหมือนเดิม จึงเป็น
ความจำเป็นอย่างยิ่งที่ รัฐบาลจะต้องทรงปรับปรุงการคมนาคม โดยเฉพาะทางบก ทั้งทาง
รถไฟ ถนนต่าง ๆ ในเมืองหลวง และภูมิภาคให้สะดวกยิ่งขึ้น และการคมนาคมทางบกยัง
จะช่วยส่งเสริมให้ประชาชน นมกเบิกทำการเพาะปลูกในที่ดินที่รกร้างว่างเปล่า ซึ่งการคมนาคม
ทั้งทางน้ำและทางบกยังไม่ถึง

¹"ประกาศพระราชทานโอวาทแก่ผู้ซื้อข้าวชายข้าว" ก. หน้า 155. ---

ที่กล่าวมาข้างต้นนี้ แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยทางกานเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง ที่ก่อให้เกิดการปรับปรุงการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

4. ประสบการณ์อันเนื่องจากการเสด็จทางประเทศของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

พระองค์ทรงโปรดในการเสด็จทางประเทศทั้งทวีปเอเชียและยุโรป เพื่อทอดพระเนตรการปกครองและความเจริญรุ่งเรืองของประเทศเหล่านั้น ทรงนำมาปรับปรุงกิจการต่าง ๆ ภายในประเทศ สิ่งหนึ่งที่สำคัญก็คือ การคมนาคมทางบก ทั้งรถไฟ ถนน และรถราง ทุกครั้งเมื่อเสด็จนิวัติสู่ประเทศไทย จะทรงนำประสบการณ์เหล่านั้นมาปรับปรุงการคมนาคมทางบกภายในประเทศ

ในการเสด็จประพาสต่างประเทศครั้งแรกของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อยังไม่ทรงบรรลุนิติภาวะได้เสด็จ สิงคโปร์ และชวา ในปี พ.ศ. 2413 ทรงทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟในชวา และในปี พ.ศ. 2414 ได้เสด็จประพาสประเทศอินเดีย ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟจากเมืองกัลกัตตา ไปเคลลี และจากเคลลีไปอัครา ลักเนา คอนปุระ จนถึงบอมเบย์ ประสบการณ์เหล่านี้ทำให้พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของทางรถไฟ ซึ่งเป็นคมนาคมทางบกที่รวดเร็วที่สุดในสมัยนั้น และในที่สุด ในรัชกาลพระองค์ก็ได้มีการสร้างทางรถไฟขึ้น

ในการเสด็จพระราชดำเนินประเทศชวาครั้งหลัง เมื่อปี พ.ศ. 2444 นั้น มีข้าราชการผู้ใหญ่ อาทิ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ (พระอิสริยยศในขณะนั้น) ตามเสด็จด้วย¹ ทานไคสัง เกิดการโยธาหัวเมืองในชวา และได้นำมาเป็นแบบอย่างสำหรับการโยธาหัวเมืองในประเทศไทย ซึ่งยังไม่มีการจัดระเบียบอย่างแน่นอน ทำให้เข้าใจผิดความงานโยธาหัวเมือง

¹พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชนิพนธ์จดหมายรายวัน เมื่อเสด็จประพาสชวาครั้งหลัง หน้า 3.

มีแค่การก่อสร้าง แต่แท้จริงความสำคัญของงานโยธาหัวเมืองมีทั้งการทำแผนที่เพื่อออกใบจองที่ดิน การบำรุงเส้นทางกาชาขาย และการก่อสร้างสถานที่ต่าง ๆ¹ แต่ด้วยเหตุที่ขาดความเข้าใจในรูปแบบของการโยธาหัวเมืองที่แท้จริงของชาว จึงทำให้เกิดความสับสนโต้เถียงกันไปมา ในเรื่องเกี่ยวกับการจัดสรรความรับผิดชอบงานโยธาหัวเมือง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงมีพระบรมราชาชบายถึงการโยธาหัวเมืองของประเทศชวา และทรงพระราชดำริแบบอย่างการโยธาหัวเมือง เพื่อให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณา² และทรงมีพระราชหัตถเลขาเรื่องนี้ให้เสนาบดีสภาประชุมปรึกษาว่าจะให้การโยธาหัวเมืองอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงใด³ ซึ่งจะได้กล่าวอย่างละเอียดในบทต่อไป

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ประสบการณ์ที่ได้จากการเสด็จต่างประเทศนั้น ทรงนำมาใช้ในการบำรุงบ้านเมืองเสมอ และทรงสนพระทัยในกิจการต่าง ๆ ของต่างประเทศอย่างลึกซึ้ง มิได้ทรงทอดพระเนตรแค่มองผิวเผินเท่านั้น ยกตัวอย่าง การเสด็จพระราชดำเนินชวาคั้งหลังนี้ พระองค์ได้ทอดพระเนตรการทำถนนและทรงมีพระราชปรารภปรารณาให้สร้างถนนราชดำเนิน ตามแบบชวา ดังปรากฏในพระราชนิพนธ์จดหมายรายวัน เมื่อเสด็จประพาศชวาคั้งหลัง ดังนี้

"... ลืมเสีย เมื่อเสด็จไปซื้อโปสตกาศ เห็นเขาทำถนน เอาหินคั้งก้อนใหญ่ ๆ เรียงลำดับกันเหมือนอย่างกอธิรูตะแคง แล้วเอาคณมานั่งยอยหัวศิลาสูง ๆ ใ้ราบ เพะกกลงมาไปยาแนวไปในตัว แล้วเอาทรายหยาบ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 1/25 สำเนารายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล สก 121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.

² หอสมุดกระทรวงมหาดไทย เอกสารรัชกาลที่ 5 ภาค 1 กอน 1 (เล่ม 2) การจัดการโยธา พระราชหัตถเลขาที่ 262/1855 ลงวันที่ 25 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ศก 121.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ล. ก. หน้า 3.

ณ แล้วจึง เอาทีลายอยขนาดรอยถนนรอยทับอีกชั้นหนึ่ง นำทำที่ถนน
ราชดำเนินเข้านี้ เสียคาย (ขีดเส้นโดยผู้เขียน) แต่หินของเรา
หายาก กลัวจะแพงเหลือเกิน ..."¹

นอกจากการเสด็จประพาสประเทศในเอเชียแล้ว พระองค์ได้เสด็จประพาส
ยุโรป 2 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2440 และ 2450 เพื่อเจริญสัมพันธไมตรี และทอดพระเนตร
ความเจริญก้าวหน้าของประเทศต่าง ๆ ในยุโรป อันจะหาบุรุษในประเศไทย การ
เสด็จประพาสยุโรป เป็นผลให้พระองค์ได้ทอดพระเนตรระบบการคมนาคมทางบกที่สะดวก
รวดเร็ว และเจริญรุดหน้ามาก เป็นอันว่า เมื่อเสด็จถึงกรุงเบอร์ลิน ได้ทอดพระเนตรรถไฟ
ใต้ดินบ้าง บนพื้นดินบ้าง และบนสะพานเหล็กสูง ๆ บ้าง² แล้วแต่ความคึกคักของการจราจร
ส่วนรรางในปารีสเข้านั้น มีทั้งชนิดเค็มบนพื้นดิน และรรางห้อยที่เมืองปีลเฟลเค และ
บารเมิน ซึ่งมีแห่งเดียวในยุโรป³ในสมัยนั้น และยังได้ทอดพระเนตรการจราจรที่คึกคักใน
กรุงปารีส กรุงลอนดอน ซึ่งมีทั้งรถโมเตอร์คาร์ รถแท็กซี่ รถออมนิบัส รถม้า⁴

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วนี้ จะเห็นได้ว่า ประสบการณ์จากการเสด็จต่างประเทศ
ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่มีอิทธิพลกระตุ้นให้
เกิดการพัฒนากิจการคมนาคมทางบกเป็นระยะ ๆ ตลอดรัชกาลของพระองค์ และพระองค์ทรง
สนพระทัยในการเสด็จต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบกับประเทศไทย ดังพระราช-
หัตถเลขาถึงพระยาสุรียานุวัตร ที่ 44/1138 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน รัตนโกสินทร์ศก
124 ความว่า

¹พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชนิพนธ์จดหมายรายวัน
เมื่อเสด็จประพาสชวาครั้งที่ 1 หน้า 109.

²พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชนิพนธ์เรื่อง ไกลบ้าน
เล่ม 2 หน้า 186.

³ก. หน้า 225.

⁴ก. หน้า 9.

"... แต่เมื่อเหลียวหลัง ไปดูการที่ล่วงมาแล้ว ว่าเราได้ทำการ
ก่อสร้างก็งั้น แก่จนมาจากกองข้าไทแล่นย้อย จนเป็นรูปร่างได้ถึงเพียงนี้
ยอมเป็นที่ยินดี สำนานใจเป็นอันมาก เว้นไว้แต่ยาแผลอวาพอแล้ว ซึ่ง
ช่างเขามักจะเพนเป็นเช่นนั้น จำจะต้องไปหาอารมณายนอกมาเทียบว่า
ถึงเราจะไต่ทำค้ำถึงเพียงนั้นแล้ว ยังมีผู้อื่นที่เขาทำได้ดีกว่าเราเป็นอันมาก
(ซึกเส้นโดยผู้เขียน) จะคงพยายามต่อไปว่าไป ..."¹

5. การกระตุ้นของหนังสือพิมพ์ในประเทศไทย

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีชาวต่างประเทศเข้ามาทำ
การค้าขาย และตั้งบ้านเรือนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จึงมีชาวยุโรปจัดพิมพ์หนังสือพิมพ์
ภาษาอังกฤษ เพื่อเผยแพร่ข่าวสารประเทศต่าง ๆ ในยุโรป รวมทั้งข่าวสารในวงราชการ
ของไทยด้วย นักหนังสือพิมพ์ชาวตะวันตกเหล่านั้นได้เขียนข่าวแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ
กิจการบ้านต่าง ๆ ของไทย รวมทั้งกระตุ้นให้รัฐบาลไทยจัดการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว
จากหนังสือที่ออกพิมพ์ในสมัยนั้น และมีหลักฐานปรากฏในปัจจุบัน อาทิ หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์
(Bangkok Times) ในช่วงระยะปี พ.ศ. 2431 (ค.ศ. 1888) เป็นต้นมา นักหนังสือพิมพ์
ได้ลงข่าวกระตุ้นขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟ โดยยกตัวอย่างประเทศพม่า ความว่า

"... ความมั่งคั่งของสยามกำลังรอการพัฒนา มันไม่ใช่แต่เพียง
มีแต่ชาวอันอุดมสมบูรณ์ หรือไม้สักอันมีค่าเพียงอย่างเดียว ยังมีผลิตผลของ
เมืองร้อนอีกมากมายที่สามารถผลิตได้ในราชอาณาจักร และยังมีเหมืองแร่
อยู่ในเขตชนบทในภาคเหนืออีกด้วย การมีทางรถไฟจะนำไปสู่การพัฒนา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 1/32 ความถึคพระยา
สุรียานวัตรจัตราภการกระทรวงโยธา

มันจะนำประชากรไปสู่ดินแดนที่กว้างขวางเหล่านี้ ทำให้กลายเป็น
ดินแดนที่มีประโยชน์ (ขีดเส้นโดยผู้เขียน) หนังสือพิมพ์บาง กอกไทม์
 กล่าวหา ความล้มเหลวทางเทคนิคของการสร้างทางรถไฟจาก
 กรุงเทพฯ ฯ มีอยู่บ้างแต่ไม่ร้ายแรงนัก ดังนั้น การลงทุนคอไม้ ไม่
 ควรสูงกว่าในพม่า และคงจะพิสูจน์ให้เห็นว่าประสบผลสำเร็จ และมี
 กำไร เช่นเดียวกับเส้นทางในพม่า ..."¹

ส่วนที่เกี่ยวกับถนน หนังสือพิมพ์ได้เสนอความคิดเห็นถึงความจำเป็น ในการขยาย
 ถนนในกรุงเทพฯ ฯ ว่า

"การพิจารณาลักษณะของถนนในกรุงเทพฯ ฯ ที่ขึ้นมาแต่เดิมนั้น
 การปรับปรุงถนนหนทางในกรุงเทพฯ ฯ จึงมีค่าควรแก่การสังเกต ในวันที่
 แห้ง แล่งที่สุด และมีลมแรง คนเดินถนนในกรุงเทพฯ ฯ ไม่ควรถูกรบกวน
 ด้วยฝุ่นอีกต่อไปเหมือนกับแห่งอื่น ๆ ความจริงควรจะกล่าวว่ามีฝุ่นน้อยลง
 แต่ถูกฝุ่นเป็นเวลาที่พักผ่อน งานซ่อมแซมถนนควรจะได้รับพิจารณา
 เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ การจราจรในกรุงเทพฯ ฯ ไม่สามารถจะจำกัดอยู่
เพียงทางน้ำและถนนเพียงไม่กี่สายอีกต่อไปแล้ว เพราะสถานที่ต่าง ๆ
ขยายออกไป มีการเจริญเติบโตของตัวเมืองมากขึ้น (ขีดเส้นโดยผู้เขียน)
 ปลายถนนสีลม (Windmill Road) ควรจะได้รับการสร้างต่อโดยเร็ว
 ที่สุดที่จะทำได้ และการสร้างถนน Newman's Mile ก็ควรได้รับการ
 พิจารณาเสียแต่เนิ่น ๆ ไม่ว่าจะได้ทุนสำหรับสร้างถนนจากต่างประเทศ
 หรือจากผู้ใช้ประโยชน์จากถนนเหล่านี้หรือไม่ แต่เราก็คคิดว่า คงจะได้
 พยายามทดลองดู ..."²

¹ "The Project Railway in Siam", Bangkok Times, Vol. III, No.110, April 18, 1888, pp. 2 - 3.

² "Bangkok Improvements", Bangkok Times, Vol. V, No.249, May 4, 1888, pp. 3 - 4.

นักหนังสือพิมพ์ในสมัยนั้น ได้สำนึกถึงหน้าที่ของตนที่จะต้อง เสนอแนะการปรับปรุง
ต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ และได้เสนอแนะวิธีทำถนน

"ถนนของเราในกรุงเทพฯ ได้รับการปรับปรุงอย่างมากในปีที่แล้ว
ถนนเจริญกรุงได้รับการซ่อมแซมโดยใช้หินสวยงาม เป็นการปรับปรุง
อย่างหนึ่งในหลายอย่างที่เราสังเกตได้ แน่จนที่สุดสิ่งที่ไม่สามารถทำใน
ทันทีได้ เวลาเป็นผู้ควบคุมการกระทำที่สำคัญ และดังนั้น สิ่งที่เราจะเสนอแนะ
ในการปรับปรุงต่อไปนี้ มิใช่เป็นการจับผิด การเสนอแนะเป็นหน้าที่ของ
หนังสือพิมพ์ที่จะช่วยชี้แจง (ขีดเส้นโดยผู้เขียน) ว่าสิ่งใดที่อาจกระทำได้
หรือสามารถทำได้ เมื่อเรายังมองไม่เห็นว่ามันจะถูกทำขึ้นมา สำหรับเรา
ดูเหมือนว่าถึงเวลาแล้วที่จะใช้เครื่องอัดหินหลาย ๆ เครื่อง ... สิ่งที่ต้องการ
ต่อไปก็คือ วิศวกรต้องขุดลึกลงไปตามรอยแตกประมาณ 1 - 2 นิ้ว และถม
ด้วยหินให้หนา ทรายช่วยกรวดอีกชั้นหนึ่ง ราคาม่ามาก ๆ และใช้ลูกกลิ้งกลิ้ง
ทับ หินที่บดละเอียดจะจับกันเป็นซีเมนต์ ซึ่งจะเชื่อมทั้งหมดเข้าด้วยกัน
และด้วยวิธีการแบบนี้เราจะมีถนนที่ค่อยกรวดเร็ว ..."¹

นอกจากนี้แล้ว หนังสือพิมพ์ยังได้เขียนบทความเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการคมนาคม
ทั้งทางรถไฟ ถนนต่าง ๆ ในพระราชอาณาจักร กิจการรถราง และอื่น ๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงรับฟัง เมื่อหนังสือพิมพ์เสนอบทความเกี่ยวกับความบกพร่องของ
กระทรวงโยธาธิการ เป็นต้นว่า ถนนชำรุด เจ้าหน้าที่กรมรถไฟขาดความยุติธรรมในการ
ประมูลสร้างทางรถไฟ หรือเกี่ยวกับความคิดเห็นในการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ พระองค์
ทรงรับฟังและมีพระราชหัตถเลขาเชิงกำหนัดการทำงานของข้าราชการในกระทรวงโยธาธิการ
เสมอ ๆ แต่หนังสือพิมพ์ในขณะนั้นบางฉบับก็ลงข่าวเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของชาติของตน

¹"Locals" Bangkok Times, Vol. VIII, No. 358, September
27, 1890, p. 2.

จนรัฐบาลก็เอือมระอา แต่ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐบาลในขณะนั้นก็ยอมรับฟังเสมอ ดังนั้น การกระตุ้นจากหนังสือพิมพ์จึง เป็นปัจจัยหนึ่งที่รัฐบาลรับฟัง และนำไปพัฒนาการคมนาคมทางบก ให้สะดวก รวดเร็ว ให้ทันกับสถานการณ์ในสมัยนั้น ๆ

ปัจจัยทั้ง 5 ประการที่กล่าวมาแล้ว เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการคมนาคมทางบก เพื่อให้สะดวก รวดเร็วกว่าเท่าที่เป็นอยู่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำรงไว้ซึ่งเอกราชของชาติไทย การปฏิรูปการปกครอง ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และการปรับปรุงประเทศกันต่าง ๆ ทั้งทางด้านการศาล การศึกษา การคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว จะส่งผลให้การพัฒนาประเทศ การปรับปรุงประเทศตามแบบตะวันตกได้รับผล สำเร็จ

วัตถุประสงค์และนโยบายในการพัฒนาการคมนาคมทางบก

วัตถุประสงค์ในการพัฒนาการคมนาคมทางบก

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใต้ทรง แดงพระราชประสงค์ในการพัฒนาการคมนาคมทางบกบ้าง แต่มิได้แสดงในงานทุกคำที่ใต้ปรับปรุง ส่วนมากทรงแสดงพระราชประสงค์ในประกาศและพระราชดำรัสในการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ซึ่งสรุปได้ว่า ต้องการความสะดวกในการคมนาคม ความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจ และความสะดวกในการปกครองประเทศ ดังปรากฏในประกาศสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2433 ความว่า

"... ทรงพระราชดำริเห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมา ในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง ได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมากันยากให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้ หัวเมืองใดซึ่งที่คินอุดมดี แต่สินค้ายังไม่บริบูรณ์ เพราะขัดสนทางไปมายาก ไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่บังเกิดขึ้นไปค้าขายแลกเปลี่ยนกันกับหัวเมืองอื่นได้ ก็คงมีผู้นุอูลาคิดสร้างท่าแลเพาะปลูกส่งสินค้านั้นให้มากยิ่งขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์ มีทางตั้งการท่ามาหากินกว้างขวางออกไป แล้วนำทรัพย์สินมบัติกรุงสยามให้มากยิ่งขึ้นด้วย พึงเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตรให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก ..."¹ (ขีดเส้นโดยผู้เขียน)

¹ร.ท. น. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศสร้างรถไฟสยาม แทรกรุงเทพ ฯ ถึงนครราชสีมา ร.ศ. 109" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13 หน้า 184.

แต่ในการพิจารณาจุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการดำเนินงานนั้น จำเป็นจะต้องพิจารณา แนวโน้มในการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ การอนุมัติสัมปทานทางรถไฟ และการสร้างถนน สายต่าง ๆ เป็นสำคัญด้วย ดังต่อไปนี้

1. กิจการคมนาคมทางบกเพื่อความสะดวกในการกระชับการปกครองภายใน ประเทศ และกำหนดานอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก

ในการปรับปรุงการคมนาคมทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ การจัดสร้างทางรถไฟนับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นการลงทุนด้วยเงินรายได้ของประเทศจำนวนมหาศาล ด้วยเหตุนี้การสร้างทางรถไฟแต่ละสาย รัฐบาลจึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบที่สุด และก็เป็น ที่ประจักษ์อีกเช่นกันว่า จุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการสร้างทางรถไฟแต่ละสายนั้น รัฐบาลต้องการ ความสะดวกในการกระชับการปกครองภายในประเทศ และกำหนดานอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก ทั้งนี้เพราะการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว จะช่วยเอื้ออำนวยให้หัวเมืองมีความใกล้ชิดกับรัฐบาล กลาง ทั้งทางด้านการปกครองและวัฒนธรรม กิ่งพระราชประสงค์ที่ปรากฏอยู่ในพระราชดำรัส เปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2443 ความว่า "... เมื่อประชาชน ได้คบหาไปมาถึงกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อน โดยมีทางรถไฟใช้ได้ง่ายแล้ว คงจะกระทำน่าใจ ที่มีความรักใคร่ซึ่งกันและกันนั้นก็ดี แลความรักบ้านเมืองของตนด้วยกันก็ดี ..." ¹ และในพระราช- คำรัสเปิดทางรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2448 ความว่า "... รถไฟไม่ว่า มีไปทางใด ก็ย่อมนำพาความเจริญและยอมเกื้อกูลให้คนทั้งปวงมีความรู้สึกภักดีของตบยิ่งขึ้นอีก ความขอนี้แล เป็นหัวข้อสำคัญนักที่จะให้เกิดความเจริญของบ้านเมืองใด ..." ²

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.6/38 พระราชดำรัส เปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม ร.ศ. 119.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.1/52 พระราชดำรัส เปิดรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2448.

การพิจารณาสร้างทางรถไฟของรัฐบาลนั้น จึงขึ้นอยู่กับรากฐานเหตุผลทาง การ เมือง การปกครอง เป็นอันหนึ่ง ส่วนเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่าจะมีความ สำคัญมากอย่างไรก็ตาม แต่เมื่อได้ ทางอื่นที่มีความจำเป็นทางการ เมือง การปกครอง แล้ว รัฐบาลจะเลือกเส้นทางที่สำคัญทางการ เมือง ก่อน อาทิ การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งเน้นรถไฟหลวงสายแรกในปี พ.ศ. 2434 ทั้ง ๆ ที่การสร้างทางนี้ต้องสร้างเข้าไปใน ป่าที่ปราศจากคนอาศัย และยังเต็มไปด้วยโรคไข้มาเลเรีย และสัตว์ร้ายนานาชนิด ต้อง ประสบความยากลำบากทาง เทคโนโลยีในการวางราง แต่รัฐบาลก็ต้องสร้าง ก่อนเส้นทาง อื่น ๆ เพราะหวัง แสวงกำลังศรัทธาของประชาชนอย่างรุนแรง และยังถือโอกาสเข้ามาแทรกแซง ทาง การ เมือง ในเมืองนครราชสีมาด้วย ดังนั้น ทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อสร้างเสร็จ แล้วจึง เป็น เส้นทางทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการลำเลียงกำลังทหาร และเสบียงอาหารจาก กรุง เทพ ฯ เพียงไม่กี่ชั่วโมงก็ถึงนครราชสีมา เพื่อลำเลียงต่อไปยังชายแดนภาคตะวันออกเฉียง เหนือได้ ง่าย ๆ ความสำคัญของจุดมุ่งหมายข้อนี้จึง เปรียบเสมือนเป็นเครื่องกำหนด การสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ อาทิ สายนครราชสีมา สายเหนือ และสายใต้ ตามลำดับ

2. จัดการคมนาคมทางบกเพื่อส่งเสริมทาง คานเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ดี การจัดการคมนาคมทางบกทั้งการสร้างทางรถไฟและถนนต่าง ๆ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมทาง คานเศรษฐกิจด้วย ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการสร้าง ทางรถไฟนั้น จะสร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการกระทำการปกครองก็ตาม แต่วัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมทาง เศรษฐกิจก็ยังคงสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดถนนในกรุง เทพ ฯ การ สร้างทาง เกี่ยวตามภูมิภาคต่าง ๆ

แต่เดิมนั้น การคมนาคมสะดวกเฉพาะทางน้ำ จึงเป็นผลให้การตั้งบ้านเรือน และการประกอบอาชีพการค้า การ เกษกรรมล่าถอย แม่น้ำ และชายฝั่งทะเล ส่วนที่คนที่ย้ายเข้าไปในแผ่นดินยังคงอาศัยอยู่เป็นป่า ดังนั้นการพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งการสร้าง ทาง เกี่ยว ถนน และทางรถไฟจะช่วยบุกเบิกพื้นที่ที่การคมนาคมลำบาก ประชาชนไม่สามารถ เข้าไปตั้งบ้านเรือนได้ ให้มีการคมนาคมติดต่อสะดวกยิ่งขึ้น ประชาชนจะได้เข้าไปทำการ เพาะปลูก และสร้าง ผลิตผลออกมาจำหน่ายได้ จึงปรากฏใน "ประกาศสร้างทางรถไฟ

สยาม แแต่กรุง เทพ ๖ ถึง เมืองนครราชสีมา" เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2433 ว่า "... เพราะทางรถไฟอาจจะฉีกถนนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยากให้กลับเป็นหัวเมืองไกล ... เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎรมีทางตั้ง การทำมาหากินกว้างขวางออกไป แลนำทรัพย์สินบริวารสยามให้มากมั่งขึ้นด้วย ..."¹ หรืออีกนัยหนึ่ง เมื่อมีการบุกเบิกที่ดินทำการเพาะปลูกเพิ่มขึ้น รัฐบาลก็ยอมรับผลประโยชน์ทั้งด้านการค้าขาย การเก็บภาษีที่ดินและภาษีผลผลิตที่เกิดจากการเพาะปลูก² เพิ่มมากขึ้นด้วย

ส่วนทางด้านการสร้างถนนหรือทางเกวียนนั้น รัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าขายเป็นสำคัญ อาทิ ทางเกวียนเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ ตาก ลำปาง³ ลำพูน เชียงใหม่⁴ เชียงราย⁵ แพร่ อุตรดิตถ์ และน่าน⁶ ในภาคเหนือ ช่วยส่งเสริมการค้าขายภายในภาคเหนือ และระหว่างภาคเหนือกับลาว และพม่า หรือทางเกวียน

¹ร.ท.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) ล.ค. หน้า 184.

²หจจหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.6/1 ที่ 125/3297 กรมหลวงเทวะวงษ์ ๖ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวัน ๑๒ ๓๑ ค่ำ ปีชวด สัมฤทธิศก ๑๒๕๐.

³หจจหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 27 มีนาคม ร.ศ. 118.

⁴หจจหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2.14/96 พระองค์เจ้าเพ็ญพัฒนพงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม ร.ศ. 122.

⁵หจจหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 58/46 ที่ 903/4860 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 28 สิงหาคม ร.ศ. 124.

⁶A.W. Graham, Siam : A Handbook of Practical, Commercial and Political Information, p. 415.

ระหว่างนครศรีธรรมราช พัทลุง ตรัง¹ สงขลา ปัตตานี² ไทรบุรี กลันตัน ซึ่งช่วยส่งเสริมการค้าขายและการขนแร่ดีบุกในภาคใต้ หรือ ทางเกวียนจากมณฑลนครราชสีมา ผ่านช่องตะโก มายังมณฑลปราจีน³ เป็นต้น

3. จัดการคมนาคมทางบกเพื่อความสะดวกในการคมนาคม

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การคมนาคมดั้งเดิมของไทยถูกจำกัดเฉพาะทางน้ำ ในบางฤดูกาลเท่านั้น อีกทั้งยังเต็มไปด้วยความลำบากทั้งในด้านการเดินทาง ความปลอดภัย ในทรัพย์สินด้วย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักดีว่า การคมนาคมทางบกจะช่วยแก้ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ให้ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมบางชนิดสามารถช่วยขย่นระยะเวลา ระยะเวลา และสามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี ดังนั้น พระองค์จึงทรงพยายามอย่างยิ่งที่จะจัด ปรับปรุง ซักชวน และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาสนใจเดินทางติดต่อกันทางบกมากกว่าการใช้ทางน้ำแต่เพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ การจัดการคมนาคมทางบกให้สะดวกจะช่วยให้ประชาชนขึ้นมาตั้งบ้านเรือนบนบก แทนการอยู่ในแพ ความริมน้ำ อันเป็นผลให้เกิดการขยายชุมชนและขยายเมืองให้กว้างขวางออกไป

เป็นที่น่าสังเกตว่า การตัดถนน ทางเกวียน และสร้างทางรถไฟนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเลือกเส้นทางดั้งเดิมที่ประชาชนเคยใช้มาก่อน กล่าวคือ เลือกเส้นทางเลียบตามริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือทางเกวียนที่ใช้กันมานาน เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสขึ้นมาใช้ทางบก เมื่อทางน้ำไม่สะดวก ซึ่งนอกจากจะเป็นผลให้พ่อค้า ประชาชน เดินทางได้สะดวกแล้ว ยังช่วยให้บุคคลเหล่านั้นเกิดความเคยชิน และหันมาใช้การคมนาคมทางบกมากยิ่งขึ้นด้วย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเสด็จตรวจราชการหัว เมืองปักษ์ใต้ ร.ศ. 115.

² อ.

³ กระทรวงมหาดไทย "รายงานพระยาจาแสนบตีว่าด้วยเรื่องจัดการทำนุบำรุงเมืองนครราชสีมา" เทศาภิบาล เล่ม 5 หน้า 108.

วัตถุประสงค์ทั้งสามประการที่กล่าวมาแล้ว เป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญอย่างยิ่ง สำหรับรัฐบาลในการพิจารณาปรับปรุงการคมนาคมทางบกในการสร้างทางรถไฟ ทัดถนน และทางเกวียน แต่ละสายรัฐบาลจะต้องพิจารณาทั้ง เพื่อผลประโยชน์ทางด้านการกระชับการปกครองภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมทางด้านการธุรกิจ และเพื่อความสะดวกในการคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างทางรถไฟซึ่ง เป็นวิธีการคมนาคมที่รวดเร็วที่สุดในขณะนั้น และจะต้องใช้เงินทุนมากมาย รัฐบาลจำเป็นต้องพิจารณาเลือกเส้นทางที่จะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติให้มากที่สุด ประกอบกับภัยจากต่างประเทศปรากฏเด่นชัดขึ้น ในขณะที่สภาพการปกครองภายในประเทศยังไม่มั่นคงพอ ด้วยเหตุผลดังกล่าว แนวโน้มในการสร้างทางรถไฟในรัชกาลที่ 5 จึง เป็นไปตามความต้องการความสะดวกในการกระชับการปกครองภายในประเทศ เป็นสำคัญ สำหรับการตัดถนน และทางเกวียนนั้นส่วนใหญ่มุ่ง เพื่อส่งเสริมการค้าขาย ขยายเนื้อที่ในการเพาะปลูก และเพื่อให้ถาวรเดินทางติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น

นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางบก

ในการพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟ ทางเกวียน และถนน นั้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนางานแต่ละอย่างแตกต่างกัน ซึ่งเป็นผลให้รัฐบาลวางนโยบายที่จะดำเนินการ เองหรือให้เอกชนช่วยดำเนินการในการพัฒนาการคมนาคมทางบก แต่ละอย่างต่างกันไปด้วย

ในการพัฒนาการคมนาคมทางบกนั้น รัฐบาลได้ให้ความสนใจในการสร้างทางรถไฟมากเป็นอันดับหนึ่ง ถึงแม้ว่าในระยะแรก ๆ รัฐบาลจะอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการ เป็นการแบ่งเบาภาระกิจของรัฐบาลก็ตาม แต่ในระยะหลัง ๆ รัฐบาลเห็นว่า ถ้าให้เอกชนดำเนินการแล้ว เมื่อเกิดภาวะสงครามขึ้น รัฐบาลอาจเสียผลประโยชน์อันควรจะได้จากการดำเนินการกิจการเดินรถไฟ¹ แม้ว่าจะมีข้อสัญญาระบุไว้ก็ตาม เป็นอันว่า การใช้รถไฟ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.1/24 รายงานการประชุม เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ. 125.

ในการลำเลียงกำลังทหาร และเสบียงอาหาร ไปยัง เขตแดนที่เกิดสงคราม พึ่งนี้ด้วยเหตุที่ว่า
เอกชนที่ดำเนินการรถไฟนั้น ส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ ซึ่งย่อมจะมีความรู้สึกชาตินิยม
เป็นธรรมดา

การที่รัฐบาลให้ความสนใจต่อกิจการรถไฟมากกว่าการคมนาคมทางบกวิธีอื่น ๆ
ก็ด้วยเหตุผลประการแรกที่ว่า รถไฟเป็นยานพาหนะที่เร็วที่สุดในขณะนั้น แม่ว่าจะมั่งจำกัด
วิ่งไปเฉพาะบนรางที่วางไว้ก็ตาม แต่รัฐบาลสามารถเลือกวางรางเชื่อมระหว่าง เมืองสำคัญ ๆ
ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาการเดินทางได้มาก เป็นคั่นว่า การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ
กับนครราชสีมา โดยทางเกวียนและเรือนั้น แต่เดิมจะต้องใช้เวลาประมาณ 20 - 30 วัน
แต่เมื่อเดินทางโดยทางรถไฟ คงใช้เวลาเพียง 1 วัน หรือเพียง 8 ชั่วโมง¹ เท่านั้น
นอกจากความรวดเร็วแล้ว รถไฟยังให้ความสะดวก ไปได้ทุกฤดูกาล และมีเนื้อที่ในการ
บรรจุบรรทุกของมากกว่า

อีกประการหนึ่งที่สำคัญมาก ก็คือ การพัฒนาการคมนาคมทางบกโดยทางรถไฟนี้
รัฐบาลสามารถได้รับผลตอบแทนโดยตรง² แมว่ารัฐบาลจะต้องลงทุนมาก จนในที่สุดต้อง
กู้เงินต่างประเทศมาลงทุนก็ตาม แต่เมื่อรัฐบาลได้เปิดเดินรถไฟแล้ว ก็จะได้รับเงินจาก
ค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมสินค้า มาผ่อนชำระเป็นค่าดอกเบี้ยและเงินต้นได้ ชำยังได้รับผล
ตอบแทนทางอ้อมจากการเก็บภาษีสินค้าต่าง ๆ ด้วย แต่สำหรับการพัฒนาทาง เกวียนและถนน
นั้น รัฐบาลเห็นว่าไม่สามารถเก็บผลตอบแทนโดยตรงได้ คงได้รับแต่ผลตอบแทนทางอ้อม
จากการเก็บภาษีสินค้าเท่านั้น³ ดังปรากฏในความเห็นของกระทรวงโยธาธิการที่เสนอต่อ
ที่ประชุมเทศาภิบาล เมื่อปี พ.ศ. 2449 ความว่า

¹กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2
ส่วนวนที่ 1 นายเบตเกรายายะถึงกรมพินนทะวงศัวโรประการ , เมื่อวันที่ 29 มกราคม
2431 (ค.ศ. 1889).

²หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2. 11/13 รายงานการประชุม
เทศาภิบาล แผนกโยธา ปีที่ 1 ร.ศ. 125.

³ก.

"... ที่ถึงแก่จะกู้เงินต่างประเทศ เขาทำถนนหนทางหรือขุดคลองน้ำเหมือนน้ำ บำรุงเรือสวนไร่นาเหมือนอย่างท่าทางรถไฟ เฉพาะในเวลานี้ก็ไม่ว่าง เพราะการรถไฟเป็นเหมือนการค้าขาย เมื่อได้ทำลงแล้วก็หมายความว่าคงจะได้ผลโดยตรงทันที พอคุมค่าตอเบี้ยจริงอยู่ในการบำรุงทางน้ำทางบกหรือขุดเหมือนน้ำก็คงจะได้ผลเหมือนกัน คือการเก็บภาษีอากรคงจะเจริญขึ้น แต่เป็นของที่ไต่ทางอ้อมแลเห็นผลช้าไม่ทันแก่ที่จะส่งคอกเบี้ยเขาได้ ..."¹

ส่วนการเก็บภาษีเกวียน ภาษีค่าผ่านทางซึ่งเป็นผลตอบแทนโดยตรงนั้น รัฐบาลก็มีได้ดำเนินการแต่อย่างใด เข้าใจว่าทั้งนี้รัฐบาลคงต้องการชักชวนประชาชนให้เดินทางทางบกเพิ่มขึ้นจากการใช้ทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว ประกอบกับขณะนั้นการเดินทางโดยทางเกวียนเต็มไปด้วยอุปสรรคนานับประการ นอกจากทางทุรกันดารและคอง เจริญใจผู้ร้ายแล้วยังขาดแหล่งซื้อเสบียงอาหาร น้ำดื่มด้วย ถ้ารัฐบาลจะสร้างความยุ่งยากโดยการเก็บภาษีอีกพอค่าและประชาชนก็คงจะไม่เดินทางโดยทางเกวียนเป็นแน่

1- นโยบายการพัฒนาทางรถไฟ

1.1 ความเคลื่อนไหวก่อนสร้างทางรถไฟ

ก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจสร้างทางรถไฟนั้น พระมหากษัตริย์และข้าราชการชั้นสูงได้รู้จัก และเคยเดินทางโดยทางรถไฟแล้ว แต่ก็ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วนที่จะก่อสร้างทางรถไฟภายในประเทศ แม้ว่าในระยะแรกนั้นจะมีบริษัทชาวต่างประเทศเข้ามาขออนุมัติสัมปทานก็ตาม แต่รัฐบาลยังไม่สามารถอนุมัติสัมปทานให้ได้ เพราะยังไม่ได้กำหนดนโยบายแน่นอนว่า รัฐบาลจะดำเนินการ หรือจะให้เอกชนดำเนินการ ประกอบกับยังมีใครสำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟด้วย

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้นำไทยใ้ครูจิกและกระหนัก ถึงประโยชน์ของรถไฟเป็นอย่างดี เมื่อคณะราชทูตอังกฤษ ภายใต้การนำของ เซอร์จอห์น เบาริง ได้นำเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษ มาถวาย ก็มีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ และรถพวงครบ ขบวน เดินบนรางค้ำแรงไอน้ำ¹ และประสบการณ์ในการเดินทางโดยรถไฟในประเทศ อังกฤษของคณะทูตพิเศษของไทยภายใต้การนำของหมอมราโชทัย (ม.ร.ว. กระจาย อิศรางกูร) แต่ถึงกระนั้นก็ตาม สถานการณ์ภายในประเทศในสมัยรัชกาลที่ 4 ยังไม่มีความจำเป็นใด ๆ ที่รัฐบาลจะต้องปรับปรุงการคมนาคมให้สะดวก รวดเร็ว ซึ่งจะต้องลงทุนมากมาย อย่างเช่น รถไฟ ดังนั้นรัฐบาลในขณะนั้น จึงยังมิได้คิดที่จะสร้างทางรถไฟ (ถึงได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1)

กลับมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ความเคลื่อนไหวของ ชาวต่างประเทศ ที่จะอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟได้เริ่มต้นอีก ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว นิยมวิทยาการตามแบบตะวันตก ประกอบกับได้เคยเสด็จ พระราชดำเนินโดยทางรถไฟมาแล้ว เมื่อคราวเสด็จประพาสอินทโยธา ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2420 จึงมีชาวยุโรปที่ลอนดอนได้มีหนังสือทูลเกล้าฯ ขอรับเหมาทำทางรถไฟ² แต่เรื่องนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชหัตถเลขาตอบกงสุลอเมริกันว่า

"... ขอมพระทัยที่นายผู้ที่จะรับทำทางรถไฟในเมืองไทยมาถวาย ขอแจ้งให้ทราบว่าทางที่จะไปโคราช คอเวอนเมนต์ของเรา ยังไม่ได้คิด จะทำทางรถไฟแน่ที่เดียวเพราะยังไม่ทราบชัดว่า การจะมีประโยชน์อย่างไร บ้าง ทูรอน ซึ่งจะทำรถไฟก็กลัวจะไม่พอ จึงได้ให้ขึ้นไปตรวจดู ควรจะ คัดเส้นทางหรือกรรมเวรประการใด จึงปรึกษากันดู เพื่อต่อไปมีประโยชน์

¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี หน้า 23.

² พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จดหมายเหตุพระราชนิพนธ์ประจำวัน ภาค 6 หน้า 76.

อย่างไรจึงจะเป็นทางรถไฟ ตามกำลังที่จะทำได้ แต่เวลานี้ยังไม่ต้องการ
จะคิดในเรื่องรถไฟก่อน ..."¹

จึงเห็นได้ว่า รัฐบาลในขณะนั้น ยังไม่พร้อมที่จะสร้างทางรถไฟ ทั้งทางคัน
ทุนทรัพย์ ความรู้ความชำนาญทางวิชาการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง สถานการณ์ทั้งทางคัน
การปกครองภายในประเทศ การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตกยังไม่รุนแรงมากนัก จน
กระทั่งรัฐบาลต้องจัดการปรับปรุงการคมนาคมให้สะดวก รวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม ชาวยุโรปโดยเฉพาะอังกฤษมิได้ละความพยายาม ที่จะขออนุมัติ
สัมปทานสร้างทางรถไฟในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพ่อค้าอังกฤษที่เข้ามาค้าขาย
ในอินเดีย และพม่า เริ่มสนใจที่จะแสวงหาเส้นทาง เพื่อไปค้าขายกับมณฑลยูนนานซึ่งอยู่ทาง
ตอนใต้ของประเทศจีน ประกอบกับภายหลังจากที่อังกฤษได้พม่าตอนล่าง ในสงครามอังกฤษ -
พม่า ครั้งที่ 2 แล้ว รัฐบาลอังกฤษพยายามพัฒนาเมืองท่าชายฝั่ง และเกาะล่าเล็ง ให้เจริญ
ขึ้น เพื่อระบายสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศอังกฤษมายังภูมิภาคนี้ พ่อค้าและวิศวกรอังกฤษ
ตลอดจนสมาคมมิชชันนารี สมาคมพาณิชย์ต่าง ๆ ในอังกฤษ ก็มีส่วนช่วยรัฐบาลในการหา
เส้นทาง เพื่อไปค้าขายกับทางตอนใต้ของจีนหลายเส้นทาง และมีเส้นทางหนึ่งที่ผ่านประเทศไทย
คั้งนั้น ในปี พ.ศ. 2426 (ค.ศ. 1883) นาย เอ ฮาร์ โกรกุกซอน วิศวกรอังกฤษประจำ
อินเดีย ใ้มีหนังสือถึงกรมท่าเพื่อขออนุญาตให้วิศวกรภายใต้การนำของนาย โฮลต์ ฮัลเลต
(Mr. Holt Hallet) เข้ามาสำรวจพื้นที่ทำรถไฟ โดยจะเข้ามาทางเมือง เชียงใหม่
หรือตาก แล้วเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ และจะสำรวจกลับลงมาตลอดจนถึงกรุงเทพฯ
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าเพื่อประโยชน์ทางการค้าขาย จึงทรง
อนุญาตและมีพระบรมราชโองการให้สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ามหามาลา กรมพระ-
บำราบปรปักษ์ มีตราถึงพระยาราชสมภารากร และพระยาสุจริตรักษา เจ้าเมืองกรมการ
ตามระยะทางถึงกรุงเทพฯ ให้อำนวยความสะดวกให้แก่คณะผู้สำรวจ ในการซื้อเสบียง
อาหาร และทรงให้ข้าราชการฝ่ายไทยส่ง เกตการสำรวจของวิศวกรอังกฤษ แล้วส่งรายงาน

¹ดู หน้า 77.

อย่างละเอียดมายังรัฐบาลกลาง¹

ต่อมาในปี พ.ศ. 2427 นายอาร์ชิวอล อาร์. โคลฮูน (Archibald R. Colquhoun) และนายโฮลด์ ฮัลเลต ได้ขออนุญาตรัฐบาลไทย สร้างทางรถไฟระหว่างอินเดียนจีน โดยผ่านภาคเหนือของไทยทางเมืองตาก² รัฐบาลได้พิจารณาเรื่องนี้อย่างรวดเร็ว มีความเห็นว่า ทางสายนี้เป็นอันตรายต่อเอกราชของชาติ³ ทั้งนี้เพราะเมื่อพิจารณาในแง่ยุทธศาสตร์ ถ้าเส้นทางนี้สร้างเสร็จแล้ว อังกฤษสามารถส่งกำลังทหารเข้ายึดดินแดนภาคเหนือได้สะดวก รวดเร็วกว่ากำลังทหารไทยจากกรุงเทพฯ ในแง่เศรษฐกิจ ทางรถไฟสายนี้ให้ผลประโยชน์ต่ออาณานิคมของอังกฤษมากกว่าไทย เพราะทางสายนี้จะนำสินค้าจากจีนและไทยไปสู่พม่า นอกจากนั้นแล้วไทยยังต้องจ่ายประกันร้อยละ 5 ซึ่งคิดเป็นเงินกว่า 4 ล้านปอนด์⁴ อีกประการหนึ่ง นายโยเซฟ เชมเบอร์เลิน (Joseph Chamberlain) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคม ได้กล่าวถึง นายโคลฮูน ขณะสนทนากับกรมหมื่นนเรศวร-วรฤทธิ์ "... คนอย่าง โกลฮูนและฮัลเลต ผู้มาเพื่อขอสัมปทาน ได้ทำเช่นนี้เพียงเพื่อถอบโกยเงินจำนวนมากมหาศาล เขากระเป่าของเขาเท่านั้น ..." ⁵ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงตอบปฏิเสธที่จะอนุมัติสัมปทานทางรถไฟสายนี้ แต่รัฐบาลยอมรับว่าจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยัง เมือง เชียงใหม่ เชียงแสน และสร้างทางแยกมาเชื่อมที่เมืองตาก

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 บ. 1.1 ก เลขที่ 8 เล่ม 2 ร. ที่ $\frac{485}{45}$ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ามหามาลา กรมพระบำราบปรปักษ์.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 ส่วนที่ 177 กรมหมื่นนเรศวรวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2428.

³ ก. ที่ 61/1864 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงเดือนกันยายน 2427.

⁴ ก.

⁵ ก. เมมโมเร็นด่า ราชทูตสยามสนทนากับนายโยเซฟ เชมเบอร์เลิน เกี่ยวเรื่องรถไฟ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2428 (ค.ศ. 1886).

ถึงอย่างไรก็ตาม ความกระตือรือร้นของอังกฤษและฝรั่งเศสในขณะนั้น ย่อมทำให้
 ข้าราชการผู้ใหญ่ของไทยตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้างหรือยอมให้สัมปทานในการสร้าง
 ทางรถไฟ ในเรื่องนี้ถึงแม้ว่าพระองค์เจ้าปฤษฎางค์ได้เสนอแนะให้รัฐบาลคอมมิวนิสต์การขอ
 สัมปทานของนายโกลดอน แตกได้ให้ชอคิควา

"... ข้าพระพุทธเจ้าจึง เห็นด้วยเกล้า ๆ ว่าควรของคิคอานใหม่
ทางรถไฟขึ้นด้วยความอดทน แลอุสาหของไทยด้วย (ขีดเส้นโดยผู้เขียน)
 ถ้าหากไม่จะชำระรายไปที่จะเป็นที่คนยุโรป พุดไถวการนั้น ๆ ไทยหาได้
 อดทนไม่ หากว่าคนยุโรปอุสาหจัดแจงขึ้น จึงมีทางรถไฟเกิดการกำขาย
 เจริญขึ้น ไทยไม่ควรมัวอำนาจจัดแจง แลได้ผลประโยชน์ด้วย ..."¹

ส่วนกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ราชทูตสยามประจำอังกฤษ ได้แสดงความคิดเห็นเรื่องรถไฟนี้ ว่า

"เรื่องการทำรถไฟนี้ ฉันคริครองคู้เห็นว่า ฝ่ายเราควรต้องทำ
 โดยเร็วจริง จึงจะเป็นความเจริญแก่บ้านเมืองให้เป็นประโยชน์เราขึ้น
 พึ่งจะเป็นที่ปรากฏแก่คนทั่วโลก ให้เห็นได้ว่า เรามีความอุสาหที่สุดที่จัดการ
 บ้านเมือง โดยจริงจริง จะทำให้เขากรรณาป้องกันความเบียดเบียนขมเหง ..."²

ถึงแม้ว่า รัฐบาลจะเห็นความจำเป็นที่จะต้องสร้างทางรถไฟ แต่ก็ยังไม่มั่นโยมาย
 ที่แน่นอน เป็นคนว่า รัฐบาลจะทำเองหรือจะให้สัมปทานบริษัทใด รัฐบาลจะทำทางใดก่อน
 รัฐบาลจะหาเงินจากไหน เป็นต้น และที่สำคัญ ก็คือ รัฐบาลยังไม่แน่ใจผลประโยชน์ที่ได้รับ
 จะคุ้มเงินที่ลงทุนหรือไม่ ทั้งนี้ สิ่งที่รัฐบาลทำก่อนก็คือ การสำรวจเส้นทางสร้างทางรถไฟ
 ทั้งนี้โดยจ้างวิศวกรชาวเดนมาร์ก ทำการสำรวจในปี พ.ศ. 2430 ซึ่งจะได้อีกกล่าวต่อไป

¹ ฎ. ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ
 ลงเดือนกันยายน 2427.

² ฎ. ที่ 135 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ
 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2427.

1.2 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2441

เมื่อรัฐบาลตัดสินใจที่จะสร้างทางรถไฟ เนื่องจากอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศส ที่คุกคามอย่างรุนแรงทั้งทางด้านการเมือง การปกครอง ข้าราชการของทั้งสองชาติ ยังพยายามใช้อิทธิพลบีบบังคับให้ไทยอนุมัติสัมปทานทางรถไฟ ซึ่งอาจจะนำไปสู่การแทรกแซงทางการเมืองได้นั้น ในปี พ.ศ. 2430 รัฐบาลจึงเริ่มวางนโยบายเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟ 2 ประการ คือ

1. รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง
2. รัฐบาลอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน

1.2.1 รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง ขณะที่

รัฐบาลไม่แน่ใจว่าจะสร้างทางรถไฟเอง หรือจะให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชน ทั้งนี้ เนื่องจากว่า ฐานะการเงินของรัฐบาลยังไม่มั่นคงพอ และเกรงว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับ จะไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนหลายสิบล้านบาทนั้น มีข้าราชการผู้ใหญ่เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ หลงเกล้า ๆ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึง เชนพระองค์เจ้าปฤษฎางค์มีหนังสือกราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นเทววงษ์โรประการ เพื่อ หลงเกล้า ๆ ถวายต่อไป ความว่า

"ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าว่า ถ้าตกลงกันว่าจะทำทางรถไฟเป็นแน่แล้ว ควรจะทำเป็นของเคาเวอนเมนต์ (ซีกเส้นโดยผู้เขียน) เพราะจะได้มีอำนาจในการจัดแจงเพิ่มเติมทางให้ติดต่อกัน แลหามปรามสินค้าต้องห้าม แลบังคับบัญชาการบ้านเมืองได้ถนัดกว่า ทั้งจะทำทางให้ลคเลี้ยวไปติดต่อกับบ้านใด เมืองใดให้เป็นที่พักกันรักษาง่าย แลทั้งเป็นการเจริญในการค้าขายก็ไฉย อีกประการหนึ่ง ถ้าไทยทำแล้ว เสียแต่ค่าจ้างอินนิเนีย แลผู้ที่รักษาเป็นหน้าของการไม่ตองเสียกำไร แลผู้ร้ายหลายชั้น ทั้งสิ่งของที่มีแล้วในเมืองไทยก็จะได้เกื้อหนุน ให้เสียเงินน้อยลงด้วย ..."¹

¹ ฎ. ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทววงษ์โรประการ ลงเดือนกันยายน 2427.

นอกจากนี้ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ก็ทรงแสดงความคิดเห็นเช่นเดียวกันว่า รัฐบาลควรจะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง ด้วยเหตุผลที่ว่า

"... การทำรถไฟเมืองไทยเรา นี้ เป็นเมืองที่ติดต่อกับชาติที่มีอำนาจใหญ่กว่าเรา ถ้าจะซ้ําการให้เขาทำรถไฟในที่แผ่นดินเราแล้ว ไม่ทงมีความประสงค์เลย ว่าเราจะมีอำนาจปกครองเขาได้นั้น เป็นอันไม่ได้เป็นแน่แล้ว เวลาซึ่งจะมีเหตุผลเป็นต้นว่า การรบบพุงกันขึ้นแล้ว เราจะต้องเสียทองที่ในทันทีทันใดทีเดียว ..."¹

ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2433² รัฐบาลจึงได้จัดตั้งกรมรถไฟขึ้นเพื่อรับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับรถไฟ และกำหนดนโยบายในระยะแรกที่จะสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐ

1.2.2 รัฐบาลอนุมัติสัมปทานทางรถไฟแก่เอกชน ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2430 - 2441 นี้ การสร้างทางรถไฟเป็นสิ่งใหม่ของรัฐบาล และรัฐบาลไม่สามารถจะหาทุนทรัพย์ กำลังคน มาสร้างทางรถไฟด้วยตนเองทุกสาย อีกทั้งยังไม่แน่ใจผลประโยชน์ที่พึงจะได้เป็นการตอบแทน รัฐบาลจึงส่งเสริมการลงทุนของชาวต่างประเทศ แต่เฉพาะเส้นทางสายสั้น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าขายและรัฐบาลสามารถควบคุมได้ อาทิ สายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ สายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี และสายสงขลา - ไทรบุรี เป็นต้น ส่วนเส้นทางที่จะมีผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของประเทศแล้ว รัฐบาลจะไม่อนุมัติเด็ดขาด ดังตัวอย่างต่อไปนี้ คือ

ในปี พ.ศ. 2434 นายแครซี ได้นั้นหนังสือขออนุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟสาย จันทบุรี - พระตะบอง ภายหลังจากกรมรถไฟได้สำรวจทางแล้ว เสนอความเห็นเห็นว่า ทางนี้

¹ดู ที่ 177 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2428.

²หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.6/16 คำมิสเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟ, อานกราบถวายบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ฯ สท.

เมื่อสร้างแล้วจะเป็นประโยชน์ในแง่เศรษฐกิจ เพราะแต่เดิมนั้น สินค้าแถบเมืองพระตะบอง ศรีโสภณ เสียมราฐ อันได้แก่ ข้าว ปลา เต็ม มา กระบือ กระวาน และอื่น ๆ ได้ส่งออก ไปขายที่เมืองไซ่งอน โดยทางเรือไปยังทะเลสาบเขมร จากนั้นจะมีเรือกลไฟแล่นไปไซ่งอน แต่การเดินทางตามเส้นทางนี้ใช้ได้เพียงปีละ 5 เดือนเท่านั้น อีกทั้งยังต้องสิ้นเปลืองเวลาเดินทางหลายวัน แต่เมื่อสร้างทางรถไฟสายจันทบุรี - พระตะบองแล้ว จะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางจากเมืองพระตะบองมายังเมืองจันทบุรีเพียง 8 ชั่วโมงเท่านั้น เพื่อส่งต่อไปยังไซ่งอนโดยเรือกลไฟต่อไป¹

แต่ในแง่ทางการเมืองแล้ว รัฐบาลเห็นว่า เส้นทางนี้ควบคุมยาก ทั้งนี้เนื่องจาก ยังไม่มีเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับพระตะบองที่สะดวกและรวดเร็วพอ ก็จะได้เห็นได้จากความคิดเห็นของกรมหลวงเทววงษ์โรประการ ที่ว่า

"... ในความเห็นของข้าพเจ้านั้นกลับมาเห็นเสียว่า ทางรถไฟนั้นจะเป็นประโยชน์แก่การค้าขายก็จริงอยู่ แต่ไม่เป็นประโยชน์แก่แผ่นดิน ภัยจะทำให้เมืองพระตะบองไกลทะเลลึก และเป็นที่มากลัวจะป้องกันศัตรูยากลำบากกว่าเดิมนั้นมากขึ้น กรุงสยามจะมีกำลังรักษาบ้านคอัสสุร์ในทางบกได้เร็วกว่าที่จะมีกำลังสู้ในทางทะเล เมื่อคิดดูเสียอย่างที่สุดว่า ถ้าจะทอเสียเมืองจันทบุรี ถ้าเมืองพระตะบอง เมืองหนึ่งเมืองใดแล้ว แลมีรถไฟถึงกันเช่นนี้ ก็จะทำให้เสียไปทั้งสองเมืองได้ แต่ถ้าวางรถไฟไปเมืองพระตะบองนั้นมาตรงยังกรุงเทพฯ ไคก่อนแล้ว ก็จะไม่ขัดขวางกับทางที่จะต่อกับจันทบุรีภัยจะจัดการป้องกันแต่กรุงไปไคภัย เห็นด้วยเกล้า ๆ เช่นนี้จึงว่าควรงดไว้ก่อน ..."²

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.4/3 Project of the Battambang and Chantaboree Railway Company Limited.

² ฎ. ที่ 4/1817 กรมหลวงเทววงษ์โรประการ ทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสภณำดทิติฯ ลงวันที่ 11 พฤษภาคม ร.ศ. 110.

ส่วนทางด้านการลงทุนเสริมนี้ ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลได้พยายามส่งเสริมการลงทุนของเอกชนโดยให้ผลประโยชน์บางอย่าง เป็นต้นว่า การยกเว้นการเก็บภาษีเครื่องจักรบางอย่าง การใช้วัสดุจำพวกหิน หวาย ไม้เปล่า แต่ก็กิจการอุตสาหกรรมการขนส่งของเอกชน ได้รับผลสำเร็จน้อยมาก ตลอดระยะเวลาในระยะแรกนี้ รัฐบาลได้อนุมัติสัมปทาน 3 สาย คือ

1.2.2.1 สัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - สมุทรปราการ

ทางรถไฟสายสมุทรปราการ เป็นทางรถไฟสายแรกที่รัฐบาลอนุมัติสัมปทานแก่ชาวต่างประเทศ ในขณะที่รัฐบาลยังมิได้กำหนดนโยบายที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง และยังไม่ได้มีการสำรวจทางสายเหนือ แต่ด้วยเหตุที่รัฐบาลถูกกระชุนจากชาวตะวันตก ให้สร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อความสะดวกทางการค้าขาย ดังนั้น รัฐบาลจึงแสดงเจตจำนงให้ชาวตะวันตกรู้ว่า รัฐบาลมีความต้องการที่จะส่งเสริมการสร้างทางรถไฟเช่นกัน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้อนุมัติสัมปทานทางรถไฟระหว่างกรุงเทพ ฯ กับสมุทรปราการแก่ นายอัลเฟรด จอน ลอฟตัส หรือพระนิเทศลธิ

(Alfred John Loftus) และนายอง เกร เปสซี เคอ ริชเชอลิว หรือพระชลบุตรโยชินทร (Andre du Plessie de Richelieu) เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๔๒๙

การที่รัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานทางสายนี้ เนื่องจากได้พิจารณาแล้วเห็นว่า

ประการแรก บริษัทนี้เป็นบริษัทเดนมาร์ก ซึ่งรัฐบาลไทยมีของหวั้นเกรงการขยายอิทธิพลทางการเมือง หรือการแสวงหาอาณานิคม เพราะชาติเดนมาร์กมุ่งแต่เพียงทางการค้าขาย อีกทั้งยังไม่มีเหตุประจำประเทศไทย เพียงแต่ให้ทูตอังกฤษและรัสเซีย เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ทางการค้าในไทยเท่านั้น

ประการที่ ๒ ทางรถไฟสายนี้มีระยะทางเพียง ๒๑ กิโลเมตร อีกทั้งยังอยู่ในเมืองหลวง ซึ่งรัฐบาลสามารถควบคุมอิทธิพลของชาวต่างประเทศได้อย่างใกล้ชิด

ประการที่ ๓ ทางรถไฟสายนี้จะอำนวยความสะดวกทางเศรษฐกิจและทางด้านยุทธศาสตร์ของไทยในสมัยนั้นได้เป็นอันมากประการ เนื่องจากที่ตั้งคอคอระหว่างเมืองหลวงของไทย กับเมืองเว้แม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองสมุทรปราการนั้น ต้องกระทำโดยทางน้ำเพียงอย่างเดียว เมื่อมีทางรถไฟสายขึ้นแล้ว การขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ระหว่างเมืองหลวงกับปากอ่าว ซึ่งเป็นทางติดต่อกับประเทศภายนอกย่อมทำได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น^๑

ในการทำสัญญาสัมปทานสร้างทางรถไฟฉบับแรกนี้ ซึ่งเป็นแบบฉบับในการทำสัญญาสัมปทานฉบับต่อ ๆ มา รัฐบาลไคร้มีกระทรวงรักษาผลประโยชน์ที่รัฐบาลพึงจะได้รับ ตลอดจนคุ้มครองป้องกันมิให้ผู้ดำเนินกิจการรถไฟเบียดเบียนประชาชนได้ อาทิ รัฐบาลสามารถเรียกใช้บริการรถไฟในการขนส่งกำลังทหารในภาวะสงครามได้ ผู้รับอนุญาตที่จะต้องจัดรถขบวนพิเศษ เมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินตามทางรถไฟ รัฐบาลสามารถบอกเลิกสัญญาเมื่อผู้รับอนุญาตทำผิดสัญญา* นี้ ผู้รับอนุญาตสามารถกำหนดค่าโดยสาร และค่าบริการทุกอย่างของรถไฟไม่เกิน 6 อัฐ ในระยะทาง 3 ไมล์ หรือถ้าผู้รับอนุญาตทำการก่อสร้างทางรถไฟแล้วก็ชววงกรมคมนาคมทางน้ำของประชาชน ผู้รับอนุญาตจะต้องทำทางน้ำใหม่แทน

รัฐบาลในขณะนั้น ได้ให้การสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมขนส่งทางบกของเอกชนเป็นอย่างดี เป็นต้นว่า ผู้รับอนุญาตสามารถซุกคินทรัพย์สินของรัฐบาลใช้ได้ ในระยะไม่เกินกว่าทางรถไฟทำ 2 ไมล์อังกฤษ นอกจากนี้ รัฐบาลยังยกเว้นการเก็บภาษีขาเข้าประเภทเครื่องจักรกล อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำเข้ามาใช้ในการสร้างทางรถไฟ ดังตัวอย่างเมื่อปี พ.ศ. 2435 บริษัทไคร้ร้องเรียนต่อเจ้าพนักงานกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ เพื่อขอคืนเงินที่รัฐบาลเรียกเก็บจากค่าเครื่องทำรถไฟ และขอร้องให้ยกเว้นภาษีขาเข้าเครื่องรถไฟที่ไม่สามารถผลิตในประเทศไทย¹ ด้วย ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็พระราชทานพระบรมราชานุญาต² ตามคำขออนี้

* ดูรายละเอียดจากภาคผนวก ข.

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.4/2 หนังสือถึงเจ้าพนักงานกรมพระคลังมหาสมบัติ.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 28 (สำเนา) ร.ค. ที่ 262/11269 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ถึงพระยาภาสกรวงศ์ ลงวันที่ 7 มีนาคม 2434.

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้ส่งเสริมการลงทุนของเอกชนในกิจการอุตสาหกรรมการขนส่งหลายประการก็ตาม แต่รัฐบาลต้องผิดหวังที่จะได้เห็นการเดินรถไฟ ทั้งนี้เป็นเพราะว่าบริษัทไม่สามารถหาผู้เข้าหุ้นส่วนให้เต็มจำนวนเงินที่จะสร้างทางรถไฟสายนี้ได้¹ ในที่สุดพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และพระบรมวงศานุวงศ์ ได้ร่วมเข้าหุ้นกับบริษัทรถไฟสมุทรปราการ² ซึ่งนับเป็นพระมหากรุณาธิคุณที่ทรงสนับสนุนกิจการคมนาคมขนส่งทางบก และนับเป็นตัวอย่างอันดีแก่ข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน ที่มีฐานะดีให้เกิดความมั่นใจในการลงทุนทางด้านการคมนาคมทางบก ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - สมุทรปราการจึงเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2434 และเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2436 นับเป็นรถไฟสายแรกในประเทศไทย* และเป็นตัวอย่างสำหรับการลงทุนสร้างทางรถไฟสายอื่น ๆ ค่อยไป

1. 2. 2. 2 สัมปทานทางรถไฟสายสงขลา - ไทรบุรี การที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานพระบรมราชานุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟตั้งแต่สงขลาไปไทรบุรี แก่ นายชาลส์ ดันลอป (Mr. Charles Dunlop) ในปี พ.ศ. 2433 นั้น มีเหตุผลทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง ทั้งนี้เป็นเพราะก่อนที่พระองค์จะพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้น นายดันลอป ได้มีหนังสือขออนุมัติสัมปทานทางสายนี้มายังกรมหลวงเทเวศร์วิโรประการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ³ แต่ได้รับ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.4/2 คำแปลซึ่งพระยาชลยุทธโยธินทร กรานบังคับมณฑลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว.

² ฎ. ร. ที่ $\frac{514}{111}$ ค.ม. 65 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นนราธิป ๗ ลงวันที่ 15 กันยายน 2435.

* กิจการรถไฟสายกรุงเทพ ฯ - สมุทรปราการ สิ้นอายุสัมปทานเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2479 รัฐบาลได้รับซื้อกิจการทั้งหมดให้กรมรถไฟดำเนินการต่อไป ในที่สุดรัฐบาลได้เลิกการเดินรถไฟสายนี้.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.5/2 คำแปลที่ 12514 นายดันลอป มุขมนตรีหลวงเทเวศร์วิโรประการ ลงวันที่ 1 ธันวาคม ร.ศ. 108.

การปฏิเสศโดยให้เหตุผลว่า "... มีผู้นับว่าเรื่องราว มีความเปเนประโยชน์แก่กอเวอน-
เมนส์สยามมากกว่าวามานี้ ..."¹ การปฏิเสศครั้งนั้น เพราะพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ทรงเห็นว่าทางรถไฟจากสงขลาไปเมืองกุฉิมแขวงไทรบุรีนี้ ไม่เป็นประโยชน์ต่อการค้าขาย
ของเมืองสงขลา แต่กลับจะทำให้ปิ่นเงิเจริญขึ้น² แต่เดวภายหลังจากการเสด็จประพาส
แหลมมลายูของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว พระองค์กลับทรงอนุมัติ
สัมปทานทันที ทั้งนี้เพื่อก็คัญหาการขออนุญาตสร้างทางรถไฟจากแควนเวลเลสส์ของอังกฤษ
ผ่านเมืองกุฉิมมายังสลามาในแขวงเมืองไทรบุรี³ เพราะในระหว่างที่พระองค์ประทับอยู่ที่
ปิ่นเงิ นั้น นายสกินเนอร์ ผู้สำเร็จราชการเมืองปิ่นเงิของอังกฤษ ได้กราบบังคมทูลถึงเรื่อง
รถไฟที่อังกฤษจะขอสร้างจากแควนเวลเลสส์ ผ่านกุฉิมมายังสลามาแขวงเมืองไทรบุรี ซึ่ง
ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงอนุญาตทางนี้แล้ว เมืองกุฉิมอาจจะตกไปอยู่ในอำนาจ
ของอังกฤษได้

แต่ปรากฏว่า นายชาลส์ คันลอป ไม่สามารถหาทุนมาสร้างได้ ซ้ำยังขอให้รัฐบาล
กำกับเงินทุนการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทรงมีพระราชหัตถเลขาังกรมหลวง เทววงศ์ว่า

"... เรื่องนายคันลอปขอให้ประกันทุนที่จะทำทางรถไฟแแต่สงขลา
ไปเมืองไทรบุรีมานั้น ได้ตรวจดูแล้ว เห็นว่ารถไฟสายนี้ไม่คุ้มกันนำหัวเมือง
เหล่านั้น เข้ามาติดต่อกับกรุงไค้ กลับชักจูงให้คิดคองทางออกไปภายนอก
ไม่เป็นการดี วารในราชการอยู่แล้ว ยังมาขอให้ประกันทุนดังนี้ หากควร
ยอมประกันทุนตามที่ขอไม่"⁴

¹ ฎ. ที่ ๑1, 13593 กรมหลวง เทววงศ์ว่าโรประการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระ
พระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 15 มกราคม ร.ศ. 108.

² ฎ. (สำเนา) ที่ 16/3911 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงที่ประชุม
เสนาบดีสภา ลงวันที่ 4 มิถุนายน ร.ศ. 112.

³ ฎ.

⁴ ฎ. (สำเนา) ร. ที่ $\frac{436}{111}$ ก.ป. 76 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง
กรมหลวง เทววงศ์ว่าโรประการ ลงวันที่ 1 กันยายน ร.ศ. 111.

ต่อมา ในปี พ.ศ. 2436 ซึ่งใกล้ครบกำหนดเวลาลงมือสร้างทาง* นายตันลอป ได้ขอขยายเวลาการสร้างทางรถไฟสายนี้ต่อรัฐบาลไทย ปรากฏว่ากรมขุนพิทยลาภพฤฒิธาดา ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ควรให้ขยายเวลา เพราะว่าทางนี้มิได้เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายไทย ถ้านายตันลอปทำไม่ทัน ควรเลิกเสียดีกว่า เมื่อมีรถไฟเดินติดต่อกับกรุงเทพฯ แล้ว มีผู้ใด ขอสัมปทานจึง ใ้ใบอนุญาตใหม่¹ ในที่สุดสัมปทานรถไฟสายนี้จึงถูกยกเลิกเมื่อปี พ.ศ. 2441 เพราะเหตุว่าไม่สามารถสร้างทางให้เสร็จภายในกำหนดเวลา 8 ปี ตามสัญญา²

1. 2. 2. 3 สัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี

สัมปทานทางรถไฟสายนี้ ก็เช่นเดียวกับสัมปทานสองสายแรก ซึ่งก่อความยุ่งยากให้กับ รัฐบาล มีการโอนกรรมสิทธิ์สัมปทาน และขอเปลี่ยนเส้นทางหลายครั้ง จนในที่สุด รัฐบาล ต้องรับซื้อกรรมสิทธิ์สัมปทานคืน

ในปี พ.ศ. 2435 นายอาเก้ เวสเทินโฮลซ์ (Aage Westenholz) ได้ยื่น หนังสือต่อกรมหลวง เทววงศ์โรประการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อขอ สัมปทานสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี แต่รัฐบาลยังมิได้พิจารณาอนุมัติสัมปทาน ได้เกิดวิกฤตการณ์สยาม ปี พ.ศ. 2436 หลังจากนั้น 1 ปี นายเวสเทินโฮลซ์ได้ยื่นขอ สัมปทานอีกครั้ง ที่ประชุมเสนาบดีพิจารณาแล้วเห็นว่า ตามคำขอของนายเวสเทินโฮลซ์ไม่มี

*ตามสัญญา กำหนดให้ผู้นับสัญญาทำการสำรวจทางภายใน 3 ปี นับแต่วันลงนาม ในสัญญา และทำการก่อสร้างภายในกำหนด 4 ปี ให้ทางรถไฟสำเร็จภายใน 8 ปี จาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.5/2 สำเนาสัญญา เมื่อวันที่ 4 มีนาคม ร.ศ. 109.

¹กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 29 สำนวนที่ 3 ที่ 2131/48 กรมขุนพิทยลาภพฤฒิธาดา หอสมุดหลวง เทววงศ์โรประการ ลงวันที่ 19 ธันวาคม ร.ศ. 112.

²ร.ศ. พ. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 16 ร.ศ. 116 - 117 หน้า 540 - 541.

ข้อใดที่จะพึงกักคาน ควรอนุญาตได้¹ ในที่สุด นายเวสเคนโฮลซ์ ได้รับสัมปทานสร้างทาง
รถไฟสายกรุงเทพฯ -- เพชรบุรี ด้วยขนาดรางกว้าง 1 เมตร โดยเริ่มจากกรุงเทพฯ
ไปตามคลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก และเดินทางกมถนนหลวง
ถึงเมืองเพชรบุรี² โดยจะก่อสร้างภายในเวลา 5 ปี มีฉะนั้น รัฐบาลซื้อคืนได้

ภายหลังจากได้สัมปทานแล้ว นายเวสเคนโฮลซ์ต้องประสบปัญหาการหาเงินทุนอีก
เขาจึงเสนอให้รัฐบาลรับสัมปทานคืนไปสร้างเอง โดยตั้งกรมขึ้นเป็นกรมตรวจหรือรถไฟน้อย
และให้เขาเป็นผู้ควบคุมการก่อสร้างภายใต้การบังคับบัญชาของรัฐบาลไทย โดยประมาณค่า
ก่อสร้าง 3 ล้านบาท³ แต่แล้วรัฐบาลก็ปฏิเสธข้อเสนอแนะ เพราะที่ประชุมเสนาบดีไม่เห็น
ด้วยที่จะให้บุคคลคนเดียวรับผิดชอบเงินจำนวนมาก ดังนั้น นายเวสเคนโฮลซ์จึงหาทางออก
ใหม่ โดยการขอเปลี่ยนเส้นทางจากเดิมไปทางเหนือ ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปพระปฐมเจดีย์
โพธาราม ราชบุรี และขอให้รัฐบาลรับประกันร้อยละ 5 ต่อปี ซึ่งรัฐบาลได้ตอบปฏิเสธ⁴

เส้นทางที่นายเวสเคนโฮลซ์ได้ขอสัมปทานนี้ ได้กลายเป็นปัญหาควบคู่กับการโอน
สัมปทานหลายครั้ง ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่าเส้นทาง เดิมนี้เป็นเส้นทางตามคลองซึ่งประชาชนนิยม
เดินทางโดยทางเรือ และไม่รู้สึกรบกวนการความเร่งด่วนในการคมนาคม เป็นผลให้ผู้รับ
สัมปทานเกรงจะขาดทุนในการลงทุน ดังนั้น ผู้รับสัมปทานจึงพยายามขออนุญาตเปลี่ยนมาสร้าง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.5/3 ที่ 106/9133
กรมหลวงเทเวศร์วัชรโร ราชการ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ร.ศ. 111.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.8/6 กรมขุนนริศรานุวัด-
ติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน ร.ศ. 115.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.5/3 กรมหมื่นพิทยลาภ-
พฤฒิศาสก กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18 ธันวาคม ร.ศ. 114.

⁴ ก.

ทางพระปฐมเจดีย์ โพธาราม และเมืองเพชรบุรี ซึ่งเป็นแหล่งการค้าและศูนย์กลางที่ประชาชนนิยมเดินทางไปนมัสการเป็นประจำ แต่การขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางแต่ละครั้ง รัฐบาลไม่อนุญาต จึงมีการโอนสัมปทานเป็นทอด ๆ จากนายเวสเคนโฮลซ์ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์¹ นายอาร์มสตรอง (John Armstrong) ผู้จัดการธนาคารชาร์เตอร์แห่งประเทศไทย² และนายปีเตอร์ บูจิสลอส คาร์ทีอูส กิ้นซ์ (Peter Bugislaus Carteus Kinch) ตามลำดับ ในที่สุด นายกิ้นซ์ เสนอให้รัฐบาลรับซื้อสัมปทานคืนไปดำเนินการในวงเงิน 25,000 บาท และรัฐบาลได้รับซื้อคืนเมื่อ พ.ศ. 2443³

ตามที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า สัมปทานรถไฟสายนี้ต้องโอนกันถึง 4 ครั้ง อันเป็นผลให้รัฐบาลเบียดนายเอ็อมระอา และเป็นผลให้การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี ต้องล่าช้าไปอีก 6 ปี (ปีที่สัมปทาน พ.ศ. 2437 - 2443)

1.3 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2442 - 2453

นโยบายในการสร้างทางรถไฟในระยะนี้เด่นชัดขึ้น โดยได้กำหนดเส้นทางสายหลักที่รัฐบาลจะดำเนินการด้วยตนเอง ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลเริ่มจำกัดเส้นทางที่จะอนุญาต อีกทั้งเข้มงวดในการพิจารณาอนุมัติสัมปทาน ทั้งในด้านการมั่นคงของประเทศและความสามารถ ตลอดจนหลักทรัพย์ของผู้ขอสัมปทาน เพื่อป้องกันมิให้ต้องล้มเหลวซึ่งที่ผ่านมาในช่วงแรก

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.8/6 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ลงวันที่ 2 ตุลาคม ร.ศ. 115.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 32 ส่วนวนที่ 2 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.5/13 ที่ 32/1104 ไม่ปรากฏผู้เขียนและผู้รับ ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ร.ศ. 117.

ความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานสร้างทางรถไฟ ได้เริ่มมีมากขึ้น ปรากฏว่า
 ในช่วงปี พ.ศ. 2438 เป็นต้นมามีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟมากมาย ดังต่อไปนี้

ตาราง 1 ผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2440

วัน เดือน ปีที่ยื่นหนังสือ	ผู้ขอสัมปทาน	เส้นทาง
¹ 15 ตุลาคม 2438	นายเขรินี	- ตั้งแต่นครบุรีไปตามแม่น้ำป่าสักถึง เมืองวิเชียร ลมสัก เลย เขียงคาน ฝั่งแม่น้ำโขง
* 11 กันยายน 2439	พระยาชลยุทธโยธินทร	- ตั้งแตกรุงเทพ ฯ ไปแหลมแท่น
² 6 พฤษภาคม 2439	พระยามหาโยธา และ พระนิเทศชลธี	- ตั้งแตกรุงเทพ ฯ บริเวณปากคลอง พระโขนงถึง เมืองฉะเชิงเทรา ต่อไปยังพนมสารคามและสนามชัย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.2/2 ที่ 2560/44
 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน
 ร.ศ. 114.

* ราชการที่ 2, 4-10 อ่างจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5
 ยช. 5.2/19 ที่ 34/1297 กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 พฤษภาคม
 ร.ศ. 118.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 29
 ส่วนวันที่ 1 พระยามหาโยธา และพระนิเทศชลธี ทูลกรมหลวงเทเวศร์วัชรโรประการ
 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม ร.ศ. 115.

วัน เดือน ปีที่ขึ้นหนังสือ	ผู้ขอสัมปทาน	เส้นทาง
¹ 30 พฤศจิกายน 2439	พระยาวำเมือง หลวงดำรงศิริการ และนายเบนเนค	- ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา
7 กันยายน 2439	หลวงศัลวิธานนิเทศ พระวิภาควุฒิกุล	- ตั้งแต่เพชรบุรีไปเมืองระนอง - ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปเมืองอุตรดิตถ์
22 ตุลาคม 2439	ขุนภาษาปริวัตร	- ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปตำบลโกรกกราก แขวงสมุทรสาคร
² 26 ตุลาคม 2439	นายเฟอร์รันโด (Ferrando)	- ตั้งแต่คลองรังสิต บนทางรถไฟ เมือง นครราชสีมา ไปตามทางข้างฝั่งใต้ ของคลอง เมืองปราจีนบุรี สระแก้ว สุดทางที่เมืองวัฒนานคร
13 พฤษภาคม 2440	นายเวสเคนโฮลซ์ ผู้แทนพระวิภาควุฒิกุล	- ตั้งแต่เมืองลพบุรีไปบ่อทองผ้าสีร์
12 เมษายน 2440	นายเคนนี่	- ตั้งแต่สะแกกรัง ไปตำบลหนองกลอย และหนองเทา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.2/11 ที่ 62 กรมหมื่น
พิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 12 ตุลาคม ร.ศ. 115.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.2/16 คำแปลที่ 7697
โยเซฟ เฟร์นันโด หลวงกรมหลวงเทวะวงศัvro ประการ ลงวันที่ 10 ตุลาคม ร.ศ. 115.

จากตารางข้างบนนี้ จะเห็นได้ว่า ผู้ลงทุนส่วนใหญ่สนใจสร้างทางไปทางตะวันออกและ
ตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีระยะทางสั้น ๆ และการค้าขายสมบูรณ์

ถึงแม้ว่า จะมีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟหลายราย เป็นเส้นทางสั้น ๆ ซึ่งผู้ขอ
สัมปทานค่านึงแล้วว่าจะไคผลประโยชน์จากการลงทุน เช่นเดียวกับรถไฟสายสมุทรปราการ
ก็ตาม แต่รัฐบาลก็ยังมิได้พิจารณาโดยเด็ดขาดในการกำหนดนโยบายแน่นอนว่ารัฐบาลจะ
สร้างหรืออนุมัติสัมปทานให้เอกชนสร้างทางสายใด เพราะในขณะนั้น กรมรถไฟไทยยังมีเรื่อง
พิพาทกับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาอยู่ อีกประการหนึ่งที่สำคัญก็คือ
รัฐบาลไม่แน่ใจว่าเอกชนจะสร้างได้สำเร็จ ทั้งนี้เนื่องจากว่า บริษัทที่ได้รับสัมปทานไปแล้ว
ในระยะแรก ๆ ประสบปัญหาที่เหมือนกัน คือขาดเงินทุนในการก่อสร้าง จนกระทั่งต้องขอรับ
พระมหากรุณาธิคุณจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จากจำนวนสัมปทานที่รัฐบาลให้ 3 ราย
นั้น ประสบความสำเร็จเพียงสายเดียว (สายสมุทรปราการ) ซ้ำบางรายยังมีการโอนสัมปทาน
เป็นทอด ๆ บาง ขอเปลี่ยนเส้นทางบ้าง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเรื่องที่น่าวราคาญ และมีส่วนทำ
ให้ความเจริญก้าวหน้าในการคมนาคมโดยทางรถไฟต้องล่าช้าไป

ในที่สุด เมื่อปี พ.ศ. 2443 ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ปลดเลิกสัญญาจ้างเหมากับบริษัท
อังกฤษอย่าง เป็นทางการแล้ว รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายในการสร้างทางรถไฟ เพื่อเป็น
แนวทางในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน ดังนี้

ประการแรก รัฐบาลกำหนดจะสร้างทางรถไฟสายหลักด้วยตนเอง 3 สาย คือ
กรุงเทพฯ - นครราชสีมา กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เชียงแสน และกรุงเทพฯ -
แหลมมลายู ดังนั้น เมื่อผู้ใดขอสัมปทานที่เกี่ยวข้องเนื่องไม่ห่างไกลจากทางรถไฟดังกล่าว
รัฐบาลจะไม่อนุญาต¹

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ขฉ. 5.2/19 รายงานการประชุม
เสนาบดี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ. 118.

ประการที่ 2 ทางที่ไม่เป็นประโยชน์แก่ทางราชการ เช่น กรุงเทพฯ ไปทางมณฑลตะวันออก ซึ่งรัฐบาลยังไม่มีแผนการสร้างทางรถไฟในบริเวณนั้น ดังนั้น ผู้ใดขอสัมปทานดังกล่าว รัฐบาลจะไม่รับพิจารณา¹

ฉะนั้น เส้นทางที่รัฐบาลจะพิจารณาให้สัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน จะต้องไม่ใช่หรือใกล้เคียงกับทางรถไฟสายนครราชสีมา สายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานนั้น เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะเป็นผู้พิจารณาก่อน แล้วนำข้อพิจารณาเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีเพื่อพิจารณา ก่อนที่จะทูลเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัววินิจฉัยขาด หลักเกณฑ์ที่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะต้องพิจารณาก่อนเสนอที่ประชุมเสนาบดีนั้น คือ

ประการแรก การพิจารณาคุณลักษณะผู้ขออนุญาต กรมหลวงดำรงราชานุภาพทรงเสนอความเห็นในที่ประชุมเสนาบดี เพื่อพิจารณาการอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ว่า "... บรรดาผู้ที่ขอพระบรมราชานุญาตแล้วนี้ เกี่ยวเป็นข้าราชการทั้งนั้น กวรวบเล็กเสี้ยมให้หมดไปครั้งหนึ่ง เพราะไปเต็มใจที่จะให้ข้าราชการรับถอนเชลยขึ้นไปทำการอย่างนี้ แล้วบอกให้เขาทราบเสียว่า ถ้าจะขอพระบรมราชานุญาตใหม่ต่อไป ถ้าเป็นข้าราชการก็ต้องให้มีผู้ที่ไม่ได้เป็นข้าราชการ เข้ามาเป็นผู้รับอนุญาต"²

ประการที่ 2 เส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟ

ประการที่ 3 ข้อสัญญาต่าง ๆ ซึ่งจะต้องพิจารณารายที่ให้ผลประโยชน์ และอำนาจแก่รัฐบาลมาก

ประการที่ 4 เงินทุนต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลพิจารณาอย่างละเอียด เพื่อจะได้แน่ใจว่าเมื่อให้สัมปทานแล้ว ผู้รับสัมปทานจะสามารถสร้างทางได้ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลได้รับบทเรียนมาแล้วจากการให้สัมปทานในตอนต้นรัชกาลที่ 5 เพื่อมิให้รัฐบาลต้องผิดหวัง จึงต้องพิจารณาแหล่งที่มาของเงินทุนของผู้ขออนุญาต มีผู้รับรองเงินทุนหรือไม่ มีเงินทุนพร้อมแล้วหรือยัง หรือ

¹ด.

²ก.

จะมาหาในประเทศไทย เป็นต้น ปรากฏว่าในการพิจารณาครั้งนี้ ไม่มีผู้ใดได้รับสัมปทานสร้าง
ทางรถไฟเลย

นอกจากหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว รัฐบาลยังคำนึงถึงความสำคัญ
ทางการเมืองด้วย ดังเช่น กรณีที่หลวงศัลยวิธานิเทศ (Major G. Schan) ข้าราชการ
ไทยชาวเดนมาร์ก ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากเมือง เพชรบุรีไปเมืองระนอง โดยขอทำ
สัญญาเหมือนทางรถไฟสายสมุทรปราการ และสัญญาสัมปทานทางรถไฟสายเพชรบุรีนั้น
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชกระแสว่า

"รถไฟสายนี้ดีกว่าสงขลาไปเมืองไทรบุรีโดยประโยชน์ของเรา นอกจาก
การซึ่งเธอได้กล่าวแล้ว ในเรื่องทีรถไฟเพชรบุรียังไม่สำเร็จได้ ยังมีข้อ
สำคัญอีกอย่างหนึ่ง คือที่จะผ่านชุมพรไปกระบุรี เป็นทางที่ฝรั่งเฝ้าต้องการ
อังกฤษหวง (ซัดเส้นโดยผู้เขียน) ตกเข้าไปอยู่ในเขตที่อังกฤษจับ
ถ้าจะอนุญาตกันจริง ก็จะต้องมีความเข้าใจกันอย่างไรกับอังกฤษก่อน ..."²

และพระองค์ยังทรงแสดงความห่วงใยว่า "... ถึงคอเวอนเมนต์เราจะทำเอง ก็ยังเป็น
การนำกลัวจะเป็นที่ขัดขวางมาก ทางนี้ถึงจะเป็นประโยชน์มากก็จริง แต่ใจฉันไม่รักที่จะ
ใหม่ กลัวว่าเราจะปกครองไม่ไหว ถ้าเหมือนกับเดือนให้อังกฤษรวบรัดเร็วเข้า ..."³

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 5.2/7 ที่ 33/3281 กรมหมื่น
กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิสาคร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 9 กันยายน
ร.ศ. 115.

² ก.

³ ก. ที่ 36/455 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทวะวงษ์วโรปการ
ลงวันที่ 29 กันยายน ร.ศ. 115.

ต่อมา นโยบายรัฐบาลเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง โดยสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทรงเสนอให้รัฐบาลทำทางรถไฟเองทุกสาย นอกจากทางที่เป็นสาขาปลายข้างหนึ่งต่อกับรถไฟหลวง และปลายอีกข้างหนึ่งจะหมักที่ไหนก็ได้ หรือเป็นทางต่อทางรถไฟหลวงก็ได้ จึงจะอนุมัติสัมปทานแก่เอกชน¹ การที่ทรงเสนอนโยบายเช่นนี้ ทรงให้เหตุผลว่า

“... เพราะสิ่ง เกิดทุกวันนี้ ทางประเทศที่มีทุนรอนแลอำนาจ ย่อมดำเนินในทางที่เขาแทรกแซงในเมืองอื่น ๆ ด้วยอ้างเอาการค้าขาย เช่น ทำการรถไฟ เป็นใหญ่กว่าอย่างอื่น เป็นเหตุเขาแทรกแซง ทำอำนาจในบ้านเมือง โยอ้างว่าต้องป้องกันรถไฟที่ชาตินั้นทำ เป็นแบบเขาใจกันอยู่ในทางประเทศเช่นนี้ ถ้าเมืองใดเช่นเมืองจีนเป็นตัวอย่าง ให้คอนเซสชันแก่นชาติใดให้ทำรถไฟเมื่อใด ก็เป็นต้องเกิดเกรี้ยวกราวทำให้ชาติอื่นเข้ามา แร่นขอร้อง ต้องให้แกชาตินั้น ๆ บาง มีให้รู้สึกว่าเสียเปรียบกัน เพราะตัวอย่างมีอยู่เช่นนี้ ถ้าพระราชทานคอนเซสชันรถไฟในพระราชอาณาจักรแก่คนต่างประเทศชาติใด ข้าพระพุทธเจ้าเกรงว่าจะเกิดเหตุที่ชาติอื่นเข้ามา เช่นอังกฤษจะรับรถไฟให้จำเป็นต้องพระราชทานบ้าง จึงเห็นควรเกล้าฯ ว่าไม่ควรพระราชทานคอนเซสชันรถไฟแก่ชาวต่างประเทศ

ในส่วนคนไทยและบริษัทไทยนั้น ถ้าแลกแต่โดยนามก็ไม่มีอันตรายอย่างใด แก่ข้าพระพุทธเจ้า สงสัยว่าไม่มีอันใดจะป้องกันไม่ให้ตกไปอยู่ในเมืองต่างประเทศได้ในเวลาใดเวลาหนึ่ง เพราะถ้าหากว่าต่างประเทศใดจะยอมลงทุนซื้อหุ้นส่วนรถไฟให้หมักหรือโดยมาก แลแม้ที่สุดทรัพย์สินสมบัติของชาวต่างประเทศที่หุ้นส่วนอยู่ในรถไฟที่เป็นจอมแผ่นดินไทย ถ้าเกิดถอยความ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.2/22 ไปรเวต กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กับ หลวงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน ร.ศ. 120.

อย่างไรนั้น ข้าพระพุทธเจ้าไม่แน่ใจเลยว่าจะป้องกันไม่ให้อำนาจประเทศนั้น ๆ เข้าเกี่ยวข้องกับ ภัยพิบัติซึ่งเห็นด้วยเกล้า ๆ ว่า แม้บริษัทไทยหรือคนไทย ก็ไม่ควรพระราชทานคอนเซชันให้ทำรถไฟ ..."¹

ถึงแม้ว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาจักรที่รัฐบาลควรสร้างเองทุกสาย จะเป็นความคิดเห็นส่วนพระองค์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ยังมีได้เป็นมติจากที่ประชุมเสนาบดีก็ตาม แต่ต่อมาที่ประชุมเสนาบดีก็ได้ลงมติว่า รัฐบาลจะสร้างทางรถไฟเองทุกสายในพระราชอาณาเขต* เข้าใจว่าคงยึดนโยบายนี้เป็นหลักปฏิบัติในปี พ.ศ. 2449 ทั้งนี้เพราะตั้งแต่ปี พ.ศ. 2449 เป็นต้นไป รัฐบาลมิได้อนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชนเลย

กล่าวโดยสรุปแล้ว การพัฒนาทางรถไฟนั้น รัฐบาลมีนโยบายสำคัญสองประการ ก็คือ ประการแรก รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการสร้างด้วยตนเองในทางสายหลัก ซึ่งมีผลเกี่ยวเนื่องกับความมั่นคงและผลประโยชน์ของประเทศ อาทิ สายนครราชสีมา สายเหนือ สายใต้ และสาย ฉะเชิงเทรา ทางรถไฟเหล่านี้ต้องลงทุนมหาศาล เกินความสามารถของ เอกชนจะทำได้ อีกประการหนึ่ง ถ้าปล่อยให้เอกชนดำเนินการแล้ว บริษัทเหล่านี้อาจจะตกอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐบาลประเทศตน หรืออาจจะดึงเอาอิทธิพลของประเทศของตนเข้ามาเกี่ยวข้องกับ ภัยเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้น ซึ่งยอมหมายความว่า รัฐบาลไทยจะต้องเข้าสู่ภาวะยุ่งยากและเสียผลประโยชน์ในที่สุด

¹ ก.

* ยังไม่ปรากฏหลักฐานว่าลงมติในการประชุมเสนาบดีเมื่อใดแน่ แต่ในการประชุมเสนาบดีเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ. 125 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำรัสว่า "ทางสายตะวันตกที่ควรแยกไว้ปลูกยาเป็นเรื่องหนึ่งต่างหาก แต่สายอื่น ๆ นั้น เพราะชั้นเดิมที่ประชุมเสนาบดีได้ตกลงไว้ว่า การสร้างทางรถไฟควรรัฐบาลจะทำเองทั้งสิ้น ..." อาจจาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ขค. 5.1/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ. 125.

ประการที่ 2 รัฐบาลอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการ เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาล โดยรัฐบาลพิจารณาเฉพาะเส้นทางที่มีระยะทางสั้น ๆ และสามารถควบคุมได้อย่างใกล้ชิด รัฐบาลได้ส่งเสริมการลงทุนของเอกชนโดยการให้ใช้วัสดุจำพวกทราย หิน ไม้ โดยให้เปล่า และยกเว้นการเก็บภาษีเครื่องจักรต่าง ๆ เป็นต้น แต่กิจการการลงทุนของเอกชนประสบความสำเร็จน้อยมาก อีกทั้งยังปัญหาให้รัฐบาลในการโอนกรรมสิทธิ์ หรือการขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางหรือขอความอนุเคราะห์จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เป็นต้น ประกอบกับมีตัวอย่างจากประเทศเพื่อนบ้านที่ถูกคุกคามจากชาติตะวันตก อันเนื่องจากการขอสัมปทานทางรถไฟ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2449 เป็นต้นมา รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตนเองทุกสาย

2. นโยบายการปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาค

ในต้นรัชกาลที่ 5 รัฐบาลให้ความสนใจในการปรับปรุงทางเกวียนและถนนในภูมิภาคน้อยมาก รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้แต่เพียงให้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงมหาดไทยคงปล่อยให้ข้าหลวงเทศาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการ โดยให้กรมการเมือง อำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ขอแรงชาวบ้านเมื่อหมดฤดูการทำนาแล้วช่วยกันตากถางทางในหมู่บ้านของตน หรืออาจจะเกณฑ์แรงงานักโห้ หรือจ้างเหมาเอกชนเป็นผู้สร้างทาง ดังนั้น การสร้างทางส่วนมากจึงเป็นทางเดินกว้างประมาณ 3 ศอก (2.50 เมตร) ภายในหมู่บ้าน หรือระหว่างหมู่บ้านเป็นส่วนใหญ่ จะมีทางเกวียนเชื่อมจังหวัดซึ่งมีความจำเป็นในการติดต่อทางราชการ หรือการค้าขายบ้าง แต่ไม่มากนัก งานเหล่านี้ถ้าเป็นการใหญ่จึงจะมีพนักงานจากกระทรวงโยธาธิการมาตรวจบ้าง เป็นครั้งคราว¹ แต่ส่วนใหญ่แล้ว ข้าราชการ ประชาชนในแต่ละท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ ดังนั้น การสร้างทางจึงอยู่ในลักษณะเป็นไปตามความต้องการและความสามารถของแต่ละท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทัศนคติที่ข้าหลวงเทศาภิบาลกระตือรือร้น มีความคิดริเริ่มอยู่เสมอ ประกอบกับได้รับความร่วมมือจากข้าราชการ พ่อค้า ประชาชนแล้ว มณฑลนั้นก็ดำเนินการสร้างทางได้

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 1/25 สำเนารายงานประชุมเทศาภิบาล ศก 121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.

ต่อมา ในปลายรัชกาลที่ 5 รัฐบาลตระหนักดีว่า ถ้ารัฐบาลมุ่งพัฒนาทางรถไฟ โดยปราศจากการปรับปรุงทางเกวียนและถนนเพื่อเชื่อมมายังทางรถไฟแล้ว ย่อมเป็นผลให้ ประสิทธิภาพของการคมนาคมโดยทางรถไฟน้อยลงไปด้วย แต่การขาดแคลนทาง เกวียนและ ถนนนั้น ก็สืบเนื่องจากรัฐบาลมิได้จัดหน่วยงานที่จะรับผิดชอบงานโยธาหัว เมืองโดยตรง ซึ่ง เป็นผลให้ขาดการวางแผนงานทั้งในขณะนั้นและในอนาคตต่อมา ประกอบกับทัศนคติของ ประชาชนพอใจในสภาพที่เป็นอยู่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทราบความ บกพร่องเหล่านี้ดี และทรงพยายามที่จะแก้ไขเท่าที่จะทำได้ ดังปรากฏในพระราชกระแส เกี่ยวกับเรื่องให้นายเบเทเกซอให้สร้างถนนป้อนทางรถไฟ เมื่อปี พ.ศ. 2442 ความว่า

"เรื่องนี้อธิบายง่ายนิดเดียว เมืองอื่น ๆ ซึ่งมีมิวนิสึเปอล เป็น พนักงานสำหรับ เก็บเงินค่าที่เอาเงินที่เก็บได้จากค่าถนนมาทำถนนหนทางที่ เป็นประโยชน์ เฉพาะเมืองนั้นตำบลนั้นทั่วทุกเมืองไป ฝ่ายเมืองที่ไม่มี มิวนิสึเปอล แต่มีธรรมเนียมกะเกณฑ์แต่เก็บเงินค่าที่ดินราคาแพงขึ้นตามที่ได้จัดวิธีขึ้นว่า เขาก็เอาเงิน แลเอาคนในที่นั้นทำการ ในเมืองไทยเรา ไม่มีมิวนิสึเปอลก็ไม่มี วิธีกะเกณฑ์ทำแลรักษาถนนก็ไม่มี เพราะเหตุที่ไม่เคย รู้สึกต้องการถนน ต้องการแต่คลอง แต่ก็ยังไม่รู้สึกว่าจำเป็นต้องรักษา เพราะการที่จะไปมา ไม่ต้องเป็นการรับรอนอันใด เมื่อมีน้ำก็ไป เมื่อ ไม่มีน้ำก็กินนอนอยู่เสียบ้านสบายไปเสียบอก ความรู้สึกต้องการ ถนนถูกลดลง ถ้าหากเราจะมีขึ้นบ้างบางครั้งว ก็ถอนใจถอนหัวเสียบที่เดียว ก็รับหาย อดยากไปได้ น่าใจเขินยอมเป็นอยู่ทั่วไปในหมุมมหาชนตลอดจนถึงเจ้านาย เสนาบดี จะหาที่รอนกรอนใจ อดยาวาแต่ถึงจะต้องการ ถนน แลลำคลอง เลย แต่เพียงกลัวเขามาเป็นนายก็ถอนใจ แลสิ้นหัวเสียบแล้วก็หาย โรค วิตกวิจารณ์ของไทยรักษาง่ายเขินนี้ จึงไม่แปลกกับประเทศอื่น เขามากนัก แต่จะดวงขออดคิดว่ากรอนรูแล้วแลโคคคิอูเสมอ แลหาผู้ซึ่งจะ อุดหนุนรับไปทำยากนัก เรียกใครมาพูดก็ถอนใจใหญ่ แลสิ้นหัวตายแล้ว ก็จวน เขาไปเก็บไว้เสียบ ไม่เคื่อนอีก ก็สูญ เคื่อนักกว่าจู้ บนกระซิบนิทา

ไปต่าง ๆ เป็นกลุ่ม ๆ กอง ๆ วิตเอามาได้ก็ไม่เป็นโลเป็นพายอะไร โรคสำคัญที่พอใจง่ายของไทยนี้ ไ้รักษามาถึง 30 ปีแล้ว ก็ยังไม่หาย แค่อพยพขึ้นขึ้นที่ละเล็กละน้อย โดยมีผู้ที่ตั้งใจสู้ความลำบากเกิดขึ้นบ้าง แต่ก็เปรียบกับเมืองอื่นก็เหมือนไม่มี ... มาภายหลัง เมื่อ ร.ศ. 115 ได้คิดถึงเรื่องวิธีเกณฑ์ทำถนน แต่ก็ตกอยู่ในการไม่สำเร็จ ทั้งแต่ความคิดเริ่มต้นแต่หัวเมืองที่ได้จัดการทำถนนไปมากตามความคิดครั้งนั้นหลายมณฑล มณฑลพิบูลย์โลก และวันตกเห็นจะเป็นดีกว่าที่อื่น เพราะข้าหลวง เป็นผู้พอใจยาก และทำการได้สะดวก ...

แต่ในประชุมเทศาภิบาลป็น ไ้สั่งกรมพินัยการ ให้ปลุกษาจัดการศุขาภิบาลแลหัว เมืองคล้ายลัทธิมณีนิสีเปอล กล่าวคือให้มีเลือกพ่อค้าเป็นที่ปลุกษา แลเก็บเงินค่ารักษาถนนค่าตามไฟ แต่ให้ข้าหลวง ผู้ว่าราชการ เมืองเป็นหัวหน้าในที่ประชุม จัดเป็นมณีนิสีเปอลหลวง เฉพาะเมือง ถาหากว่าที่ประชุมเช่นนี้ขึ้นได้ทุก ๆ เมือง เห็นว่าจะมีผู้ทำการให้เป็นประโยชน์ทั่วไป ..."¹
(ขีดเส้นโดยผู้เขียน)

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระปรีชาสามารถมาก ทรงเสด็จประพาสต่างประเทศ เพื่อทอดพระเนตรการบริหาร การบำรุงบ้านเมืองของต่างประเทศ แล้วนำมาปรับปรุงในประเทศไทย ทรงเข้าใจการบริหารต่าง ๆ ตามแบบตะวันตก แต่เนื่องจากประชาชน และข้าราชการส่วนมากไม่สามารถปฏิบัติราชการสนองพระบรมราชโองการได้ การทำนุบำรุงประเทศบางอย่างจึงต้องหยุดชะงักความก้าวหน้าไป อาทิ การโยธาหัวเมือง เป็นต้น ดังนั้นในปลายรัชกาลที่ 5 เมื่อรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการปรับปรุงถนน และเกี่ยวเนื่องในภูมิภาคมากขึ้น รัฐบาลจึงพยายามจัดตั้งหน่วยงาน ตลอดจนกำหนดกระทรวงที่จะรับผิดชอบ การสร้าง และซ่อมแซมถนน ทางเกี่ยวเนื่องในภูมิภาคให้แน่นอน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 5.1/26 สำเนาที่ 4267
มิสเตอร์เบทเกตุลเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ลงวันที่ 4 สิงหาคม ร.ศ. 118.

2.1 การจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมือง

การจัดตั้งหน่วยงานโยธาหัวเมืองนั้นเต็มไปด้วยความล่าช้ามาก ช้ายังเกิดการขัดแย้งกันในการรับผิดชอบงานโยธาหัวเมืองระหว่างกระทรวงมหาดไทย กระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงเกษตราธิการ ความขัดแย้งนี้เสียเวลา 3 - 4 ปี จึงตกลงกันได้ โดยให้กระทรวงโยธาธิการ เป็นผู้รับผิดชอบงานโยธาหัวเมือง ซึ่งเป็นผลให้การบำรุงทางบกเริ่มดีขึ้น มีการกำหนดโครงการในการสร้างทาง กำหนดประเภทของทางต่าง ๆ เป็นต้น

ความพยายามในการจัดตั้งโยธาหัวเมืองได้เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2443 เมื่อสมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ทรงเสนอแนะให้รัฐบาลจัดตั้งโยธาหัวเมืองขึ้นแผนกหนึ่ง อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาธิการ เช่นเดียวกับกาลหัวเมืองที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงยุติธรรม และคลังหัวเมือง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ¹ แต่แล้วนโยบายเรื่องนี้ต้องล้มเลิกไป โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงอนุมัติให้จัดการโยธาหัวเมืองแบบชวา ตามคำกราบบังคมทูลของกรมหลวงดำรงราชานุภาพแทน โดย

"... จักให้หม้ออินเเยอเนี้ยประจำอยู่ทั่วทุกมณฑลเป็นกองใหญ่ กองเล็ก แลเป็นอินเเยอเนี้ยชั้นสูง ชั้นต่ำ ต่าง ๆ กัน ตามมณฑลที่มีการมาก และแลการน้อย อินเเยอเนี้ยพวกนี้ทำการ ซึ่งเนื่องด้วยวิธีอินเเยอเนี้ยทุกอย่าง ตั้งแต่ทำแผนที่ ทำถนน สพาน ทศน้ำ ตลอดจนให้ยกก่อสร้างสถานีในมณฑลนั้น ๆ เว้นไว้แต่การทำรถไฟใช้อินเเยอเนี้ยพวกหนึ่งต่างหาก ..."²

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 1/25 ที่ 225/4145 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มีนาคม ร.ศ. 119.

² ฎ. ที่ 255/4145 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 สิงหาคม ร.ศ. 126.

และในปี พ.ศ. 2444 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้นำยกบิน
เจากรมแผนที่ จัดพนักงานแผนที่ที่มหาวิทยาลัยวิชาโยธาไปประจำณพลนครศรีธรรมราช
พายัพ พินธุโลก¹

แต่การจักแบบนี้ ต้องประสบกับความล้มเหลวอีก ทั้งนี้เนื่องจากว่า รัฐบาลมิได้
กำหนดอำนาจหน้าที่ของวิศวกรโยธาให้แน่นอน จึงเป็นผลให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติงาน
ตำแหน่งเดิมของวิศวกรโยธาเหล่านี้ เป็นพนักงานแผนที่อยู่ในสังกัดกระทรวงเกษตราธิการ
ปฏิบัติงานในหน้าที่วิศวกรโยธา ซึ่งเป็นงานที่เกี่ยวกับกระทรวงโยธาธิการ แต่อยู่ภายใต้
การควบคุมของข้าหลวงเทศาภิบาล ดังนั้น วิศวกรโยธาเหล่านี้ จึงไม่แน่ใจว่า ตนจะมีอำนาจ
เพียงใด คือเป็นเพียงผู้สำรวจทำทางต่าง ๆ หรือต้องควบคุมการก่อสร้างด้วย โดยเฉพาะ
อย่างยิ่งความซัดแย้งในเรื่องอำนาจทางการเงินที่ควรจะอยู่ภายใต้การควบคุมของวิศวกรโยธา
หรือข้าหลวงเทศาภิบาล² ความสับสนในอำนาจหน้าที่ของวิศวกรโยธา และข้าหลวงเทศาภิบาล
เป็นผลให้งานโยธาหัวเมือง ซึ่งได้เริ่มทดลองในมณฑลพินธุโลก พายัพ และนครศรีธรรมราช
ประสบความล้มเหลวด้วย

ความซัดแย้งในการโอนอำนาจความรับผิดชอบงานโยธาหัวเมืองได้ยุติลง เมื่อ
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสนอแนะแบบแผนงานโยธา 4 แบบ ให้เสนาบดี
กระทรวงมหาดไทยเลือกปฏิบัติ ทั้งนี้

¹ก. สำเนารายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล ทก 121 เรื่องจัดการ
โยธาหัวเมือง.

²ก.

1. แบบขวาทะ* งานโยธาทุกอย่าง เป็นหน้าที่ของ เทศบาล และผู้ว่าราชการเมือง, เมื่อจะทำการโยธาสิ่งใด เทศบาลก็เป็นผู้ดำเนินการตามแบบแผนที่กระทรวงโยธาธิการตรวจสอบแล้ว ส่วนการตรวจสอบการปฏิบัติงานนั้น กระทรวงโยธาธิการจะส่งพนักงานไปตรวจสอบเป็นครั้งเป็นคราว
 2. การโยธาให้อยู่ที่กระทรวงโยธาธิการ อินเอบนียต้องอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ
 3. ถ้าจะให้กรมแผนที่ทำการตลอดทุกด้าน ต้องยกโยธาหัวเมืองอยู่ในสังกัดกระทรวง/เกษตรธิการ
 4. หรือเอากรมแผนที่ และโยธาหัวเมืองรวมกัน¹
- ในที่สุด เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเห็นว่างานโยธาหัวเมืองควรอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาธิการ ส่วนอำนาจหน้าที่ข้าหลวงเทศาภิบาล และผู้ว่าราชการเมืองจะมีอะไรบ้าง ขอให้กระทรวงโยธาธิการออกกฎข้อบังคับมา ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชหัตถเลขา ถึงกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ให้จัดการโยธาหัวเมือง

* พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงอธิบายว่า งานทุกอย่างในเมืองขึ้นอยู่กับข้าหลวงประจำเมือง ไม่ได้แยกอยู่กับกระทรวงใด เมื่อมีงานอะไรที่จะต้องหากระทรวง ข้าหลวงประจำจะส่งเรื่องราวไปที่เทศาภิบาล เทศาภิบาลบอกเรื่องราวต่อไปยังกระทรวง เมื่อกระทรวงส่งสัญญาณเหล่านั้นจึงจะส่งคนไปตรวจสอบอำนาจของกระทรวงจึงมีน้อยมาก อำนาจทั้งหมดอยู่ที่ข้าหลวงประจำเมือง อ้างจาก หอสมุดกระทรวงมหาดไทย เอกสาร ร. 5 ภาค 1 ตอน 1 (เล่ม 2) การจัดงานโยธา ที่ 262/1855 พระราชหัตถเลขาถึงพระยาศรีสุทเทพ ลงวันที่ 25 ธันวาคม ร.ศ. 129.

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ขร. 1/25 รายงานเสนาบดีสภา 29 ธันวาคม ศก 121.

เหมือนอย่างคลังหัวเมือง¹ ตามแบบครั้งแรกที่กรมกลางคำวังราชานุภาพเสนอ กระทรวง
 โยธาธิการจึงได้เริ่มดำเนินการตามแบบใหม่² ในมณฑลภูเก็ต นครไชยศรี และนครราชสีมา² ก่อน
 เพื่อที่จะให้งานโยธาหัวเมืองเรียบร้อยยิ่งขึ้น กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดี
 กระทรวงโยธาธิการ ได้ทรงออก "กฎข้อบังคับว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยชามณฑลรัตนโกสินทร
 ศก 122" ซึ่งกำหนดสาระสำคัญ 3 หมวด คือ

1. การตั้งข้าหลวงโยธาธิการ
2. หน้าที่ของข้าหลวงโยธาธิการ
3. หน้าที่ของข้าหลวงเทศาภิบาล³

อันที่จริงแล้ว การออก "กฎข้อบังคับว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยชามณฑล" นั้น งาน
 โยธาหัวเมืองควรจะสร้างความก้าวหน้าให้แก่ภูมิภาคได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้จะพิจารณาได้จากหน้าที่
 ของข้าหลวงโยธาและข้าหลวงเทศาภิบาล ที่กำหนดไว้ใน "กฎข้อบังคับว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวง
 โยชามณฑล ศก 122" ความว่า*

"ข้าหลวงจะต้องพิจารณาการในบ้านเมืองซึ่งเป็นส่วนสาธารณประโยชน์
 สำหรับความสวดกแก่ชนทั้งปวงที่ควรจะทำ เป็นต้นว่า

1. ถนนหนทาง แลคลอง สพาน อันเป็นสิ่งสำคัญเพื่อประโยชน์
 แก่การไปมาค้าขายได้สะดวก
2. การทำทำนบทดน้ำ หรือกั้นน้ำ หรือทำท่อ เพื่อประโยชน์ให้เป็น
 ผลในการเพาะปลูกกับถ่ายสิ่งโสโครกไปให้พ้น
3. สร้างตึกเรือนโรงสถานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ เกี่ยวในการ
 ค้าขาย หรือใช้ราชการต่าง ๆ

¹ก. ที่ 482 พระราชหัตถเลขา ลงวันที่ 7 มกราคม ร.ศ. 121.

²ก. รายงานเสนาบดีสภา 29 ธันวาคม ร.ศ. 121.

³ก. กฎข้อบังคับว่าด้วยข้าหลวงโยชามณฑลตั้งไว้โดยได้รับพระราชทาน
 พระบรมราชานุญาตแล้ว รัตนโกสินทรศก 122.

*โปรดดูรายละเอียดของกฎข้อบังคับนี้ได้จาก ภาคผนวก ค.

4. บำรุงรักษาสิ่งทั้งปวง เช่นกลาามาแล้วนั้น ให้ดำรงอยู่เสมอ หรือดีขึ้นกว่าแก่ตามสมควรแก่ประโยชน์ที่จำเป็น"¹

งานเหล่านี้คลุมทั้งประโยชน์ทางราชการ การค้าขาย และการเพาะปลูก ซึ่งตก
ข้าหลวงเทศาภิบาล และข้าหลวงโยธา ร่วมมือกันสร้างสรรแล้ว ภูมิภาคต่าง ๆ ย่อมเกิดความ
เจริญก้าวหน้า แต่การมีได้เป็นเช่นนั้น ทั้งนี้เนื่องจากว่า

1. เกิดจากความสับสนของข้าหลวงโยธา ซึ่งส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ
ไม่เข้าใจว่า ตนอยู่ที่บังคับบัญชาของเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ หรือข้าหลวงเทศาภิบาล
ทั้งนี้เพราะว่าข้าหลวงโยธาเหล่านี้ เป็นข้าราชการจากกระทรวงโยธาธิการ แต่ในขณะที่เดียวกัน
ตามกฎหมายบังคับที่ว่าด้วยข้าหลวงโยชามณฑล ๆ ระบุรายละเอียดว่า ข้าหลวงโยธาอยู่ใต้การ
บังคับบัญชาของข้าหลวงเทศาภิบาล เป็นต้นว่า ทางด้านการเงิน ข้าหลวงโยธาเมื่อทำบ-
ประมาณการก่อสร้าง และการใช้จ่ายเงินในการก่อสร้างทุกครั้ง จะต้องได้รับความเห็นชอบ
จากข้าหลวงเทศาภิบาล ส่วนทางด้านการดำเนินงาน การก่อสร้างที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณ
จากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติแล้ว ข้าหลวงโยธาจะดำเนินงานนั้นด้วยวิธีการจ้างเหมา หรือ
ทำเองด้วยแรงนักโทษ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากข้าหลวงเทศาภิบาลก่อน² เป็นต้น ความ
สับสนเหล่านี้ มีส่วนทำให้งานบางอย่างประสบความสำเร็จล้มเหลว³

2. เกิดจากการเกี่ยวพันในการริเริ่มแผนงานโยธาหัวเมือง ตามกฎข้อบังคับที่ว่าด้วย
ข้าหลวงโยชามณฑล ๆ กำหนดให้ข้าหลวงเทศาภิบาล และข้าหลวงโยธา เป็นผู้เสนอโครงการ
งานต่าง ๆ แต่โครงการที่ข้าหลวงโยธาเสนอจะต้องได้รับความเห็นชอบจากข้าหลวงเทศาภิบาล

¹ ก.

² ก. กฎข้อบังคับที่ว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยชามณฑลทั้งไว้ โดยได้รับพระราชทาน
พระบรมราชานุญาตแล้ว รัตนโกสินทรศก 122.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2. 11/12 รายงานประชุม
เทศาภิบาล ร. 6. 124.

ก่อน¹ ในทางปฏิบัติแล้ว ทั้งสองฝ่ายต่าง เก่งกัน กระทรวงโยธาธิการก็เข้าใจว่า กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ริเริ่มงาน และสั่งงานมายังกระทรวงโยธาธิการ กระทรวงโยธาธิการจะไต่ส่งข้าราชการออกไปปฏิบัติตาม ส่วนกระทรวงมหาดไทยก็ถือว่า บรรดาการโยธาทั้งหมด เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาธิการ²

ปัญหาการ เก่ง ความรับผิดชอบงานโยธา³ นี้ ได้มีการอภิปรายกันในที่ประชุมเทศบาล เมื่อปี พ.ศ. 2448 ซึ่ง เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ได้เสนอให้ข้าหลวงเทศาภิบาลเป็นผู้คิดริเริ่มงานด้านโยธาหัวเมือง เมื่องานนั้นได้บังมประมาณจากกระทรวงการคลังแล้ว กระทรวงโยธาธิการจะแต่งตั้งวิศวกรที่เหมาะสมกับงานชนิดนั้นออกไปดำเนินการ ด้วยวิธีนี้จะทำให้ไม่ขาดแคลนวิศวกร ข้อเสนอ⁴ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยมีอาจยอมรับได้ ทั้งนี้เนื่องจากว่า กระทรวงมหาดไทยมีงานที่ต้องดำเนินการมากมาย อีกประการหนึ่ง กระทรวงมหาดไทยขาดความรู้ทางวิศวกรรมศาสตร์ จึงจำเป็นต้องให้กระทรวงโยธาธิการ เป็นผู้คิดดำเนินการ³ ในที่สุด เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการต้องยอมรับความรับผิดชอบงานโยธาในหัวเมืองทั้งหมด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2449 ผลการประชุมครั้ง⁴ นี้จึง เปรียบเสมือนเป็นการย้ายความรับผิดชอบงานโยธาหัวเมืองอีกครั้ง

ภายหลังจากปี พ.ศ. 2449 แล้ว งานโยธาหัวเมืองเริ่มมีโครงการแน่นอน ซึ่งแสดงถึงความเจริญก้าวหน้าของการบำรุง การสร้างทาง และถนน ในภูมิภาคต่าง ๆ อาทิ ในปี พ.ศ. 2450 เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้ขอความร่วมมือนอกจากข้าหลวงเทศาภิบาล มณฑลต่าง ๆ ไต่ส่งโครงการการสร้างทางในแต่ละมณฑล ต่อกระทรวงโยธาธิการ เพื่อดำเนินการ โดยกำหนดประเภททาง 3 ประเภท⁴ คือ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยช. 1/25 กฎข้อบังคับที่ว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยชามณฑลทั้ง 7 โดยได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว รัตนโกสินทรศก 122.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2. 11/12 รายงานประชุมเทศบาล ร.ศ. 124.

³ ก.

⁴ กระทรวงมหาดไทย "รายงานการประชุมเทศบาล ร.ศ. 127" เทศาภิบาล เล่ม 6 หน้า 34.

1. ทางหลวงที่จะทำขึ้นใหม่
2. ทางหลวงที่มีอยู่แล้ว แต่จำเป็นต้องซ่อมแซม
3. ทางระหว่างหมู่บ้านต่าง ๆ ซึ่งชาวบ้านสร้างกันเอง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการปรับปรุงทาง และถนนในภูมิภาคอย่างเนืองนิตย์จนปลายรัชกาลที่ 5 โดยจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมืองขึ้น ให้อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ อีกทั้งรับผิดชอบการสร้าง ซ่อมแซมทาง และถนนในภูมิภาค โดยได้รับความร่วมมือจากข้าหลวงเทศาภิบาล การที่รัฐบาลกำหนดนโยบายแน่นอน เช่นนี้ เป็นผลให้มีการกำหนดโครงการสร้างทาง เกวียนระหว่างมณฑลขึ้น และเป็นทางนำไปสู่ความก้าวหน้าในการพัฒนาการคมนาคมทางบกด้วย

3. นโยบายการปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง

ในการพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ พระองค์ทรงสนพระทัยในการสร้างถนนและสะพานในกรุงเทพฯ มากเป็นอันดับรองจากการพัฒนาทางรถไฟ โดยพระองค์ทรงให้ความสนพระทัยทุกด้าน ทั้งการจัดสรรงบประมาณ การวางโครงการถนนต่าง ๆ วิธีการสร้าง การกำหนดขนาดถนน การระบายน้ำ การปลูกต้นไม้ตามถนน ตลอดจนการระดมการรักษาความสะอาดของถนน การที่พระองค์ทรงสนพระทัยมากเช่นนี้ เพราะกรุงเทพฯ ในขณะนั้นได้เริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการสร้างถนน สะพานในกรุงเทพฯ รัฐบาลมีนโยบายดังนี้ คือ

นโยบายในด้านการดำเนินงานนั้น รัฐบาลกำหนดนโยบายให้สร้างถนนด้วยตนเอง และอนุญาตให้เอกชนดำเนินการได้ โดยรัฐบาลให้อำนาจมากพอสมควรในการซื้อที่ดินสร้างถนนที่สร้าง โดยเอกชนส่วนมากได้แก่บริเวณที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะทางคันใต้ของกรุงเทพฯ เป็นต้นว่า ถนนสุรวงศ์ จากถนนเจริญกรุงไปยังถนนหัวลำโพง และถนนเคโห จากถนนสุรวงศ์ไปยังถนนสีลม ถนนทั้ง 2 นี้ พระยาศรีราชเดโชไชยเป็นผู้ซื้อที่ดินและดำเนินการ เมื่อตัดถนนเสร็จแล้ว ภรรยาพระยาศรีราชเดโชไชยได้ขอพระราชทานนาม ซึ่งโปรดให้พระราชทาน

นาม¹ ดังกล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ยังมีถนนสี่พระยา* ซึ่งได้รับพระราชทานนามเช่นกัน การที่ประชาชนดำเนินการสร้างถนนนั้น ก็เพื่อให้ทัศนของถนนมีราคาสูงขึ้น จึงเป็นผลให้ถนนบางสายขาดแบบแผน กล่าวคือ เป็นถนนที่มีขนาดแคบ และไม่เชื่อมถนนหลัก เป็นแต่เพียงถนนเดินเท้าเท่านั้น² อาทิ ถนนสุรศักดิ์ ถนนพระยาพิพัฒน์ ถนนเคโซ (คูแผนที่ 14) เป็นต้น ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องหาวิธีการแก้ไขโดยยังคงอนุญาตให้เอกชนสร้างถนนด้วยตนเองได้ แต่กระทรวงนครบาลได้เข้มงวดในเรื่องขนาดความกว้าง รูปแบบ และการกระชับถนน³ มากยิ่งขึ้น

นโยบายในการเลือกเส้นทางในระยะแรก รัฐบาลมุ่งสร้างถนนระหว่างชานเมืองกับภายในเมือง และสร้างถนนเลียบคูเมือง คลองผดุงกรุงเกษม และคลองคูเมืองเดิม เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนที่เคยชินกับการใช้คมนาคมทางน้ำ หันมาเห็นประโยชน์ในการใช้ทางบกแทน ถึงแม้ว่าถนนชานกรุงเข้าสู่ภายในกรุงเทพ ฯ บางสายจะสร้างมาแล้วตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 อาทิ ถนนเจริญกรุง ถนนหัวลำโพง เป็นต้น แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ มีนโยบายสร้างถนนสามเสน เพื่อเป็นทางคึกคักระหว่างกรุงเทพ ฯ กับชานเมืองทางคันเหนือ ส่วนทางคันตะวันออกของกรุงเทพ ฯ รัฐบาลได้สร้างถนนบำรุงเมืองค่อจากในสมัยรัชกาลที่ 4 และสร้างถนนปทุมวัน* ค่อจากถนนบำรุงเมืองออกไป ถนนหลักเหล่านี้ จะเป็นทางส่งเสริมการคมนาคมระหว่างชานเมืองและในเมืองสะดวกยิ่งขึ้น

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 9/28 เรื่องชื่อถนนและสะพานต่าง ๆ

* มีพระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง พระยาพิพัฒน์โกษา พระยานรฤทธิราชหัช และพระยานนารถภักดี อ้างจาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 9/100 พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 31 ตุลาคม ร.ศ. 125

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ยธ. 9/117 สำเนาคำชี้แจงเรื่องที่จะแก้ไขการไปมาในถนนเจริญกรุงให้น้อยลง.

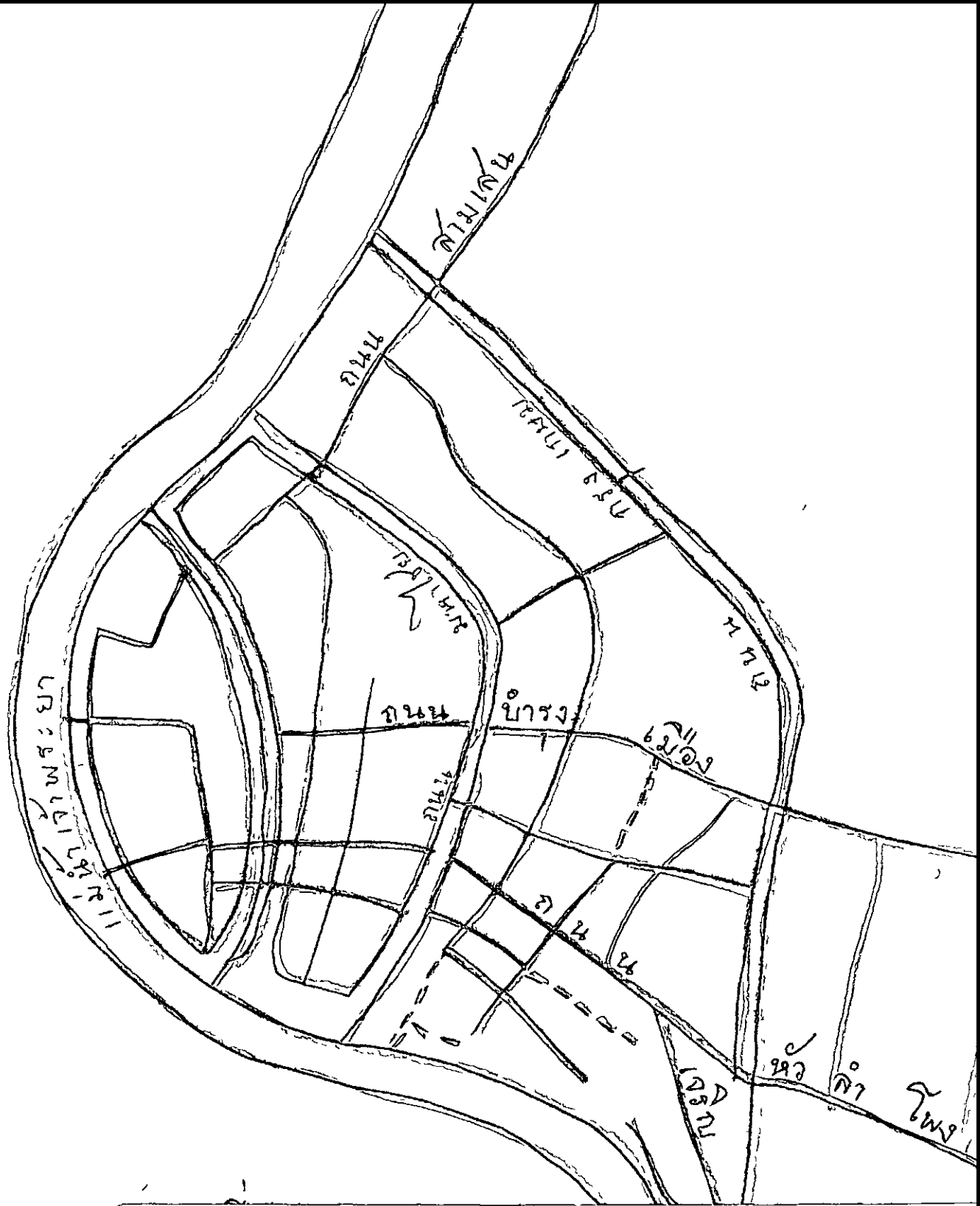
³ ก.

** ถนนนี้ ชาวต่างประเทศเรียกว่า สระปทุม แต่ทางราชการกำหนด เรียก ปทุมวัน.

เป็นที่น่าสนใจว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีนโยบายเชิญชวนให้ประชาชนหันมาสนใจใช้วิธีคมนาคมทางบกที่เจ็บแสบมาก โดยการสร้างถนนเลียบบตามคลองต่าง ๆ อาทิ ถนนกรุงเกษม เลียบคลองผดุงกรุงเกษม ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาชัย เลียบตามคลองคูเมืองเดิม เป็นต้น (ดูแผนที่ 6) ทั้งนี้เพราะชาวกรุงเทพฯ เคยชินกับการใช้เรือในการเดินทางมานาน รัฐบาลสร้างถนนเป็นเส้นทางคมนาคมใหม่แล้ว ประชาชนก็อาจไม่สนใจ แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้างถนนคู่ไปกับเส้นทางคมนาคมเดิมที่ประชาชนใช้ แม้ว่าการใช้คลองจะสะดวก แต่ในฤดูแล้ง น้ำแห้ง การเดินเรือเต็มไปด้วยความลำบาก ประชาชนก็มีโอกาสขึ้นมาเดินทางตามถนน นานเข้าก็เกิดความคุ้นเคย และหันมาเดินทางโดยทางถนนต่อไป

หลังจากนั้น รัฐบาลมีนโยบายมุ่งสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้ว เพื่อส่งเสริมการค้าขาย อาทิ โครงการถนนอำเภอสำเพ็ง ในปี พ.ศ. 2435 แต่การสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้ว ต้องประสบอุปสรรคมากมาย โดยเฉพาะการเรียกเงินค่าที่ดิน และค่าธรรมเนียมในส่วนที่ถูกสร้างถนน เป็นผลให้การสร้างถนนต้องหยุดชะงักไปหลายปี ฉะนั้น จะเห็นได้ว่า ถนนในระยะปี พ.ศ. 2439 นั้น ส่วนมากเป็นถนนที่ตัดภายในคูเมืองกรุงเทพฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีลักษณะที่แผ่กระจายออกจากคูเมืองชั้นใน (คลองหลอด) ไปยังทิศทางต่าง ๆ (ดูแผนที่ 6) ด้วยเหตุที่ว่า นโยบายในการเลือกเส้นทางสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้ว ต้องประสบอุปสรรค ซึ่งรัฐบาลยังหาทางแก้ไขไม่ได้ รัฐบาลจึงมุ่งความสนใจไปยังท้องที่ที่ยังไม่เจริญตามชนเมือง เพราะที่นี่ยังมีราคาไม่สูงนัก และเพื่อผลประโยชน์ในการขยายเมืองหลวงด้วย จึงได้มีโครงการถนนอำเภอคูสิต เป็นต้น

นโยบายเกี่ยวกับความกว้างของถนนนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสนพระทัยมาก และได้เล็งเห็นความสำคัญของถนนในอนาคตด้วย แม้ว่าในระยะแรกถนนที่สร้างจะมีขนาดกว้างประมาณ 8 - 20 เมตร แล้วแต่ความสำคัญของถนนนั้น ๆ แต่เมื่อธุรกิจก้าวหน้า ประชาชนเพิ่มขึ้นและนิยมเดินทางโดยทางถนนมากขึ้นแล้ว ย่อมทำให้ถนนซึ่งกว้างกลับต้องแคบไป ดังเช่นถนนเจริญกรุง แรกสร้างถนนนั้น ประชาชนได้วิพากษ์วิจารณ์ว่าถนนกว้างเกินไป แต่เพียงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 เท่านั้น ถนนนี้ก็แคบเกินไปเสียแล้ว



ทำให้เกิดอุบัติเหตุเสมอ จากประสบการณ์เหล่านี้ ในปี พ.ศ. 2451 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดกำหนดขนาดถนน 3 ประเภท คือ ถนนขนาดกว้าง 24 เมตร กว้าง 16 - 18 เมตร และกว้าง 8 - 10 เมตร โดยให้กรมสุขาภิบาลพิจารณาคาดคะเนความคับคั่งของถนนที่จะสร้างใหม่ในอนาคต แล้วมีกเขตขนาดความกว้างของถนนนั้น เมื่อยังหางบประมาณสร้างถนนให้กว้างตามขนาดที่กำหนดไม่ได้ ก็ให้ถนนกว้างแต่เพียงจำเป็นเท่านั้น นโยบายนี้ได้เริ่มทดลองสร้างถนนจากถนนหัวลำโพง ไปถนนประแจจีน และทรงพระราชทานนามถนนนี้ว่า ถนนราชดำริ¹

กล่าวโดยสรุปแล้ว ในการสร้างถนนและสะพานในกรุงเทพฯ นั้น รัฐบาลมีนโยบายเพื่อจัดการคมนาคมทางบกให้สะดวก ส่งเสริมให้ประชาชนสนใจเดินทางโดยทางบก ส่งเสริมการคมนาคมระหว่างชานกรุงเทพระหว่างชานกรุงเทพระหว่างชานกรุงกับภายในกรุงเทพฯ โดยรัฐบาลพยายามสร้างถนนระหว่างชานกรุงกับภายในกรุงเทพฯ และสร้างถนนในบริเวณชุมชน ย่านการค้าต่าง ๆ แต่เนื่องจากต้องประสบกับปัญหาในการเวนคืนที่ดิน รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายที่จะสร้างถนนในที่ที่ยังไม่เจริญ ซึ่งรัฐบาลสามารถวางโครงการถนน แนวถนน และความกว้างของถนนได้

4. นโยบายเกี่ยวกับกิจการรถราง

กิจการรถราง เป็นอุตสาหกรรมการขนส่งที่สำคัญในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ เพราะเป็นวิธีการคมนาคมทางบกวิธีหนึ่งที่รวดเร็วมากในสมัยนั้น รัฐบาลได้เล็งเห็นว่า แมื่กกิจการรถรางจะเป็นกิจการเล็กเมื่อเทียบกับรถไฟ แต่ก็ต้องลงทุนในการวางราง ตัวถังรถ และก่อสร้างอาคารสถานีทุกวันด้วย ประกอบกับรัฐบาลมีภาระกิจในการพัฒนาประเทศอีกมาก รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องนี้ โดยรัฐบาลจะไม่จัดดำเนินการ เพื่อแข่งขันกับเอกชน แต่รัฐบาลได้ระมัดระวังในการพิจารณาอนุมัติสัมปทาน

* ปัจจุบัน คือ ถนนเพชรบุรี.

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ขธ. 9/91 ที่ 10/279 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุรเมธวินิต ลงวันที่ 17 พฤษภาคม ร.ศ. 127.

เฉพาะบริษัทที่ใหญ่ลคมแทนแก่รัฐมากที่สุด อาทิ เงินค่าภาคหลวง บริการที่รัฐบาลจะได้ใช้
 ราชการในภาวะฉุกเฉิน หรือเมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนิน หรือสำหรับ
 บำรุงไปรษณีย์ขณะปฏิบัติหน้าที่ หรือบริการการร่อนน้ำฝน¹ เป็นต้น บริการเหล่านี้ บริษัทราชการ
 ต่าง ๆ ที่ได้รับสัมปทานจะต้องจัดให้รัฐในลักษณะให้เปล่า หรือเรียกเก็บเงินในบางกรณี ตาม
 เงื่อนไขในสัญญา

นโยบายอีกประการหนึ่งที่รัฐบาลระมัดระวังมากในการอนุมัติสัมปทานการเดินรถราง
 ก็คือ ระบบผูกขาดในกิจการรถราง ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์น้อยไปบ้าง เพื่อให้มี
 บริษัทรถรางมากกว่าหนึ่งบริษัทในการเดินรถ รัฐบาลก็ต้องยอม เป็นต้นว่า เมื่อปี พ.ศ. 2446
 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์¹ ควบคุมบริษัทรถรางไทย และบริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัด ต่างขอ
 พระบรมราชานุญาตสร้างทาง และใช้รถรางใหม่ในกรุงเทพฯ² การครั้งนี้ บริษัทไฟฟ้า-
 สยามทุนจำกัด เสนอค่าภาคหลวงสูงกว่าของกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ แต่ที่ประชุมเสนาบดี
 มีมติให้กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์เป็นผู้ได้รับสัมปทานการเดินรถรางสายใหม่ โดยที่ประชุม
 เห็นว่า การมีสองบริษัทดำเนินการดีกว่าที่จะให้บริษัทเดียวดำเนินการ อีกประการหนึ่ง การที่
 บริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัด เสนอค่าภาคหลวงสูงก็เพราะมีคู่แข่งขัน จึงจะขอยกตัวอย่างการ
 อภิปรายในเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2444 ดังนี้

"... กรมหลวงเทวะวงศ์เห็นว่า ถ้าว่าด้วยประโยชน์ที่เป็นสาธารณแล้ว
 มีสองบริษัทดีกว่ามีบริษัทเดียว เป็นต้นว่ากระบวนที่จะคิดขึ้นราคาถ้าโดยสารก็
 เป็นการลำบาก ถ้ามีบริษัทเดียวแล้วขึ้นเอาได้ตามชอบใจ แต่ถ้าจะว่าด้วย
 การอาไศรยกันได้

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 น. 21/56 ที่ 37/15823
 กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์
 ร.ศ. 124.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 น. 21/36 ที่ 12/5030 กรมหลวง
 นเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 4 กรกฎาคม ร.ศ. 122.

มีพระราชดำรัสไว้ว่า อีชเอเซียคิดกับนี้ได้ประโยชน์ในเมืองเรามาก
เกือบจะเป็นโมโนโพลีอยู่แล้ว ถ้าใครตรงสายใหม่มันควยก็เหมือนให้โมโนโพลี
ในทางบกควยอีกทางหนึ่ง

กรมหลวงดำรงเห็นว่า มีสองบริษัทดีกว่ามีบริษัทเดียว แต่เห็นภัย
ที่สำคัญมีอยู่อย่างหนึ่ง คือ การวิวาท ถ้ารัฐบาลระงับการวิวาทอยู่แล้ว
มีสองบริษัทดีกว่า

...

มีพระราชดำรัสว่า ถ้าชนชั้นปกครองอนุญาตให้กรมหมื่นนราธิป แล
ที่กรมหมื่นนราธิปขอเปลี่ยนทางมานั้นก็อนุญาตควย ..."¹

ในที่สุด นโยบายให้มีการแข่งขันในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมการขนส่งทาง
รราง ก็เป็นผลให้รัฐบาลได้รับผลประโยชน์เพิ่มขึ้นจริง สมดังที่ได้คาดคะเนไว้ ยกตัวอย่าง
เมื่อปี พ.ศ. 2447 บริษัทรรางไทยทุนจำกัด และบริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัด ได้แข่งขัน
กันประมูลราคากาภาคหลวงในเส้นทางที่ทั้งสองบริษัทขอพระบรมราชานุญาตพร้อมกัน²

กล่าวโดยสรุปแล้ว รัฐบาลมีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการพัฒนาการคมนาคมทางบกเพื่อความ
สะดวกในการกระทำการปกครองภายในประเทศ และคานทานอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตก
เพื่อส่งเสริมทางด้านการเศรษฐกิจ และเพื่อความสะดวกในการคมนาคม เพื่อให้วัตถุประสงค์
ดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จ รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายกว้าง ๆ ไว้เป็นแนวทางปฏิบัติ โดยคำนึง

¹ ก. รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม ร.ศ. 122.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 น. 21/60 ที่ 19/8410

กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 28 กันยายน
ร.ศ. 123.

ถึงผลประโยชน์ที่รัฐบาลจะได้รับตอบแทนโดยตรงจากการพัฒนาการคมนาคมทางบกประกอบด้วย การพัฒนาการคมนาคมทางบกในระยะแรก เน้นหนักในการเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อทางการ เมือง เป็นสำคัญ จึงมุ่งในการพัฒนาทางรถไฟ โดยการตั้งกรมรถไฟขึ้น เพื่อรับผิดชอบในการสร้าง ทางรถไฟโดยตรง แต่ในขณะเดียวกัน รัฐบาลต้องปล่อยให้การปรับปรุงถนนและทางเกวียน ในภูมิภาคต่าง ๆ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของข้าหลวงเทศาภิบาลและข้าราชการในแต่ละ ท้องถิ่น การพัฒนาทางรถไฟในระยะแรกรัฐบาลกำหนดนโยบายทั้งที่รัฐบาลดำเนินการเอง และอนุญาตให้เอกชนดำเนินการ แต่การดำเนินงานของเอกชนส่วนมากมิไรแต่ละจะประสบ ความล้มเหลวเท่านั้น ยังสร้างความยุ่งยากแก่รัฐบาลด้วย จนในที่สุดรัฐบาลได้กำหนด นโยบายสร้างทางรถไฟเองทุกสาย ต่อมาในปลายรัชการที่ 5 การคุกคามจากตะวันตก บันเทาความรุนแรง นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางบกจึงมีแนวโน้มเพื่อส่งเสริมทาง เศรษฐกิจมากขึ้น โดยการปรับปรุงทางเกวียนและถนนในภูมิภาคให้สอดคล้องกับการพัฒนา ทางรถไฟ ส่วนการปรับปรุงการคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ อันเป็นศูนย์กลางการปกครอง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม นั้น รัฐบาลให้ความสนใจมากโดยกำหนดนโยบายทั้งทางด้าน ผู้ดำเนินการ การเลือกเส้นทาง และขนาดถนน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง ติดต่อกันระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ โดยผ่านกรุงเทพฯ

การดำเนินงานและพาหนะทางบก

การปรับปรุงการคมนาคมทางบกในภูมิภาค

1. การพัฒนาทางรถไฟ

1.1 การสำรวจเส้นทางรถไฟ

ก่อนการพิจารณาสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ นั้น รัฐบาลจำเป็นต้องมีข้อมูลทางด้านงบประมาณการก่อสร้าง เส้นทางที่สภาพภูมิประเทศไม่เป็นอุปสรรคต่อทางด้านเทคโนโลยีในการวางรางและอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2430 รัฐบาลได้ลงนามในสัญญาจ้าง เซอร์ แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทพันธมิตร แมทท์การ์ท โลเจอร์ (Messrs Punchard, Mactaggart, Lawther & Co) ให้เป็นบริษัทที่ปรึกษา เพื่อทำการสำรวจทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ พร้อมทั้งทางแยก 3 ทาง ดังนี้

- | | | |
|----------|-------------------|------------------------------------|
| ตอนที่ 1 | ตั้งแต่ กรุงเทพฯ | ถึง กรุงเทพฯ |
| ตอนที่ 2 | ตั้งแต่ กรุงเทพฯ | ถึง ลพบุรี |
| ตอนที่ 3 | ตั้งแต่ ลพบุรี | ถึง นครสวรรค์ |
| ตอนที่ 4 | ตั้งแต่ นครสวรรค์ | ถึง อุตรดิตถ์ แพร่ |
| ตอนที่ 5 | ตั้งแต่ แพร่ | ถึง ลำปาง แพร่ เชียงใหม่ |
| ตอนที่ 6 | ตั้งแต่ สระบุรี | ถึง นครราชสีมา |
| ตอนที่ 7 | ตั้งแต่ อุตรดิตถ์ | ถึง ปากลาย |
| ตอนที่ 8 | ตั้งแต่ เชียงใหม่ | ถึง เชียงราย เชียงแสน (ดูแผนที่ 5) |

โดยมีเงื่อนไขว่า บริษัทพันธมิตร จะส่งรายงานผลการสำรวจละเอียด มีแผนที่ประกอบ พร้อมทั้งประเมินราคาก่อสร้างทุกตอน ทั้งทางรถไฟขนาดกว้าง 1 เมตร

ขนาดกว้าง 1.435 เมตร และขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร¹ สิ้นค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 630,000 บาท²

ต่อมาเนื่องจากมีเสียงเรียกร้องจากข้าราชการชั้นสูงบางท่าน ให้สร้างทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมา แทนสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ซึ่งจะต้องลงทุนมาก ดังนั้นในปี พ.ศ. 2431 รัฐบาลไทยได้จ้างวิศวกรชาวปรัสเซียมาทำการสำรวจทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ กับนครราชสีมา โดยผ่านทางเมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง จนถึงเมืองนครราชสีมา³ ซึ่งเป็นเส้นทางกาชาย จากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมาอีกทางหนึ่ง (ดูแผนที่ 7)

ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางสร้างทางรถไฟนั้น ภัยเหตุที่ว่าเป็นการลงทุนที่ต้องใช้เงินจำนวนมาก รัฐบาลยังขาดความรู้ทางวิชาการด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงมีแนวโน้มที่จะสร้างทางรถไฟสายสั้น ๆ ก่อน ก็จะเห็นได้จากตอนหนึ่งของบทสนทนาระหว่างราชทูตสยามประจำอังกฤษ กับ นายโยเซฟ เชมเบอร์เลียน รัฐมนตรีกระทรวงอาณานิคมของอังกฤษ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2429 ความว่า

"...การที่รัฐบาลก็อยู่แค่วันนี้ ก็คิดแต่ทางสั้น ๆ เพียง 112 ไมล์ ก็ออกไปเมืองนครราชสีมา เพราะเมืองนั้นเป็นเมืองรวมสินค้าเมืองลาว ผ่านวันออก กับทั้งทะวันออกเฉียงเหนือทั้งปวงมากังอยู่ที่เมืองนั้นหมด ไม่มีทางลงมากรุงเทพฯ จึงดีกว่าถ้าทำทางนี้แล้วคงจะไม่ขาดทุน..."⁴

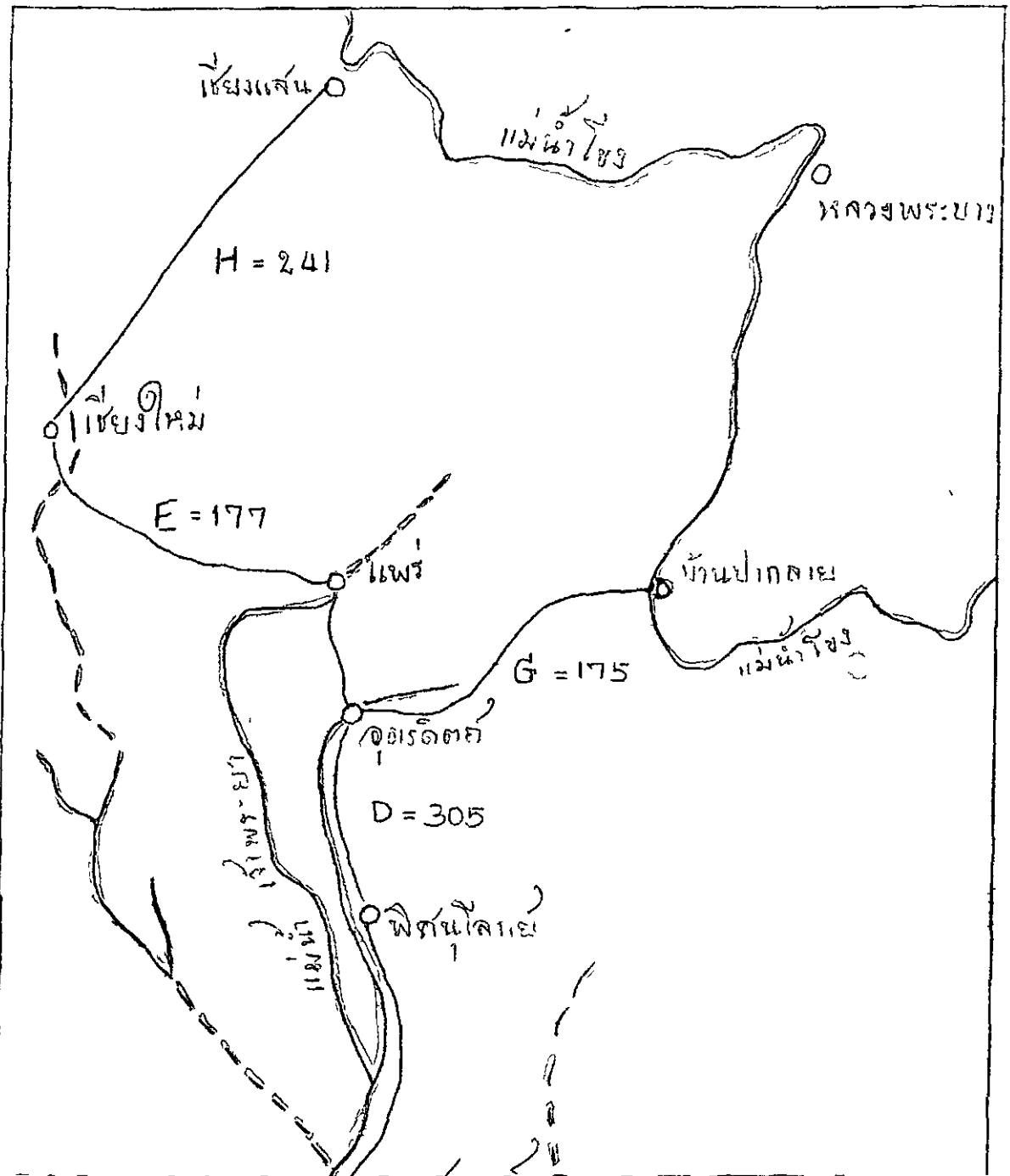
¹กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 2 ส่วนวันที่ 3 สัญญาทำการเช่าว.

²จดหมายเหตุแพ่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/16 คำกราบบังคมทูลของ นายเบเทเก เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 (ร.ศ. 115).

³ดู.

⁴กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 2 ส่วนวันที่ 1 เมมโมเรนด์การทูตสยามสนทนากับ นายโยเซฟ เชมเบอร์เลียน ลงวันที่ 8 มีนาคม 2428 (ค.ศ. 1886).

แผนที่ 7 เส้นทางที่บริษัทขนส่งเรือลำยาววิ่งทวนเวลา



ขณะที่รัฐบาลยังมีอาชกกลงใจว่าควรเลือกเส้นทางใหนั้น ฝรั่งเศสก็ไต่ถามทางด่านตะวันออกของไทย คงไต่ถามมาแล้วในพ.ศ. 2 รัฐบาลจึงมีทางเลือกเพียงทางเดียว คือต้องสร้างทางสายนครราชสีมา เพื่อกระรับการปกครองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงประกาศประมูลจ้างเหมาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

1.2 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

1.2.1 การเลือกเส้นทาง

ภายหลังจากที่รัฐบาลกำหนดการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว รัฐบาลได้พยายามเลือกเส้นทาง โดยคำนึงว่าจะต้องเป็นเส้นทางเก่าแก่ ที่พอหาประชาชนนิยมเดินทางมานานแล้ว มีสภาพทางภูมิศาสตร์อันไม่เป็นอุปสรรคก่อกองเทคโนโลยีในการสร้างทางรถไฟ อีกทั้งมีระยะทางสั้นเพื่อมิให้สิ้นเปลืองงบประมาณด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องตัดสินใจเลือกเส้นทางเก่าแก่ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแรกจากกรุงเทพฯ มาตามลำน้ำเจ้าพระยาจนถึงเมืองสระบุรี นั้นจะมีทางเกี่ยวต่อไปยังเมืองนครราชสีมา หรือเส้นทางที่ 2 จากกรุงเทพฯ มาตามคลองบางขาก แม่น้ำบางปะกง เมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง จนถึงเมืองนครราชสีมา โดยได้รับคำแนะนำจากบริษัทพันธมิตรที่รัฐบาลจ้างมาสำรวจทางเมื่อปี พ.ศ. 2430 ว่า

"... การที่ไต่ถามจุกจุกกระทำให้เหน็ดปราศจากสงสัยได้ว่า ที่กระทำทางรถไฟออกกันในระหว่างเมืองนครราชสีมากับกรุงเทพฯ นั้นจะคงทำไปทางเมืองสระบุรี ที่จะไปทางเมืองปราจีนบุรีนั้นไม่ได้ ระยะทางที่จะติดกันได้ อย่างสั้นที่สุดในระหว่างเมืองปราจีนบุรีกับเมืองนครราชสีมา นั้นเมื่อเกรงที่คนชวราแลเป็นที่ลำบากในธรรมคาพทันทนมากนัก แลการอ้อมทางเมืองวังนางแล นางรองนั้น ก็เป็นทางไกลมากกว่าที่จะติดเทียบคู่กับทางเมืองสระบุรี เมืองนครราชสีมา นั้นเป็นอันเหมาะ..."¹

¹ก. นายเบทเกรายานถึงกรมหลวงเทเวศร์วังหน้า ไรประกาศ ลงวันที่ 29 มกราคม 2431 (ก.ศ. 1889).

แต่การสร้างทางรถไฟไปตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มในฤดูน้ำ นำท่วมสูงถึงประมาณ 9 ฟุต หรือมากกว่าทุกปี¹ การสร้างทางรถไฟตามทางนั้น จะต้องถมทางให้สูงขึ้น และเปิดทางนำไหลจำนวนหลายแห่ง ทำให้สิ้นเปลืองค่าก่อสร้าง กวญเหตุนี้นักบริหารจึงได้เสนอแนะให้รัฐบาลเล็งไปสร้างทางตะวันออกของกรุงเทพฯ แล้วตัดตรงไปทางเหนือจนถึงท่าเรือจะดีกว่า แต่เนื่องจากทางนี้ไม่ผ่านเมืองอยุธยา ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระราชมะสั่งให้ทางรถไฟไปไกลบางปะอินแล้วจะห่างจากทางใหญ่ไปยาวประมาณ 12 ไมล์ได้ ทางแยกนี้คงจะไม่เสียเงินมากเหมือนที่จะทำทางตรงไม่ถึงบางปะอิน อยุธยา และท่าเรือ² ขอเสนอแนะนี้ กรมขุนวิจิตรานุศักดิ์จึงให้เหตุผลว่า "...พิจารณาแล้วยังไม่เห็นว่าจะถูกกว่าที่ไปไกลข้างแม่น้ำ เพราะลดการฉกฉวยที่ดินมาก กวญเหตุนั้นในตอนนี้มีได้มีระดับที่สูงแปลกกันมาก... อีกประการหนึ่ง ทางที่ได้ตรวจไว้เวลานักโคลงทุนทำมาสิ้นเงินเป็นอันมาก..."³ ในที่สุดรัฐบาลได้ตัดสินใจเลือกทางจากกรุงเทพฯ ไปตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา สระบุรี และนครราชสีมา

1.2.2 การเลือกขนาดรางรถไฟ

การเลือกขนาดรางรถไฟ เป็นปัญหาที่ถกเถียงกันมากกว่าการสร้างความกว้าง 1 เมตร หรือขนาดธรรมดากว้าง 1.435 เมตร ความเห็นของข้าราชการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างทางรถไฟในขณะนั้น แยกแยกเป็น 2 กลุ่ม โดยกลุ่มที่สนับสนุนการสร้างรางรถไฟขนาดแคบ อาทิ พระยาสุรศักดิ์มนตรี ได้ให้เหตุผลว่า การค้าขายในเมืองต่าง ๆ ตามทางที่รถไฟแล่นผ่านนั้น ยังมีสินค้าไม่มากนัก คงจะเมื่อยกับการลงทุนสร้าง-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขร.5.9/2 กำแปลที่ 18468
นายปลาก ทูลกรมหลวงเทเวศร์ไชยโยประการ ลงวันที่ 28 มีนาคม ร.ศ. 109.

² ก.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขร.5.9/2 ที่ 135/3 กรมขุนวิจิตรานุศักดิ์ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์ ลงวันที่ 1 สิงหาคม ร.ศ. 110.

ทางรถไฟควยรางขนาดธรรมดา รัฐบาลควรประหยัดเงินทุนที่จะสร้างรางขนาดธรรมดา มาสร้างทางรถไฟสายอื่นต่อไป¹ อีกทั้งยังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอังกฤษที่ครอบครอง อาณานิคมอินเดีย พม่า และมลายู ให้สร้างทางขนาดแคบ เพื่อความสะดวกในการสร้าง ทางรถไฟเชื่อมติดต่อกับประเทศไทย

ส่วนกลุ่มที่สนับสนุนให้สร้างทางขนาดธรรมดา อาทิ นายเบทเก แจกกรมรถไฟได้ให้เหตุผลในฐานะผู้บริหารและวิศวกรคนหนึ่งว่า² ประการแรกเส้นทางทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเมืองนครราชสีมา เป็นทางตรงสร้างผ่านไปตามที่ราบ จะมีทางโค้ง บางเพียง 20 กิโลเมตร และไม่มีทางโค้งวงแคบมาก อันจะเป็นความลำบากในการเดินรถ ดังนั้นจึงควรสร้างรางขนาดธรรมดา ประการที่ 2 รถไฟที่วิ่งบนรางขนาดธรรมดาสามารถ วิ่งไต่เร็ว จะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางได้ดีกว่ารางขนาดแคบ ประการที่ 3 ถึงแม้ว่า จะต้องลงทุนในการวางรางขนาดธรรมดาควยราคาสูงในระยะแรกก็ตาม แต่จะคุ้มทุนในระยะ อันยาวนาน เพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่าขนาดแคบ

กลุ่มที่สนับสนุนให้สร้างรางขนาดธรรมดา คຸ້ມນ້ຳຫນັກມາກກ ວ່າ โดยเฉก ะอย่างยิ่งเมื่อ กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเห็นด้วยที่จะให้ทางรถไฟสายนครราชสีมา สร้างควยรางขนาดธรรมดา ทั้งนี้ทรงเห็นการรถไฟไทยยังมีทรัพยากรอีกมากมาย ทั้งป่าไม้ เหมืองแร่ และที่ดินที่จะได้รับการบุกเบิกทำการเพาะปลูก ผลผลิตเหล่านี้จะถูกส่ง ลำเลียงมายังกรุงเทพฯ เพื่อส่งออกจำหน่ายต่างประเทศต่อไป เมื่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในอนาคตทวีขึ้นมาแล้ว ทางขนาดแคบจะไม่เพียงพอกับความต้องการ จึงถ้ารัฐบาลจะต้อง เปลี่ยนขนาดรางใหม่แล้ว จะทำให้สิ้นเปลืองมากกว่าการลงทุนสร้างทางขนาดธรรมดาแต่ครั้งแรก กังจะเห็นได้จากพระหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ความตอนหนึ่งว่า

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ย.5.6/1 ที่ 61/9 พระยาสุรศักดิ์มนตรี กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 28 กันยายน ร.ศ. 109.

² สมใจ ไพโรจน์วรรค์ ล.ค. หน้า 73 - 74.

"...ในประเทศไทยนี้จะเอาอย่างรถไฟขนาดเล็กลงมาทำในเมือง
ใกล้เคียงนั้นไม่ได้ เพราะภูมิประเทศต่างกัน กรุงสยามนี้เมืองหลวง
อันบริบูรณ์ด้วยสมบัติมั่งคั่ง ตั้งอยู่ใกล้ทะเลอันเป็นปากช่อง สินค้าทั้งหลาย
จึงเกิดขึ้นทั่วประเทศอันใหญ่กว้างนั้นจะคงไหลมารวมลงในเมืองหลวง
ทางเดียวนี้ ไม่เหมือนเมืองอื่นที่ใกล้เคียงอันไม่สามารถที่จะเป็น
ดังกล่าวนั้นได้..."¹

ในที่สุดรัฐบาลเห็นชอบด้วยในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา
ด้วยรายชานาครธรรมคา และประกาศให้มีการประกวดราคาจ้างเหมาสร้างทางรถไฟด้วยราย
ชานาครธรรมคา

1.2.3 การประกวดราคาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

ในการประกวดราคาสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
นั้น ปรากฏว่ามีบริษัทยื่นขอประกวดราคา ณ ที่ทำการกรมรถไฟกรุงเทพฯ ในวันที่ 15 ตุลาคม
2434 สองราย คือ นายเลนซ์ (Lenz) ตัวแทนจากบริษัทเยอรมัน และ นายยอร์ช
เมอร์เรย์ แคมป์เบลล์ (George Murray Campbell) ตัวแทนของบริษัทอังกฤษจากสิงคโปร์²
การประกวดราคาครั้งนี้ได้กลายเป็นเรื่องการแข่งขันอิทธิพลในการสร้างทางรถไฟระหว่างเยอรมัน
และอังกฤษ ดังปรากฏในหนังสือของกรมหลวงเทเวศร์วัชรินทร์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัวว่า "ด้วยการทำทางรถไฟนครราชสีมา นั้น มีความสงสัย และอิจฉากันอยู่ในระหว่าง
อังกฤษกับเยอรมันเป็นอย่างมากประการใด ความทราบฝ่าฝืนของสมเด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
แล้ว..."³

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/1 ที่ 61/109 กรมขุนนริศรา-
นุกัตติวงศ์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 ตุลาคม ร.ศ. 109.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/7 นายเบเทเก ทูล กรมขุน-
นริศรานุกัตติวงศ์ ลงวันที่ 19 ตุลาคม ร.ศ. 110.

³ ต. ที่ 206/11390 กรมหลวงเทเวศร์วัชรินทร์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18 ตุลาคม ร.ศ. 110.

สถานที่ของทั้งสองประเทศพยายามคิดก่อสร้างเข้าเฝ้ากรมหลวงเทววงค์ยุโรปการ เพื่อชี้แจง
 กล่าวหากัน ราชทูตอังกฤษและหนังสือพิมพ์ฉบับภาษาอังกฤษในประเทศไทยต่างโจมตีนายเบทเก
 เจากรมรถไฟแห่งนี้เป็นชาวเยอรมันว่าขาดความยุติธรรมในการประกวดราคาการก่อสร้างทางรถไฟ
 สายนครราชสีมา โดยพยายามให้บริษัทเยอรมันเป็นผู้ได้รับการว่าจ้างสร้างทางรถไฟสายนี้
 ถึงแม้ว่าเจ้ากรมรถไฟของไทยจะมีพฤติการณ์สนับสนุนบริษัทเยอรมันก็ตาม แต่ขอหักทวงของ
 เจ้ากรมรถไฟหลายอย่างก็เพื่อผลประโยชน์ของรัฐบาลไทย อาทิ กรณีที่ระบุไว้ในสัญญาที่ว่า
 เมื่อเกิดการชกแย้งระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทแกมพ์เบลล์แล้ว จะขอให้ชาวอังกฤษที่
 ดำรงตำแหน่งประธานสมาคมวิศวกรแห่งลอนดอน (President of the Engineering
 Society of London) เป็นแต่ตัดสิน ทำให้นายเบทเกสงสัยว่าอาพินแฌนการ
 แฌงอย จึงเอาคนอังกฤษมาตัดสินคดีพิพาท¹ เป็นต้น จึงปรากฏต่อมาภายหลังเป็นจริงตาม
 ที่นายเบทเกสงสัย นอกจากการยื่นเรื่องประกวดราคา นายแกมพ์เบลล์ ยังมีขอบกพรอง
 หลายประการ เป็นต้นว่า การเปลี่ยนแปลงราคาก่อสร้าง ภายหลังจากบริษัทอังกฤษ
 ได้รับว่าจ้างสร้างทางรถไฟแล้ว กรมรถไฟได้ตรวจจอบราคาก่อสร้าง พบว่า มีการ
 รวมเงินยอดต่าง ๆ ผิดอยู่สองแห่ง ทำให้ราคาก่อสร้างเพิ่มขึ้นจาก 9,744,425 บาท
 เป็น 9,773,712 บาท นอกจากนี้ นายแกมพ์เบลล์ ยังได้ขอแก้ไขราคาก่อสร้างอีก
 เนื่องจากคำนวณราคาก่อสร้างสถานที่ที่นครราชสีมาผิดไปจากแบบแผนของกรมรถไฟ รัฐบาล
 ได้ยินยอมให้แก้ไขราคาให้ถูกต้องตามจริง เพื่อความยุติธรรม ดังนั้นราคาก่อสร้างจึง
 เพิ่มขึ้นจาก 9,773,712 บาท เป็น 9,798,492 บาท²

การที่บริษัทอังกฤษได้รับการว่าจ้างสร้างทางรถไฟในครั้งนี้
 ถึงแม้ว่าจะเป็นไปตามหลักการที่รัฐบาลได้ตั้งไว้ก็ตาม แต่เหตุผลแท้จริงแล้ว รัฐบาล
 ต้องการคอนอานาจเยอรมันเพื่อที่ผลควบคุมการบริหารกรมรถไฟไทย ตามหลักการแล้ว

¹ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัฐศ ล.ก. หน้า 82.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/7 รายงานการว่าจ้างสร้าง
 รถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 110.

รัฐบาลจะจ้างเหมาบริษัทที่เสนอราคาต่ำกว่า และมีหลักฐานมั่นคงกว่า¹ ทั้งนี้ เมื่อบริษัทอังกฤษเสนอราคา 9,744,425 บาท ซึ่งต่ำกว่าบริษัทเยอรมันที่เสนอราคา 11,976,925 บาท ถึงแม้ว่าบริษัทอังกฤษจะมีขอบเขตบางอย่างถึงไกลก็ตามแล้วก็ตาม รัฐบาลในขณะนั้นก็หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องจ้างบริษัทอังกฤษ เพราะถ้ารัฐบาลจ้างเหมาบริษัทเยอรมันสร้างทางรถไฟแล้ว อาจจะถูกกรรหาว่าเจ้ากรรมรถไฟเป็นชาวเยอรมัน ทั้ง ๆ ขณะนั้นรัฐบาลยังไม่มีข้าราชการไทยที่มีความรู้ความชำนาญในการสร้างทางรถไฟเลย แต่นโยบายของไทยในเรื่องขนอนอำนาจนั้นกลับกลายเป็นเสียหยาในภายหลัง และสร้างความเสียหายทั้งการเงิน ความก้าวหน้า ในการพัฒนาทางรถไฟ และเกียรติภูมิของชาติอีกด้วย

การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ได้เริ่มขึ้นเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทอดพระเนตรเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2434 การก่อสร้างได้ทำพร้อม ๆ กัน 3 ช่วง คือ กรุงเทพฯ ถึง กรุงเทพฯ ถึง แกลง กอขย และแก่งคอยถึงนครราชสีมา ตามกำหนดการนั้น ทางรถไฟสายนี้ บริษัทอังกฤษต้องสร้างเสร็จภายในปี พ.ศ. 2439 แต่การสร้างทางรถไฟสายนี้ต้องล่าช้าไป ด้วยอุปสรรคหลายประการ เป็นที่น่าเสียดายที่ประเทศไทยระหว่างกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา เป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมทุกปี การสร้างทางรถไฟจึงต้องถมดินสูงขึ้นไป 2 เมตรกว่า ส่วนช่วงแก่งคอยถึงนครราชสีมา นั้น เป็นทางเข้าไปในป่าดงพระยาเย็น จึงเต็มไปด้วยสัตว์ป่าดุร้าย สัตว์เลื้อยคลานที่เป็นอันตรายและไขป่าอันชุกชุม เป็นมลทินกรรมกรเจ็บป่วยล้มตายไปมากมาย ช่างยังเป็นที่ยากต่อการกรรมากรุ่นใหม่ที่จะเข้าไปทำงาน นอกจากนี้กรณีวิกฤตการณ์สยาม ปี พ.ศ. 2436 เป็นอุปสรรคอีกประการหนึ่งที่ทำให้การสร้างทางรถไฟหยุดชะงักไปชั่วคราว อุปสรรคเหล่านี้จะกล่าวอย่างละเอียดในบทต่อไป

เหตุการณ์ที่มีผลสำคัญอย่างยิ่งต่อความล่าช้าในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ก็คือข้อพิพาทระหว่างเจ้ากรรมรถไฟไทย กับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างชาวอังกฤษ ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง บริษัทอังกฤษมีข้อขัดแย้งกับนายเบทเก-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.6/7 รายงานการว่าจ้างสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 110.

เจ้ากรรมรถไฟไทย ทั้งในเรื่องการตั้งเครื่องเหล็กรถไฟ ซ้ำมาเกินความจำเป็นในขณะนั้น การสร้างทางเพียงต้องการกอบโกยผลประโยชน์จากรัฐบาลไทยอย่างเดียว เช่น การฉ้อโกง ความขัดแย้งทางเทคโนโลยีวิชาการก่อสร้างทางรถไฟ ความขัดแย้งเตลอนที่ความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ จนทั้งสองฝ่ายกองทัพอนุญาตตุลาการ เพื่อตัดสินถึง 3 ครั้ง* การตัดสินแต่ละครั้งกลายเป็นข้อพิพาทระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษ มิใช่บริบทอังกฤษเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากความบริบทอังกฤษพยายามตั้งอำนาจและอิทธิพลของรัฐบาลอังกฤษเข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นผลให้การพิจารณาแต่ละครั้งรัฐบาลไทยเสียเปรียบ ต้องเสียทั้ง เงินชดเชยค่าเสียหายแก่บริษัท ต้องเสียเวลาการก่อสร้างทางรถไฟ ต้องเสียเกียรติภูมิของชาติ** ในที่สุดรัฐบาลไทยสามารถบอกเลิกจ้างเหมามบริบทอังกฤษอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2443***

การเปิดเดินรถไฟหลวงครั้งแรกระหว่างกรุงเทพฯ กับอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ได้เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 โดย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีเปิดเดินรถไฟ และเปิดให้ประชาชนเดินทางเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2439 ส่วนเส้นทางอยุธยาถึงแก่งคอย ได้เปิดเดินรถ

* ครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2437 ครั้งที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2439 และครั้งที่ 3 เมื่อ พ.ศ. 2442.

** โปรดดูรายละเอียดการตัดสินทั้งสามครั้ง จาก สมใจ ไพโรจน์ธีรวิทย์ ล.ก. หน้า 91 - 176.

*** เจ้ากรรมรถไฟไทยได้บอกเลิกสัญญาว่าจ้างบริบทอังกฤษตั้งแต่วันที่ 6 พฤษภาคม 2439 จนบริบทฟ้องเรียกค่าเสียหายจากรัฐบาลไทย แต่การตัดสินของอนุญาตตุลาการ ครั้งที่ 2 นี้ไม่เป็นที่พอใจของบริบท จนกระทั่งต้องมีการพิจารณาคดีครั้งที่ 3 ใน พ.ศ. 2442 จึงปรากฏว่า รัฐบาลไทยต้องชดเชยค่าเสียหายถึง 2,500,000 บาท ภายในวันที่ 6 พฤษภาคม 2443 มิฉะนั้นจะต้องชำระค่าดอกเบี้ยร้อยละ 10 ด้วย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.6/16 คำพิพากษาของศาลฎีกา เจ้ากรรมรถไฟอ่านกรวดวายบังคมทูลพระกรุณา เมื่อกราบบังคมทูลเปิดรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 115.

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2440 และเปิดเดินรถตลอดจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา ระยะทาง 264 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2443¹

ความสำเร็จในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เป็นผลให้ การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง กับภูมิภาคในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น เพราะทางรถไฟสายนี้ สามารถย่นระยะเวลาเดินทางดั้งเดิมโดยทางเกวียน หนึ่งชั่วโมงเดินทาง 20 - 30 วัน² เหลือเพียง 10 ชั่วโมง ในระยะแรก ๆ ที่เปิดเดินรถ และลดลงเหลือเพียง 8 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2446³ นอกจากนี้ยังทำให้มีการติดต่อคมนาคม ไกล่ล่อทั้งปี และปลอดภัยจากโรคภัยต่าง ๆ ภัยเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์

1.3 โครงการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา - หนองคาย

ก่อนที่กรมรถไฟจะสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาสำเร็จนั้น รัฐบาล ได้กำหนดโครงการที่จะสร้างทางรถไฟต่อไปยังริมฝั่งแม่น้ำโขง และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงจัดหาเงินทุน แต่แล้วในที่สุดรัฐบาลมีความจำเป็นทางด้านอื่น โครงการนี้จึงต้องหยุดชะงักไปตลอดรัชกาล

การเลือกเส้นทางนี้ รัฐบาลยังคงคำนึงถึงเส้นทางดั้งเดิมที่ประชาชน นิยมใช้ 2 เส้นทาง คือ จากเมืองนครราชสีมาไปตามลำน้ำมูลจนถึงเมืองอุบลราชธานี และ ข้ามไปเมืองขามเฒ่าก็ได้ หรือ จากเมืองนครราชสีมา มีทางเกวียนไปยังเมืองหนองคาย (ดูแผนที่ 4) ขณะที่รัฐบาลยังมีใค้คักสนใจเลือกทางใค้ นั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ทรงเตรียมจัดสรรเงินทุนเพื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทางสายต่าง ๆ ใค้เปิด ราคาการก่อสร้าง ระยะทางยาว และราคา ใน 1 กิโลเมตร ใค้ใค้เปิดเดินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แพ้ 2 ส่วนที่ 1 เทยเบทเก ทูลกรมหมื่นเทวะวงว่โรประการ ลงวันที่ 29 มกราคม 2432 (ค.ศ. 1889)

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.6/42 ที่ 83/8998 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 29 ตุลาคม ร.ศ. 122.

ที่ทรงมีถึง กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ว่า

"... คอยเงินที่จะเป็นทุนทำรถไฟตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ขึ้นไปถึง
 เมืองหนองคาย ตามที่ฉันคิดเก็บตัวเงินอันมีอยู่ และเชื่อว่าจะใช้ได้ใน
 ครั้งแรก คือเงินพระคลังข้างที่ซึ่งอุทิศต่อการวัดคนเงิน 800,000 บาท
 อุทิศต่อโรงเรียน โรงพยาบาล และโรงเรียนเล็ก คนเงิน 800,000 บาท
 ดอกเบี้ย 250,435 บาท 61 สตางค์ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นในดอกเบี้ย
 แลคนเงินสองรายนี้ 1,850,432 บาท 61 สตางค์ เป็นเงินฝากอยู่
 ในแบงก์แล้ว จะออกมาเมื่อใดก็ตอนใด จะได้เงินส่วนของลูกชายใหญ่
 ที่แมกลาง * จะเก็บสง้อีก 400,000 บาท รวมเป็นเงินที่ได้
 แนนอนแล้ว 2,250,435 บาท 61 สตางค์ เงินของลูกอื่น ๆ ที่พอจะ
 เก็บได้อีกประมาณอยู่ใน 320,000 บาท เป็นอย่างต่ำ เมลดาจะได้เงิน
 ในรายสภาอุณาโลมแดงประมาณ 320,000 บาท กงจะเก็บทุนได้
 รวมทั้งสิ้นที่มีเงินพร้อมอยู่แล้วในเวลา 2,890,435 บาท 61 สตางค์
 เป็นอย่างต่ำ... นอกจากที่โลกกลาวมาข้างต้นนั้นแล้ว แลยังมีเหลือไว้

* ลูกชายใหญ่ หมายถึง สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา พระราชโอรสพระบาทสมเด็จพระเจ้า
 พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แลสมเด็จพระนางเจ้าสว่างวัฒนา ประสูติเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 27
 มิถุนายน 2421 และได้รับแต่งตั้งเป็นสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร
 พระองค์แรก เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2429 สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร
 ได้รับพระราชทานที่ดินจากพระราชบิดาเพื่อเก็บผลประโยชน์ อาทิ ที่ดินที่บางคอแหลม หรือที่
 บริเวณใกล้วัดไตรมิตรวราราม เป็นต้น สวรรคตเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2437 (ร.ก. 113).

** แมกลาง หมายถึง พระนางเจ้าสว่างวัฒนา พระบรมราชเทวี ซึ่งทรงได้รับ
 สถาปนาเป็น สมเด็จพระศรีสวรินทิรา บรมราชเทวี พระพันวัสสา มาตุจฉาเจ้า ในรัชกาลที่ 7
 เมื่อ พ.ศ. 2468 และเป็นสมเด็จพระพันวัสสาอัยยิกาเจ้า ในรัชกาลปัจจุบัน.

สำหรับที่จะสร้างป้อมและเครื่องสาตราวุธบ้าง ทำการที่ค้างอยู่บ้างเล็กน้อย
ขอสมถวิล นอกนั้นก็หมดตัวอยู่เพียงเท่านั้น บอกมาให้รู้ไว้ เพื่อจะได้คิด
ทุนรอนซึ่งจะทำการต่อไป"¹

ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2436 กระทรวงโยธาธิการได้ส่งนายภิกขิตินส์
วิศวกรกรมรถไฟ เดินทางไปสำรวจเส้นทางจากเมืองนครราชสีมาไปเมืองหนองคาย และ
ตรวจสภาพบ้านเมืองการค้าขายในเมืองหนองคาย นายภิกขิตินส์ได้เสนอรายงานว่า การสร้าง
ทางรถไฟจะช่วยบรรเทาทุกข์ไม่ชนิดต่าง ๆ ที่มีอยู่จำนวนมากตลอดทางจากเมืองนครราชสีมาถึง
เมืองหนองคาย และทางฝั่งขวาแม่น้ำโขงเหนือเมืองหนองคาย ซึ่งสามารถสองตามลำน้ำ
มายังเมืองหนองคาย และบรรทุกรถไฟจากกรุงเทพฯ ได้ นอกจากนี้ยังมี โค กระบือ อีก
จำนวนมาก เขาได้เสนอให้รัฐบาลสร้างถนนจากเมืองใหญ่มายังทางรถไฟที่จะสร้าง ซึ่งจะ
ทำให้การค้าขายเจริญรวดเร็วได้ แต่การค้าขายในเมืองหนองคายขณะนั้นมีน้อย เนื่องจาก
ค่าขนส่งสินค้าสูงมาก เป็นผลให้สินค้าจากกรุงเทพฯ มีราคาสูงขึ้น 500 - 600 เปอรเซ็นต์²
แต่แล้วในที่สุด โครงการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาต่อไปยัง
หนองคาย หรือข้ามริมฝั่งแม่น้ำโขงในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของยุติลง ตลอดรัชกาล
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้ง ๆ ที่ทรงกระตือรือร้นจัดหาเงินทุนเพื่อสร้าง
ทางรถไฟสายนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2436 ทั้งนี้เนื่องจากว่า

ประการแรก เหตุการณ์ในปีต่อ ๆ มา รัฐบาลมีความจำเป็นจะต้อง
นำเงินที่ขอยืมเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ ทั้งนี้เพราะรัฐบาลอังกฤษเริ่มสนับสนุนวิศวกร
และวิศวกรชาวอังกฤษเข้ามาขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายเหนือ นอกจากนี้รัฐบาลอังกฤษ
ยังเข้ามาซื้อสิทธิพลเหนือเจ้านายทางภาคเหนือด้วย ทำให้รัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขค.5.6/15 ค้นร่างไปรเวทที่ 54/2426
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมขุนวิจิตรานุวัตติวงศ์ ลงวันที่ 14 พฤษภาคม ร.ศ.112.

² ฎ. รายงานเรื่องทางรถไฟที่จะคิดสร้างขึ้น ตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ถึง
หนองคาย กันยายน ร.ศ. 113.

ที่จะต้องจัดการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเชียงใหม่ให้สะดวก รวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนั้น เพื่อผลประโยชน์ทางการเมืองการปกครอง

ประการที่สอง รัฐบาลเห็นว่าทรัพยากรและการค้าชายภายในมณฑลอิสาน และมณฑลอุดร ยังมีไม่มากมาย ส่วนการค้าชายระหว่างเมืองหนองคายกับเมืองหลวงพระบางก็มีน้อยมาก ส่วนมากเมืองหลวงพระบางค้าขายกับทางเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟสายนี้อาจไม่คุ้มกับการลงทุน

ประการที่สาม รัฐบาลไทยได้ทำสัญญากับฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2446 นอกจากจะเสียดินแดนแล้ว ยังมีข้อปฏิบัติตามเงื่อนไข (ที่เกี่ยวกับรถไฟ) ที่ฝรั่งเศสวางไว้ดังนี้

ข้อ 1 ถ้ารัฐบาลไทยจะทำทางรถไฟที่ติดต่อกับกรุงเทพฯ ไปยังดินแดนลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนที่เป็นดินแดนไทย ถ้าไม่ทำโดยเจ้าพนักงานไทยและทุนของไทยแล้ว จะต้องทำความตกลงกับฝรั่งเศสก่อน

ข้อ 2 การใช้หาเรือ กลอง ทางรถไฟที่วราชอาณาจักรไทยไทยจะต้องไม่ให้สิทธิแก่นชาตินิยมมากไปกว่าฝรั่งเศส

ข้อ 3 ไทยกับฝรั่งเศสจะต้องตกลงกันจัดสร้างทางรถไฟที่ติดต่อกันระหว่างเมืองจำปาศักดิ์ กับ เขตแดนเมืองหลวงพระบาง เพื่อใช้แทนเรือที่ไม่สะดวกในแม่น้ำโขง

ข้อ 4 ไทยกับฝรั่งเศสจะต้องร่วมมือกันสร้างทางรถไฟตั้งแต่เมืองพมเปญถึงเมืองพระตะบอง โดยดำเนินการก่อสร้างในดินแดนของแต่ละฝ่ายเองโดยลำพัง หรือรัฐบาลทั้งสอง จะยินยอมให้บริษัทไทยปนชาวตะวันตกจัดทำตลอดทางก็ได้¹

ตามเงื่อนไขนี้ทำให้สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทรงแสดงความคิดเห็นว่าไทยไม่ควรคิดสร้างทางรถไฟจากเมืองนครราชสีมาไปยังริมฝั่งแม่น้ำโขงไม่ว่าทางใดภายใน 10 ปี นับแต่ปี พ.ศ. 2446 ที่ทรงแสดงความคิดเห็น

¹ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ สนธิสัญญาและความตกลง วิชาการระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ 2512 หน้า 252-253.

ในที่ประชุมเสนาบดีสภา¹ และปรากฏว่าไม่มีการสร้างทางรถไฟตามโครงการนี้ตลอดรัชกาลที่ 5 และ 6 กว

1.4 การสร้างทางรถไฟสายเหนือ

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะมีโครงการสร้างทางรถไฟสายเหนือ โดยการสำรวจทางตั้งแต่ปี พ.ศ. 2430 แล้วก็ตาม โครงการนี้ต้องหยุดงัก เมื่อรัฐบาลมีความจำเป็นที่จะก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ก่อน แต่แนวเหตุผลทางการเมืองเป็นผลให้รัฐบาลต้องเร่งรีบสร้างทางรถไฟสายเหนือ และก็ควยเหตุผลทางการเมืองอีกเช่นกัน ที่รัฐบาลต้องยุติการสร้างทางรถไฟสายเหนือเพียงแต่ทำบลแมพวก เพื่อมาสร้างทางรถไฟสายใต้

สถานการณ์ที่บีบบังคับให้รัฐบาลต้องสร้างทางสายเหนือได้เริ่มขึ้นอย่างไม่รุนแรงนัก ขณะที่การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมายังไม่เรียบร้อย เมื่อรัฐบาลอังกฤษได้เริ่มพยายามแทรกแซงอิทธิพลเข้ามาทางภาคเหนือ โดยการสนับสนุนพอกาอังกฤษเข้ามาขออนุสิขสัมปทานสร้างทางรถไฟสายเหนือ ตั้งแต่เมืองอยุธยาถึงเมืองเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2440 ก็ปรากฏในพระราชพิถลเลขาถึงพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ ความว่า "...ควยกันเห็นว่า การเรื่องนี้ก่อเวอนเมนต้องอังกฤษ พัก ๆ ให้พวกกำนันเข้ามาวอญูถ้าจะตัดโครมเดี่ยวเสียแตกนว่าไม่เอา ก็จะถูกเปนหักโหมรุนแรงนัก..."² ควยเหตุนี้ รัฐบาลจึงพยายามเจรจาดอรองกับบริษัทขอสัมปทานจนกระทั่งบริษัทโกชอแกไขขอปลีกขอยในสัญญา จึงรัฐบาลจะยอมให้ไม่ได้ จึงถอนปฏิเสธ

จากการกระตุ้นของรัฐบาลและพอกาอังกฤษ รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางสายเหนือ ช่วงตั้งแต่บ้านภาชีถึงเมืองอชบุรี ระยะทาง 42.52 กิโลเมตร

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขฉ.5.1/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ. 125.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขฉ.5.2/9 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ.

ควยขนาดกว้าง 1.435 เมตร โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างทันทีในวันที่ 10 มีนาคม 2440¹ ในการก่อสร้างทางรถไฟช่วงนี้มีปัญหาว่า กรมรถไฟควรจะเลือกทางใดระหว่างทางที่หักตรงไปเมืองลพบุรี หรือทางที่อ้อมไปพระพุทธบาท ซึ่งมีระยะไกลกว่าทางตรง 10 กิโลเมตร เรื่องนี้ กรมพื้นนิตยสถาปัตยกรรม เสนอบกักระทรวงโยธาธิการ มีความเห็นว่า "...ถ้าไปทางตรง จะถูกเงินกว่ามาก เพราะคิดอุปโยชน์ที่จะได้ในทางรับคนโดยสารขึ้นพระบาทในฤดูเดียว ในปีหนึ่ง น่าจะไม่พอกับที่จะอ้อมทำทางอ้อมไกลไม่ถึง 10 กิโลเมตร..."² ในที่สุดรัฐบาลได้เลือกสร้างทางตรงไปเมืองลพบุรี แต่การก่อสร้างค่อนข้างล่าช้า ในระยะทาง 42.52 กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้างถึง 4 ปี จึงสามารถเปิดเดินรถไฟได้ในวันที่ 1 เมษายน 2444³

ส่วนการก่อสร้างในช่วงต่อไปนั้น นายแคว้น เก็ม เจ้ากรมรถไฟ ได้เดินทางไปสำรวจเส้นทางสร้างทางรถไฟจากเมืองนครสวรรค์ไปมณฑลพายัพ ในปี พ.ศ. 2444⁴ และเสนอแนะทาง 4 สายให้รัฐบาลเลือก คือ⁵ (ดูแผนที่ 8)

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.1/52 หมายเหตุแสดงวันที่ทางสายต่างๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้าง ระยะทางยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเดินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.9/7 ที่ 114/8532 กรมพื้นนิตยสถาปัตยกรรม กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 116.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.1/52 หมายเหตุแสดงวันที่ทางสายต่างๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้าง ระยะทางยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเดินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.9/11 ที่ 118/9132 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 ธันวาคม ร.ศ. 120.

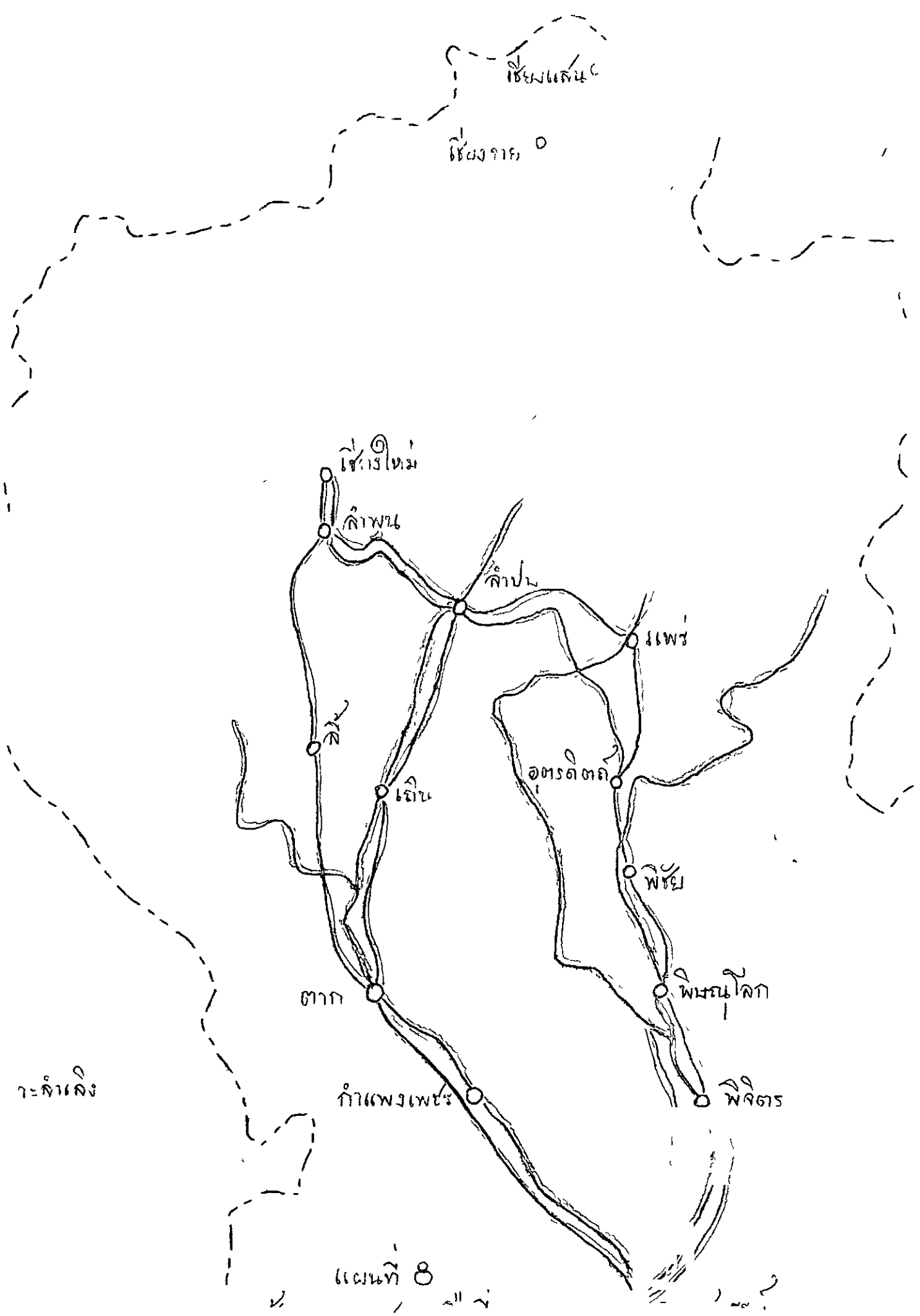
⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 สิงหาคม ร.ศ. 121.

1. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองกำแพงเพชร เมืองตาก ตัดไปเมืองลี้ บรรจบเมืองลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ โดยไม่ผ่านเมืองลำปาง ระยะทางยาว 415 กิโลเมตร
2. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ผ่านเมืองกำแพงเพชร เมืองตาก ขึ้นไปเมืองเกิน เมืองลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ ทางยาว 445 กิโลเมตร
3. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองพิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ ระยะทาง 491 กิโลเมตร จึงเป็นทางเดียวกับที่ทางบิณฑาคารสำรวจแล้ว (ดูแผนที่ 7)
4. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองพิษณุโลก อุตรดิตถ์ ตัดไปลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ โดยไม่ผ่านเมืองแพร่ ระยะทาง 450 กิโลเมตร

จะเห็นได้ว่า เส้นทางที่ 1 และ 2 นี้ เป็นทางตามลำน้ำปิง แยกถนนฝั่งแม่น้ำ เส้นทางนี้เมื่อพิจารณาในแง่เศรษฐกิจแล้ว ยังมีความต้องการทางรถไฟอย่างมาก เพราะในบริเวณนี้ประชาชนอาศัยประมาณ 70,000 คน ส่วนมากเป็นกรรมกรที่ฐานะปากจน ในโรงงานอุตสาหกรรมป่าไม้ การค้าขายยังมีไม่มาก จะมีการค้าขายกับจังหวัดเฉพาะเมืองเชียงใหม่เท่านั้น อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้จะสะดวกต่อการสร้างทางรถไฟเชื่อมกับทางรถไฟในพม่า จึงอภิญญาแสดงท่าทีว่าจะสร้างมานานแล้ว ส่วนเส้นทางที่ 3 และ 4 นั้น เป็นทางตามลำน้ำน่าน จึงถึงแม้ว่าทางนี้จะเป็นเส้นทางอ้อมกว่าตามลำน้ำปิงก็ตาม แต่เป็นที่ตั้งของเมืองสำคัญ ๆ ทั้งทางการเมือง การทหาร และการค้าขาย เป็นคนว่า ทางด้านการทหาร มีกองทหารประจำเมืองพิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์¹ ลำปาง แพร่² จึงพร้อมที่จะเคลื่อนกำลังเข้าระงับเหตุการณ์ไม่สงบในภาคเหนือได้ทันที ส่วนทางด้านการค้าขายนั้น

¹ ภารกิจ มหาชน การปฏิรูปการทหารในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 250.

² ฎ. หน้า 257.



เมืองอุตรดิตถ์เป็นชุมทางสินค้าจากเมืองน่าน เมืองแพร่¹ เมืองลำปาง เมืองหลวงพระบาง เมืองคานช่าย เมืองหลมใต้ และเมืองนครไทย ดังนั้นจะเห็นได้ว่า เส้นทางตามลำน้ำน่านนี้ เป็นเส้นทางที่จะให้ประโยชน์หลายด้านแก่รัฐบาล แมว่าเมื่อรัฐบาลต้องก่อกองสร้างทางรถไฟในพม่าเสร็จแล้วก็ตาม รัฐบาลไทยก็สามารถสร้างทางแยกไปยังเมืองคากและชายแดนคิกคอกกับพม่าได้ ประกอบกับเจ้ากรมรถไฟโค เสนอแนะแก่รัฐบาลในฐานะวิศวกรว่าควรสร้างเส้นทางที่ 4 นี้จะสั้นคากก่อสร้างน้อยกว่าทางอื่น แต่ได้รับผลประโยชน์หลายประการ ถึงแม้ว่าเส้นทางนี้จะไม่ผ่านเมืองแพร่ (ดูแผนที่ 8) นี้เป็นชุมทางสินค้าจากลาวและทางเหนือของไทยก็ตาม แตกต่างทางเกี่ยวกันจากเมืองแพรมายังเมืองอุตรดิตถ์ได้ เจ้ากรมรถไฟกะงบประมาณ กากก่อสร้างจากเมืองนครสวรรค์ถึงเมืองเชียงใหม่ประมาณ 29,800,000 บาท นี้เมื่อรวมกับทางรถไฟตั้งแต่เมืองลพบุรี ประมาณราคากากก่อสร้าง 35,800,000 บาท² ด้วยเหตุผลข้างต้น รัฐบาลจึงตั้งสัจใจสร้างทางรถไฟสายเหนือโดยผ่านเมืองลพบุรี นครสวรรค์ พิชญ์โลก ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

ในการสร้างทางรถไฟ โคแบ่งงานก่อสร้างเป็น 4 สาย คือสายลพบุรีถึงปากน้ำโพ สายปากน้ำโพถึงพิชญ์โลก สายพิชญ์โลกถึงอุตรดิตถ์ และสายอุตรดิตถ์ถึงเชียงใหม่ การก่อสร้างส่วนแรกจากลพบุรีถึงปากน้ำโพ โคเริ่มขางแล้วในปี พ.ศ. 2443 แต่มาหยุดชั่วคราวเมื่อปี พ.ศ. 2444 เพื่อระดมกำลังสร้างทางสายเพชรบุรี³ แต่แล้วสถานการณ์ทางการเมืองไทยมีบังคับให้รัฐบาลต้องรีบกลับมาสร้างทางรถไฟสายเหนืออย่างเร่งด่วน ทั้งนี้เนื่องจากวาทเกิดเหตุกาณ์ที่เรียกว่ากบฏเงี้ยวเมืองแพร่ขึ้นในปี พ.ศ. 2445

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/110 กรมพื้นดินร่างราชานุภาพ กรบาทหลวงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม ร.ศ. 127.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยม.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กรบาทหลวงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21 สิงหาคม ร.ศ. 121.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยม.5.9/20 สำนักกำกรวมบังคมทูล ในการเปิดทางรถไฟปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม ร.ศ. 124.

กบฏเงี้ยวเมืองแพร่ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเนื่องจากชาวพื้นเมืองได้ออก
 ปฏิกริยาต่อต้านการที่รัฐบาลกลางจากกรุงเทพฯ เข้าไปควบคุมการปกครองประเทศราชเชียงใหม่
 ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน ระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2445 อันเป็นผลให้เมืองเหล่านี้
 ตั้งแต่เดิมมีอำนาจการปกครองอิสระ เจ้าเมืองสามารถเก็บผลประโยชน์จากภาษีอากรต่าง ๆ
 ได้ ต้องสูญเสียผลประโยชน์ของตน เมืองประเทศราชเหล่านี้จึงมีความไม่พอใจรัฐบาลกลาง
 แต่โอกาสที่จะแสดงออกต่างกันไป สำหรับเมืองแพร่ นั้น ถึงแม้ว่าจะถูกจำกัดอิสรภาพ แต่ไม่
 รู้สึกว่ารัฐบาลกลางมีอำนาจพอที่จะบังคับให้ทำอะไรได้ จึงมีความคิดที่จะกบฏขึ้นมา ดังนั้น
 เมื่อโจรเงี้ยวเข้าปล้นเมืองแพร่ นั้น เจ้านายเมืองแพร่จึงให้การสนับสนุน นอกจากนี้เงี้ยว
 ชาวเมือง และชาวพื้นเมืองก็ให้การสนับสนุนเช่นกัน ภัยใหญ่กว่าประชาชนเหล่านี้เกิดความรู้สึก
 ว่าตนถูกกดขี่ ถูกเกณฑ์แรงงานทำถนนหนทาง ๆ ที่ใดเสียเงินแทนการเกณฑ์แล้วก็ตาม ทั้งยังรู้สึก
 เกียดขังข้าราชการที่เข้าไปควบคุมตนด้วย เหตุการณ์นี้ไ้สร้างความรู้สึกหวาดกลัวแก่รัฐบาล
 เมืองอังกฤษและฝรั่งเศสคือ โอกาส เขาแทรกแซงทันที แต่ฝรั่งเศสมีโอกาสน้อยกว่าอังกฤษ
 เนื่องจากมีกำลังทหารทางค่านั้นไม่มากพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกงสุลอังกฤษประจำเมืองบ้าน
 ไค้คือโอกาสแทรกแซงสนับสนุนเงี้ยว โดยหวังว่าตาเงี้ยวทำการสำเร็จ เงี้ยวจะได้ตั้ง
 เมืองฝางเป็นเมืองเงี้ยวอิสระ และอังกฤษจะได้โอกาสแผ่อำนาจจากรัฐฉาน รับเอาไว้เป็น
 เมืองอารักขาอีกเมืองหนึ่งในจักรวรรดิอังกฤษ² แต่กงสุลอังกฤษยังไม่ทันจะแสดงอิทธิพลเข้า
 โกลเกลียดกริณีได้ กองทัพรัฐบาลกลางสามารถปราบกบฏได้อย่างรวดเร็ว ก่อนที่เหตุการณ์
 จะลุกลามต่อไป และรัฐบาลกลางได้จัดการปกครองภายในเมืองแพร่ให้เรียบร้อย³

การยกกองทัพไปปราบกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ครั้งนี้ เป็นผลให้รัฐบาลกลาง
 ตระหนักถึงความจำเป็นรีบด่วนในการจัดการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง

¹ คร. เศษ บุญนาค "ขบถเงี้ยวเมืองแพร่ ร.ศ. 121" สังกมศาสตร์ปริทัศน์

6(2) : 73 กันยายน - พฤศจิกายน.

² อ. หน้า 76

³ อ.

กับหัวเมืองภาคเหนือให้สะดวกเร็ว เพราะรัฐบาลไม่แน่ใจว่าเหตุการณ์เช่นนี้จะเกิดขึ้นอีก เมื่อใด ว่าอังกฤษและฝรั่งเศสยังคอยหาโอกาสจะแทรกแซง ขยายอิทธิพลทางภาคเหนือของไทย ภัย ดังนั้นรัฐบาลจึงตัดสินใจเร่งสร้างทางรถไฟสายเหนือช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ทันทีในปี พ.ศ. 2445 โดยการระดมหาเงินทุนมาสร้างทางสายนี้ ในขณะที่เกี่ยวกับรัฐบาลจำกัดองค์ การสร้างทางรถไฟสายบางพระ (สายตะวันออก) เพราะไม่มีเงินที่จะสร้างทางทั้ง 2 สาย พร้อม ๆ กัน¹

ส่วนการสร้างทางจากปากน้ำโพไปเมืองเชียงใหม่ เต็มไปด้วยความยากลำบากมาก บางตอนต้องระเบิดหินเจาะอุโมงค์ บางตอนต้องถมดินสูง ต้องสร้างสะพาน ข้ามห้วยจำนวนมาก เป็นต้น การสร้างทางนี้มีอุปสรรคมากมาย ทั้งทางด้านภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ปัญหาคนงานและอื่น ๆ (ซึ่งจะกล่าวต่อไปในเรื่องอุปสรรคการพัฒนาการคมนาคม ทางบก) ถึงอย่างไรก็ตาม กรมรถไฟสามารถเปิดเดินระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเมืองพินอูโลก โคลเมื่อ พฤศจิกายน 2450 และเปิดเดินถึงบ้านการรา แขวงเมืองพิชัย โคลในธันวาคม 2452 แต่แล้วในที่สุดการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือต้องหยุดชะงักลง ภัยเหตุที่รัฐบาลต้องพัฒนา ทางรถไฟสายใต้ เพื่อกระชับการปกครอง และเศรษฐกิจของหัวเมืองทางภาคใต้ รัฐบาลได้ ยุติการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือเพียงแต่ตำบลแม่พริก จังหวัดอุตรดิตถ์² และระดมทุนทรัพย์ ตลอดจนเงินจากต่างประเทศ เพื่อมาสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อไป

1.5 การสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีและสายใต้

การสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลได้ดำเนินการเป็น 2 ระยะ โดยเริ่ม ดำเนินการตอนบนระหว่างกรุงเทพฯ กับเพชรบุรีก่อน ภายหลังจากรับโอนสัมปทานจากนายกินส์ แล้ว ส่วนระยะที่ 2 จึงเป็นการสร้างทางตอนล่างนั้น ต้องหยุดชะงักไประยะหนึ่ง เพราะ รัฐบาลไม่แน่ใจว่าจะสร้างต่อจากเพชรบุรีลงไป หรือจะสร้างเชื่อมบางเมืองทางตอนล่างก่อน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขว.5.2/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 4 เมษายน ร.ศ. 123.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.5.1/27 ที่ 101/9645 พระองค์เจ้า-กิติยากร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มีนาคม ร.ศ. 127.

ประกอบด้วยกรมรถไฟกำลังเร่งดำเนินการสร้างทางสายเหนืออยู่ แต่แล้วสถานการณ์ทางการเมืองและเศรษฐกิจก็กระทบต่อเนื่องให้รัฐบาลต้องดำเนินการสร้างทางต่อจากเมืองเพชรบุรีลงไปสู่แหลมมลายู

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะรับโอนสัมปทานจากนายกินซันแล้ว แต่ก็ได้สร้างทางตามเส้นทางในสัมปทานนั้น กรมรถไฟได้จ้างนายกินซันทำการสำรวจเส้นทางใหม่ และในที่สุดรัฐบาลได้ประกาศสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรี โดยเริ่มแตกปากคลองบางกอกน้อยตรงไปทางตะวันตก เลียบตามแนวคลองมหาสวัสดิ์ ชามแม่น้ำท่าจีนตรงตำบลบ้านเขมร ไปจนถึงเมืองนครปฐม ตรงตำบลบ้านโป่ง เลี้ยวไปทางใต้เลียบคลองฝางแม่น้ำ ชามแม่น้ำแม่กลองไปเมืองราชบุรี ตรงไปตามทางหลวงจนถึงเมืองเพชรบุรี¹ กวายนาคราง 1 เมตร เพื่อสะดวกในการที่จะสร้างทางติดต่อกับทางรถไฟในอาณานิคมอังกฤษ

เป็นที่น่าสังเกตว่า เส้นทางที่รัฐบาลเลือกสร้างนี้ เป็นทางอ้อมยาวกว่าที่จะสร้างเลียบริมปากอ่าวไทย ทั้งนี้เนื่องจากว่าการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับเพชรบุรีนั้น พอดำเนินขบวนรถสินค้าโดยทางเรือ ดังนั้นกรมรถไฟจึงต้องสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยหวังรับผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถสินค้า กวายนาครางรถไฟที่สร้างจึงต้องผ่านเมืองสำคัญ ๆ เช่น เมืองนครปฐม ซึ่งในแต่ละปีจะมีชาวไทยไปนมัสการพระปฐมเจดีย์เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังผ่านตำบลที่มีประชาชนตั้งบ้านเรือนอาศัยประกอบอาชีพเพราะปลูกถึง 6 ตำบล คือ กรุงเทพฯ พระปฐมเจดีย์ บ้านโป่ง โพธาราม ราชบุรี เพชรบุรี² ถึงแม้ว่าทางที่สร้างใหม่จะลงทุนก่อสร้างมากกว่า แต่ก็เป็นที่คาดหมายว่าจะเก็บผลตอบแทนได้ดีกว่าทางเลียบปากอ่าวไทย

การสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรี ซึ่งยาวประมาณ 151 กิโลเมตร

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/21 หนังสือจากกระทรวงโยธาธิการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มิถุนายน ร.ก. 122.

ได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2442¹ และสามารถเปิดเดินรถได้ ในวันที่ 1 เมษายน 2446 สิ้นค่าก่อสร้างประมาณ 8 ล้านกว่าบาท²

ต่อมาในปี พ.ศ. 2446 รัฐบาลอังกฤษได้ขยายอิทธิพลมาทางภาคเหนือของไทย ก็มีโคหุยกั้งที่จะขยายอิทธิพลขึ้นทางภาคใต้ด้วย ในขณะนั้นบริษัทของชาวอังกฤษสนใจเข้ามาขอสัมปทานการขุดแร่ก็บุกเป็นจำนวนมาก พอค่าเหล่านี้โคหุยกั้งให้รัฐบาลไทยพัฒนาการคมนาคม เพื่อความสะดวกในการค้าขายและขนส่งแล้ว ในปีนั้นเองอุปทูตอังกฤษได้ส่งหนังสือของผู้แทนอังกฤษที่เมืองสิงคโปร์ เรื่องที่ผู้จะขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากหมู่บ้านบูกิต เมอร์ตายเจม (Bukit Mertajam) ในแคว้นเวลเลสต์ ไปจนถึงพรมแดนไทรบุรี กาลสำเร็จก็จะขอสร้างค่อมายังบ่อแร่แห่งหนึ่งในเมืองกูลิม³

ในเรื่องนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงการคลัง รวมทั้งปรึกษาทั้งสามท่านลงความเห็นพร้อมกันว่า การสร้างทางรถไฟต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูตามความประสงค์ของอังกฤษนั้น รัฐบาลไทยจำเป็นต้องทำ จะปฏิเสธหรือรังรองจนกว่าจะสร้างทางจากเมืองเพอร์ลิ่งไปทางไคโมไค⁴ แต่การสร้างทางสายนี้ที่รัฐบาลจะสร้างเองหรืออนุญาตให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูสร้างต่อเข้ามา ึ่งกรมหลวงดำรงราชานุภาพ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทางสายต่างๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้าง ระยะทางยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร จึงได้เปิดเดินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124.

² ก.

³ กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 30 ส่วนที่ 5 ที่ 378/2022 กรมขุนสมมทอมรพิเชษฐ์ กรมหลวงเทวะวงษ์วโรประการ ลงวันที่ 31 มกราคม ร.ศ. 122

⁴ ก. กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม ร.ศ. 123.

กรมหมื่นพิทยราชฤทธิ และนายสไตรเบล ผู้บริหารราชการแผ่นดิน เห็นพ้องกันว่าควรให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูสร้างคอเซามา เพราะถ้ารัฐบาลไทยจะทำเองย่อมสิ้นเปลืองเงินทุนมาก ส่วนกรมขุนวิจิตรานุวัติวงศ์ ทรงเห็นว่า รัฐบาลไทยควรสร้างเอง เพื่อป้องกัน การขออนุญาตสร้างทางคอเซามาอีก ในที่สุดที่ประชุมคณะกรรมการลงมติว่า ควรให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูเช่าทาง โดยมีเงื่อนไขว่า รัฐบาลไทยจะเรียกคืนเมื่อไรก็ได้ นอกจากนี้คณะกรรมการยังเสนอให้กรมรถไฟไทยรับทำการสำรวจทางสร้างทางรถไฟสายใต้ ต่อจากเมืองเพชรบุรี

รัฐบาลไทยได้มีหนังสือตอบอุปทูตอังกฤษตามขอมติของคณะกรรมการ แต่อุปทูตอังกฤษมีหนังสือตอบว่า "...พนักงานกองตรวจแผนที่ ซึ่งสำหรับที่จะตรวจทางรถไฟคอเซมายังภูมิลำเนา นั้น จะไปใช้เสียในการตรวจทางคอสายอื่น ๆ แลพนักงานก่อสร้างรถไฟก็คิดเสียด้วยการก่อสร้างภายในเฟลเคอเรเตค มาเลสเตคส์ เพราะฉะนั้นการที่จะคอเซามาจนภูมิลำเนา จำจะต้องงักไว้เพื่อจะหาวิธีอีกต่อไปเมื่อภายหลัง"²

ถึงแม้ว่าทางรถไฟที่อังกฤษขอสร้างนี้จะล้มเลิกไปก็ตาม แต่กรณีนี้ได้กระตุ้นเตือนรัฐบาลไทยให้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดการคมนาคมในแหลมมลายู เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าขาย และขนส่ง แลอันจะเป็นการป้องกันมิให้รัฐบาลอังกฤษและพม่าอังกฤษ ถือเป็นข้ออ้างในการรุกรานไทย ประกอบกับต่อมาในปี พ.ศ. 2448 ได้มีผู้ขออนุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปบิริงอีก ซึ่งรัฐบาลได้ตอบปฏิเสธว่าจะสร้างทางนี้ด้วยตนเอง³ และเหตุผลที่สำคัญบางอย่างคือ นายเวสเทนการ์ด ผู้ช่วยที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย และพระยาตรีศเทพ ได้เดินทางไปตรวจราชการมณฑลภูเก็ต ไทบุรี

¹ ก.

² ก. ที่ 32/7382 กรมหลวงเทวะวงษ์วโรประการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 ตุลาคม ร.ศ. 123.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยม.5.2/29 ที่ 2058/10234 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

และนครเวียงจันทน์ ได้เสนอรายงานการตรวจราชการแหลมมลายูว่า รัฐบาลควรจะมีบำรุง
 ท้องที่นั้น โดยเฉพาะการคมนาคมซึ่งจะช่วยให้การค้าเจริญขึ้น¹ ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาแล้ว
 ข้างต้น รัฐบาลจึงได้เร่งดำเนินการทันที โดยส่งนายภิกขิตินส์ เลขานุการกรมรถไฟ และ
 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ออกเดินทางเพื่อตรวจทางรถไฟ
 แหลมมลายู โดยออกเดินทางเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2449 ภายหลังจากการเกินทางกลับ
 มาแล้ว เขาได้เสนอรายงานต่อเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ว่าควรริบสร้างทางรถไฟ
 สายแหลมมลายูทันที เพื่อผลประโยชน์ทางการค้า และราชการบ้านเมือง² โดยแบ่งการ
 ดำเนินงานเป็น 6 เส้นทาง คือ เพชรบุรี - ชุมพร ชุมพร - บ้านคอน บ้านคอน - นคร-
 เวียงจันทน์ นครเวียงจันทน์ - หัตถุม พัทลุง - ตรัง และพัทลุง - สงขลา³

นอกจากนี้แล้ว นายภิกขิตินส์ ได้แสดงความกึกกั้นเพิ่มเติมอีกฉบับหนึ่ง
 โดยขอให้รัฐบาลริบสร้างทางรถไฟสายใต้ เพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ และเพื่อ
 ป้องกันการแทรกแซงของรัฐบาลอังกฤษ โดยอ้างการสร้างทางรถไฟสายใต้นี้ ดังปรากฏใน
 รายงานเพิ่มเติมของนายภิกขิตินส์ ดังนี้

"...การชักเข้าเปิดทางรถไฟ สายนี้ เมื่อจะกล่าวถึงทาง โปลิติกแล้ว
 ก็แปลว่าจะเปิดบ้านเมืองตอนใต้ให้เข้าไป ถ้าเป็นเช่นนี้หนังสือพิมพ์สะเตรส
 ก็จะถูกกล่าวขู่ยงต่าง ๆ ลงปลุบายจะทำให้พวกในสะเตรสมีเสียงเข้ามา
 แทรกแซงในการเรื่องนี้ ความข้อตรงของเจ้าเมืองแขกตามหัวเมือง
 บั๊กไต่นั้น เป็นข้อน่าสงไสยมากอยู่ แต่ถึงกระนั้นเมื่อรัฐบาลทำการ-

¹ สมใจ ไพโรจน์ธีระวิรัช ล.ก. หน้า 294.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยบ.5.5/24 ที่ 55/2886 พระยาสุโขม-
 นัยวินิต กรามพูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน ร.ศ. 125.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยบ.5.5/25 รายงานการตรวจทางรถไฟ
 แหลมมลายูของมิสเตอร์ภิกขิตินส์ เลขานุการกระทรวงโยธาธิการ กค 125.

ติดต่อกับหัวเมืองเหล่านั้นตลอดเร็วเข้า และสนิทสนมกันเข้าแล้ว ความมั่นคง
จะมีมากขึ้น ในเวลาเมื่อเสด็จกลับคืนสกลนครไปตรวจ สังเกตเมืองภูเก็จ
แลความบริวารของชาวไท่เบื่อนั้น ภูทำการสนิทสนมกับเมืองบึงมากรากกว่ากรุงเทพฯ
แลความคิดทั่วไปทั้งสินค้าเหมือนจะดำเนินไปข้างเมืองบึง เป็นธรรมดา
อยู่เอง เพราะมีเรือกลไฟเดินติดต่อกันอยู่ทุกอาทิตย์ ทางกรุงเทพฯ ทางที่เดียว
ถ้ามีทางรถไฟเดินตลอดไป แลทำการติดต่อกันไปทุก ๆ วัน ความสนิทสนมแห่ง
หัวเมืองเหล่านั้นจะแข็งแรงขึ้น การที่จะพญาโตกอบกักรวดเร็วขึ้น เมื่อ
รัฐบาลเราจัดการแข็งแรงขึ้น แลเราจะมีขอความที่เข้าใจใจกันอย่างไร
ก็อาจจะเยี่ยวยาได้โดยเร็ว ทั้งเมืองไพรแลเมืองกลันตันก็เหมือนกัน

กว่าจะถึงเวลาที่จะเริ่มทำ รัฐบาลเราจะได้รับความรบกวนเสียพอ
โดยมีผู้ก็จะขอถอนเร่ส่นทำโดยมาก ถึงแม้ว่าเวลานี้จะซัดขึ้น ผู้
อนุญาตได้จริงอยู่ แต่ต่อไปแล้วจะป้องกันไม่ใคร่ควาย ในเวลานี้ผู้
มีทุนรอน แลพวกพ้องตามหัวเมืองปักษ์ใต้ตั้งใจจะสร้างทางขณอยู่
ทั้งนั้น ถ้ารัฐบาลมีความมุ่งหมายจะให้บ้านเมืองเจริญขึ้นแล้ว ก็ต้อง
คิดจัดการก่อสร้างเสีย หรือมีฉนั้นยอมใหม่ริบทำ

อนึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ควรจะละลืมว่า รัฐบาลแหลมมลายูของอังกฤษได้
ลงมือเมื่อเวลาถูกล้อมเข้ามาในอาณาเขตเมืองไทยแล้ว เป็นคนว่า
ทางเมืองกลันตันนี้ ให้เห็นพวดยแล้ววว่า เป็นการจำเป็นที่จะต้อง
ทำทางไปทางใต้ โดยรวดเร็วที่สุด ที่จะเป็นไปได้..."¹ (ขีดเส้นโดยผู้เขียน)

ในการพิจารณาสร้างทางรถไฟสายใต้นี้ รัฐบาลสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว ทรงตั้งคณะกรรมการชั้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วย พระยาสุรียานุวัตร พระยาสุรานุวัณนวินิต
และกรมหลวงดำรงราชานุภาพ รวมกันปรึกษา ทั้งสามท่านมีความคิดเห็นว่า

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.5/24 ความเห็นเพิ่มเติมของ
นายกิตตินส์ ในเรื่องจะสร้างรถไฟสายใต้.

1. รัฐบาลควรจะสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐ เพื่อเป็นสาธารณ-
ประโยชน์ เพราะถาอนุมัติสัมปทานแก่บริษัทแล้ว จะทำให้บริษัทนั้นเมื่อเอาทางออกมิในการ
ขนส่งแร่โดยทางรถไฟควย

2. การสร้างทางรถไฟเพื่อที่จะให้เป็นประโยชน์ทางราชการและ
การค้าขายแล้ว ถรรออย่างนี้รัฐบาลจะต้องดำเนินการพร้อมกันทุกตอน ถ้าสร้างทางกิ่งแต่
เพชรบุรีลงไปทางเดียว ย่อมไม่ทันความต้องการของบ้านเมือง ถ้าสร้างทางกิ่งแก่แหลม-
มลายูขึ้นมายังเมืองเพชรบุรี จะทำให้ลำบากยากแก่การปกครอง

3. การหาเงินทุนในการสร้าง ควรจะพิจารณาภายหลัง¹

นอกจากนี้ทั้ง 3 ท่าน ได้เสนอแนะให้รัฐบาลเร่งทำนุบำรุงการค้าขาย
การคมนาคมในเขตผลทาง ๆ ตามลำดับความสำคัญดังต่อไปนี้ มณฑลภูเก็ต มณฑลปัตตานี
มณฑลนครศรีธรรมราช และมณฑลชุมพร² จึงพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ก็ทรงให้ชักการบำรุงมณฑลภูเก็ต และการรถไฟแหลมมลายูพร้อมกัน โดยให้เสนาบดีกระทรวง-
พระคลังมหาสมบัติ เสนอรายงานวิธีการหาเงินทุนสร้างทางรถไฟสายใต้ ส่วนเสนาบดี
กระทรวงโยธาธิการมีหน้าที่เสนอความเห็นการดำเนินการสร้างทางรถไฟ³

ในปี พ.ศ. 2452 นายกิตติเสี จึงได้รับมอบหมายจากเสนาบดีกระทรวง
โยธาธิการ ให้วางโครงการการสร้างทางรถไฟ พร้อมทั้งประมาณการค่าก่อสร้าง ได้เสนอ
โครงการให้คณะกรรมการอันประกอบด้วย กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ
กรมมหันจันทบุรีดิเรกฤทธิ์ และ นายวิลเลียมสัน ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติ
พิจารณาโครงการดังกล่าว และลงมติกำหนดการสร้างทางรถไฟดังนี้

¹ ก. บรรทัดถวเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟไปหัวเมืองมลายู.

² ก.

³ ก. ร่างที่ 11/1400 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 มกราคม ร.ศ.125.

ตารางที่ 2 กำหนดการสร้างทางรถไฟสายใต้

	ระยะทาง (กม.)	ปีดำเนินการ พ.ศ.	ปีที่จะเสร็จ พ.ศ.	จำนวนปี
เพชรบุรี ถึง บานชะอำ	42	2452	2454	3
ตรัง ถึง พัทลุง	100		2455	4
สงขลา ถึง พัทลุง	100		2455	4
ชุมพร ถึง นครศรีธรรมราช	319	2453	หลัง 2458	6
พัทลุง ถึง นครศรีธรรมราช	91	2454	2456	3
บานชะอำ ถึง ชุมพร	243	2455	2458	4
สงขลา ถึง ระแงะ	180	2459	2461	3

ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.5/24 ที่ 10/660 กรมหลวงนเรศวร-
วรฤทธิ กรมหลวงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 15 พฤษภาคม ร.ศ. 128

และกรมรถไฟได้แต่งตั้งให้นายกิตตินส์ ซึ่งเป็นชาวอังกฤษเป็นผู้อำนวยการสร้างทางรถไฟ
สายใต้ เขาได้เลือกผู้ร่วมงานประกอบด้วย วิศวกรหลายชาติ ทั้งอังกฤษ ฝรั่งเศส และ
เยอรมัน ซึ่งเคยสร้างทางสายเหนือมาแล้ว ขณะเดียวกัน รัฐบาลได้ประกาศพระราชกฤษฎีกา
กำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้ ตั้งแต่เพชรบุรี ปรามบุรี ชุมพร หลังสวน
ไชยา ตรัง นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ตลอดถึงระแงะ ในปีแรกของการ
ก่อสร้าง (พ.ศ. 2452) กรมรถไฟได้เริ่มก่อสร้าง 3 ตอน พร้อมกัน คือ ตอนเพชรบุรี - ชะอำ
ตอน ตรัง - พัทลุง และตอน สงขลา - พัทลุง การที่นายกิตตินส์ เลือกสร้างทางดังกล่าว
ก็เพื่อความสะดวกในการขนส่งอุปโภคบริโภคเมืองหาพัทลุง สงขลา ทางเหล่านี้สร้างเสร็จ

1 ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศพระราชกฤษฎีกา
กำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 23 ร.ศ.128-9.

และเปิดเดินรถได้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

1.6 การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

การคมนาคมทางตะวันออกระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองตามชายฝั่งทะเลอ่าวไทย หรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี นั้น เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทั้งในแง่ยุทธศาสตร์ และการคมนาคมทั้งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลสมัยก่อน ๆ มาได้ส่งเสริมโดยการชุกคลองเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมแถบนั้น ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ครั้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อมีการพัฒนาทางรถไฟแล้ว มีผู้สนใจขอสัมปทานสายนี้มาก เพราะเป็นเส้นทางระยะสั้น ที่มีผู้คนอาศัยชานเรือนอยู่มาก อีกทั้งยังเป็นชุมทางทางการค้าที่มาจากเขมร และบางส่วนจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย ดังนั้นภายหลังจากทางรถไฟสายสมุทรปราการ ซึ่งเป็นกิจการคมนาคมขนส่งทางบกของเอกชน เปิดเดินรถและประสบความสำเร็จแล้ว มีผู้สนใจขอสัมปทานสร้างทางรถไฟต่อไปยังทางตะวันออกมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2439 มีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟไปทางตะวันออกถึง 3 ราย ดังกล่าวแล้ว แต่ขณะนั้นรัฐบาลยังไม่สนใจที่จะพัฒนาทางรถไฟทางตะวันออก ทั้งนี้เนื่องจากว่ารัฐบาลต้องยวกับการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา และอีกประการหนึ่งการคมนาคมทางตะวันออก ก็มีคลองไปมาสะดวกพอสมควร

ภายหลังจากรัฐบาลสร้างทางสายนครราชสีมาแล้ว ในปี พ.ศ. 2443 รัฐบาลได้เริ่มโครงการสำรวจเส้นทางทางตะวันออก เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาว่ารัฐบาลควรสร้างเองหรืออนุมัติสัมปทานแก่เอกชนต่อไป ดังนั้นในปี พ.ศ. 2444 เจ้ากรมรถไฟจึงเดินทางเพื่อสำรวจทางตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงศรีราชา และเสนอรายงานต่อรัฐบาลว่าควรสร้างทางรถไฟสายนี้ 4 ระยะ คือ กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา ฉะเชิงเทราถึงพนัสนิคม พนัสนิคมถึงชลบุรี และชลบุรีถึงบางพระ รวมเป็นระยะทาง 137 กิโลเมตร ประมาณเงินค่าก่อสร้าง 8,000,000 บาท ถ้าจะต่อไปถึงศรีราชาเป็นทางอีก 5 กิโลเมตร แต่ต้องใช้เงินค่าก่อสร้างมาก เพราะสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

มีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟเพียงบางพระเท่านั้น¹ แต่แล้วทางรถไฟสายตะวันออก
จากกรุงเทพฯ ถึงบางพระ จึงกำหนดจะสร้างในปี พ.ศ. 2445 ก็คงล้มเลิก ด้วยเหตุที่ว่า
รัฐบาลจำเป็นต้องสร้างทางสายเหนือ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 ทางรถไฟสายตะวันออกได้รับการกระตุ้นเตือน
จากข้าราชการไทย โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี โฉมหนึ่งสีอุบลเกล้าฯ ขอให้รัฐบาลสร้าง
ทางรถไฟสายตะวันออก ด้วยเงินพระคลังข้างที่ ถ้าไม่ทรงโปรดให้พระคลังข้างที่สร้างแล้ว
เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟทั้งแถบกรุงเทพฯ ถึงศรีราชา² รัฐบาลได้
นำเรื่องนี้เข้าสู่ประชุมเสนาบดีเพื่อพิจารณา เสนาบดีสภาเห็นว่า รัฐบาลควรจะสร้าง
ทางนี้เอง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.2/24 รายงานการประชุม
เสนาบดี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ร.ศ. 120.

² ข.

กรมรถไฟเริ่มสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ในเดือนพฤศจิกายน 2448 ที่กรุงเทพฯ โดยแยกจากทางรถไฟสายนครราชสีมาที่สะพานยมราช มาตามคลองบางกะปิ คลองประเวศบุรีรมย์ และแม่น้ำบางปะกง จนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ระยะทางยาว 63.4 กิโลเมตร ควรางขนาดกว้าง 1.435 เมตร¹ และเปิดเดินรถได้เมื่อ พ.ศ. 2450² การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ต้องยุติแค่เพียงเมืองฉะเชิงเทรา ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาล มีภาระกิจที่จะต้องพัฒนาทางรถไฟสายอื่น ๆ ที่สำคัญกว่า

1.7 การสร้างทางรถไฟของเอกชน

ก่อนที่รัฐบาลจะกำหนดนโยบายที่จะดำเนินการสร้างทางรถไฟทุกสายด้วยตนเองนั้น รัฐบาลยังคงอนุมัติสัมปทานแก่ผู้ขออนุญาต ตลอดจนครั้งที่ 5 รัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่ผู้ขออนุญาต 6 สาย ก็คือ สายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ สายสงขลา - ไทรบุรี สายเพชรบุรี สายพระพุทธบาท สายมหาชัย และสายแมกสอง การดำเนินงานของเอกชนเหล่านี้ประสบปัญหามากมาย โดยเฉพาะ 3 สายแรก ถึงไถ่กลับมาแล้วในบ่อก่อน กงโยทางรถไฟที่ดำเนินการสำเร็จจนกระทั่งเปิดเดินรถได้ นอกจากสาย กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ แล้ว ก็มี

รถไฟสายพระพุทธรบาท เป็นทางรถไฟสาขาของรถไฟสายเหนือ โดยแยกจากทางรถไฟสายเหนือ ที่เมืองลพบุรี ต่อไปยังลานพระพุทธรบาท ระยะทางเพียง 9 กิโลเมตร สร้างค งบประมาณกว้าง 75 เซนติเมตร³ ึ่งรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2444

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.4/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก รายงานวันเปิดทางรถไฟสายตะวันออก หน้า 199.

² ฎ. ร่างหมายกำหนดการ เปิดรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือ หน้า 182.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.7 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ กราบทูลกรมขุนนริศกษัตริย์วงศ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 119.

ในกำหนด 40 ปี นับตั้งแต่วันลงนามในสัญญา¹

ทางรถไฟสายพระพุทธบาท ได้เริ่มดำเนินการสร้างโดยบริษัทรางพระพุทธบาททุนจำกัด แต่ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2444 พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ฝากเงินทุนที่จะดำเนินการต่อไป ต่อกรมทวนขอพระราชทานกู้เงินจากพระคลังข้างที่ จำนวน 60,000 บาท โดยเอาหุ้นส่วนในบริษัทรางพระพุทธบาททุนจำกัด และประกันชีวิตของ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ เป็นหลักประกัน² แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีทรงโปรด งดยกราคาหุ้นของบริษัทรางพระพุทธบาททุนจำกัด ไม่มั่นคงพอ ดังนั้น กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ จึงได้ทูลเกล้าขอพระราชทานหุ้นส่วนพระคลังข้างที่ 1000 - 1200 หุ้น หรือมากกว่านั้น ینگพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีทรงโปรด³ แต่เนื่องจากทรงส่งสารกรพบหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ และเสียดายบริษัทไทยที่จะต้องเลิกกิจการไป จึงทรงรับใบหุ้นของ บริษัทรางพระพุทธบาททุนจำกัด⁴

กิจการรถไฟสายนี้ เป็นสายที่ระยะทางสั้น ๆ มีผู้โดยสารเดินทางไปมาจำนวนมาก เฉพาะฤดูกาลสมัสการพระพุทธบาทเท่านั้น ดังนั้นบริษัทจึงต้องประกอบกิจการอื่นเช่น เฉากั้น การขนส่งไม้ ฝ้าย หิน ปูน ถ่าน เป็นต้น

รถไฟสายมหาชัย หรือรถไฟท่าจีน ทางรถไฟสายมหาชัย เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดสมุทรสาคร ทางรถไฟสายนี้ ชุมภาษาปรีวัชร

¹ ก. หนังสือสัญญาการรถไฟสายพระพุทธบาท.

² ก. กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ อลงวันที่ 8 พฤศจิกายน

ร.ศ. 120.

³ ก. ที่ 12/78 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ลงวันที่ 12 เมษายน ร.ศ. 120.

⁴ ก. ที่ 82/783 กรมขุนสมมตอมรินทร์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 10 กันยายน ร.ศ. 121.

(Mr. Louis Xavier) ได้ขอสัมปทานต่อรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2439¹ แต่รัฐบาลไม่อนุมัติ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 ขุนภานุบริวัตร ได้มีหนังสือเตือนรัฐบาลอีกครั้งหนึ่ง รัฐบาลจึงได้พิจารณาและอนุมัติสัมปทานให้ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม² โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองสานถึงบ้านมหาชัยใกล้โกกรกราก จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางยาว 33 กิโลเมตร กำหนดระยะเวลาทางสัมปทาน 40 ปี และเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2447 โดยมกุฎราชกุมารทรงเป็นประธานในพิธี

รถไฟสายแม่กลอง ทางรถไฟสายแม่กลอง เป็นเส้นทางรถไฟที่ต่อจากรถไฟสายท่าจีนไปยังจังหวัดสมุทรสงคราม เลียบตามปากอ่าวไทย มีพระยาไวยวุฒิวิเศษฤทธิ ได้ยื่นขอสัมปทานต่อรัฐบาล และรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทาน เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2448 โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมของแม่น้ำท่าจีน เหนือวัดหัวแหลมตรงข้ามมหาชัย ข้ามไปยังแม่น้ำแม่กลองระหว่างวัดบ้านแหลมใหญ่ กับป้อมพิฆาตช้างศึก³ รวมระยะทางยาว 33.8 กิโลเมตร ในกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 40 ปี ซึ่งพระคลังข้างที่รับผิดชอบ

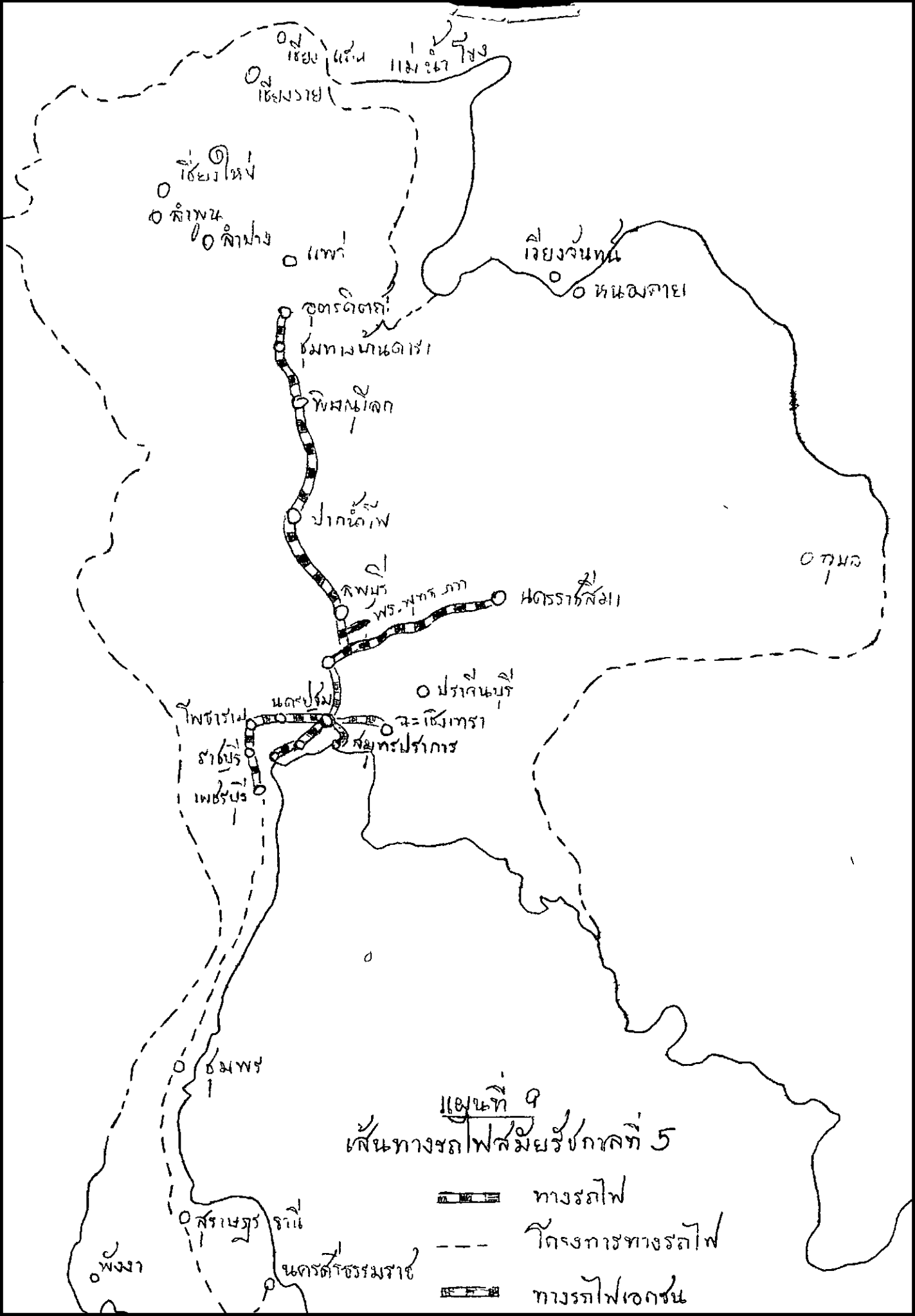
¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยฉ.5.2/19 ที่ 34/1297 หนังสือกระทรวงโยธาธิการ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 พฤษภาคม ร.ศ. 118.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยฉ.5.8/2 หนังสือสัญญาอนุญาตทำทางรถไฟท่าจีนไปแม่กลอง ร.ศ. 124.

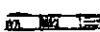


³ ก.

ตารางที่ 4 แสดงเวลาอนุมัติสัมปทาน ระยะทาง และอื่น ๆ ของรถไฟเอกชน
ในรัชกาลที่ 5

ระยะเวลา ใน การพัฒนา	ทางสาย	กำหนดอนุมัติสัมปทาน			กำหนดเปิด (กิโลเมตร)	ระยะทาง (เมตร)	ขนาดกว้าง (เมตร)	อายุ สัมปทาน ปี
		วัน	เดือน	ปี				
1 2430-2441	สายสมุทรปราการ	13	กันยายน	2429	2436	21	1.00	50
2 2442-2453	สายพระพุทธรบาท	15	พฤษภาคม	2444		9	0.75	40
	สายท่าจีน	27	พฤษภาคม	2447	2447	33	1.00	40
	สายแมกลอง	10	มิถุนายน	2448		33.8	1.00	40



แผนที่ ๑
 เส้นทางสายไฟฟ้าสมัยรัชกาลที่ ๕

-  ทางรถไฟ
-  โครงการทางรถไฟ
-  ทางรถไฟเอกชน

เชียงใหม่
 เชียงราย
 ลำพูน
 พายัพ
 แพร่

จตุรดิตถ์
 แม่พริก
 พะเยา
 ปะเหลียน

พิจิตร
 พระนครศรีอยุธยา
 นครราชสีมา

พิษณุโลก
 นครปฐม
 ปะการัง
 ระยอง
 เพชรบุรี

ชุมพร
 สุราษฎร์ธานี
 พังงา
 นครศรีธรรมราช

เวียงจันทน์
 หล่มสัก

อุบลราชธานี

ตามที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า การดำเนินงานสร้างทางรถไฟ
 ตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนดไว้ 2 หน้านั้น การพัฒนาในระยะแรก (พ.ศ. 2430 - 2441)
 รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐ และอนุมัติให้เอกชนดำเนินการได้ แต่รัฐบาล
 ยังไม่กล้าที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง เพราะยังขาดบุคลากรและความรู้ความชำนาญ
 กรมรถไฟจึงจ้างเหมาบริษัทอังกฤษดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งเป็นทาง
 รถไฟหลวงสายแรก การพัฒนาทางรถไฟระยะแรกนี้ล่าช้ามาก รัฐบาลสร้างทางรถไฟหลวง
 เพียงสายเดียว ส่วนสัมปทานการสร้างทางรถไฟที่รัฐบาลอนุมัติให้บริษัทต่างประเทศดำเนินการ
 การนั้น ก็ประสบความสำเร็จพอสมควร ส่วนการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาทางรถไฟ
 ในระยะที่สอง (พ.ศ. 2442 - 2453) เร็วกว่าในระยะแรกทั้งในจำนวนระยะทาง
 และจำนวนเส้นทาง โดยรัฐบาลสามารถสร้างทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ และสาย
 ตะวันออก ด้วยตนเอง รวมระยะทางที่เปิดเดินรถ 587 กิโลเมตร แต่การดำเนินงาน
 สร้างทางรถไฟของรัฐบาลตามโครงการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ นั้น มีการเปลี่ยนแปลงเสมอ ๆ
 ตามความรุนแรงทางการเมืองภายในประเทศ และอิทธิพลการคุกคามของต่างประเทศ
 เป็นต้นว่า รัฐบาลกำหนดสร้างทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ แต่เมื่อ
 ดำเนินการได้เพียงเล็กน้อย รัฐบาลก็มุ่งมาสร้างทางสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี แล้วกลับ
 มาสร้างทางสายใต้จากเพชรบุรีไปยังแหลมมลายู เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาทาง
 รถไฟในรัชกาลที่ 5 นี้ รัฐบาลสามารถจัดหาวิธีการติดต่อดระหว่งกรุงเทพฯ กับภูมิภาค
 ต่าง ๆ ให้สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และสม่ำเสมอตลอดทั้งปี นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์

2. การปรับปรุงทางและถนน*

การดำเนินงานเพื่อปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาคในทศวรรษที่ 5 นี้ เป็นไปอย่างช้าๆ และเกือบจะไม่มีโครงการใด ๆ อย่างแน่นอน ทั้งนี้เพราะรัฐบาลกำหนดนโยบายในการปรับปรุงทางและถนน โดยให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับภูมิภาค

การพิจารณาความหมายระหว่างคำว่า "ทาง" และ "ถนน" ในสมัยรัชกาลที่ 5 ผู้เขียนจะยึดหลักความหมายของคำทั้งสองตามที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราโชบายว่า "...เรื่องที่เกี่ยวข้องกับถนน ถ้าไม่มีอะไรอื่นใดขวางขวาง ก็คงเป็นทางเท่านั้น" (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/73 ที่ 414/1714 พระราชหัตถเลขา ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120)

ดังนั้น คำว่า "ถนน" หมายถึงทางสัญจรไปมาที่สร้างตามแบบตะวันตก โดยมีการสำรวจแนวทางเพื่อให้ถนนตรง มีความกว้างสม่ำเสมอตลอดสาย มีการปรับระดับพื้นถนนให้ราบเรียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นถนนต้องถมคืบหน้าใหม่มีความแข็งแรง การสร้างถนนจึงมีความยากลำบากกว่าการสร้างทาง ถนนจึงมีเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น

ส่วน "ทาง" นั้น สร้างตามแบบเดิม คือลากทางไปตามแนวทางเดิมที่มีคนเดินไปมาเป็นเวลานาน ถึงแม้ว่าในระยะต่อมา การสร้างทางจะมีวิทยาการดีขึ้น คือ มีการสำรวจให้ทางตรง แต่ก็ไม่มีการถมดินให้พื้นผิวทางแข็ง ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ขอยแล้ว จึงใช้สำหรับเส้นทางหายากมาก และทางที่ถมดินยังไม่เหมาะกับยานพาหนะประเภทเกวียนค้วย ทางในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งเป็น 2 ชนิด คือทางเดินเท้า ซึ่งจะเป็นทางแคบ ๆ ผอกดินกันส่วนกันไคตามหมู่บ้านต่าง ๆ และทางเกวียนซึ่งเป็นทางกว้างประมาณ 3 วา เป็นอย่างน้อย เพื่อให้เกวียนขนส่งสินค้าไปขายในตลาดได้ ทางเกวียนและทางเดินเท้าเหล่านี้มีอยู่ทั่วไปในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย.

ถึงนั้นการดำเนินงานปรับปรุง จัดสร้างทางเกวียนและถนนในแต่ละเขต จึงขึ้นอยู่กับความ
ต้องการ ความสามารถของชาวหลวงเทศาภิบาล ข้าราชการ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ
ประชาชนแต่ละท้องถิ่น หรือตามคำสั่งของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย หรือเป็นไปตาม
พระบรมราชโองการ ผู้เขียนได้ศึกษาการดำเนินงานตามลักษณะ ของทางหรือถนนที่ปรับปรุง
หรือสร้างขึ้นใน 2 ลักษณะ คือ

- ทางหรือถนนภายในเมือง
- ทางหรือถนนระหว่างเมือง ระหว่างมณฑล

2.1 ทางหรือถนนภายในเมือง

ลักษณะทางและถนนในเมืองต่าง ๆ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รัฐบาลปรับปรุง
หรือสร้างขึ้น จะมีลักษณะคล้าย ๆ กัน คือ เป็นการสร้างไปยังแหล่งชุมนุมชน สถานที่-
ราชการ ชุมทางคมนาคมต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1.1 ถนนและทางผ่านใจกลางเมือง ถนนประเภทนี้เมื่อทุกเมือง
ทั้งนี้เนื่องจากว่าลักษณะเมืองในสมัยรัชกาลที่ 5 ยังเป็นเมืองแบบเดิม ซึ่งไม่ว่าเมืองนั้น
จะมีป้อมปราการหรือวงรั้วก็ตาม จะต้องมีย่านและกำแพงเมืองล้อมรอบ ภายในกำแพงเมือง
เป็นที่อยู่อาศัยของประชาชน ทั้งวัด ตลาด และสถานที่ราชการต่าง ๆ ส่วนการเดินทาง
หรือติดต่อกัน จะมีถนนตัดผ่านกลางเมืองจากประตูกำแพงเมืองด้านหนึ่งไปยังประตูอีกด้านหนึ่ง
ทางประเภทนี้จะมีขนาดกว้างประมาณ 4 วา หรือ 8 เมตร เป็นอย่างน้อย ซึ่งนับว่ากว้าง
มากในสมัยนั้น การทำทางสร้างให้กว้างก็เพื่อให้สัตว์พาหนะ เกวียน และคนเดินทางได้สะดวก
เพราะว่าถนนหรือทางประเภทนี้ จะผ่านแหล่งชุมนุม ตลาด วัด และสถานที่ราชการ

ด้วยเหตุที่ถนนหรือทางประเภทนี้ เป็นเส้นทางที่สำคัญที่สุดในเมือง

จึงว่าเป็นถนนหรือทางเอกประสงค์ ทั้งทางราชการ การค้าขาย ศาสนา และการคมนาคม
ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของชาวหลวงเทศาภิบาล ข้าราชการเมือง กรมการอำเภอ ซึ่งเป็น
ผู้บริหารระดับภูมิภาค จะต้องขอความร่วมมือจากประชาชน หรือจ้างกรรมกรจีน หรือ
ไพร่แรงนักโทษในการสร้างหรือซ่อมแซมอยู่เสมอ

จากถนนสายนี้ จึงเป็นถนนหลักของเมืองจะมีถนนสาขาแยกออกไปยัง
 ทิศต่าง ๆ อันจะช่วยให้ประชาชนจากที่ต่าง ๆ สามารถเดินทางเข้ามาสู่แหล่งชุมนุมชนในเมือง
 ไคสะกวกยิ่งขึ้น ถนนหรือทางประเภทนี้มีอยู่ทั่วไป เช่นเมืองเจียงใหม่ นครราชสีมา
 1 2
 ถนนหนทาง หนองหาร เป็นต้น

2.1.2 ถนนหรือทางที่เชื่อมสถานที่ราชการต่าง ๆ และเชื่อมพรมแดน
 กับสถานที่ราชการต่าง ๆ ถนนหรือทางประเภทนี้จะเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อราชการมาก
 ถนนเหล่านี้ย่อมจะช่วยให้ประชาชนสามารถติดต่อขอความช่วยเหลือจากทางราชการได้
 ขณะเดียวกันทางราชการก็สามารถรักษาสวัสดิภาพของประชาชนได้ทันทีเช่นกัน อาทิ
 ถนนที่เชื่อมระหว่างพรมแดนกับสถานที่ตำรวจ พรมแดนกับที่ว่าการอำเภอ เป็นต้น ควบคู่
 1 2 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527
 528
 529
 530
 531
 532
 533
 534
 535
 536
 537
 538
 539
 540
 541
 542
 543
 544
 545
 546
 547
 548
 549
 550
 551
 552
 553
 554
 555
 556
 557
 558
 559
 560
 561
 562
 563
 564
 565
 566
 567
 568
 569
 570
 571
 572
 573
 574
 575
 576
 577
 578
 579
 580
 581
 582
 583
 584
 585
 586
 587
 588
 589
 590
 591
 592
 593
 594
 595
 596
 597
 598
 599
 600
 601
 602
 603
 604
 605
 606
 607
 608
 609
 610
 611
 612
 613
 614
 615
 616
 617
 618
 619
 620
 621
 622
 623
 624
 625
 626
 627
 628
 629
 630
 631
 632
 633
 634
 635
 636
 637
 638
 639
 640
 641
 642
 643
 644
 645
 646
 647
 648
 649
 650
 651
 652
 653
 654
 655
 656
 657
 658
 659
 660
 661
 662
 663
 664
 665
 666
 667
 668
 669
 670
 671
 672
 673
 674
 675
 676
 677
 678
 679
 680
 681
 682
 683
 684
 685
 686
 687
 688
 689
 690
 691
 692
 693
 694
 695
 696
 697
 698
 699
 700
 701
 702
 703
 704
 705
 706
 707
 708
 709
 710
 711
 712
 713
 714
 715
 716
 717
 718
 719
 720
 721
 722
 723
 724
 725
 726
 727
 728
 729
 730
 731
 732
 733
 734
 735
 736
 737
 738
 739
 740
 741
 742
 743
 744
 745
 746
 747
 748
 749
 750
 751
 752
 753
 754
 755
 756
 757
 758
 759
 760
 761
 762
 763
 764
 765
 766
 767
 768
 769
 770
 771
 772
 773
 774
 775
 776
 777
 778
 779
 780
 781
 782
 783
 784
 785
 786
 787
 788
 789
 790
 791
 792
 793
 794
 795
 796
 797
 798
 799
 800
 801
 802
 803
 804
 805
 806
 807
 808
 809
 810
 811
 812
 813
 814
 815
 816
 817
 818
 819
 820
 821
 822
 823
 824
 825
 826
 827
 828
 829
 830
 831
 832
 833
 834
 835
 836
 837
 838
 839
 840
 841
 842
 843
 844
 845
 846
 847
 848
 849
 850
 851
 852
 853
 854
 855
 856
 857
 858
 859
 860
 861
 862
 863
 864
 865
 866
 867
 868
 869
 870
 871
 872
 873
 874
 875
 876
 877
 878
 879
 880
 881
 882
 883
 884
 885
 886
 887
 888
 889
 890
 891
 892
 893
 894
 895
 896
 897
 898
 899
 900
 901
 902
 903
 904
 905
 906
 907
 908
 909
 910
 911
 912
 913
 914
 915
 916
 917
 918
 919
 920
 921
 922
 923
 924
 925
 926
 927
 928
 929
 930
 931
 932
 933
 934
 935
 936
 937
 938
 939
 940
 941
 942
 943
 944
 945
 946
 947
 948
 949
 950
 951
 952
 953
 954
 955
 956
 957
 958
 959
 960
 961
 962
 963
 964
 965
 966
 967
 968
 969
 970
 971
 972
 973
 974
 975
 976
 977
 978
 979
 980
 981
 982
 983
 984
 985
 986
 987
 988
 989
 990
 991
 992
 993
 994
 995
 996
 997
 998
 999
 1000

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/77 ที่ 733/3769 พระยา-
 ตรีศหเทพ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 8 กรกฎาคม ร.ศ. 123.

² ข. ที่ 1219/11615 กรบหลวงคำร้องราชานุกาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์
 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/69 ที่ 24/2140 กรมขุนนริศรา-
 นุกัตติวงศ์ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ร.ศ. 123.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/93 ที่ 912/6340 กรบหลวง-
 คำร้องราชานุกาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 7 ตุลาคม ร.ศ. 129.

ยาว 4 เส้น 6 วา¹ เป็นต้น

2.1.3 ถนนหรือทางเชื่อมหมู่บ้านกับหมู่บ้าน และหมู่บ้านกับศาสนสถาน
ต่าง ๆ ทางประเภทนี้มีความสำคัญต่อชีวิตประจำวันของประชาชนโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ทางเดินเท้าระหว่างหมู่บ้านกับวัด หรือศาสนสถานต่าง ๆ ทางประเภทนี้เป็นทางเดินไม่กว้าง
นัก ที่ประชาชนมีจิตศรัทธา ร่วมแรงร่วมใจสร้างขั้นหรือเฝ้ารายเงินเพื่อจ้างกรรมกรจีนสร้าง
นอกจากนี้ยังมีทางจากหมู่บ้านไปศาสนสถานอื่น ๆ ยกตัวอย่างที่เมืองอุทัยธานี หลวงวิจิตรธรรมา
ปลัดเมือง และกรรมการอำเภอไคขอแรงกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประชาชน ในอำเภอหนองพรวง
และนักโทษ ช่วยกันตัดถนนแต่ลาชลวง ไปเชิงเขาสะแกกรัง กว้าง 5 วา ยาว 27 เส้น
11 วา และให้ชื่อว่า "ถนนพระบาท"² ทั้งนี้เนื่องจากว่าที่ เขาสะแกกรังมีรอยพระพุทธรูปบาท
จำลองประดิษฐานอยู่²

นอกจากนี้ยังมีถนนหรือทางที่สร้างไปยังชุมทางทางคมนาคมอื่น ๆ โดย
สร้างจากหมู่บ้านไปยังแม่น้ำ ริมฝั่งทะเล และสถานีรถไฟ ตามแต่สภาพของภูมิภาคนั้น ๆ
อาทิ ทางจากเมืองนครศรีธรรมราชไปยังปากพ่อง ซึ่งเป็นท่าเรือรับส่งสินค้าที่สำคัญ³ ส่วน
ทางในภาคกลางมักจะสร้างมาสู่ทางรถไฟที่ผ่าน เช่น "ถนนหนองแค" ที่สร้างจากที่วา-
การอำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรีมายังสถานีรถไฟ⁴ หรือถนนจากอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสาคร

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/90 ที่ 3923/37363 กรมหลวง
คำวรวงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 4 มีนาคม ร.ศ. 125.

² ก. ที่ 20/125 กรมหลวงคำวรวงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 3
เมษายน ร.ศ. 122.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย
เสด็จตรวจราชการเมืองปัตตานี ร.ศ. 115.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/80 ที่ 251/1952 กรมหลวง-
คำวรวงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 15 พฤษภาคม ร.ศ. 121.

ไปยังสถานีรถไฟหาดลอม¹ เป็นต้น ถนนหรือทางเกี่ยวประเภทนี้ มีความสำคัญอย่างยิ่งในทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม เพราะถนนหรือทางประเภทนี้จะเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากชนบทสู่เมือง และจากเมืองต่าง ๆ สู่เมืองหลวงต่อไป ในขณะที่เดียวกันก็เป็นปัจจัยสำคัญเอื้ออำนวยแก่รัฐบาลในการเผยแพร่วิทยาการ วัฒนธรรม และความเจริญต่าง ๆ ไปสู่ชนบทด้วย แต่อย่างไรก็ดี รัฐบาลในขณะนั้นมีภาระมากจนกระทั่งเกิดความสนใจในการปรับปรุงทางหรือถนนน้อยเกินไป ประกอบกับความไม่กระตือรือร้นของประชาชน เป็นผลให้ความก้าวหน้าในการปรับปรุงทางหรือถนนมีน้อยมาก

2.2 ทางหรือถนนระหว่างเมืองระหว่างมณฑล

ทางเกี่ยว ทางเดินเท้าและถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง มณฑลกับมณฑล และกรุงเทพฯ กับมณฑลต่าง ๆ เปรียบเสมือนเป็นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดในสมัยนั้น เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงภายในประเทศ ทางประเภทนี้ส่วนมากแล้วชาวหลวงเทศาภิบาลประจำมณฑลจะเป็นผู้เสนอแผนงานมายังกระทรวงมหาดไทย เพื่อจัดสรรงบประมาณการก่อสร้าง แต่ในบางกรณีเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยจะเป็นผู้เสนอโครงการให้ชาวหลวงเทศาภิบาลปฏิบัติ เพราะกรมหลวงคางราชานุภาพโปรดการตรวจราชการมณฑลต่าง ๆ เส้นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดที่สำคัญในสมัยนั้นที่รัฐบาลจำเป็นต้องปรับปรุงหรือจัดสร้าง มีดังต่อไปนี้

2.2.1 เส้นทางเฝ้าการศึกษา

การคมนาคมทางบกโดยทางเกี่ยว ทางเดินเท้า มีบทบาทสำคัญยิ่งในภาคเหนือ ทั้งก่อนและหลังการสร้างทางรถไฟ ด้วยเหตุที่ว่าการคมนาคมทางน้ำไม่สะดวกพอ ถึงแม้ว่าจะมีแม่น้ำหลายสาย แต่ก็ไหลเชี่ยวและเต็มไปด้วยเกาะแก่ง ประกอบกับที่ตั้งของภาคเหนือมีความสำคัญอย่างยิ่งในด้านการค้าขายระหว่างไทย พม่า

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.9/92 ที่ 1280/7981 กรมหลวง-
ดำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมเด็จอมรินฉัตร ลงวันที่ 25 กันยายน ร.ศ. 127.

จีนตอนใต้ และลาว เมืองสำคัญ ๆ ทางภาคเหนือ มีทางเกวียน ทางเดินเท้า เชื่อมติดต่อกันมานานแล้ว รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียงแต่ปรับปรุงให้ดีขึ้น

ภายหลังจากที่กองทัพโคตรอบครองพม่าแล้ว ได้พยายามหาเส้นทางในดินแดนอังกฤษเอง เพื่อติดต่อกับจีนตอนใต้ ยังผลให้เส้นทางการค้ากึ่งเดิมที่ผ่านทางเหนือของประเทศไทย ลดความสำคัญลง รัฐบาลได้พยายามปรับปรุงเส้นทางเหล่านี้ให้มีสภาพดีขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นการบำรุงการค้าขายแล้ว ยังมีผลต่อการปกครอง และการเก็บภาษีอากรด้วย ฉะนั้นในปี พ.ศ. 2442 พระยาศรีสุทโธทนต์ได้พยายามสร้างทางหลวงจากปากน้ำโพ ผ่านเมืองตาก เกิน ลำปาง¹ (คูแผนที่ 10) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่จะเชื่อมอำนาจให้เส้นทางทางการค้าจากเมืองเมาะลำเจิงในพม่า ผ่านเมืองตากไปยังเมืองเจียงใหม่สะดวกยิ่งขึ้น เพราะแต่เดิมการเดินทางจากเมืองตากไปเมืองลำปาง ท้ามนำวัวเทียมไปควยอุปสรรค และเส้นทางนี้มีความสำคัญสัมพันธ์กันมาจนกระทั่งในปัจจุบันนี้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางสายเอเชีย

ส่วนเส้นทางทางการค้ากับลาวนั้น ชาวหลวงเทศาภิบาลมณฑลพายัพ ได้ปรับปรุงทางกึ่งเดิมจากเมืองอุตรดิตถ์ ไปปากลาย หรือไปเมืองน่าน เพื่อต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง เส้นทางนี้ทางเกวียนต่อจากอุตรดิตถ์ไปเมืองแพร่ ลำปาง ลำพูน และเจียงใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเกวียนระหว่างเจียงใหม่และลำพูน ซึ่งเป็นทางที่มีสภาพดีมาก² และยังได้รับซ่อมแซมจากพระยาสุรสีห์วิสิษฐศักดิ์ ชาวหลวงใหญ่มณฑลพายัพอยู่เสมอ ๆ เส้นทางกึ่งกลาวมาแล้วนี้ ทำให้ภาคเหนือกลายเป็นทางผ่านระหว่างพม่า ไทย ลาว (คูแผนที่ 10)

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูล กรมหมื่นสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 27 มีนาคม ร.ก. 118

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/96 พระองค์เจ้าเพ็ญพัฒนพงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม ร.ก. 122.

แม้ว่าเส้นทางทางเกวียนในภาคเหนือจะเชื่อมติดต่อกันใกล้ลอค
อันเป็นผลประโยชน์ในทางการค้าขาย และการปกครอง แต่ถาปราศจากทางเชื่อมกับกรุงเทพฯ
ที่มีประสิทธิภาพดีแล้ว ทางเกวียนเหล่านั้นก็คงมีคุณภาพของรัฐบาลกลางน้อยลง ดังนั้นการที่
รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายเหนือในปี พ.ศ. 2445 ย่อมเป็นผลให้การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ
กับหัวเมืองเหนือสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น แม้ว่าภายหลังรัฐบาลจะสร้างทางรถไฟเพียงแต่เมือง
อุตรดิตถ์ก็ตาม แต่ก็มีทางเกวียนไปยังเมืองเจียงใหม่โดยสะดวก

ส่วนทางภาคใต้ในสมัยรัชกาลที่ 5 โลกกลายเป็นศูนย์กลางการค้า
และอุตสาหกรรมแห่งใหม่ที่เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ชาวต่างประเทศซึ่งส่วนมากเป็นชาวอังกฤษ
ไคเข้ามาลงทุนทำเหมืองแร่กับุกจำนวนมาก บุคคลเหล่านี้มีส่วนกระตุ้นในการพัฒนาปรับปรุง
หรือสร้างทางเกวียนและถนนในเมืองสำคัญ ๆ อาทิ เมืองภูเก็ต นครศรีธรรมราช สงขลา
เป็นต้น อันการนี้กระตุ้นให้รัฐบาลเร่งพัฒนาภาคใต้ ดังนั้นภายหลังจากการเสด็จประพาส
ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และการตรวจราชการของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ทุกครั้งทรงย้ำถึงการสร้างหรือ
ปรับปรุงทางเกวียนระหว่างมณฑล ระหว่างเมือง เพื่อบำรุงการค้าขายอยู่เสมอ นอกจาก
การปรับปรุงทางคั้งเดิม (ที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1) ที่โหมมานานแล้ว ยังมีการสร้างทาง
ขึ้นใหม่ อาทิในปี พ.ศ. 2439 ภายหลังจากการตรวจราชการของเสนาบดีกระทรวง-
มหาดไทย ท่านได้ทรงเสนอโครงการสร้างถนนจากเมืองสงขลาออกไป 3 สาย ก็
ไปเมืองนครศรีธรรมราช สายหนึ่ง ไปเมืองไทรบุรีสายหนึ่ง และไปยังเมืองจะนะ เทพา
หนองจิก ยะหริ่ง สายบุรี¹ อีกสายหนึ่ง เส้นทางเหล่านี้นอกจากจะให้ประโยชน์ทางการค้า
การเก็บภาษีอากร แล้ว ยังเป็นประโยชน์ในด้านการเมืองการปกครองด้วย

แต่การสร้างทางเกวียนตามที่กล่าวมาแล้ว ก็มิไปช่วยความฉ้อฉล
ทั้ง ๆ ที่ใคร่เริ่มโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2439 แล้วก็ตาม จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2449
ทางเหล่านี้ก็ยังไม่เสร็จโดยสมบูรณ์² ประสิทธิภาพในการสร้างทางเกวียน และถนนจะมี-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เรื่อง เสนาบดีกระทรวง
มหาดไทย เสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 การประชุมเทศาภิบาล ร.ศ.125.

มากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับความสามารถของชาวหลวงเทศาภิบาล ทั้งในด้านการแสวงหาเงินทุน แรงงาน วัสดุ และการแก้ไขปัญหาค่าง ๆ ชาวหลวงเทศาภิบาลที่ควรได้รับการยกย่องในการบำรุงเส้นทางทางการกาทานหนึ่ง คือ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ ชาวหลวงเทศาภิบาลมณฑลภูเก็ต ท่านมีความคิดกว้างขวางหาวิธีชักชวนพ่อค้าในท้องถิ่นให้ช่วยเหลือในการสร้างทาง เมื่อพ่อค้าคนใดได้รับสัมปทานบัตรเหมืองแร่ ท่านก็ขอให้ช่วยส่งอาหารมาเลี้ยงนักโทษที่ท่านนั้น เมื่อตนไปก่อสร้างเสร็จก็ตั้งคานเกณฑ์¹ เพื่อเป็นรายได้ของมณฑล เมื่อครั้งที่ท่านเป็นมวราชการเมืองครั้ง ก็ได้ตัดถนนหรือทางเชื่อมระหว่างเมืองต่าง ๆ ให้ทั่วถึงกัน คือตัดถนนจากภูเก็ตไปพังงา จากพังงาไปกระบี่ และต่อไปยังครั้งท่าแร่สือเทา จากครั้งตัดถนนพัทลุงและนครศรีธรรมราช³

แต่ถึงแม้ว่าในภาคใต้จะมีทางเกวียนดั้งเดิมเชื่อมระหว่างเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก และเมืองท่าชายฝั่งทะเลตะวันตกมากมาย (ถึงไกลลาวมาแล้วในบทที่ 1) ก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการ นอกจากรัฐบาลจะซ่อมแซมทางเก่าแล้ว ยังได้สร้างทางใหม่เชื่อมชายฝั่งทั้งสองอีกหลายสาย เป็นผลให้ทางตอนกลางของภาคใต้ มีระบบการคมนาคมโดยทางเกวียนที่คล่องตัว เปรียบเสมือนสายใยเชื่อมโยงเมืองท่าชายฝั่งทั้งสอง (ดูแผนที่ 11) อาทิทางจากเมืองนครศรีธรรมราช ผ่านเมืองพัทลุงมาเมืองตรัง ทางจากเมืองสงขลามายังเมืองพัทลุง⁴ ทางจากเมืองกาญจนบุรี มายังเมืองกระบี่⁵ เป็นต้น

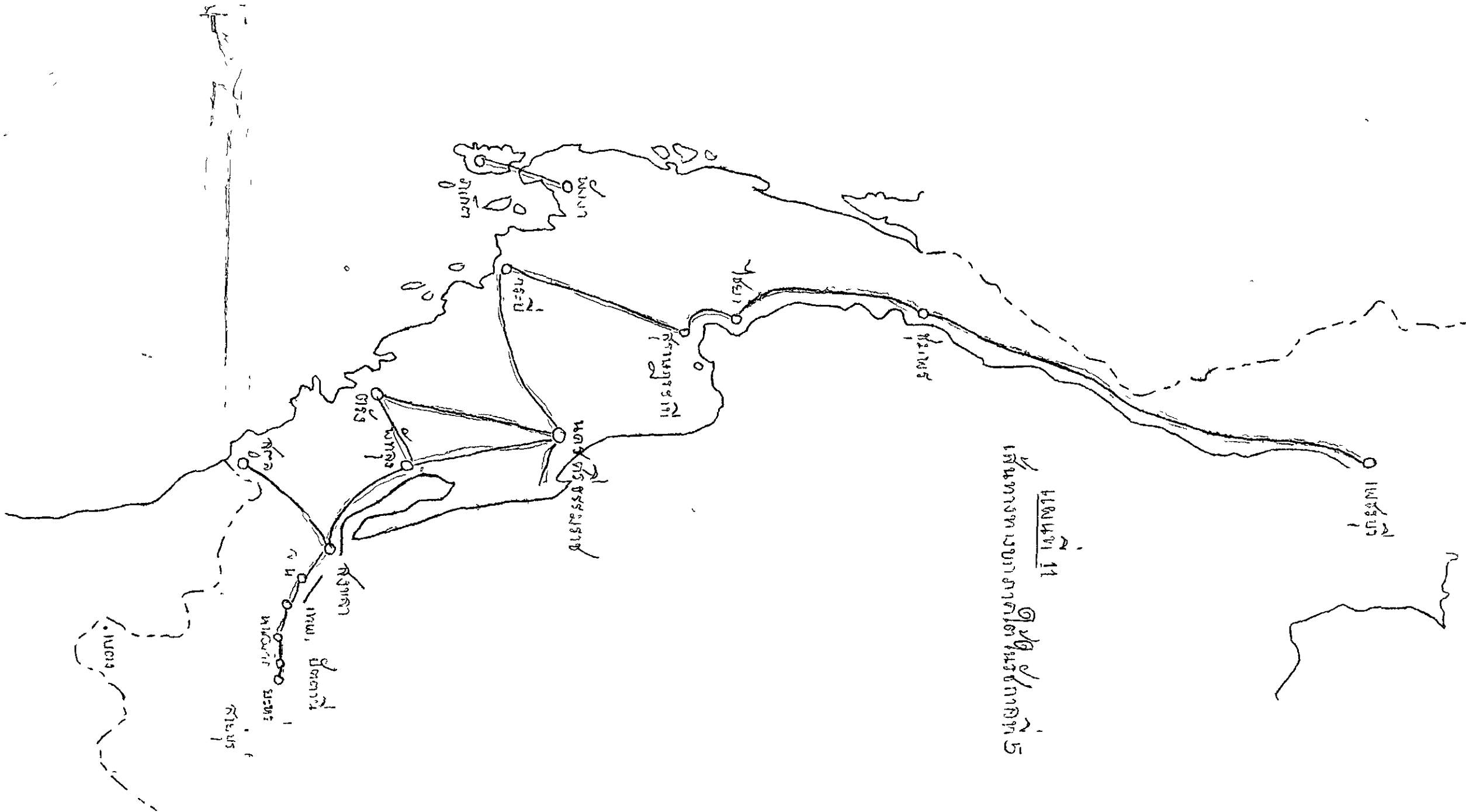
¹ ทุนเสนาขุนงศ์ภักดิ์ ประวัติและผลงานพระยารัษฎานุประดิษฐ์ (ครองชีพ ณ ระนอง) หน้า 21.

² ฎ. หน้า 28.

³ ฎ. หน้า 29.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 การประชุมเทศาภิบาล ร.ก. 125.

⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยร. 9/78 สำนวนรายงานเปิดทางซึ่งอานถวายกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ.



แผนที่ทางชลประทาน
 11
 5

ทางเกวียนที่เชื่อมชายฝั่งทั้งสองที่สำคัญ ซึ่งกรมหมื่นถำรงราชานุภาพ เสนอให้สร้างควยหวังว่า จะทำให้เมืองศรีนคราย เป็นเมืองท่าชายฝั่งทะเลคาบตะวันตกที่สำคัญยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจาก เมืองต่าง ๆ ตามชายฝั่งตะวันตก ตลอดจนกระหังปิ้ง ก่องซื้อข้าวจากพม่า ถ้าเปิดทางนี้ ราชอาณาจักรไทยคงถูกกว่า¹ ทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อการค้า การเก็บภาษีอากรหัวเมืองควย² ในขณะที่การคมนาคมทางบกโดยทางเกวียนในตอนกลางของภาคใต มีความคล่องตัว แต่ทางคอนบนั้น ทางเกวียนดั้งเดิมจากเมืองเพชรบุรีมายังเมืองชุมพร กลับเสื่อมหายไป พอลงไปนิยมที่จะเดินทาง กรมกรมหลวงถำรงราชานุภาพรัชชชนนีให้พอกา ประชาชน ระวังกันบำรุงทางนี้ แต่กลับไม่ได้รับความสนใจ ทั้งนี้ก็เป็นด้วยการสำรวจทางนี้ เคยไปควยอุปสรรค ซากสะพานข้ามห้วยต่าง ๆ มีโจรผู้ร้ายชุมชุม และที่สำคัญ เขาใจว่า ตามระยะทางนี้ซากกลาง ๕๐ ชายสินค้า ควยเหตุว่ามีประจวบอาศัยอยู่น้อย แต่รัฐบาลจะปล่อยให้ สภาวการณ์เป็นเช่นนี้ไม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากว่าการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้มีเพียง ทางเดียวโดยทางเรือ ถึงแม้ว่าจะมีทางรถไฟบางแล้ว ก็เพียงเมืองเพชรบุรีเท่านั้น ในที่สุด รัฐบาลจึงปรับปรุงทางเกวียนจากเพชรบุรีมายังชุมพร และนครศรีธรรมราช อันเป็นเส้นทาง สำคัญที่ทำให้ระบบการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ส่วนทางเกวียนเพื่อการค้าทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่จัดว่า เป็นทางหลวงที่รัฐบาลได้ปรับปรุง นอกจากเส้นทางดั้งเดิมแล้ว ก็อวจะไม่มีเส้นทางใหม่ ทั้งนี้ ควยเหตุว่าการกาขายและการลงทุนทางอุตสาหกรรมในภูมิภาคนี้ค่อนข้างน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ เส้นทางการค้าระหว่างเมืองนครราชสีมา หนองคาย และหลวงพระบาง เริ่มลดความสำคัญลง ชาวลาวนิยมขนส่งสินค้าไปทางภาคเหนือของไทยมากกว่า ในปลาย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เสนอตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้ ร.ศ. 115.

² ก.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/101 ที่ 2036/30390 กรมหลวง—ถำรงราชานุภาพ หลุ กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 24 กันยายน ร.ศ. 125.

รัชกาลที่ 5 ปี พ.ศ. 2450 ได้มีโครงการสร้างทางใหม่ 2 ทาง และบำรุงซ่อมแซมทาง จากเมืองนครราชสีมาไปเมืองอุดรราชธานี ส่วนทางสร้างใหม่นั้น เริ่มจากเมืองนครราชสีมา ทั้งสิ้น ทั้งนี้ควยเหตุที่ว่าเมืองนครราชสีมาเป็นที่รับส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใน มณฑลอุดร และมณฑลอิสาน ตลอดจนถึงลำแม่น้ำโขง ทางแรกเริ่มจากเมืองนครราชสีมา ไปยังเมืองสุรินทร์และอุบลราชธานี ส่วนทางที่ 2 เป็นทางระหว่างมณฑลนครราชสีมาและ มณฑลปราจีนโดยผ่านช่องตะโก¹ (คูแผนที่ 12) จึงนับได้ว่ามีการปรับปรุงทางเกวียนในภาค- ตะวันออกเฉียงใต้ มีลักษณะเป็นทางเกวียนป้อนทางรถไฟ ตามนโยบายที่รัฐบาลได้กำหนด ไว้ตอนปลายรัชกาลที่ 5 สำหรับทางเกวียนในภูมิภาคอื่น ๆ นั้น มีลักษณะเป็นเส้นทางคมนาคม เสริมแทนทางรถไฟมากกว่า

โครงการทางหลวงจากเมืองนครราชสีมา คัดผ่านช่องตะโก มามณฑลปราจีนบุรี ส่งกรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ขาดหลวงวิเศษจัตวากรรมการ กำหนดทางหลวง เทตภาคีสมาสำเร็จราชการมณฑลปราจีนบุรี ได้เสนอข้อที่ประชุมเทศาภิบาลประจำปี พ.ศ. 2450 เส้นทางตามโครงการของมณฑลปราจีนบุรี เป็นทางคังเดิมมาก่อน ซึ่ง รัฐบาลจะปรับปรุงใหม่ให้เป็นทางหลวง เกือบบำรุงการก้า เพราะเส้นทาง จากเมืองวัฒนานครมายังเมืองปราจีนบุรีนี้ จะช่วยรวมสินค้าจากมณฑลอุดร อิสาน นครราชสีมา และเขมร ซึ่งเป็นของฝรั่งแก่สยามยังมณฑลปราจีนบุรี (คูแผนที่ 12) ทางที่จะตัดใหม่ผ่าน ของเขาตะโกนี้ เริ่มตั้งแต่เมืองนครราชสีมา มาทางเมืองนางรอง ละหานทราย อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรี ซึ่งเป็นทางที่พุดคากอนโค กระบือ จากเมืองนครราชสีมา มาชายฝั่งมณฑลปราจีนบุรี และจันทบุรี แต่เมื่อมณฑลบูรพาตกอยู่ภายใต้ การครอบครองของฝรั่งแล้ว เป็นผลให้พุดคากอนโคนครราชสีมาสาระสำราญในการ นำโค กระบือ และเกวียนสินค้ามาค้าขาย จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องจัดสร้างทางนี้ให้สะดวก

¹กระทรวงมหาดไทย "รายงานพระยาจาแสนบตีว่าควย เรื่องจัดการทำนุบำรุง เมืองนครราชสีมา" เทศาภิบาล เล่มที่ 5 แผนที่ 28.

²หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/106 ที่ 62/1424 กรมหลวง- นครสวรรค์ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 มกราคม ร.ศ. 126.

อีกครั้ง เมื่อรัฐบาลสามารถดึงให้พสกนิกรใจใช้เส้นทางนี้จนเกินแล้ว แมวฝรั่งแต่ละ
จะบำรุงทางของเขาสืบต่อกันไปจากทางนี้ไม่ได้มาก

เมื่อรัฐบาลแต่งตั้งให้นายสมิโย วิศวกรกระทรวงโยธาธิการ
ออกไปสำรวจเส้นทางที่พสกนิกรใจเกินทางกันมานานแล้ว เขาได้รายงานความกึกกั้นเช่นเดียวกับ
กับรายงานของนายกิตตินส์ เมื่อครั้งไปตรวจทางจากเมืองนครราชสีมาถึงเมืองปราจีนบุรี
โดยผ่านของตะโกว่า รัฐบาลไม่จำเป็นต้องสร้างทางใหม่ทั้งหมด ควรจะสร้างทางใหม่
เฉพาะของตำบลลุดงมาก ของตะโก และจัดปรับปรุงแก้ไขสะพานที่ชำรุด ชุกบนำตาม
ค่าบลที่จำเป็น² เพื่ออำนวยความสะดวกแก่พสกนิกรที่ขอขโมกกระบือมาขายในเขตปราจีนบุรี
นายสมิโยได้กะงบประมาณทางที่จะก่อสร้างใหม่ รวมเป็นเงิน 40,000 บาท³

การสร้างสะพาน และ ชุกบนำเป็นสิ่งจำเป็นมากในการเดินทาง
โดยทางเกวียน ที่เชื่อมเขตต่าง ๆ ไมว่าจะเป็นทางเกวียนในภาคใตก็ตาม มักจะขาด
สะพานที่ผูกมัดพิศพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคเหนือ ซึ่งมีห้วยน้ำคั้นจำนวนมาก เป็นเหตุ
ให้พาหนะในกองการรวานต้องเดินลุยน้ำข้ามห้วย เกิดความอ่อนเพลีย ยากเจ็บ และสิ้นค้า
ได้รับความเสียหาย ถึงแม้ว่าชาหลวงเทศาภิบาลในเขตต่าง ๆ จะได้สร้างสะพานขึ้น
แต่ก็ไม่ได้มากเท่าที่ควร ดังนั้นกระทรวงโยธาธิการจึงได้ส่งแบบสะพานไปยังเขตต่าง ๆ
เพื่อจะได้มีแบบสะพานที่มั่นคง ไม่ต้องเสียเวลา และเปลืองเงินในการสร้างใหม่อยู่เสมอ⁴

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/106 ที่ 62/1424 กรมหลวงนเรศวร-
วรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 มกราคม ร.ศ. 126.

² ก. ที่ 2236/908 นายอาแลกรี ถึง พระยาเสถียรราชบัณฑิต ลงวันที่ 23 มีนาคม
ร.ศ. 126.

³ ก. ที่ 44/3213 กรมหลวงนเรศวรวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ลงวันที่ 2 มีนาคม ร.ศ. 127.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล
ร.ศ. 128.

ส่วนทางภาคตะวันออกนั้น การคมนาคมส่วนมากใช้ทางน้ำเป็นสำคัญ จะมีทางเกวียนบางระหว่างเมืองชลบุรี กับเมืองพนัสนิคมจนถึงท่าตะกุก ซึ่งเป็นทางเล็ก กว้างเพียง 2 เมตรเท่านั้น แต่โคมลกุ่มกา ควายใหญ่ตัวมีเพอกาและประชาชนจำนวนมากสัญจรไปมาในแต่ละวัน จนกระทั่งประชาชนสามารถตั้งร้านขายอาหารตลอดระยะทาง¹

2.2.2 เส้นทางเพอการเมืองการปกครอง

ภายหลังจากการปฏิรูปการปกครองในปี พ.ศ. 2435 แล้ว เส้นทางคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ในขณะที่ทางรถไฟยังไม่ถึงทางเกวียนจะรวยไค่มากในทุก ๆ ภูมิภาค ไนยามปกติทางเกวียนเหล่านี้ทำหน้าที่ให้ความสะดวกในการกาขาย การตรวจราชการ การเก็บภาษีต่าง ๆ แต่ในภาวะฉุกเฉินแล้วทางเหล่านี้กลายเป็นเส้นทางทางทหารไป อาทิ เบ็อกรวาเกิดกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ ในปี พ.ศ. 2445 นั้น เส้นทางจากเมืองตากผานลำปาง มาแพร่ จากเมืองเชียงใหม่ผานลำปางมาแพร่ และจากเมืองพิษณุโลกผานอุตรดิตถ์ไปแพร่ (ดูแผนที่ 10) ไค่กลายเป็นเส้นทางทางยุทธศาสตร์ในการลำเลียงอาหารจากเมืองนครสวรรค์ ตาก พิษณุโลก สวรรคโลก สุโขทัย มายังเมืองอุตรดิตถ์² เพื่อเดินทางไปเมืองแพร่ต่อไป เส้นทางเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญยังผลให้รัฐบาลกลางสามารถส่งกำลังทหารจากมณฑลอื่น ๆ ไปปราบกบฏไค่อย่างรวดเร็วกว่าขณะนั้นทางภาคเหนือขาดทางเกวียนแล้ว เหตุการณ์กบฏเงี้ยวเมืองแพร่จึงจะลุกลามจนต่างชาติเข้าแทรกแซงได้ ภายหลังจากเหตุการณ์สงบลงแล้วอุปสรรคจากการเดินทัพเพื่อปราบกบฏครั้งนั้น ไค่เป็นผลสะท้อนให้รัฐบาลเร่งปรับปรุงทางเกวียนใหม่ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเล็งกะอย่างยิ่งการสร้างสะพานข้ามห้วยต่าง ๆ

ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐบาลมิไค่ทอดทิ้งเมืองที่อยู่ตามชายแดนทางภาคเหนือ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2446 พระยาสุรสีห์วิสิษฐศักดิ์ ขาหลวงใหญ่มณฑลพายัพ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/38 จดหมายรายวันเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไปตรวจราชการเมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา เมื่อ มกราคม ร.ศ.119.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.63/3 เรื่องเงี้ยวเมืองแพร่ หน้า 25.

โคปรักกับเกาะสนามหลวงเมืองเชียงใหม่ เห็นควรสร้างทางแต่เชียงใหม่ไปเชียงใหม่¹
 เพื่อบำรุงการสวนราชการ การค้า และการสัญจรไปมา เป็นทางกว้าง 3 วา ยาว 409 เส้น
 ส่วนทางคอนกรีต ถึงแม้ว่าจะไม่มีปฏิกิริยาจากการปฏิรูปการ
 ปกครองรุนแรงถึงกับจับอาวุธขึ้นต่อสู้ก็ตาม แต่มีความเคลื่อนไหวพฤติกรรมต่าง ๆ อันถือว่า
 จะทำความไม่สงบขึ้นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณเขตจังหวัดเมือง ภายหลังจากเหตุการณ์
 นี้ เพื่อมิให้เป็นการประมาท รัฐบาลได้เร่งรัดสร้างทางเกี่ยวกัน จากเมืองสงขลาอันเป็นศูนย์
 บัญชี การแห่งหนึ่งทางภาคใต้ของรัฐบาลกลาง ไปยังหัวเมืองรายแดน อาทิ จากเมือง
 สงขลาไปไทรบุรี จากเมืองสงขลาไปหัวเมืองทั้งเจ็ดในเขตหลักตานี และเร่งดำเนินการ
 สร้างทางรถไฟสายใต้ เพื่อให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้รวดเร็วยิ่งขึ้น

ดังนั้นการดำเนินงานปรับปรุงการคมนาคมทางบกโดยทางเกี่ยวกัน
 และถนนในภูมิภาคนี้ ก่อนต้นรัชกาลที่ 5 นี้ ภายใต้อำนาจรัฐบาลให้ความสนใจอย่างมาก ถนน
 และทางเกี่ยวกันในแต่ละมณฑล จึงมีลักษณะเป็นการปรับปรุงทางเก่าที่ไ้มานานานใหม่สภาพดีขึ้น
 หรือสร้างทางใหม่ขึ้นตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่ไม่สะดวก ถนนและทางเกี่ยวกันเหล่านี้
 จะมีจำนวนมากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับความกระตือรือร้นของผู้บริหาร ข้าราชการ และ
 ประชาชนในมณฑลนั้น ๆ ถึงแม้ว่าในปลายรัชกาลที่ 5 รัฐบาลเริ่มมีนโยบายปรับปรุงทางและ
 ถนนในภูมิภาคนี้เพื่อเชื่อมระหว่างมณฑล หรือ เชื่อมมาสู่ทางรถไฟ โดยการจัดตั้งหน่วยโยธา
 หัวเมืองขึ้นแก่ศาล แต่ในทางปฏิบัติแล้ว จากหลักฐานเท่าที่ปรากฏในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่า
 รัฐบาลได้ดำเนินตามนโยบายนั้นน้อยมาก เท่าที่ปรากฏครั้งมีเสียงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 เหนือพื้นที่ทางเกี่ยวกันจากมณฑลใกล้เคียงมายังชุมทางรถไฟสายนครราชสีมา ส่วนเส้นทางอื่น
 ไม่ปรากฏ ทั้งนี้อาจเนื่องจากว่าในภูมิภาคอื่นได้รับการพัฒนาทางรถไฟมากกว่าเป็นได้ หรือ
 อาจเนื่องจากว่า ประชาชนยังนิยมการเดินทางโดยเรือ เรน ในภาคกลาง เป็นต้น
 อย่างไรก็ตาม มณฑลที่ได้รับการปรับปรุงทางเกี่ยวกัน ซึ่งเป็นผลประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและ

¹ ทหจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.58/46 ที่ 903/5860 กรมหลวง-
 คำวราชานุภาพ พุทธกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 28 สิงหาคม ร.ศ. 124.

การติดต่อทางราชการนั้น ส่วนใหญ่ได้แก่คณะที่รัฐบาลได้ตั้งหน่วยงานโยธาหัวเมืองขึ้น อาทิ
 ฆราวาสธรรมราช ภูเก็ท พายัพ พิณโลก เป็นต้น

การพัฒนาการคมนาคมทางบกในส่วนภูมิภาค ทั้งทางรถไฟ ถนน
 และทางเกวียน มีลักษณะที่ทุกเส้นทางออกจากกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง ซึ่งสอดคล้องกับ
 ระบบการปกครองที่ถือการตั้งอำนาจสู่ศูนย์กลาง และระบบเศรษฐกิจที่ถือการระดมทรัพยากร
 ธรรมชาติเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งออกจำหน่ายทางประเทศต่อไป

การปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง

ในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ นับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาเมืองหลวงตามแบบสมัยใหม่
 ทั้งการวางผังขยายเมือง การสำรวจรูปโลกต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดระบบการ
 คมนาคมทางบก ซึ่งเข้ามามีบทบาทสำคัญมาก ถึงแม้ว่าการคมนาคมทางน้ำจะยังสะดวก
 ก็ตาม แต่ความต้องการการสัญจรไปมาที่รวดเร็ว สะดวกทุกฤดูกาลมีมากกว่า โดยเฉพาะ
 อย่างยิ่งความเจริญทางการค้าขายได้ขยายตัวออกไป ทั้งนี้ก็เนื่องจากการทำสัญญากับบาง
 ประเทศ ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ร้านค้าตามสองฝั่งถนนที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้า-
 เจ้าอยู่หัวได้ริเริ่มขึ้นเป็นที่แพร่หลาย แม้ผลให้ประชาชนมีการติดต่อกันมากขึ้น และที่สำคัญ
 อย่างยิ่งก็คือ การที่รัฐบาลพัฒนาการคมนาคมทางบกในส่วนภูมิภาคจากภาคต่าง ๆ เข้าสู่
 กรุงเทพฯ โดยรอบ (ดูแผนที่ 9 และ 13) สิ้นกว่ากชนบทจะหมุนเวียนกันหรือจะส่งออก
 ยังกองประเทศใดสะดวก จำเป็นต้องพึ่งพากระบวนคมนาคมทางบกภายในกรุงเทพฯ
 ที่สะดวก รวดเร็ว ควญ

1. การตั้งสถานีบาล

ในการดำเนินงานปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง จะได้ผลมากขึ้น
 เพียงใด มีปัจจัยสำคัญประการหนึ่งก็คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบการสร้างซ่อมแซมถนน จึงเรื่องนี้
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พยายามจัดหน่วยงานให้มีอำนาจกัน หรือ
 มีการกล่าวโทษกัน ในลักษณะค่อย ๆ แยกกระทั่งประสบความสำเร็จเมื่อสามารถตั้งสถานีบาล
 ขึ้น เพื่อรับผิดชอบการสร้างซ่อมแซมรักษาถนนและรักษาความสะอาดกรุงเทพฯ เป็นต้น

แต่เริ่มเน้นการตัดถนนอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาธิการ ทั้งในด้านการเสนอโครงการ การออกแบบการสำรวจทาง การประเมินราคาการก่อสร้าง การก่อสร้าง และการรักษาความสะอาดของถนน ต่อมาในปี พ.ศ. 2440 เมื่อรัฐบาลได้ก่อตั้งกรมสุขาภิบาลขึ้น เพื่อทำหน้าที่รักษาความสะอาดในกรุงเทพฯ และรักษาถนนด้วย โดยอยู่ในสังกัดกระทรวงนครบาล เมื่อบุพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะทรงตั้งพระทัยให้กรมสุขาภิบาลรับผิดชอบในการสร้างถนนด้วยก็ตาม แต่ขณะนั้นกรมสุขาภิบาลยังขาดกำลังคน โดยเฉพาะนายช่าง ดังนั้น พระองค์จึงมีพระราชหัตถเลขาที่ 37/466 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2441 ให้กรมโยธาและกรมสุขาภิบาลประสานงานกันในการสร้างถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ความว่า

"...ควรที่กรมโยธาธิการกับกรมสุขาภิบาล จะต้องตรวจแลกิจการที่จะทำถนน
พร้อมกับ เหมือนอยู่ในกรมเดียวกัน เพราะกรมหนึ่งจะหากกรมหนึ่งจะรักษา
เป็นต้นว่าจะตัดถนนสายใด ในเมื่อจะขีดแผนที่ คงหาขีดแผนที่ลงแล้ว ให้
ปลุกขากรบสุขาภิบาลในทางที่จะวางถนนตรง แยกคอกอย่างไร จะขุดรวงไว้
สำหรับทำท่อลึกลงวางอย่างไร จึงจะเป็นการสะดวกแก่กรมสุขาภิบาล เมื่อได้
รับถนนนั้นไปรักษา..."¹

ต่อมาในปี พ.ศ. 2442 กรมสุขาภิบาลได้รับหน้าที่สร้างถนนด้วย สมเด็จพระ
เจ้านารายณ์ทรงดำริให้กรมสุขาภิบาลรับผิดชอบในการบำรุงท้องถิ่น แต่การสร้างสะพานยังคง
อยู่ในหน้าที่ของกระทรวงโยธาธิการ การโอนหน้าที่ครั้งนี้เป็นผลให้การสร้างถนนก้าวหน้าขึ้น
หม่อมขุนหาเรื่องการกล่าวโทษกันในความลาซาในการสร้างถนน จึงแต่เดิมกระทรวงโยธาธิการ
อาจวางการสร้างถนนเองลาซาเพราะกระทรวงนครบาลไม่มอบที่ดินให้ ส่วนกระทรวงนครบาล
ก็ให้เหตุผลว่า กระทรวงโยธาธิการสร้างถนนโดยพยายามหลีกเลี่ยง แต่ไปถูกที่ของคนจน
คนเหล่านั้นจึง เขารอกันยื่นร้องทุกข์ขอความเป็นธรรม² ปัญหานี้เป็นผลให้การสร้างถนน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยพ.9/19 ที่ 37/466 พระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 2 สิงหาคม ร.ศ.117.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยพ.9/3 สังเกตความเรียงข้อของการ
จัดตัดถนน ลงวันที่ 16 พฤษภาคม ร.ศ. 113.

ขณะนั้นหยุดชงักไปหลายปี (จะผลลาวอย่างละเอียดต่อไป) ดังนั้น การที่กระทรวงนครบาล
 รับผิดชอบทั้งการเวนคืนที่ดิน ตัดถนนและรักษาถนนด้วยแล้ว ย่อมเป็นการที่บัญญัติ
 กลาวใหม่กัน ส่วนการแก้ไขอุปสรรคต่าง ๆ อันเนื่องจากการสร้างถนนย่อมขึ้นกับกระทรวง-
 นครบาลเป็นผู้รับผิดชอบ

แต่ด้วยเหตุที่การสร้างสะพานยังคงเป็นหน้าที่ของกระทรวงโยธาธิการ จึง
 เป็นผลให้เกิดความสับสนเปลืองค่าใช้จ่ายในการจางนายช่าง พนักงาน และเครื่องมือข้ามรอนกัน
 ดังนั้น พระยาสุพรรณนิวัต เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจึงเสนอให้โอนหน้าที่การสร้างสะพาน
 ในกรุงเทพฯ ให้กรมสุขาภิบาลด้วย กระทรวงโยธาธิการจึงรับหน้าที่ในการซ่อมแซมพระราชวัง
 และโอร่าหัวเมือง ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงอนุญาต ดังนั้นในปลายรัชกาลที่ 5
 กรมสุขาภิบาลจึงรับหน้าที่ในการสร้างถนน สะพาน รักษาถนนและสะพานในกรุงเทพฯ

2. โครงการสร้างถนนในกรุงเทพฯ

การดำเนินงานตามนโยบายที่รัฐบาลต้องการส่งเสริมและชักชวนให้ประชาชน
 ใจคมนาคนทางบกในกรุงเทพฯ รัฐบาลจึงได้จัดสร้าง ขอมแซม ถนนต่าง ๆ จำนวนมากมาย
 เมื่อเทียบกับในสมัยรัชกาลที่ 4 ในระยะแรกนั้น รัฐบาลได้สร้างถนนเลียบบตามคูเมือง เพื่อ
 ให้ประชาชนเคยชินกับการเดินทางตามถนน ภายหลังจากนั้นรัฐบาลมีโครงการสร้างถนนที่สำคัญ
 3 โครงการ คือ

2.1 โครงการถนนอำเภอสำเพ็ง

โครงการนี้ได้จัดขึ้นเพื่อดำเนินงานตามนโยบายในระยะแรกที่ต้องการ
 สร้างถนนในท้องที่เจริญแล้วเพื่อส่งเสริมการค้าขาย ยานการกำในสมัยรัชกาลที่ 5
 นอกจากถนนเจริญกรุงแล้ว อำเภอสำเพ็งเป็นย่านการค้าภายในประเทศที่เจริญมากอีก
 แห่งหนึ่ง แต่ด้วยเหตุที่ขาดถนนสายใหญ่ ๆ อันจะอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า
 การเลือกซื้อสินค้าจึงเป็นผลให้การค้าขายไม่เจริญเท่าที่ควร ดังปรากฏในหนังสือที่ 479
 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระ
 23

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น.5.8/41 ที่ 4/67 พระยาสุพรรณนิวัต ทูล สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ลงวันที่ 16 เมษายน ร.ศ. 126.

พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21 มกราคม 2434 ความว่า

"...ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นควยเกล้า ว่าไม่มีที่แห่งใด จะเจริญมากกว่าแขวงสามเพ็ง ควยเป็นทำเลกาขายมีประโยชน์มาก ในที่นั้น แต่ประโยชน์ซึ่งมีในที่นั้นคุ้มกพร่องเหตุเพราะถนนน้อย แลที่มอยู่แล้วก็แยกเล็กเป็นหีบคขวางทางไปมาของการค้าขาย ไม่พอ แลกการเจริญซึ่งควรจะเกิดขึ้นได้อีกเป็นอันมาก ถ้าทำถนนใหญ่เพิ่มเติม ขึ้นอีก ที่ถนนเหล่านั้นเจริญขึ้นอีกหลายสิบเท่าโดยไม่ต้องสงสัยเลย ในการที่จะทำถนนเพิ่มเติมขึ้นนั้น จำจะต้องรีบทำโดยเร็ว เพราะ ที่ทั้งหลายในแขวงสามเพ็งนั้น ย่อมมีผู้สังเกตขึ้นใหม่เสมอไม่เว้นว่าง ถ้าไม่รีบจัดการเสีย นานไปการตัดถนนก็คงไม่สำเร็จ เพราะต้อง ไปตัดที่ซึ่งมีราคามาก..."¹

โครงการถนนในย่านสามเพ็งที่กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการเสนอนั้น มีถึง 18 ถนน อาทิ ถนนเขาวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนราชวงษ์ ถนนอนุวงศ์² เป็นต้น พร้อมทั้งแผนที่ แผนการดำเนินงาน แะงบประมาณการก่อสร้าง แต่ไม่ปรากฏหลักฐาน ดังกล่าว โครงการนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงอนุมัติให้กระทรวงโยธาธิการ ดำเนินการได้

แต่การตัดถนนในอำเภอสามเพ็งนี้ ต้องลาชามาก ควยเหตุที่แนวถนน กทกคนหรือคอกของพ่อค้าจึงเป็นคนในบังคับทางประเทศ จึงเกิดการ ขอร้อง ขอเงินคารวะถอน คาทคน แมกระทั่งประชาชนชาวไทยก็ได้ทำหนังสือถึงเสนาบดีกระทรวงนครบาลควย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ข.5/1 ที่ 470/3 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม ร.ศ. 111.

² ก. ที่ 169/7 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม ร.ศ. 111.

เพื่อขอคัดลอกแทน อุปสรรคเรื่องนี้เป็นผลให้การสร้างถนนเยาวราช และถนนในอำเภอ
 สำเพ็งต้องล่าช้าไปหลายปี ตั้งแต่เริ่มโครงการนี้ในปี พ.ศ. 2434 จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2441
 ถนนในหม่อมถนนสำเพ็งก็ยังไม่เสร็จตลอดสาย² ดังนั้นในปี พ.ศ. 2441 พระบาทสมเด็จพระ
 พระเจ้าอยู่หัวทรงมีรับสั่งให้กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล และกรมหมื่น
 พิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ร่วมกันปรึกษาเรื่องถนนเยาวราชให้สำเร็จ
 ในที่สุดตกลงว่ากรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์รับจะประกาศดวงหน้าให้ เจ้าของทรอถอนบ้านเรือน
 ที่ถูกทำถนนภายใน 1 เดือน ระหว่างวันที่ 6 มิถุนายน - 6 กรกฎาคม 2441³ เพื่อ
 กระทรวงโยธาธิการจะได้สร้างถนนให้สำเร็จตลอดสาย

โครงการถนนอำเภอสำเพ็งได้รับการดำเนินงานอีกครึ่งหนึ่งในปลาย
 รัชกาลที่ 5 ภายหลังจากการเกิดเพลิงไหม้ติดต่อกันหลายครั้งในย่านนั้นแล้ว รัฐบาลจึง
 ประกาศตัดและขยายถนนในที่เพลิงไหม้ เพื่อความสะดวกในการค้าขาย และสวัสดิภาพ
 ในทรัพย์สินของประชาชนที่อาศัยในแถบนั้น ทั้งนี้เพราะว่าในบริเวณสำเพ็งมีประชาชนอาศัย
 แออัด ถนนและทางเดินแคบ ดังนั้นเมื่อเกิดอัคคีภัย พนักงานดับเพลิงจึงไม่สามารถเข้าไป
 ปฏิบัติหน้าที่ได้ เป็นเหตุให้ไฟลุกลามกว้างขวางเกิดความเสียหายมากมายทุกครั้ง⁴

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินงานสร้างถนนตามโครงการอำเภอ
 สำเพ็ง เต็มไปด้วยอุปสรรค จนเป็นผลให้รัฐบาลต้องเปลี่ยนนโยบายจากการสร้างถนนในท้องที่

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขฉ.9/3 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
 ถึง กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 116.

² ก. สำเนาการประชุมเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน ร.ศ. 117.

³ ก.

⁴ ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศตัดถนนในที่
 เพลิงไหม้ตามตลาดคน้อยและวัดสัมพันธวงษ์ ท้องที่อำเภอสำเพ็ง เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์
 ร.ศ. 125" ประชุมกฎหมายประจำกั เล่ม 21 ร.ศ. 125 - 6 หน้า 161.

ที่เจริญแล้ว มาดำเนินงานในท้องที่ที่ยังไม่เจริญแทน ซึ่งส่วนมากได้แก่ทางคานเหนือของ
กรุงเทพฯ

2.2 โครงการถนนอำเภอคูสิด

โครงการถนนอำเภอคูสิดนี้ เป็นโครงการที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ริเริ่มขึ้นพร้อม ๆ กับการสร้างพระราชวังสวนกุสิดในปี พ.ศ. 2441 เพราะที่ซึ่งพระราชวังสวนกุสิดได้ก่อกั้นการเดินทางของประชาชนที่อาศัยในบริเวณนั้น ดังนั้นเพื่อความสะดวกในการคมนาคม พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริว่า

"ส่วนการที่เป็นของควรรวมโยธาจะทำ เพราะเป็นการราษฎรเคียรไปมา ที่แตกอน ราษฎรยอมเคียรไปมาตามท้องทุ่ง ลักมาออกถนนสามเสนโดยทางหนึ่ง ทางใดก็ได้ เช่นทางวังคูสิดซึ่งปลูกพลับพลาอยู่เดียนั้น เมื่อลอมบิกเสีย ไม่ให้ราษฎรเคียรไปมา ก็จำจะต้องเปิดทางอันใหม่เคียร จึงเป็นการจำเป็น ต้องคักถนนราชวิถี (ถนนนครไชยศรี) สักคานเหนือสายหนึ่ง ถนนข้าว (ถนนสวรรคโลก) สักคานตะวันออกสายหนึ่ง ถนนตอเสื่อ (ถนนพิษณุโลก) สักคานใต้สายหนึ่ง เป็นถนนเคียรรอบบริเวณสวนกุสิด แลถนนตัดลงแม่น้ำ เพื่อจะให้เป็นการสะดวกแก่ผู้ค้าขาย แลผู้ตั้งอยู่ในท้องถนนสามเสนอีก 3 สาย คือ ถนนข้างอันนอก (ถนนราชวิถี) ถนนดวงเคื่อบนนอก (ถนนสุโขทัย) ถนนดาวช่าง ยังปลายถนนเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งออกไปนอกบริเวณสวนกุสิด แต่เพื่อจะให้ถนนสวนกุสิดจกถนนหลวง แลคลองเปรมประชากรซึ่งคั่นรกแดพังเป็นอันมาก แลจะปิดเสียไม่ได้ เพราะเป็นทางที่เรือราษฎรเคียรไปมา ตลอดจนถึงแขวงกรุงเก่า ก็จำเป็นคงทำให้หมดจนสะดวก..."¹
(วงเล็บและขีดเส้นโดยผู้เขียน)

¹ จกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/39 ที่ 36/414 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นเมธีราชหฤทัย ลงวันที่ 31 กรกฎาคม ร.ศ. 118.

นอกจากนี้ยังมีถนนวงตะวัน (ถนนศรีอยุธยา) ถนนลก (ถนนพระรามที่ 5) ถนนอก
(ถนนกรปฐม) ถนนสมมิตหนู (ถนนสุพรรณ) ถนนวงขาว (ถนนนครราชสีมา)
ถนนพุดตาลเหนือ (ถนนพริ้ง) เป็นต้น (คูแผนที่ 14)

ถนนในโครงการนี้ สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง
ระหว่างชานเมืองทางคานเหนือกับภายในกรุงเทพฯ ระหว่างบริเวณนั้นกับสถานีรถไฟสามเสน
และระหว่างบริเวณนั้นไปยังแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนในโครงการนี้ส่วนมากมีขนาดความกว้าง
ประมาณ 12 เมตร มีการวางแผนในการสร้างถนนในลักษณะวิชาการสมัยใหม่ ซึ่งมีแนว
ถนนตรงและขนานกัน อีกทั้งตัดกันในลักษณะสี่เหลี่ยมตามแบบตะวันตกด้วย (คูแผนที่ 14)

เมื่อพิจารณาโดยองศาแล้ว จะเห็นได้ว่า การที่พระบาทสมเด็จพระ
พระเจ้าอยู่หัวทรงสร้างพระราชวังสวนกุหลาบ และสร้างถนนบริเวณนั้น นอกจากจะเพื่อย้าย
พระราชวังไปยังที่สงบเงียบแล้ว สาเหตุที่แท้จริงน่าจะเป็นแผนการขยายเมืองหลวงด้วย
เพราะทรงมองเห็นการณ์ไกลว่า กรุงเทพฯ คงจะต้องเจริญเติบโตก่อนข้างรวดเร็วต่อไป
ประกอบกับสภาพเมืองหลวงในขณะนั้น มีถนนสายคอนกรีตมาก เฉพาะภายในบริเวณคลอง
ผดุงกรุงเกษม บริเวณทางคานใต้* และบริเวณอำเภอบางรัก ซึ่งเป็นย่านการค้า และที่ตั้ง
สถานกงสุล แม้ว่าในขณะนั้นบริเวณบางลำพูยังเป็นสวนอยู่ก็ตาม แต่สมควรจะมีการวางแผน
ขยายเมืองหลวงไปทางเหนือ โดยเฉพาะบริเวณอำเภอคูสิด ซึ่งเป็นที่เหมาะสมอย่างยิ่ง
ที่จะตั้งบ้านเรือน เพราะเป็นที่ราบลุ่มกว้างไกลออกไปทางเหนือ

2.3 โครงการถนนราชดำเนิน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงริเริ่มโครงการถนน-
ราชดำเนินในปี พ.ศ. 2442 ภายหลังจากได้ริเริ่มโครงการถนนอำเภอคูสิดแล้ว โครงการ
ถนนราชดำเนินเป็นโครงการที่จัดประสงค์เพื่อสำหรับเสด็จพระราชดำเนินระหว่างพระบรม-
มหาราชวัง กับพระราชวังสวนกุหลาบ เพื่อความสง่างามของบ้านเมือง และเพื่อให้บริการ

*โปรดดูรายละเอียดจากแผนที่กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2439 จากวารสารสำนัก-
ผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 13 กรกฎาคม 2509.

โคเคินเที่ยวพักผ่อน¹ ภายใตุนั่งทรงมีพระราชประสงค์ให้สร้างถนนราชดำเนินให้กว้าง
ที่สุดขณะนั้น ให้สองฟากถนนราชดำเนินเป็นที่ตั้งวังและสถานที่ราชการใหม่ ๆ มีโปรด
ให้สร้างตึกแถวหรือร้านเล็ก ๆ ซึ่งจะทำได้กลายเป็นย่านการค้า กิ่งปรากฏในพระราชหัตถเลขา
ที่ 30/696 ถึงพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ ความว่า

"...เพราะที่เหล่านั้นเป็นแต่สวน ไม่มีคนเรือนมากนัก แลอยู่ทรงนำ
พระที่นั่งออกมาจะเป็นทั้งกงาม เป็นถนนแต่ชั้นเนบอลสำหรับชรถนไป
วนมา ที่สองข้างนั้นต่อไปจะตองเป็นวังเป็นออฟฟิศใหญ่ ๆ ภายนั้นยังมี
ที่จะตั้งร้านหุ้ม ๆ หุ้ม ๆ ไม่โค... เพื่อแก้ไขเป็นการใหญ่สำหรับประชุม
คนไปเที่ยวเข็นนี้ คงจะกลับแปรทางคนไปมาเที่ยวเตร่คึกคักขึ้น นับว่าเป็น
ราชย์ของเมืองไทยสักแห่งหนึ่ง..."²

ตามโครงการถนนราชดำเนินนี้ โคเคินดำเนินการสร้างเป็น 2 ระยะ
ในระยะแรกเมื่อปี พ.ศ. 2442 รัฐบาลโคเคินประกาศสร้างถนนราชดำเนินนอกต่อจากถนน
เบญจมาศนอก (ถนนราชดำเนินนอก) ตรงเข้ามาสู่กรุงเทพฯ โดยผ่านตำบลป้อมหัท-
ถาลังคังกร และตำบลบ้านหลอ³ ก่อมาในปี พ.ศ. 2444 รัฐบาลโคเคินประกาศให้กรม-
สุขาภิบาลรับผิดชอบสร้างถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่สะพานเสี้ยวตรงไปข้างคลองบางลำภู
ต่อกับถนนราชดำเนินนอก⁴ (กฎแผนที่ 14) โดยกำหนดแบบถนนราชดำเนินนอกเหมือนกัน

¹ร.ค.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศแก้ไขเรื่องจัดที่สร้าง
ถนนราชดำเนิน" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 17 หน้า 105 - 106.

²หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/41 ที่ 30/696 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์.

³ร.ค.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศจัดที่สร้างถนน
ราชดำเนิน" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 17 หน้า 77.

⁴ร.ค.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศจัดที่สร้างถนน
ราชดำเนินกลาง" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 18 หน้า 139.

คือมีทางรถวิ่ง 3 สาย แต่ละสายมีทางเดินที่ปลูกต้นไม้ร่มรื่น โดยถนนสายกลางกับท่อน้ำ
กว้าง 16 เมตร ถนนเดินเท้าที่ปลูกต้นไม้สองข้างถนนสายกลางข้างละ 10 เมตร ถนนรถ
สายนอกสองข้างกับท่อน้ำค้ำยข้างละ 8 เมตร ทางเดินเท้าสายนอกอีกข้างละ 3 เมตร
รวมทั้งสิ้น 56 เมตร ถนนนี้ปลูกตลอดทั้งสาย เข้าใจว่าสันคากก่อสร้างถนนราชดำเนินตลอด
ทั้งสาย และคากก่อสร้างสะพานผานพิภพสีลา สะพานผานพาลีลาศ ซึ่งสวยงามมากในสมัยนั้น
ประมาณว่าคงเป็นเงินหลายแสนบาท ถึงแม้ว่าถนนนี้จะใบกุ่มภายในแฉะแฉะจริงๆ เพราะมิได้
เป็นประโยชน์ต่อการค้าขายใดๆ แต่เมื่อพิจารณาในแง่เจตนารมย์ของผู้สร้างแล้ว แม้เวลา
จะล่วงเลยมาเกือบร้อยปีแล้วก็ตาม ถนนราชดำเนินนั้นก็ยังคงเป็นศรีสง่าของบ้านเมือง

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าโครงการถนนอำเภอกุสิต และโครงการถนน
ราชดำเนิน จะทำให้การคมนาคมระหว่างชานพระนครทางถนนเหนือกับภายในกำแพงเมือง
สะดวก แต่ก็ยังปราศจากถนนที่จะเชื่อมระหว่างท้องที่บริเวณทางคันไค้ของกรุงเทพฯ ซึ่ง
เป็นย่านการค้า และที่ตั้งสถานกงสุลกต่าง ๆ กับบริเวณอำเภอกุสิต เป็นผลให้การเดินทาง
ระหว่างสองเขตนี้น่าจะลำบากเข้าไปในกำแพงเมือง กังนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนวิสุทธิศ* ตั้งแต่ถนนหัวลำโพงมาทางเหนือข้ามถนนพหลุวัน
ข้ามคลองบางกปี ไปยังถนนประแจจีน¹ (ถนนเพชรบุรี) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทาง
ระหว่างสองเขตนี้น

นอกจากนี้ยังมีถนนสายย่อย ๆ อีกมากมายที่เชื่อมระหว่างถนนสายหลัก
ทั้งหลาย ซึ่งช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางได้ อาทิ ถนนวรจักร ถนนพลับพลาไชยที่เชื่อม
ถนนเจริญกรุง และถนนบำรุงเมือง หรือถนนจักรพรรดิพงษ์ ถนนวรจักร และถนนจักรวรรดิ
ที่เชื่อมถนนราชดำเนิน ถนนหลานหลวง ถนนบำรุงเมือง ถนนเจริญกรุง และริมฝั่ง

* ถนนวิสุทธิศ เข้าใจว่าคงเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพญาไท ภายหลังจากที่สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ ทิวังคตแล้ว.

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ฃ.9/39 ที่ 29/445 ลงวันที่ 8
สิงหาคม ร.ศ. 118.

แม่น้ำเจ้าพระยา (คูแผนที่ 14)

3. วิธีการสร้างถนนและอื่น ๆ

วิธีการสร้างถนนภายในกรุงเทพฯ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น นับว่าเป็นก้าวหนึ่งนำไปสู่วิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งต้องอาศัยความรู้ความชำนาญ วิชาการ อาทิจากสำรวจทางใตตรง ปักเขตแดนถนนให้กว้างเท่ากัน มีการปรับปรุงถนน แต่ยังมีโคกเขาคอนกรีต กังที่ เป็นอยู่ในปัจจุบัน ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 ถนนยังคงเป็นการผูกคิน กังนั้นในฤดูฝนหรือในเวลาหน้าหลาก ถนนก็กลายเป็นโคลนตม ยกตัวอย่างถนนพาหุรัด ซึ่งเป็นถนนที่เจริญแล้ว ยังต้องย่ำโคลนระคัมหนอง ส่วนในฤดูร้อนก็มีฝุ่นตองรอนำถนน ต่อมาการสร้างถนนเริ่มโรอิฐหักกากปูนถม ปูควยอิฐตะแคงโรยทรายหรือถมควยหินขอย³ แต่วิทยาการเหล่านี้ค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงตามลำดับ ในลักษณะเป็นการทดลอง เมื่อวิธีใดไม่เหมาะสมก็เปลี่ยนวิธีอื่นไปเรื่อย ๆ

การสร้างถนนปูนในสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้นนั้น ยังปราศจากการวางรากถนนใหม่ตงแข็งแรง กังนั้นเมื่อรถมาวิ่ง แฉนอิฐก็พลิกมากองเกลื่อนกลาดตามถนน บางครั้งก็พลิกโชลกเทามา เป็นผลให้มาวิ่งไถไม่ไกลก็เจ็ววิ่งไม่ไหว⁴ บางแห่งเป็นหลุมเป็นบ่อสภาพถนนเช่นนี้ เป็นที่พากษ์วิจารณ์ของนักหนังสือพิมพ์ภายในประเทศอยู่เสมอ

¹ ม.ล. ยี่ภักดิ์ อิศรเสนา ประวัติเจ้าพระยาอรรพวงบพพณ หน้า 21.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/39 ที่ 69/4403 พระยาเทเวศร์-วงษ์วิวัฒน์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 สิงหาคม ร.ศ. 118.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/62 ที่ 3/79 พระยาเทเวศร์-วงษ์วิวัฒน์ ทูล กรมขุนสมมคมรพันธ์ ลงวันที่ 12 เมษายน ร.ศ. 121.

⁴ ธีรวิทย์ สุทธิสงคราม สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เล่ม 2
หน้า 89 - 90.

ดังนั้นในปี พ.ศ. 2445 กรมสุขาภิบาล ได้ให้นายมโฮเตีย (Mahotiere) นายช่างใหญ่สำรวจสภาพถนนในกรุงเทพฯ เขาเสนอแนะให้กรมสุขาภิบาลวางรากถนนให้แข็งแรง โดยขุดถนนให้ลึก ถมกวดหินก้อนใหญ่แล้วจึงถมหินย่อยคอรอบบ ส่วนระดับพื้นถนนควรมีลักษณะหลังเต่า เพื่อให้น้ำบนถนนไหลลงสู่รางน้ำทั้งสองข้างถนน

นอกจากรัฐบาลจะต้องคำนึงถึงวิธีการสร้างถนนให้แข็งแรงแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงการวางทางระบายน้ำ เพราะในกรุงเทพฯ มีฝนตกสม่ำเสมอ และมีคลองขุดจำนวนมาก จำเป็นจะต้องหาทางระบายน้ำลงสู่คลองและแม่น้ำ จึงจะช่วยให้ถนนไม่ชำรุดเร็ว พระองค์ทรงย้ำเสมอว่า "...รอน้ำนั้นจำจะต้องทำเป็นขอตัน ถ้าไม่ทำรอน้ำแล้ว เหมือนไม้ไผ่ทำถนน..." แต่การก่อกองน้ำสองข้างถนนนั้นสิ้นเปลืองงบประมาณมาก พระองค์จึงทรงโปรดให้ทำรางน้ำสองข้างถนนแทน ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาที่ 36/465 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2441 ความว่า

"...เข้าใจว่า การที่ตัดถนนใหม่ใหม่เดี๋ยวนั้น ไม่สู้จะได้ระวังในการที่จะขุดรางข้างถนนให้ลึกแค่มิรับน้ำ เมื่อขุดไว้คน ๆ ภาไม่มีรับ ค่นคมาก น้ำก็ตกเอาคินบนถนนลงไป กลบรองกลบคั้นค่นอย่างเคิม แดกลายเป้นที่ลุ่ม เมื่อจะทำใหม่ การคักถนนเหวว่าไมควรที่จะคักค่นหมายว่าจะคองก่อกองทุกสายไป เพราะเมื่อกอื่น ๆ เหมือนสิ่งกโปรและชวา เขาก็ไม้ไค้ชทอกลอย เว้นไว้แต่บางแห่งค้งสำคัญ แดเขาไค้ขุดรางไว้ให้ลึก ๆ กวาง ๆ หนอย พอค่น้ำจะคักไค้สควก ถนนก้ทุกหนทุกแห่ง การทำถนนในกรุงเทพฯ นี้ ไม้ไค้เห็นชุดรองข้างถนนเลย มีแต่คักจะทำคองค้งค่น จะเอาค่นรอนที่ไค้ไหนมาทำพอ เมื่อไม้ไค้ทำคองค่นก้ยอมเสียไค้โดยเร็ว เพราะค่นนั้นขอไค้ค-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/85 รายงานเรื่องถนนและการรักษาความสะอาดในบริเวณกรุงเทพฯ ของมโฮเตีย เสนอต่อเจ้าพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ 21 ค.ก. 121.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.9/62 ที่ 36/1087 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงนครสวรรค์ฯ ลงวันที่ 8 ธันวาคม ร.ศ. 120.

เรื่องวิธีทำถนนใหม่ ใ้มีรองทั้ง 2 ข้าง เหมือนอย่างสิงคโปร์แลยวาว
ทุกสายรั้งจะทำใหม่..."¹

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็น
ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเมืองหลวงตามแบบสมัยใหม่ ทรงวางแผนการขยายเมืองหลวง
การจัดระบบการคมนาคมทางบกใหม่คือความกลองตัว การจัดระบอบการระบายน้ำคู่ไปกับการ
สร้างถนน การจัดสาธารณูปโภค และการรักษาความสะอาดภายในเมืองหลวง การปรับปรุง
การคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ นั้น พระองค์ทรงสนพระทัยทั้งในการวางโครงการถนน
สายต่าง ๆ การจัดหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบทั้งการสร้าง ซ่อมแซม รักษาถนน ไว้ในหน่วย
งานเดียวกัน ตลอดจนตระหนักถึงการปรับปรุงวิธีการสร้างถนน การระบายน้ำ การปลูก
ต้นไม้เพื่อใหรมรืนควย จากการที่พระองค์ทรงสนพระทัยในเรื่องนี้อย่างมาก เป็นผลให้
ระบบการคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ ในขณะนั้นเจริญก้าวหน้าขึ้นมา จากการที่พัฒนา
เพียงไม่กี่สายในตอนต้นรัชกาล กลายเป็นกรุงเทพฯ ที่พัฒนาจำนวนมากมายึดเชื่อมโยงติดต่อก
กัน (โปรดดูแผนที่ 1 และ 14 เปรียบเทียบกัน) มียานพาหนะทั้งส่วนตัวและมวลชนคอย
บริการ ชาวกรุงเทพฯ ใ้ไปมาติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น

พาหนะทางบก

พาหนะย่อมมีความสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมของ
ประชาชน ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และการปกครองของประเทศควย พาหนะ
ทางบกที่นิยมแพร่หลายในสมัยรัชกาลที่ 5 มีทั้งสัตว์พาหนะ เกวียน รถม้า รถลาก
รถราง รถยนต์ และรถไฟ พาหนะเหล่านี้มีประสิทธิภาพในการบรรทุกและความเร็วใน
การเคลื่อนที่แตกต่างกัน ทั้งยังมีบทบาทควชีวิตประจำวันของประชาชนและธุรกิจการค้า
แตกต่างกันไปตามสภาพความเจริญของท้องถิ่นนั้น ๆ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/19 ที่ 36/465 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 2 สิงหาคม ร.ศ. 117.

สัตว์พาหนะมีบทบาทต่อการคมนาคมทางบกมานานแล้ว และเป็นต้นกำเนิดแพร่หลายของยานยนต์ตามท้องถนนต่าง ๆ จนกระทั่งรัฐบาลต้องออกกฎหมายควบคุมการใช้สัตว์พาหนะมาตั้งแต่รัชกาลที่ 4 แล้ว สัตว์พาหนะตามพระราชบัญญัติสัตว์พาหนะ ปี พ.ศ. 2443 โค กระบือ ช้าง มา โค กระบือ เอ สัตว์เหล่านี้มีประโยชน์ทั้งทางด้านการถือกรรมและการคมนาคม ความนิยมใช้แตกต่างกัน แล้วแต่สภาพของท้องถิ่น และลักษณะการใช้งาน จะเห็นได้จาก "จำนวนสัตว์พาหนะในประเทศไทย จำนวนศก 129" (พ.ศ. 2453) ช้างนิยมใช้มากทางภาคเหนือ เฉพาะมณฑลพายัพมีจำนวนถึง 2797 เชือก รองลงมาโคแถมณฑลพิษณุโลก ชุมพร นครราชสีมา เป็นต้น มณฑลเหล่านี้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นป่า ส่วนโคและกระบือ นั้น นิยมทั้งการขี่และการนำไปเทียมเกวียน จำนวนการใช้มากน้อยเพียงใดขึ้นกับความนิยมในการใช้เกวียนชนิดโคของแต่ละท้องถิ่น และตามสภาพของภูมิประเทศด้วย ในท้องที่ที่ทุรกันดาร การบรรทุกสิ่งของของควยสัตว์พาหนะ มีความสะดวกกว่าเกวียน เพราะสัตว์พาหนะสามารถลุยน้ำขึ้นเขาได้ทุกหน และยังไม่เปลืองพื้นที่ แต่สัตว์พาหนะมีความสามารถในการบรรทุกปริมาณน้อยกว่าเกวียน ดังนั้นในท้องที่ที่มีการค้าเจริญรุ่งเรือง จึงมีความนิยมใช้เกวียนมากกว่าสัตว์พาหนะ

ก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 เกวียนมีความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งทางบกระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ต่อมาในรัชกาลที่ 5 ก็ยังคงเป็นที่ใช้กันแพร่หลาย แม้ว่ารัฐบาลจะก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังบางภูมิภาคแล้วก็ตาม แต่เกวียนยังคงมีบทบาทในมณฑลที่ติดต่อกับชุมทางทางรถไฟ และมณฑลที่ทางรถไฟแล่นผ่าน เพราะพ่อค้าประชาชนสามารถจะนำข้าว ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม และสินค้าอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่สถานีรถไฟและแม่น้ำ เพื่อนำสู่กรุงเทพฯ ต่อไป

จากการสำรวจสถิติ เกวียนของรัฐบาลในปี พ.ศ. 2453 จะเห็นได้ว่าความณฑลที่สถานีใช้เกวียนมากเป็นอันดับหนึ่ง ก็มีถึง 48549 เล่ม โดยเฉพาะในมณฑลนครราชสีมา มีถึง

1 ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ "พระราชบัญญัติสัตว์พาหนะ ร.ศ. 119"

21731 เดิม เกวียนเหล่านี้โดยบรรทุกสินค้ามาป้อนทางรถไฟ ส่วนในเขตหลวงเก่า ราชบุรี นครไชยศรี นิยมใช้เกวียนมากเช่นกัน ส่วนมากบรรทุกข้าว และสินค้าอื่น ๆ มาสู่แม่น้ำ เพื่อบรรทุกเรือเข้าสู่กรุงเทพฯ*

* กระจายละเอียดจำนวนเรือไคจากภาคผนวก จ.

ตารางที่ 5 จำนวนสัตว์พาหนะในประเทศไทย จำนวนศึก 129

มณฑล	ช้าง ()	ม้า ()	โค ()	กระบือ ()	หมายเหตุ
1. กรุงเทพฯ	—	1340	955	91454	() บอกนี้ไม่ได้รวม
2. กรุงเทพฯ	9	21224	99534	182919	สัตว์พาหนะเหล่านี้มีอยู่
3. จันทบุรี	—	3122	4287	65758	ในกรุงเทพฯ และอำเภอ
4. ชุมพร	541	1607	547	127324	ชั้นในของกรุงเทพฯ
5. นครไชยศรี	2	4014	138840	76101	เพราะไม่ได้บัญชีจาก
6. นครราชสีมา	336	5133	361464	144492	กระทรวงนครบาล
7. นครสวรรค์	279	3367	10240	141704	
8. นครศรีธรรมราช	156	576	221954	103708	
9. มัทธานี	346	236	154274	36750	
10. ปราจีนบุรี	35	9289	30947	136198	
11. พินิจโลก	426	3018	6097	108544	
12. พายัพ	2797	4998	341064	223733	
13. เพชรบูรณ์	13	1474	20670	18793	
14. ภูเก็ต	259	655	15328	116956	
15. ราชบุรี	109	3994	364861	38282	
16. อีสาน	277	11265	815025	481841	
17. อุตร	170	5988	477056	267540	
รวม 17 มณฑล	5755	81300	3063143	2362097	

ที่มา เทศบาลบาล เล่ม 13 ฉบับพิเศษ เดือนสิงหาคม ร.ศ. 131 หน้า 260.

หมายเหตุ ฉบับนี้ถูกต้องกว่า เล่ม 12 ฉบับพิเศษ เดือนมกราคม ร.ศ. 130.

ตารางที่ 6 จำนวนรถ ล้อ เกวียน ในประเทศไทย จำนวนศึก 129

มณฑล	รถม้า	รถลาก	รถบรรทุก	เกวียน	รวม รถ เกวียน	หมายเหตุ
1. กรุงเทพฯ	372	2463	401	268	3504	เฉพาะ
2. กรุงเทพฯ	8	1	—	20738	20747	รถที่ใดจดทะเบียน
3. จันทบุรี	2	6	—	6370	6378	ไม่ไครวม
4. ชุมพร	2	2	—	34	38	รถขนตาลหวง
5. นครไชยศรี	19	3	—	14598	14620	ไม่ไครวม
6. นครราชสีมา	7	10	—	21737	21754	จำนวนเกวียน
7. นครสวรรค์	5	2	1	17958	17966	ที่อยู่ในอำเภอ
8. นครศรีธรรมราช	49	49	2	305	405	ชั้นในของกรุงเทพฯ
9. นครศรีธรรมราช	11	94	—	28	133	ควายไม้ไคร้
10. ปราจีนบุรี	3	21	—	16997	17021	จากกระทรวง
11. พิษณุโลก	22	21	—	8698	8741	นครบาล
12. พายัพ	153	10	6	2044	2213	
13. เพชรบูรณ์	—	—	—	87	87	
14. ภูเก็ต	344	510	3	750	1607	
15. ราชบุรี	29	12	—	33107	33148	
16. อีสาน	21	1	—	48549	48571	
17. อุตร	28	1	—	17901	17930	
รวม 17 มณฑล	1075	3206	413	210169	214863	

ลักษณะการใช้กล้วยไม้มีภาคต่าง ๆ มีความแตกต่างกับตามสภาพภูมิประเทศ กล่าวคือ กล้วยไม้ในวัยที่ค่อนข้างแก่ เพราะกล้วยไม้มีลักษณะเตี้ยและกว้างกว่ากล้วยไม้ในวัยที่อ่อนกว่า เมาะจะเข้าไปในที่ร่ม ลักษณะความแตกต่างของ โครงสร้างกล้วยไม้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสัตว์พาหนะตัวและกล้วยไม้ จากการเทียบตาราง "จำนวนรอด ปลูก กล้วยไม้ ในประเทศสยาม ศก 129 (พ.ศ. 2453)" และตาราง "จำนวนสัตว์พาหนะในประเทศสยาม จำนวนศก 129 (พ.ศ. 2453)" จะเห็นได้ว่า กล้วยไม้ที่โตมากในเขตภาคอีสาน อุตร นนทรราชสีบา ราชบุรี เป็นกล้วยไม้ ส่วนกล้วยไม้ที่โตมากในเขตภาคกลาง นครสวรรค์ ปราจีนบุรี เป็นกล้วยไม้

กล้วยไม้ที่กล้วยไม้มีบทบาทในการคมนาคมขนส่งทางบก ทั้งในการบรรทุกผู้โดยสาร และสินค้าของประชาชนสามัญ แต่ประชาชนส่วนมากก็ยังนิยมเดินทางโดยทางเรือ ซึ่งไม่สามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล อันเป็นผลให้ท้องถิ่นนั้นขาดความเจริญเท่าที่ควร รัฐบาลจึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ประชาชนรู้จักใช้กล้วยไม้ อาทิ บดชลเพชรบูรณ์ ถึงแม้ว่าจะมีแม่น้ำลำคลองไหลผ่าน แต่ก็เต็มไปด้วยแก่ง การติดต่อกับมณฑลอื่นจึงทำได้เพียงไปก็เดือน ส่วนพาหนะทางบก ก็ใช้แต่โคต่างเท่านั้น ไม่รู้จักการใช้กล้วยไม้ ดังนั้น ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลเพชรบูรณ์ ได้พยายามชักชวนประชาชนมาสนใจทำกล้วยไม้ที่ขึ้น ดังปรากฏในหนังสือที่ 102/919 ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลเพชรบูรณ์ ทูลกรบหลวงดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2452 ความว่า

"...ตามที่ข้าพระพุทธเจ้าทำกล้วยไม้โคออกไปตรวจราชการคราวนี้ เมื่อถึงตำบลใด พบบ้านใด มีราษฎรชายหญิงในจำนวนพวกที่มานั่งคอยอยู่ ตามวิธีทางไปมามาก เขาเห็นเป็นของแปลก แต่ไม่เคยเห็นใครใช้กัน แต่ในมณฑลเพชรบูรณ์จะนับว่าไม่มีใครทำกล้วยไม้โคขึ้นใช้ก็ว่าได้เพราะเขาไว้แต่โคต่างก็มาก ข้าพระพุทธเจ้าได้ตั้งใจแนะนำกับราษฎร ว่าใครอยากจะทำกล้วยไม้โคหรือทำกล้วยไม้แพแล้ว จึงเข้าไปดูตัวอย่างหรือหัดทำที่มณฑลเพชรบูรณ์ก็ได้ เพราะกระทรวงมหาดไทยได้จัดส่งนักโทษช่างทำกล้วยไม้

โครงการมาให้ดู 1 คน กับต่อไปจำราบฏรณโคมิเกวียนไซ้ 1 เเค
โค 1 ภูแล้ว จะยกเว้นการกะเกณฑ์ให้ 2 ปี สังเกตดูราษฎรใน
เวลานี้ กำลังกระตือรือล้นลงมือทำเกวียนไซ้กันขึ้นบ้างแล้ว ..."¹

อย่างไรก็ดี การเดินทางโดยทางเกวียนยังไม่สะดวกเท่าที่ควร เพราะ
รัฐบาลมิได้กำหนดมาตรฐานโครงสร้างของเกวียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความกว้าง
ระหว่างล้อ ซึ่งจะเป็ปัจจัยประการหนึ่งที่ทำให้เกวียนสามารถเดินทางไปไต่ทั่ว
ประเทศ แต่ความแตกต่างของขนาดความกว้างระหว่างล้อเป็นผลให้พื้นผิวทาง
เกวียนที่เป็นร่องสองร่องขนานกันไปและห่างเท่า ๆ กันในแต่ละท้องถิ่นไม่เท่ากัน
เมื่อเกวียนต่างถิ่นผ่านเข้าไปร่องเหล่านี้อาจกว้างกว่าหรือแคบกว่าไม่สะดวกแก่การ
เดินทาง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2459 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า-
เจ้าอยู่หัว ทางราชการจึงออกพระราชบัญญัติขนาดเกวียน

แม้ว่าการใช้เกวียนจะมีความลำบากอย่างไรก็ตาม ทราบโคที่ังไม่มี
พาหนะสำหรับการคมนาคมทางบกที่ดีกว่าเกวียน ประกอบกับยังไม่มีถนนที่สร้าง
ตามแบบปัจจุบันพอเพียงกับความต้องการแล้ว เกวียนก็ยังคงมีความสำคัญต่อพ่อค้า
ประชาชนในชนบทต่อไป แม้กระทั่งในปัจจุบันนี้ในชนบทที่ห่างไกลซึ่งถนนยังไม่ถึง
เกวียนก็ยังคงเป็นพาหนะคู่ชีพของประชาชน แต่การพัฒนาการคมนาคมทางบกโดย
ทางถนนนั้น ได้มีส่วนช่วยให้เกวียนค่อย ๆ สูญหายไปเพราะถนนตามแบบตะวันตก
เหมาะสำหรับรับน้ำหนักรถที่ล่อมียางหุ้ม ไม่เหมาะที่จะรับความเสียดสีจากกงล้อ
ไม้แข็งของเกวียน ซึ่งอาจทำให้ผิวถนนเกิดความเสียหายได้ ดังนั้นในบางท้องที่
ได้ออกประกาศห้ามใช้สัตว์พาหนะหรือขับเกวียนผ่าน เพื่อป้องกันมิให้ถนนและสะพาน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เลอสาร ร.5 ยธ. 9/74 ที่ 102/919
ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลเพชรบูรณ์ ทูลกรมหลวงคำวรวงราชานุภาพ
ลงวันที่ 27 มิถุนายน ร.ก. 128

ซากรุคเสี่ยหาย อาทิ ในปี พ.ศ. 2447 ทางราชการได้ออกประกาศห้ามซื้อสัตว์
พาหนะหรือขับเกวียนตามถนนบางสายในเมืองเชียงใหม่¹ แม้กระนั้นก็ตามเกวียน
และสัตว์พาหนะยังมีไ้สูญหายไปอย่างเค็ดชาก

พาหนะมวลชนและพาหนะส่วนบุคคล

การพัฒนาการคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตก เป็นผลให้มีการนำพาหนะ
จากต่างประเทศเข้ามาใช้ อาทิ รถม้า รถลาก รถราง รถยนต์ และรถไฟ
พาหนะทางบกเหล่านี้จึงจำแนกเป็น 2 ประเภท คือ พาหนะมวลชน เช่น รถลาก
รถราง และรถไฟ ซึ่งบริการรับส่งผู้โดยสาร และบรรทุกสิ่งของโดยได้รับเงิน
ตอบแทนในการบรรทุกแต่ละครั้ง รถชนิดนี้ชนชั้นกลางและสามัญชนมีโอกาสได้ใช้
แต่ก็อยู่ในวงจำกัดเฉพาะบางเมืองเท่านั้น ประเภทที่ 2 พาหนะส่วนบุคคล เช่น
รถยนต์ รถม้า ซึ่งเป็นที่นิยมของชนชั้นสูงและชาวต่างประเทศที่อาศัยใน
ประเทศไทย

พาหนะมวลชนทางบกได้เริ่มมีบทบาทมากขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5
และจัดเป็นกิจการอุตสาหกรรมขนส่งที่มีการประกอบกิจการในรูปบริษัทโดยมีคณะกรรมการ
การบริหารเป็นระเบียบแบบแผน อาทิ รถรางและรถไฟ นอกจากรถลาก
หรือที่เรียกกันสมัยนั้นว่ารถแจ็ก รถยี่ปุ่น หรือรถยี่นรักชอ²

¹ร.ศ.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ข้อบังคับห้ามไม่ให้
ซื้อควาสัตว์พาหนะวิ่งห่อตามถนนหรือบนสะพาน และขับรถล้อ เกวียน วิ่งบนสะพาน
ในเมืองนครเชียงใหม่" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 19 หน้า 351 - 352

²ร.ศ.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "พระราชบัญญัติ
รถลาก ร.ศ. 120" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 18 หน้า 160 - 174

ยังเป็นอุตสาหกรรมภายในครอบครัว ซึ่งผู้เป็นเจ้าของรถให้เช่าเพียงไม่กี่อัน อาทิ เจ้าพระยารพพงษ์พิพัฒน์ เมื่อครั้งยังมิได้รับราชการ ก็เคยมีกิจการรถม้า รถกุ่มมาเดี่ยว และม้าคู่จำนวน 10 ตัว ให้เช่าเที่ยวละ 2-3 บาท ซึ่งผู้เช่าส่วนมากเป็นชาวตะวันตก¹ สำหรับรถลากเป็นที่นิยมกันมากในขณะนั้น โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ มีประมาณ 2000 กว่าคัน นอกจากนี้ยังมีรถม้า รถยนต์ คับคั่งตามท้องถนน อันอาจจะก่อให้เกิดปัญหาได้ รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถลากในปี พ.ศ. 2444 พระราชบัญญัติรถจ้างปี พ.ศ. 2448 และพระราชบัญญัติรถยนต์ในปี พ.ศ. 2452 เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย สวัสดิภาพของประชาชน อาทิ กำหนดจำนวนคนโดยสาร การตรวจสภาพรถ การออกใบอนุญาตขับขี่ กำหนดห้ามบรรทุกศพ คนเป็นโรค เป็นต้น

เพื่อเป็นการป้องกันการวิวาทอันจะเกิดขึ้นจากการโต้เถียงในเรื่องราคา ค่าโดยสารซึ่งเกิดขึ้นอยู่เสมอ รัฐบาลได้กำหนดอัตราค่าโดยสารรถลากตามพระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2444 และได้แก้ไขอัตราค่าโดยสารใหม่ในประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติรถลากในปี พ.ศ. 2448 โดยกำหนดอัตราค่าจ้างรถลากเป็น 2 ชนิด กล่าวคือ รถลากชั้นหนึ่ง คิดอัตราค่าจ้างจากระยะเวลาเดินทาง ส่วนรถลากชั้นสอง คิดจากระยะทางและจำนวนผู้โดยสารเป็นเกณฑ์ เป็นต้นว่า รถลากชั้นหนึ่งภายในระยะเวลา 15 นาที ราคา 16 อัฐ ถ้าภายในเวลา 30 นาที ราคา 32 อัฐ และถ้าภายใน 1 ชั่วโมง ราคา 48 อัฐ ส่วนรถลากชั้นที่สอง ระยะทางภายใน 15 เส้น คนเดียวราคา 4 อัฐ สองคนราคา 6 อัฐ ถ้าระยะภายใน 50 เส้น คนเดียวราคา 6 อัฐ สองคนราคา 8 อัฐ เป็นต้น²

¹ม.ล.ยิ่งศักดิ์ อิศรเสนา ล.ก. หน้า 45

²ร.ต.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทรศก 120" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 20 หน้า 112

พระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น และการกำหนดอัตราค่าโดยสารนี้ย่อมแสดงให้เห็นว่า ได้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและการจราจรขึ้น จนรัฐบาลต้องกำหนดพระราชบัญญัติเพื่อจัดระเบียบการใช้นยานพาหนะ พระราชบัญญัติเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเป็นหลักปฏิบัติสืบต่อกันมาจนถึงปัจจุบันนี้

รถราง เป็นพาหนะมวลชนที่มีบทบาทต่อชาวเมืองหลวงมาก ในตอนปลายรัชกาลที่ 5 นั้น มีรถรางบริการประชาชน 7 สาย วิ่งผ่านเกือบทุกถนนในกรุงเทพฯ ถึงแม้ว่ารถรางจะดำเนินการโดยบริษัทเอกชนก็ตาม แต่รัฐบาลก็มีมาตรการในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานเดินรถราง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่รัฐบาลพึงได้รับ และระวางมิให้บริษัทเอาเปรียบประชาชนได้ รัฐบาลพยายามดำเนินนโยบายให้เกิดการแข่งขันในการเดินรถ

ประเทศไทยเริ่มมีรถรางใช้ครั้งแรก เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานสัมปทานเดินรถรางแก่นายอัลเฟรค จอนสอพทัส (Mr. Alfred John Loftus) และนายองเกร ดู เปสซี เดอ ริชเชอลิว (Andre du Plessis de Richelieu) เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2430¹ สัญญาสัมปทานที่ทำขึ้นนี้มีลักษณะคล้ายสัญญาสัมปทานทางรถไฟสายสมุทรปราการ โดยรัฐบาลได้รักษาและป้องกันผลประโยชน์ที่รัฐบาลพึงจะได้ อาทิ บริษัทต้องบริการให้เปล่าแก่พนักงานดับเพลิงเมื่อเกิดเพลิงไหม้ในกรุงเทพฯ บริเวณใกล้ทางรถรางที่ผ่าน หรือรัฐบาลมีอำนาจตามสัญญาที่จะเรียกใช้บริการของรถรางในภาวะฉุกเฉิน โดยให้ค่าตอบแทนตามข้อเงื่อนไขในสัญญาต่อไป

"ข้อ 31 ถ้าในเวลาใดมีเหตุขึ้นที่กรมพระนครบาล
กรมมหาดไทยเห็นสมควรที่จะต้องหยุดการเดินรถแตรมไปพลาง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น. 21/2 สำเนาหนังสือสัญญาแตรมเว 17 สาย

เขาจะใช้รถแตรมเพื่อประโยชน์การแผ่นดิน กรมพระนครบาลแล กรมมหาดไทยมีอำนาจที่จะเขียนหนังสือเป็นคำสั่งลงลายมือท่านอธิบดี ให้ออกการเดินรถพลางตั้งนั้น ถ้าให้ใช้รถนั้นสำหรับไปลิตแลทหาร ญาติอื่นโดยสารไป แลเมื่อเป็นเช่นนี้ผู้รับอนุญาตก็มีอำนาจที่จะได้รับเงินค่าป่วยการที่เสียประโยชน์ไปนั้นจากพระคลังมหาสมบัติ แลเงินนั้นควรมากน้อยประการใด ท่านปรีวีเคาซันล์ของปะเทศ กับกงสุลต่างประเทศสี่นายแลกำหนดไว้ แลถ้าในเวลาที่เขาแตรมไปใช้ราชการนั้น ของ ๆ ผู้รับสัญญาเป็นอันตรายเสีย ไปอย่างไร ผู้รับสัญญาก็ต้องได้รับค่าป่วยการเหมือนกัน เว้นแต่เมื่อเหตุอันตรายนั้นบังเกิดเพราะลัทธิพระเจ้าอยู่หัว เขาเป็นการที่พระเจ้าบ้านคนใดเป็น แต่ต้องถืออยู่เสมอว่าทาง แตรมเวซึ่งอยู่ภายในกำแพงเมืองส่วนใด ๆ ท่านเสนาบดีว่าการ มหาดไทย แลกรมพระนครบาลมีอำนาจที่จะให้ออกเดินรถแตรม เมื่อมีการมโหระทึกต่าง ๆ แลจะไม่ต้องเสียค่าป่วยการให้อ่างใดเลย"¹

นอกจากนี้รัฐบาลยังป้องกันผลประโยชน์ที่พึงจะได้ในอนาคต เป็นต้นว่า รัฐบาลสามารถเรียกเก็บภาษีรถราง เมื่อมีการเก็บภาษารถมา โดยเก็บได้ไม่เกินกว่า 2 เท่า ของภาษีพาหนะ หรือรัฐบาลเรียกซื้อกิจการรถรางได้เมื่อครบกำหนด 20 ปี หรือครบสัญญา 50 ปีแล้ว² แต่ถึงอย่างไรก็ตามบริษัทก็ยังได้ประโยชน์ในการเดินรถรางไปบนถนนหลวงโดยไม่ต้องชำระค่าภาคหลวงใด ๆ

¹ ก.

² ก.

รถรางในระยะแรก ๆ นี้ ต้องใช้ม้าลากรถไปตามรางที่วาง¹ รถรางสายแรกคือ สายบางกอกแหลม เริ่มตั้งแต่คาบลงบางกอกแหลม มาตามถนนเจริญกรุง และสุดทางที่ท่าลต่างประเทศ² รถรางในขณะนั้นยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลาย ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงม้าสูงมาก จึงเป็นผลให้มีการโอนกิจการเสมอ ๆ อาทิ โอนไปให้แก่บริษัทอังกฤษ การเงินการไม่ก็ปีก็โอนต่อไปยังบริษัทรถรางกรุงเทพฯ จำกัด (The Bangkok Tramways Company Limited) ซึ่งเป็นบริษัทชาวเดนมาร์คในปี พ.ศ. 2435³ และได้เปลี่ยนมาใช้ไฟฟ้าลากรถรางแทนม้า ในระยะแรกที่ใช้ไฟฟ้านั้น ประชาชนไม่กล้าขึ้นเกรงจะถูกไฟฟ้าชุก บริษัทต้องชักชวนให้ผู้โดยสารขึ้นรถโดยไม่เก็บสตางค์

ในกลางรัชกาลที่ 5 อุตสาหกรรมขนส่งประเภทรถรางมีการดำเนินงานแข่งขันกันระหว่างสองบริษัท, คือ บริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัด (The Siam Electricity Company Ltd.) และบริษัทรถรางไทยทุนจำกัด แต่ในที่สุดบริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัดได้รับโอนกิจการของบริษัทรถรางไทยทุนจำกัด ในปี พ.ศ. 2457 จึงกลายเป็นบริษัทผูกขาดการรับส่งผู้โดยสารทางรถรางในกรุงเทพฯ แก่ผู้เดียว

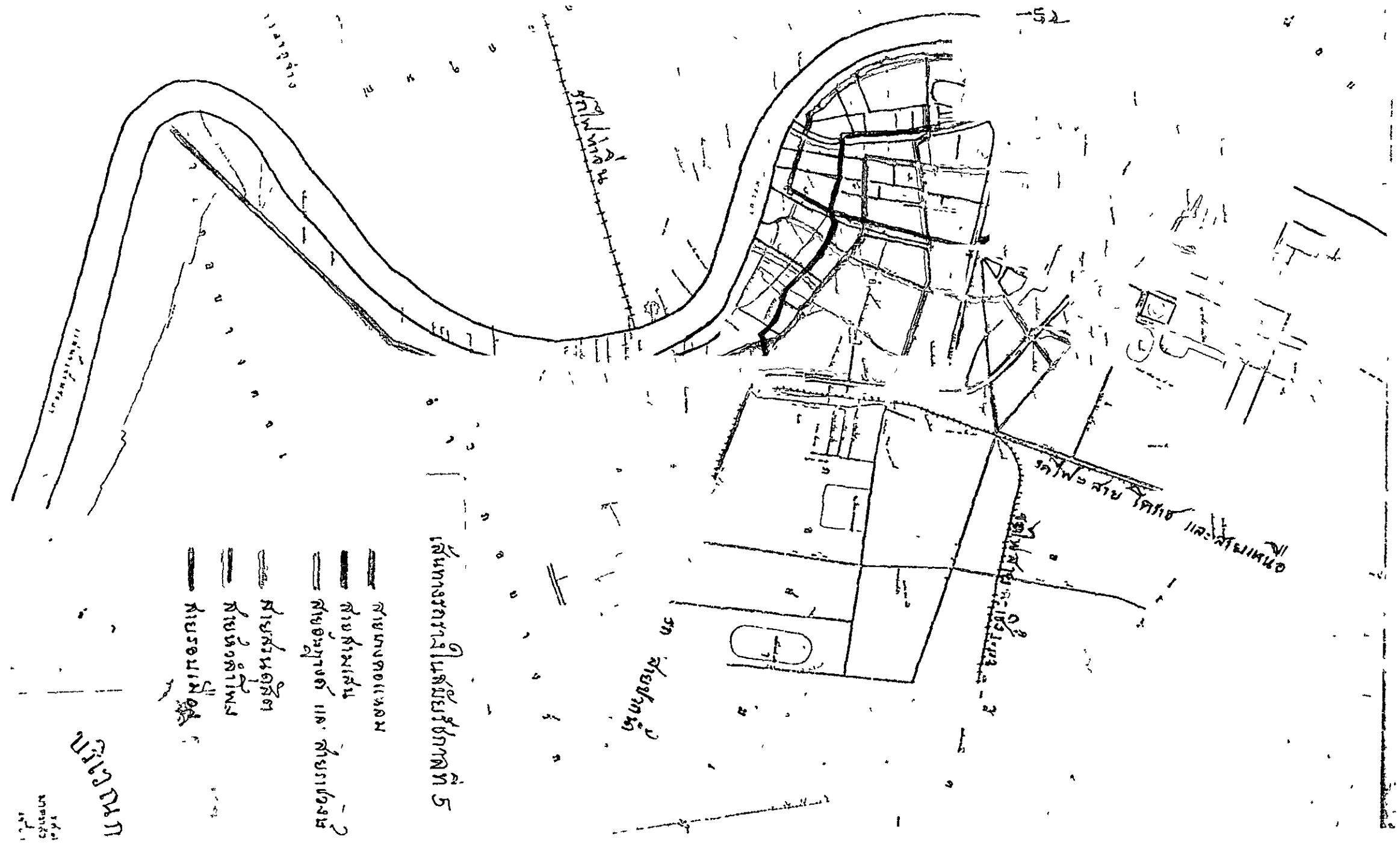
¹ สงวน อึ้งคง สิ่งแรกในเมืองไทยชุด 2 หน้า 79

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น.21/2 สำเนาหนังสือสัญญาแตรมเวเจ็คสาย

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น.21/11 ประวัติขอพระบรมราชานุญาตการรถแตรมเวสายเดิม และเอกสาร ร.5 น.21/34 Bangkok Tramways Company Limited.

ก่อนที่บริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัดจะไต่ผู้ชวคการ เคนรตรางในกรุงเทพา นั้น บริษัทนี้ได้รับโอนกิจการของบริษัทรตรางกรุงเทพา จำกัด และรตรางสาย-ตามเสนในปี พ.ศ. 2444 และกำเเนนกิจการเคนรตราง 4 สาย ซึ่งผ่านสถานที่สำคัญ ๆ เกือบทุกแห่งในกรุงเทพา อันได้แก่ สายบางคอแหลม สายสามเสน สายอัญจางค์ และสายราชวงษ์¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สายบางคอแหลม และสายสามเสน มีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของพ่อค้าประชาชนในการเคนทางระหว่างจวนเมืองทางคานใต้ และคานเหนือเข้าสู่ภายในเมืองกรุงเทพา (ดูแผนที่ 15) พ่อค้าประชาชนได้ไ้บริการรตรางสองรายนี้เพิ่มมากขึ้นเสมอ จากตารางรายได้รตราง เฉพาะสายบางคอแหลมเพียง 7 ปี รายได้เพิ่มขึ้นถึง 206%

¹Wright, Arnold (editor) Twentieth Century Impression of Siam p. 191



- สายทางคอนกรีต
- == สายสนามเล่น
- - - สายอนุบาล และ สายประถม
- ~ สายสวนออกัสต
- สายน้ำค้ำพอง
- - - กำแพงเมืองเก่า

เส้นทางรถทางในสมัยรัชกาลที่ ๕

บริเวณท่ารถ

บริเวณสนาม

บริเวณอาคาร

ถนนสาย ๓๐๖ และ ๓๐๗

ลำน้ำชี

๕๕

ตาราง 7 รายได้รถรางสายบางคอแหลมและสามเสน

	Tramway			
	Bangkokem		Samsen	
	Car miles run	Receipts, Ticals	Car miles run	Receipts, Ticals
1907	900,929	568,036	764,540	322,996
1906	879,324	581,586	630,365	324,870
1905	652,067	513,256	475,175	337,155
1904	536,802	449,312	432,443	315,431
1903	518,976	404,051	433,217	303,013
1902	437,378	305,786	422,609	256,054
1901	361,746	275,268	Started Sept.	Started Sept.
1900	370,812	247,983		
1899	326,552	190,057		
Increase in previous year	7 years 169%	7 years 206%		
Increase last year	2%	- 2%		

ที่มา Twentieth Century Impression of Siam หน้า 191
 ในวันหนึ่ง ๆ ต้องใช้รถรางมากถึง 48 คัน ส่วนสายอัมฎางค์ และสายราชวงศ์ เป็นแต่เพียงเส้นทางสายสั้น ๆ ประมาณไม่ถึง 1 กิโลเมตร เดินรถระหว่างสายหลักกับริมฝั่งแม่น้ำ

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางรถรางอีก 3 สาย ของบริษัทรถรางไทยทุนจำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของคนไทย ภายใต้การดำเนินการของพระเจ้าอนงยา เขอกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ อันได้แก่ สายสวนดุสิต สายหัวลำโพง และ

สายรอบเมือง¹ (คูแผนที่ 15) กิจการของบริษัทรางไทยทุนจำกัดไม่เจริญ
เท่าที่ควร เพราะเส้นทางดังกล่าวนี้ผู้โดยสารน้อย* ไม่คุ้มค่ากับค่าใช้จ่าย
ซ้ำยังต้องเสียค่าเช่าถนนแก่รัฐบาลสูงมาก² อย่างไรก็ตามก็ดี บริษัทพยายามหาวิธีการ
จูงใจผู้โดยสารขึ้นรถรางของบริษัท โดยการออกรางวัลสมนาคุณแก่ผู้โดยสารที่
ถือตั๋วหมายเลขตรงกับที่ออกรางวัลทุก ๆ สัปดาห์ นอกจากนี้บริษัทยังได้เช่าที่
วัดสระเกศสำหรับจัดการแสดงให้ผู้โดยสารของบริษัทรางไทยทุนจำกัดได้ชมกล้วย
แตรวิธีดังกล่าวไม่สามารถช่วยฐานะการเงินของบริษัทให้ดีขึ้นได้ ในที่สุดจึงต้องโอน
กิจการให้บริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัดดำเนินการแทน เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์
2457 บริษัทไฟฟ้าสยามทุนจำกัดจึงเป็นบริษัทที่ดำเนินการในกรุงเทพฯ แต่เพียง
บริษัทเดียวในปลายรัชกาลที่ 5

ดังนั้น จะเห็นได้ว่ารถรางมีส่วนช่วยการคมนาคมขนส่งทางบกในกรุงเทพฯ
ให้สะดวกยิ่งขึ้น มีทั้งเส้นทางเชื่อมธานีเมืองกับภายในเมือง เส้นทางรอบกำแพง
เมือง เส้นทางจากรถรางสายหลักไปยังท่าเรือที่สำคัญ ๆ เส้นทางเชื่อมชุมทาง
รถไฟกับภายในเมือง เป็นต้น (คูแผนที่ 15) การโดยสารรถรางเหล่านี้ แม้ว่า

¹
ก.

* จากบัญชีทำการ 9 เดือน เมษายน - ธันวาคม 2450 (ค.ศ. 1907)
ของบริษัทรางไทย รายรับค่าโดยสารสายสวนดุสิต 200,478.90 บาท สาย
หัวลำโพง 93,513.60 บาท สายริมกำแพง 21,831.17 บาท รวม
315,823.67 บาท อ้างจาก เอกสาร ร.5 น.21/74 รายงานกรรมการ
ครั้งที่ 7 ของบริษัทรางไทยทุนจำกัด

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น.21/97 กรมหลวงดำรง-
ราชานุภาพ กราบพูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 26 มกราคม
ร.ศ. 127

ในระยะแรก ๆ ประชาชนจะไม่นิยมก็ตาม แต่ต่อ ๆ มาความสะดวก รวดเร็วของการเดินทางโดยรถรางประกอบกับกานิยมที่ว่าผู้โดยสารรถรางเป็นบุคคลทันสมัย เป็นผลให้รถรางกลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชาวกรุงเทพฯ แต่การโดยสารรถรางนั้นถึงแม้ว่าจะรวดเร็วมากในขณะนั้นก็ตาม แต่เมื่อมีพาหนะคับกั้นบนท้องถนน ประกอบกับรถรางต้องรอหลักจึงทำให้เสียเวลามาก และรถรางที่รอหลักก็กลับกลายเป็นสิ่งกีดขวางการจราจรบนท้องถนน ปัญหานี้เป็นผลให้รถรางต้องสูญหายไปในปัจจุบัน

รถไฟ เป็นพาหนะมวลชนอย่างหนึ่งที่มีลักษณะการดำเนินงานแบบอุตสาหกรรมการขนส่งเช่นเดียวกับรถราง แต่มีประสิทธิภาพในการบรรทุกสินค้าและอัตราการขับเคลื่อนดีกว่ารถราง ในขณะนั้นรถไฟเป็นพาหนะมวลชนที่มีอัตราการวิ่งรวดเร็วที่สุด สามารถบรรทุกสินค้าแต่ละครั้งได้น้ำหนักมาก ๆ แต่ก็ต้องลงทุนในการดำเนินการก่อสร้างสูงกว่ารถราง นอกจากนี้แล้วรถไฟยังอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งแกพอกาและประชาชนได้กว้างขวางกว่ารถราง เพราะรถไฟเป็นพาหนะมวลชนที่ค่อระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคต่าง ๆ ในขณะที่รถรางเป็นเพียงพาหนะมวลชนเฉพาะภายในกรุงเทพฯ และในระยะทางสั้น ๆ เท่านั้น

สำหรับพาหนะส่วนบุคคลนั้น ทั้งรถม้า รถยนต์ เป็นที่นิยมของชาวต่างประเทศและบุคคลชั้นสูงในสังคม โดยเฉพาะรถยนต์นั้นเป็นพาหนะที่มีราคาสูงและต้องมีความสามารถในการขับเคลื่อนด้วย เป็นผลให้รถยนต์เป็นที่นิยมใช้แพร่หลายเฉพาะในกรุงเทพฯ ในเมืองที่มีธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรมที่ชาวต่างประเทศมาลงทุนมาก อาทิ เมืองในมณฑลพายัพ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช เป็นต้น เฉพาะในกรุงเทพฯ มีรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 401 คัน ในจำนวนนี้ยังไม่รวมถึงรถที่ใช้ในราชการต่าง ๆ จึงนับได้ว่าเป็นจำนวนมากพอสมควร เมื่อพิจารณาถึงว่า กรุงเทพฯ เพิ่งได้รับการพัฒนาการคมนาคมทางบกเพียงไม่กี่สิบปีเท่านั้น

การจัดระบบการจราจร

ในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 แม้ว่าสภาพการจราจรกรุงเทพฯ โดยทั่วไปยังไม่คับคั่งมากมายนักก็ตาม แต่ด้วยเหตุที่การจราจรของถนนบางสาย อาทิ ถนนเจริญกรุงคับคั่งมาก ประกอบกับพาหนะทั้ง รถลาก รถม้า รถราง รถยนต์ มีอัตราความเร็วแตกต่างกัน อีกทั้งคนขับรถและคนลากรถมักเดินเลื้อจนเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ ๆ ดังนั้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลจะต้องจัดระเบียบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและการทะเลาะวิวาทอันเนื่องจากการใช้ถนน โดยรัฐบาลกำหนดว่า "... การเดินทางแข่งกันมา รถที่ช้าต้องไปทางขวา เกวียนที่เข็นด้วยมือ รถลากบรรทุกของหนัก ๆ ก็ยอมเดินอยู่ข้างซ้ายของถนนนั้นอยู่เอง รถที่เดินเร็วกว่าเดินตรงกลาง และรถยนต์เดินข้างขวา..."¹ และนอกจากนี้รัฐบาลยังได้กำหนดการให้สัญญาณเสียงโดยรถยนต์และรถรางให้ใช้แตรเป่าหรือบีบักโก² ส่วนพาหนะอื่น ๆ ให้ใช้ระฆัง ข้อกำหนดคั่นนี้นับว่าเป็นกฎหมายการจราจรฉบับแรกของประเทศไทย แต่ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้จัดระบบการจราจรแล้วก็ตาม ก็ยังเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามทางแยกต่าง ๆ ซึ่งยังขาดสัญญาณไฟ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้เริ่มกำเนิดกิจการอุตสาหกรรมขนส่งมวลชนภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาลและเอกชน กิจกรรมเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นรถไฟหรือรถรางต่างมีคุณค่าเฉพาะแก่คนในเมืองโดยเฉพาะเมืองหลวงมากกว่าประชาชนในชนบท แต่ถึงอย่างไรก็ตามทั้งรถราง รถไฟ ได้ช่วยให้

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 พ.ศ.9/117 สำเนาคำชี้แจง เรื่องที่จะแก้ไขการไปมาในถนนเจริญกรุงให้หนอยลง.

² ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ ล.ก. เล่ม 23 ร.ศ. 128 - 129
"พระราชบัญญัติรถยนต์ รัตนโกสินทร์ กก 128" หน้า 199 - 205.

การเดินทางสะดวก รวดเร็วขึ้นกว่าเดิมมาก อีกทั้งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการปกครอง เศรษฐกิจ และอื่น ๆ ของประเทศ สำหรับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ ยังมีใฝ่ใฝ่โอกาสเข้าไปเกี่ยวข้องกับพาหนะแบบใหม่ที่เกิดขึ้น พร้อมๆ กับการพัฒนาการคมนาคมทางบก ประชาชนเหล่านี้ยังคงใช้เกวียน และสัตว์พาหนะที่เคยใช้มาแต่ดั้งเดิม

กล่าวโดยสรุปแล้ว การดำเนินงานในการพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ เป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทางติดต่อกันให้ดีขึ้น ทั้งในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสม่ำเสมอตลอดทั้งปี รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการอย่างช้า ๆ โดยการมุ่งในการพัฒนาทางรถไฟก่อน เริ่มด้วยการสำรวจเส้นทางสร้างทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาเลือกเส้นทาง แล้วจึงเริ่มดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นสายแรก และเร่งดำเนินการรุดเร็วขึ้น โดยการสร้างทางรถไฟสายเหนือ สายเพชรบุรี สายตะวันออก และสายใต้ตามลำดับ ถึงแม้ว่าการดำเนินงานสร้างทางรถไฟของรัฐบาลจะมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางสายต่าง ๆ กลับไปกลับมากี่ตาม แต่รัฐบาลก็สามารถทำให้การคมนาคมทางบกเป็นเครื่องมือสำหรับรัฐในการกระชับภูมิภาคกับเมืองหลวงให้ใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น เพราะลักษณะการสร้างทางรถไฟเป็นการพัฒนาจากจุดรวมที่กรุงเทพฯ ออกไปยังภูมิภาคต่าง ๆ โดยรอบก่อน ต่อมาในปลายรัชกาล รัฐบาลเริ่มสนใจพัฒนาทางเกวียนและถนนในภูมิภาคมากยิ่งขึ้น หลังจากที่ในระยะแรกได้ปล่อยให้กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ดำเนินการ เมื่อรัฐบาลสามารถจัดตั้งโยธาหัวเมืองขึ้นแล้ว ได้เริ่มดำเนินการสร้างทางเกวียนระหว่างเมือง ระหว่างมณฑลโดยเฉพาะในมณฑลนครราชสีมา ภูเก็ต พายัพ และพิษณุโลก การดำเนินงานในการพัฒนาการคมนาคมทางบกทั้งทางรถไฟ ถนน นั้น รัฐบาลมิได้ดำเนินการเพียงฝ่ายเดียว แต่ยังมีสนับสนุนให้เอกชนทั้งในรูปแบบรัฐและประชาชนช่วยดำเนินการเท่าที่เอกชนจะสามารถทำได้ ส่วนในทางเลือกเส้นทาง รัฐบาลได้ก่อสร้างทางรถไฟ หรือทางเกวียนตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมดั้งเดิม เพราะเส้นทางเหล่านี้มีประชาชนตั้งบ้านเรือนและใช้เดินทางมาก

ในขณะที่รัฐบาลมีแผนการพัฒนาการคมนาคมทางบกจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ นั้น รัฐบาลได้พัฒนาการคมนาคมทางบกโดยทางถนนในกรุงเทพฯ ไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้มีความคล่องตัวในการถ่ายเทผลผลิตทางเกษตรและสินค้าต่าง ๆ จากภูมิภาคหนึ่งสู่ภูมิภาคหนึ่ง หรือจากภูมิภาคต่าง ๆ สู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งต่างประเทศต่อไป จากการพัฒนาการคมนาคมทางบกนี้ ทำให้มีการนำยานพาหนะจากต่างประเทศเข้ามาใช้ อาทิ รถมา รถลาก รถราง รถยนต์ และรถไฟ พาหนะเหล่านี้บางประเภท ได้มีส่วนรับใช้มวลชนอย่างเต็มที่ แต่ก็เฉพาะในเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญ ๆ ทางธุรกิจและการเมืองการปกครองเท่านั้น ส่วนประชาชนกลุ่มใหญ่ในประเทศนั้น ยังคงใช้เกวียนและสัตว์พาหนะในการเดินทางทางบกตามเดิม

อย่างไรก็ดี การพัฒนาการคมนาคมทางบกไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ถนน หรือทางเกวียน รัฐบาลต้องเผชิญปัญหา อุปสรรคต่าง ๆ ทั้งในด้านการเงิน กำลังคน เทคโนโลยี และอื่น ๆ ซึ่งท้าทายรัฐบาลตลอดเวลา ดังจะได้อธิบายในบทต่อไป

ปัญหา อุปสรรค การแก้ไข และผลของการพัฒนาการคมนาคมทางบก
ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

กวนเหตุที่การจักและปรับปรุงการคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟ ถนน ทางเกวียน และอื่น ๆ เป็นวิหยาการแบบตะวันตก ซึ่งประเทศไทยขาดความรู้ความชำนาญ อีกทั้งเป็นงานที่ต้องลงทุนมาก ดังนั้นในการดำเนินงาน รัฐบาลจึงประสบปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่จะต้องแก้ไขตลอดเวลา กังจะไล่กล่าวต่อไปนี้

1. ปัญหาการเงิน

เงินเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการจักและปรับปรุงการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟ ถนน และสะพาน เพราะงานเหล่านี้ รัฐบาลจะต้องจัดสรรเงินเพื่อใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินที่ถูกรื้อรถไฟหรือถนน ต้องชำระค่าก่อสร้าง อีกทั้งค่าแรงงาน ผู้คุมงาน ผู้ตรวจเครื่องเหล็กต่าง ๆ ก่อซื้อวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักรรถไฟ ตลอดจนเครื่องมือในการสร้างทางรถไฟและถนน ถ้ารัฐบาลไม่สามารถจัดหาเงินมาใช้จ่ายเพื่อการนี้เมื่อไรก็ตาม ก็จะเป็นผลให้การพัฒนาการคมนาคมทางบก ต้องล่าช้า หยุดชะงัก งานบางอย่างไม่ถูกต้องตามหลักการที่ดี อาทิถนนคด อีกทั้งงานบางอย่างมีอาจเริ่มกันได้ เช่น การสร้างทางเกวียนระหว่างเมือง ระหว่างชุมพล ปัญหาการเงินนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเข้าพระทัยอย่างดี แต่ด้วยเหตุที่ว่าการพัฒนาการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟแต่ละสาย จะต้องใช้เงินทุนหลายสิบล้านบาท ในขณะที่ฐานะการเงินของรัฐบาลยังไม่ดีพอ รัฐบาลยังมีภารกิจในการปฏิรูปประเทศต่าง ๆ อีกมากมาย แม้กระนั้นก็ตาม พระองค์ทรงพยายามเตรียมจัดหาเงินไว้ใช้จ่ายในการพัฒนาการคมนาคมทางบกทุกวิถีทาง ทั้งการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน การระดมทุนภายในประเทศจากพระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และกบฏคี่ จนในที่สุดก็องักเงินจากต่างประเทศด้วย

1.1 การจัดงบประมาณแผ่นดิน

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยอยู่ในภาวะกรรปรับรุงประเทศทุก ๆ ด้าน ตามแบบอารยประเทศ เพื่อต้านทานการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตก การจัดและปรับรุง การคมนาคมทางบกเป็นภารกิจอย่างหนึ่งของรัฐบาล ซึ่งจะเป็นเครื่องเอื้ออำนวยความ สะดวกต่อการปกครองภายในประเทศ และต้านทานอิทธิพลตะวันตก ในขณะที่เดียวกันก็เป็น การพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจด้วย ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะต้องนำรายไค้ของประเทศมาลงทุน ในการพัฒนาการคมนาคมทางบก ซึ่งเป็นการลงทุนที่ใช้เวลาอันยาวนาน กวาจะได้รับผล ตอบแทนก็ตาม แต่เหือความมั่นคงของประเทศ รัฐบาลจึงต้องจัดงบประมาณเพื่อการคมนาคม มากเป็นอันดับสาม (ดูตารางที่ 8) รองจากกระทรวงกลาโหม และกระทรวงมหาดไทย ตามลำดับ และจากจำนวนงบประมาณกระทรวงโยธาธิการนี้ ส่วนใหญ่เป็นการใช้จ่าย ทางด้านการลงทุนพัฒนาทางรถไฟ และการสื่อสาร (ดูตารางที่ 9) ซึ่งเป็นการติดต่อก ที่สะดวกรวดเร็วที่สุดในขณะนั้น ส่วนงบประมาณการสร้างและปรับรุงถนน ทางเกวียน ยังมีน้อยมากไม่ถึงประมาณครึ่งหนึ่งของรายจ่ายเพื่อสร้างทางรถไฟหรือไปรษณีย์โทรเลข ประกอบกับขอกรายจ่ายเพื่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมสุขาภิบาล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2442 เป็นผลให้ขอกรายจ่ายการสร้างถนนบางส่วนขึ้นอยู่กับกระทรวงนครบาล

1.2 การระดมทุนภายในประเทศ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตระหนักดีว่าการปรับรุง การคมนาคมทางบกนี้จะหวังงบประมาณแผ่นดินเพียงอย่างเดียวไม่ได้ เพราะเป็นงานที่ ต้องลงทุนมาก ประกอบกับในขณะนั้นประเทศไทยยังขาดองค์กรที่จะช่วยส่งเสริมในการลงทุน กิจการใหญ่ดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้นว่า การขาดระบบเงินตรา การที่ประชาชน ยังนิยมเก็บเงินไว้ในรูปของผลผลิต เช่น ที่ดิน ทองและกำขี้ต่าง ๆ ยังไม่มีธนาคาร อันจะเป็นแหล่งสะสมเงินภายในประเทศ ยังขาดการรวมกลุ่มของพ่อค้าประชาชนที่พร้อม จะลงทุนในกิจการใหญ่ ๆ เป็นต้น แกการสร้างทางรถไฟมีผลประโยชน์ตอบแทนโดยตรง ควบเหตุผลดังกลาว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงทรงพยายามหาวิธีการต่าง ๆ ในการ ระดมทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นวิธีการตามแบบตะวันตก เพื่อชักชวน

TABLE 8 Classification of Expenditure

Year	Defence			Ministry of Foreign Affairs	Ministry of Finance	Ministry of Interior	Ministry of Local Government	Ministry of Justice	Ministry of Public Instruction and Warship	Ministry of Communication	Ministry of Lands and Agriculture	Ministry of Privy Seal	Miscellaneous Department	Special Budget	Total
	European E. S. d. March 31 st	Ministry of War	Ministry of Marine												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1894-5		2,018,999		627,765	572,026	205,933	679,247	193,588	300,733	2,317,62	327,470	-	-	5,013,780	12,487,165
1895-6		2,450,376		639,619	394,445	394,852	636,536	307,298	341,533	2,261,590	399,080	-	-	4,860,368	12,685,697
1896-7		2,968,100		746,439	641,139	526,406	875,792	385,625	294,874	4,551,207	598,286	-	-	6,894,131	18,482,715
1897-8		3,539,181		397,094	1,257,423	1,896,570	1,050,370	643,618	710,139	4,525,616	- (b)	-	-	10,356,614	23,996,625
1898-9		2,368,613		926,149	1,223,898	3,425,837	1,491,840	720,080	514,024	5,214,463	- (b)	-	-	7,302,671	23,787,582
1899-1900		3,157,155		1,267,377	1,147,565	3,972,399	2,276,734	918,624	473,402	4,353,393	73,502	-	-	8,072,566	27,052,717
1900-1		4,079,211		665,426	1,174,368	6,384,312	2,253,977	1,089,217	1,003,833	5,547,749	898,077	-	-	8,743,016	31,841,257
1901-2		4,193,323		1,100,309	1,111,920	6,120,469	2,601,350	1,058,980	1,000,168	3,340,639	951,679	-	-	9,261,656	36,646,558
1902-3		4,500,557		1,092,993	1,335,548	6,906,064	2,814,199	1,198,882	1,072,002	5,608,409	1,402,590	-	-	12,819,323	39,248,544
1903-4		7,235,441		1,113,990	1,571,391	6,588,324	2,872,837	1,351,559	1,218,118	5,958,850	1,621,122	-	-	14,317,232	43,908,901
1904-5		13,537,351		1,153,383	1,375,006	8,849,745	3,160,503	1,782,299	1,372,583	2,844,456	2,277,081	-	-	10,581,844	46,634,654
1905-6		13,103,323		1,120,173	1,476,567	10,012,279	3,445,386	2,152,230	1,348,733	2,794,40	2,682,883	-	12,437	11,974,298	50,035,523
1906-7		12,752,443		1,229,449	1,518,362	10,545,985	3,493,460	2,055,096	1,426,640	3,338,91	3,119,054	-	28,109	17,318,626	56,837,460
1907-8		12,586,981		973,607	1,679,297	10,576,642	3,957,344	2,138,583	1,422,214	3,593,610	3,092,222	-	25,000	16,455,704	56,503,203
1908-9		4,427,470		904,719	4,938,613	10,287,72	4,024,384	2,268,891	1,464,036	3,920,826	2,834,355	-	25,000	13,282,590	58,378,548
1909-10		9,624,435	(a) 3,625,911	942,791	3,491,615	10,776,914	4,320,950	2,539,877	1,280,815	3,894,124	2,635,995	-	36,200	15,564,932	58,844,619
1910-11		9,947,120	3,747,076	911,251	3,072,080	10,703,533	4,215,206	2,571,820	1,251,965	3,845,670	2,223,883	-	38,000	16,448,916	59,076,553
1911-12		11,236,687	3,790,494	990,830	3,336,245	11,350,315	4,877,580	2,377,371	1,364,214	3,853,118	1,707,456	-	591,474	18,538,670	54,017,150
1912-13		11,325,924	3,777,824	1,013,988	3,233,653	11,387,012	5,302,812	2,338,458	1,396,105	4,316,257	1,103,346	199,751	803,090	17,393,960	63,642,180
1913-14		11,663,845	3,913,611	1,028,612	3,187,106	11,432,067	4,986,394	2,471,230	1,592,020	4,626,609	1,063,919	197,298	770,243	16,287,351	63,220,309

a) Previous to this year naval expenditure was included with military expenditure.
 b) Included with the expenditure of the Ministry of Finance

1. Statistical Year Book of the Kingdom of Siam, 1916, pp. 38 - 39.

ตารางที่ 9 Expenditure of Ministry of Communications

period 2447 to 2456 (1904-5 to 1913-14)

Year	European Ended March 31 st	Central Administration	Department of Ways	Posts and Telegraphs	Railways	Total
2447	1904-5	90,853	631,020	1,024,488	1,098,295	2,844,656
2448	1905-6	69,738	459,651	1,062,480	1,202,271	2,794,140
2449	1906-7	95,525	569,050	1,173,355	1,500,261	3,338,191
2450	1907-8	211,703	635,107	1,203,980	1,542,818	3,593,610
2451	1908-9	206,726	462,736	1,312,216	1,939,148	3,920,826
2452	1909-10	206,232	433,603	1,261,489	1,992,900	3,894,224
2453	1910-11	192,451	430,080	1,068,987	2,154,122	3,845,640
2454	1911-12	248,772	507,737	1,064,969	2,031,640	3,853,118
2455	1912-13	214,125	863,506	1,137,727	2,100,899	4,316,257
2456	1913-14	221,546	937,386	1,161,337	2,306,340	4,626,609

Statistical Year Book of the Kingdom of Siam, 1916, p. 47.

สงเสริมให้คนไทยช่วยกันแบ่งเบาภาระกิจของรัฐบาล พระองค์ทรงเริ่มที่พระบรมวงศานุวงศ์ เป็นกลุ่มแรก โดยหวังว่าให้เป็นตัวอย่างในการชักชวนประชาชนให้เกิดความมั่นใจในการ ลงทุนด้วย ดังเช่นในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา พระองค์ทรงชักชวนพระมเหสี พระราชโอรส พระราชธิดา และพระบรมวงศานุวงศ์ทั้งหลาย ให้นำเงินที่เก็บไว้เฉย ๆ มารวมหุ้นในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขา ถึง กรมหมื่น- พิตยลาภพดิชชากา เสนาบดีกระทรวงมรุชฎกร ทรงแสดงความห่วงใยว่าเงินที่พระองค์ไป ชักชวนมาให้ลงทุนนี้จะกลายเป็นเงินของแผ่นดินไป ดังข้อความต่อไปนี้

“...โดยเอาใสรยอำนาจแผ่นดินโดยแท้ ควรจะให้เป็นประโยชน์ แก่แผ่นดินด้วย ให้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่ได้รับเงินนั้นโดยชอบธรรมด้วย จึงได้เป็นต้นคิดตั้งตัวตั้งในการทำรถไฟเมืองนครราชสีมา ด้วยหมายใจ ว่าเงินรายนี้พอนั้นจะเรียกหาว่ากลาวเอาความบุตรภรรยา ซึ่งนับว่า เป็นเงินอนนิงอยู่ได้มาใช้ให้เป็นประโยชน์แผ่นดิน ก็มีผู้ชักเคื้อนอยู่บาง วาเงินรายนั้นนานไปจะกลายเป็นเงินแผ่นดิน บุตรภรรยาฉันจะกลับ ไม่ได้อะไรยิ่งไปกว่าแตกอน แต่ฉันไม่มีความทอดย ้วยเห็นแก่ความ ได้เปรียบในราชการบ้านเมือง...”¹ (ชื่กล่นโดยผู้เขียน)

นอกจากนี้แล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยังทรงชักชวน ประชาชนให้เข้าหุ้นส่วนด้วย โดยตัวกันพระราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2433 (ร.ศ. 109) โดยจำหน่ายเป็นหุ้น ๆ ละ 100 บาท ในจำนวนไม่เกิน 160,000 หุ้น และกำหนดแบ่งผลกำไรภายใน 10 ปี ถึงแม้ว่าผลกำไรยังแบ่งไม่ได้ หรือได้แบ่งต่ำกว่า ร้อยละ 5 ต่อปีแล้ว กระทรวงการคลังรับประกันจะจ่ายเงินแผ่นดินแก่ผู้ถือหุ้นจนครบ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.6/12 (สำเนา) ร.ที่ 282/111
ม.ธ.11 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหมื่นพิทยลาภพดิชชากา จงวันที่ 15 มีนาคม ร.ศ. 111.

ร้อยละ 5 ต่อปี¹ ผู้เข้าหุ้นส่วนโดยมากได้แก่พระบรมวงศานุวงศ์ ตามที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนั้นข้าราชการตั้งแต่เจ้าพระยา พระยา พระ หลวง ขุน เป็นต้น ซึ่งรวมแล้วไม่ถึง 30 ราย เมื่อก่อนสิ้นเอกอภัยเจ้าพระยา คือเจ้าพระยามหินทรศักดิ์ศรีดำรง เพียงทานเคี้ยวเท่านั้น ส่วนประชาชนสามัญตามหลักฐานแล้ว มีแต่รายชื่อไม่ปรากฏจำนวนหุ้น เข้าใจว่าคงได้ถอนออกไปหรือตามเก็บเงินไม่ไถ่ และในจำนวนนี้มีอยู่ไม่ถึง 10 รายเท่านั้น² การที่ประชาชนไม่สนใจเข้าหุ้นส่วน ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลประกาศกำกับประกันก็ตาม เพราะข้าราชการประชาชนที่มีฐานะดีในสังคมไทย ยังขาดความรู้ในเรื่องการเข้าหุ้นส่วน นอกจากนี้ประชาชนที่มีฐานะดีเหล่านี้ นิยมการเก็บเงินไว้กับตัว ซึ่งมีคงปลุกภัยจากการลงทุนในกิจการต่าง ๆ ความเชื่อถือของประชาชนเช่นนี้ เป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่งในการลงทุนพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่งโดยตลอด

ถึงแม้ว่าวิธีการเข้าหุ้นส่วนจะไม่เป็นที่นิยมของประชาชนก็ตาม แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีใ้ทรงละความพยายามที่จะระดมทุนจากประชาชน ประกอบกับรัฐบาลไม่มีงบประมาณในการสร้างทางรถไฟมากพอ ดังนั้น ในการสร้างทางรถไฟสาย ตะวันออก พระองค์ได้โปรดเกล้าฯ ให้เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ไปศึกษาวิธีการกู้เงินภายในประเทศ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ได้มอบหมายให้นายวิบูลย์วัฒน ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติเป็นผู้ศึกษาวิธีการกู้เงินภายในประเทศ ในที่สุดรัฐบาลเห็นว่าควรใช้วิธีการออกพันธบัตรเงินกู้ โดยให้คอกเบี้ยร้อยละ 5 ต่อปี และกำหนดคอกอกเบี้ยทุก ๆ 3 เดือน³ แต่หาวิธีการออกพันธบัตรเงินกู้

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.6/52 ประกาศสร้างรถไฟสยาม, แทรกรุงเทพอ ถึงเมืองนครราชสีมา หรือ เสถียร ลายลักษณ์ ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 12 ร.ศ.108-109 ประกาศสร้างทางรถไฟสยาม แทรกรุงเทพอ ถึงนครราชสีมา หน้า 183-193.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.6/18 บัญชีพระนามและนาม ทานผู้มีหุ้นส่วนรถไฟนครราชสีมา.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.25/8 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 12 มกราคม ร.ศ. 123.

จะได้ผลประการใดมิได้ปรากฏหลักฐาน , เข้าใจว่าคงจะไม่เป็นที่นิยมของประชาชนอีก ดังนั้น จะเห็นได้ว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพยายามนำวิธีการระดมทุนตามแบบตะวันตก มาใช้ , ซึ่งเป็นวิธีการสมัยใหม่ ที่ประสกนิกรของพระองค์ไม่เข้าใจ ช้ำยังไม่กล้าเสี่ยงในการ ลงทุนต่าง ๆ วิธีการเหล่านี้จึงไม่ประสบความสำเร็จ

ในขณะที่รัชกาลที่ 5 ใช้วิธีการระดมทุนโดยทางตรงนั้น พระองค์ได้ใช้วิธีการ ระดมทุนทางอ้อม โดยยึดหลักจิตวิทยาเป็นสำคัญด้วย อาทิ

1) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิบัติเป็นตัวอย่างแก่ประสกนิกร ในการบริจาคเงิน , เพื่อสร้างสาธารณกุศลเนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษา โดยเริ่ม พระราชอุทิศเงินเทาพระชนมวารวันละสลึง สำหรับสร้างสะพานทุก ๆ ปี ในปี พ.ศ. 2437 ทรงรวบรวมได้เป็นเงิน 3,743 บาท 75 สตางค์ แต่การสร้างสะพานเฉลิม 42 ซึ่งเป็น สะพานแรกในโครงการสะพานเฉลิมจากถนนสามเสนข้ามคลองบางขุนพรหมนั้น กระทรวง- โยธาธิการประมาณเงินที่จะต้องใช้ 4,566 บาท พระองค์จึงทรงพระราชอุทิศเพิ่มเติมอีก 822 บาท 25 สตางค์¹ และทรงพระราชอุทิศสร้างสะพานด้วยวิธีนี้ทุก ๆ ปี ตลอดรัชกาล ของพระองค์ จึงมีสะพานเฉลิมถึง 16 สะพาน*

วิธีดังกล่าวนี้ เป็นการใช้จิตวิทยาที่สำคัญ เพราะปกติชาวไทยนิยมการทำบุญ ไททานเนื่องในโอกาสต่าง ๆ อยู่แล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงชักชวน ประชาชนให้บริจาคเงินสร้างถนน สะพาน เพื่อเป็นสาธารณกุศล และเป็นการช่วยแบ่งเบา ภาระของรัฐบาลทางอ้อมด้วย ด้วยวิธีดังกล่าวนี้ ได้มีพระบรมวงศานุวงศ์อุทิศเงินเพื่อสร้าง สะพานตามรอยยุคลบาท เป็นต้นว่า ในปี พ.ศ. 2447 "...สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ ทั้งหลายในพระอรรคชายาเธอ และพระอรรคชายาเธอ มีพระประสงค์จะทรงบริจาคทรัพย์ บำเพ็ญพระกุศลน้อมตามพระชนมายุปีละ 8 บาท เวียงพระองค์ รวมเป็นเงินประมาณ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/7 ที่ 1647/10 หนังสือราชการ ของกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาควาไมปรากฏาถึงใคร ลงวันที่ 21 กันยายน ร.ศ. 113.

* คุรายชื่อสะพานจากภาคผนวกที่ ง.

130 ซึ่ง มีเศษ..."¹ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ จัดงบประมาณปี พ.ศ. 2448 เพื่อสร้างสะพานข้ามคลองเม่งเสง ในถนนหลวงตามพระราชประสงค์ของพระอรรคชายา นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2452 หม่อมเจ้าเป้าในกรมพระรามอิสเรศ ก็ได้นำเงินจำนวน 2,400 บาท กับทองรูปพรรณต่าง ๆ บริจาคเพื่อสร้างสะพาน² เช่นกัน

2) รัฐบาลได้ประกาศเกียรติคุณผู้บริจาคเงินสร้างสะพาน ถนน และทางเดินเท้าในราชกิจจานุเบกษา เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนได้ช่วยเหลือรัฐบาล ในปีหนึ่ง ๆ ทั้งกระทรวงนครบาล กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงโยธาธิการ ได้ส่งรายพระนามและนามผู้ออกเงินสร้างสาธารณูปโภคจากมณฑลต่าง ๆ เพื่อขอพระบรมราชานุญาตประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นจำนวนมาก อาทิ เมื่อปี พ.ศ. 2447 พระยาเทเวศร์รังษะวิวัฒน์ อธิบดีกรมศึกษาธิการ ได้มีหนังสือที่ 41/2886 ลงวันที่ 23 มกราคม 2447 กราบทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนี้ คือ

"กรมศึกษาธิการ ได้แนะนำชกงานผู้สร้างตึกใหม่ให้ทำทางเดินเท้า มีอยู่ได้ทำอีก 6 แห่ง ซ่อมทางเดิน 1 แห่ง คือ นาตึกแถวพระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นจันทบุรีนฤนาถ ๆ รับทำที่มณฑลพหุรัต แลถนนจักรเพชร กว้าง 1 วา ยาว 4 วา 2 ศอก แห่งหนึ่ง ที่นาตึกแถวเจ้าจอมสมบุญ ถนนเจริญกรุง 2 แห่ง กว้าง 1 วา 1 คืบ รวมยาว 19 วา ... ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตประกาศพระนามและนามผู้รับทำ แลรับซ่อมทางเดินเท้าทั้งเจ็ดในหนังสือพิมพ์ราชกิจจานุเบกษา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/63 ที่ 62/1729 หนังสือราชการทูลกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 5 มีนาคม ร.ศ. 123.

² ก. สำเนาพระราชหัตถเลขา ถึง กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 13 กรกฎาคม ร.ศ. 128.

ให้ปรากฏว่า ได้มีความยินดีอุทิศทุนแก่การสุขาภิบาลเป็นตัวอย่าง สำหรับ
ผู้ซึ่งจะมีความยินดีรับทำในภายหน้าสืบไป¹

3) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานชื่อ ถนน
สะพาน ที่ประชาชนได้สร้างขึ้น อาทิ เมื่อปี พ.ศ. 2441 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา
เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ออกร่าง ผู้อำนวยการ
บริษัทกิมเซงหลี สร้างสะพานข้ามคลองสามเสน และขอพระราชทาน "สะพานอุกรเทง"
เพื่อเป็นเกียรติแก่ผู้ลงทุนสร้างด้วย² ซึ่งพระองค์ทรงพระราชทานอนุญาตตามที่ขอ
ด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังที่กล่าวมานี้ เป็นผลให้ประชาชนมีส่วนร่วมช่วยค่าเงิน
การพัฒนาการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตัดถนน สร้างสะพานในกรุงเทพฯ
เป็นจำนวนมาก และเป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการสร้างกุศล จากเดิมซึ่งสร้างแท่วัก มาเป็น
การสร้างถนน สะพาน และอื่น ๆ แทน

1.3 การกู้เงินต่างประเทศ

ด้วยเหตุที่การระดมทุนภายในประเทศไม่ไฉฉล ประกอบกับรายจ่ายทางด้าน
การทหาร การศาล การปกครอง และการศึกษาเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้น นายริเวตต์ คาร์นัค
(Mr. Rivett Carnac) ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ได้แสดงความคิดเห็นว่า

"... เวลามาถึงแล้วที่รัฐบาลควรจะได้เลิกเดินตามความคิดที่เป็นอยู่
เดี๋ยวนี้ การปกครองบ้านเมืองที่กำลังเจริญรวดเร็ว จำเป็นต้องใช้เงิน
ทวีขึ้นทุกปีสำหรับการศาล การรักษา การศึกษา และการโยธาธรรมศาลา
และการปกครองต่าง ๆ ทั่วไป เป็นต้น เห็นว่าไมควรระงับเอาเงิน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/37 ที่ 41/2886 พระยาเทเวศร์-
วงศ์วิวัฒน์ กราบพูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 23 มกราคม ร.ศ. 123.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/62 ที่ 61/2105 กรมหมื่นพิทยลาภ-
พฤฒิธาดา กราบพูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 12 มิถุนายน ร.ศ. 117.

ผลประโยชน์ไปลงทุนในการโยธาที่เกิดผลประโยชน์ในตัวได้ เช่น การรถไฟ แลการชลประทาน ซึ่งต่อไปข้างนาคงจะหาผลประโยชน์ พอใช้จ่าย แลเหลือเป็นกำไรแก่รัฐบาลไค้ควย เหตุฉนั้นข้าพระพุทธเจ้า เห็นว่า เป็นเวลาจนจะมาถึงแล้วที่กรุงสยามจะตองเดินตามรอย ประเทศอื่น ๆ ที่มีความเจริญ คือ ภูเงิน มาลงทุนในการโยธาต่าง ๆ ที่เกิดผลประโยชน์ เพื่อบำรุงบ้านเมืองให้เจริญยิ่งขึ้น"¹

การภูเงินครั้งแรกของไทยนี้ เป็นที่ถกเถียงกันมาก ข้าราชการผู้ใหญ่มีความ คิดเห็นแตกแยกเป็นสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งเห็นว่าการภูเงินจากต่างประเทศ จะเป็นการนำ ประเทศไปผูกพันกับมหาอำนาจตะวันตกชาติหนึ่งชาติใดโดยเฉพา อีกทั้งกรมขุนนริศรา- นุวัคคิวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และ นายเก็ช เจ้ากรมรถไฟไทย มีความเห็น ว่า ถ้าภูเงินมาเพื่อสร้างทางรถไฟแล้ว ยังไม่จำเป็นตองภู เพราะการภูเงินครั้งนี้จะเป็น ผลให้ทางรถไฟสร้างเสร็จเร็วขึ้นเพียง 1 - 2 ปีเท่านั้น แต่รัฐบาลจะตองเป็นหนี้ ส่วนข้าราชการอีกฝ่ายหนึ่ง อาทิ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลัง- มหาสมบัติ นายวิเวศต์ คารันต์ ที่ปรึกษากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ กรมหลวงคำรุง- ราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เป็นต้น ต่างมีความเห็นว่าควรจะภูเงินต่างประเทศ แมว่าถึงจะไม่นำมาใช้ในกิจการรถไฟก็ตาม แต่กิจการอื่น ๆ เช่น การทหาร การปกครอง ในมณฑลพายัพ ก็เป็นกิจการเร่งควนที่จำเป็นตองใจเงิน³ ข้าราชการฝ่ายหลังนี้เห็นความ-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.5.1/14 รายงานของที่ปรึกษากระทรวง พระคลังมหาสมบัติ และอธิบดีกรมตรวจและสรวบัญชี เสนอต่อ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 18 เมษายน ร.ศ. 120.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.25/4 ที่ 156/12766 กรมหลวงนริศรา- นุวัคคิวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ก. 121.

³ ฎ. ที่ 226/๒780 กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 121.

จำเป็นทางการเมืองการปกครองเป็นสำคัญ ในเรื่องนี้ พระยาสุรียานุวัตร อัครราชทูตไทย ประจำกรุงปารีส, ได้มีหนังสือทูล กรมหลวงเทเวศร์วัชรการ โดยสรุปว่า ควรกู้เงิน, ทางประเทศ, แลกการกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟ โดยยังไม่แน่ใจในผลกำไรแล้ว, ควรกู้เพื่อ, กิจการอื่นดีกว่า อาทิ การตั้งธนาคาร เพื่อให้เกษตรกรกู้ไปลงทุน เมื่อผลผลิตเพิ่มขึ้นแล้ว, จึงควรสร้างทางรถไฟ! แลกการกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟในครั้งนี้ เพื่อผลประโยชน์ในด้านการปกครอง และรักษาเอกราชของชาติแล้ว แมวว่ารัฐบาลจะขาดทุนก็ต้องยอม¹

ในที่สุด ด้วยเหตุความจำเป็นในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อกระชับ การปกครองหัวเมืองเหนือ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าจะต้อง กู้เงินทางประเทศเป็นแน่ จึงทรงแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง เพื่อพิจารณาการกู้เงิน อันประกอบด้วย กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กรมขุนวิเศษราชานุวัตรกิจวงศ์ กรมหมื่นมหิศรราช- หุตภัย และเจ้าพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ มีความเห็นโดยสรุปว่า รัฐบาลจะต้องกู้เงิน อย่างแน่นอน แลกการกู้เงินนั้นควรกู้เงินเท่าที่จำเป็นเท่านั้น, เพื่อนำมาใช้ในการลงทุน ที่มีผลตอบแทนโดยตรง และถ้าเป็นการกู้เงินภายในประเทศยิ่งเป็นการดี โดยจะต้องคำนึง ข้อสัญญาเป็นสำคัญ²

ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ พระยาสุรียานุวัตร อัครราชทูตไทยประจำกรุงปารีส จัดการกู้เงินทางประเทศเป็นจำนวน 1,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง, โดยไม่ต้องมีอะไร เป็นประกัน³ และต่อมาในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลไทยได้กู้เงินเพื่อปรับปรุงกิจการรถไฟ

¹ ฎ. ที่ 185 พระยาสุรียานุวัตร ทูล กรมหลวงเทเวศร์วัชรการ ลงวันที่ 13 มีนาคม ร.ศ. 121.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสาร ร.5 ก.5.2/9 คณะกรรมการที่ปรึกษาการกู้เงิน กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กันยายน ร.ศ. 122.

³ "พระราชหัตถเลขาพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้พระยาสุรียานุวัตร จัดการ ยืมเงินทางประเทศ" ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21 หน้า 961.

และสาธารณประโยชน์อื่น ๆ อีกเป็นจำนวนเงิน 3,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยไม่มีอะไรประกัน¹ และถูกอีกครั้งที่ 3 เมื่อปี พ.ศ. 2451 เพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ เป็นจำนวนเงิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง

การเจรจาเงินสร้างทางรถไฟสายใต้ นี้ ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาทางการทูต ระหว่างไทยกับอังกฤษ พ.ศ. 2443 - 2452 ด้วย นายสโตรเบล ที่ปรึกษาราชการแผ่นดินของประเทศไทย ได้เสนอให้รัฐบาลไทยกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษ แต่การเจรจาครั้งแรกทั้ง 2 ฝ่ายมีอาจตกลงกันได้ เพราะรัฐบาลอังกฤษไม่ยอมให้กรรมรถไฟหลวงของไทยดำเนินการสร้างทางรถไฟ ด้วยเหตุผลที่ว่า ราชการกรมรถไฟหลวงสวนมากเป็นชาวเยอรมัน รัฐบาลอังกฤษเกรงกลัวอิทธิพลเยอรมันจะรุกกรานเข้ามาทางใต้² การเจรจาได้เริ่มขึ้นอีกครั้งอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อนายสโตรเบลเสนอ นายแปงยิตราฮูทอังกฤษประจำประเทศไทย ในระหว่างการพบกันเป็นส่วนตัวว่า เขาเห็นว่าไทรบุรี กลันตัน และศรีลังกา เป็นแหล่งแห่งความอ่อนแอ และไม่ได้ผลประโยชน์อะไรเลยต่อรัฐบาลไทย ไทยควรยกดินแดนเหล่านี้ให้กับอังกฤษ แต่เขาจะเสนอเรื่องนี้กับรัฐบาลไทยได้ก็ต่อเมื่อคาดหวังว่าไทยจะได้ผลประโยชน์ที่เหมาะสมเป็นการตอบแทนจากอังกฤษ คือ การยกเลิกปฏิญญาฉบับ พ.ศ. 2440* การแก้ไขเรื่องสิทธิสภพนอกอาณาเขต ทางการศึกษา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.25/9 ที่ 142/10333 กรุงหลวง เทวะวงศ์โรประการ ถึง พระยาสุรียานุวัตร ลงวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 125.

² คร.แกมสุข มุมนนท์ "การเจรจาทางการทูตระหว่างไทยกับอังกฤษ ค.ศ. 1900 - 1909" โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ฉบับประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หน้า 8.

* ปฏิญญาดังนี้เป็นสัญญาที่ไทยกับอังกฤษ โดยตกลงว่า รัฐบาลไทยจะไม่ยินยอมให้ชาติหนึ่งชาติใดเข้ามาเช่า ชื่อ หรือถือกรรมสิทธิ์เหนือดินแดนไทยบริเวณใต้คำบลบุงสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ลงไป โดยปราศจากความเห็นชอบของรัฐบาลอังกฤษ และฝ่ายอังกฤษตกลงจะให้ความคุ้มครองทางทหารแก่ไทยในกรณีที่ถูกรุกรานจากชาติอื่น สัญญาดังนี้จึงเป็นประโยชน์แก่อังกฤษ ทั้งทางการเมืองและกฏการค้า อาทิ การขออนุมัติสัมปทานต่าง ๆ อังกฤษมักอนุญาตให้สัมปทานเฉพาะชนชาติอังกฤษเท่านั้น.

กามทางของสนธิสัญญา ค.ศ. 1907 (พ.ศ. 2450) ที่ได้ทำกับฝรั่งเศส และการสร้างทาง
 รถไฟสายใต้ โดยใช้จ่ายเงินกู้คอกเบี้ยค่าจากสหพันธรัฐมลายู¹ รัฐบาลอังกฤษได้จัดให้มีการประชุม
 ระหว่างกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอาณานิคม และกระทรวงการอินเดียของอังกฤษ
 ภายหลังจากที่ได้รับรายงานของแปดยิต ที่ประชุมตกลงกันว่า อังกฤษจะเปิดการเจรจาทำ
 สัญญากับไทย และเห็นด้วยกับข้อเสนอของแปดยิต เกี่ยวกับทางค่านการศาล และการแก้ไข
 ปัญหาความแตกต่างระหว่างคนในบังคับอังกฤษชาวเอเชียและชาวยุโรป นอกจากนี้กระทรวง
 อาณานิคมเสนอว่า อังกฤษควรไต่ปลิสและสกุศลควย เนื่องจากเมืองทั้งสองนั้นขึ้นอยู่กับโทรบุรี
 สอนการยกเลิกปฏิญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ต้องมีเงื่อนไขว่า จะมีข้อตกลงเหมือนกับมาตราที่ 7
 ของสนธิสัญญาไทยกับฝรั่งเศส พ.ศ. 2447 ใช่แทน สำหรับการสร้างทางรถไฟสายใต้นั้น
 อังกฤษยอมให้ไทยกู้เงินจากสหพันธรัฐมลายูโดยคิกคอกเบี้ยในอัตราค่า แดการก่อสร้างทาง
 รถไฟต้องควบคุมโดยกรมรถไฟของสหพันธรัฐมลายู² ในเรื่องการสร้างทางรถไฟใน สโกรเบล
 ไม่เห็นด้วย ที่จะให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูควบคุมการสร้าง แต่เห็นชอบด้วยที่จะใช้เฉพาะ
 วิศวกรชาวไทยและชาวอังกฤษเท่านั้น พร้อมทั้งสนับสนุนให้ตั้งหน่วยงานขึ้นพิเศษทางหาก
 ที่กรุงเทพฯ เพื่อควบคุมและจัดการเกี่ยวกับการก่อสร้าง ในเรื่องการกู้เงินนี้ ราชทูตอังกฤษ
 ได้ถามความคิดเห็นของเซอร์จอห์น แอนเดอร์สัน (Sir John Anderson) ผู้สำเร็จ
 ราชการประจำสิงคโปร์ ซึ่งได้เสนอความเห็นเห็นว่า สหพันธรัฐมลายูควรเป็นผู้ดำเนินการสร้าง
 ทางรถไฟ โดยจะคิกอัตราคอกเบี้ยเงินกู้เพียง $3\frac{3}{4}\%$ แต่ฝ่ายไทยยังคงยืนกรานปฏิเสธ
 สหพันธรัฐมลายูยอมลดข้อเรียกร้องลงเป็นว่าต้องได้รับการปรึกษาหารือถึงแผนการ และการ
 สำรวจทั้งหมดรวมทั้งบุคคลที่จะทำงาน และอัตราคอกเบี้ยเงินกู้ต้องไม่ต่ำกว่า 4 %³

¹ กิ่งแก้ว นิคมชำ การเจรจาและข้อตกลงระหว่างไทยและอังกฤษ เกี่ยวกับหัวเมือง
มลายู ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ระหว่าง พ.ศ. 2443 - 2452
 หน้า 134.

² ก. หน้า 135 - 138.

³ ก. หน้า 144 - 145.

ภายหลังจากนายสโรตโรเบลถึงแก่กรรมแล้ว นายเวสเทนการ์ด ก็ทำหน้าที่ที่ปรึกษาราชการแผ่นดินของไทย และดำเนินการเจรจากับอังกฤษต่อไป เขาไม่เห็นด้วยที่แผนงานและการสำรวจทั้งหมดของยานการยอมรับจากสหพันธรัฐมุลายุกอน เพราะว่าจะทำให้รัฐบาลไทยไม่สามารถเลือกเส้นทางที่เป็นประโยชน์แก่ตนมากที่สุด ต่อมาการเจรจาเรื่องดอกเบี้ยเงินกู้ก็กลายเป็นเรื่องต่อรองเรื่องเกี่ยวกับดินแดน โดยรัฐบาลไทยจะยกดินแดนรามาห์ทอนไค์ ซึ่งเป็นดินแดนที่อุดมสมบูรณ์ และทำรายได้มาสู่ไทยมิใช่น้อย ให้แก่อังกฤษ ถ้าได้เงินกู้สร้างทางรถไฟสายใต้ในอัตราดอกเบี้ย $3\frac{3}{4}\%$ เป็นการตอบแทน ข้อเสนอแนะปฏิบัติไม่เห็นด้วย เขาเห็นว่าปัญหาเรื่องทางสร้างทางรถไฟสายใต้ และเรื่องดินแดนมิโซเรื่องเดียวกัน

ในที่สุดผลการเจรจายุติด้วยการลงนามในสัญญาระหว่างกรมหลวงเทเวศร์วโรภากร เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย และ นายราฟ แปชบิต ราชทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2451 (ร.ศ. 127 หรือ ค.ศ. 1909) และแลกเปลี่ยนสัตยาบันเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2452 ที่กรุงลอนดอน มีใจความโดยสรุปว่า รัฐบาลไทยยอมยกเลิกสิทธิการปกครองและการบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตูริงกานู บลิส และเกาะใกล้เคียงให้อังกฤษ โดยอังกฤษยอมให้คนในบังคับอังกฤษขึ้นศาลต่างประเทศ ส่วนคนในบังคับอังกฤษที่จดทะเบียนหลังวันลงนามในสัญญานี้ จะอยู่ในอำนาจศาลไทย แต่ศาลอังกฤษมีสิทธิเรียกคดีมาพิจารณาได้ จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครบถ้วนตามหลักสากล¹ อังกฤษยอมยกเลิกปฏิญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ส่วนการสร้างทางรถไฟนั้น รัฐบาลสหพันธรัฐมุลายุกอนให้รัฐบาลไทยกู้เงินได้ไม่เกิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยมีเงื่อนไขว่า รัฐบาลไทยจะไม่เบิกเงินเกินปีละ 750,000 ปอนด์สเตอร์ลิง ในอัตราก่อหนี้ 4% ต่อปี วากจำนวนเงินกู้แต่ละปี และกรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมุลายุกอนมีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายนี้²

¹ คร. แฉมสุข นุมนนท์ ล.ก. หน้า 12 - 13.

² กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวกรถไฟ หน้า 34 ส่วนวันที่ 2 สัญญาไทยกับอังกฤษเรื่องทำรถไฟสายใต้.

1.4 ปัญหาการเวนคืนที่ดิน

ปัญหาที่เกี่ยวกับการเงินที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสร้างถนน โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ก็คือ การเวนคืนที่ดิน เพราะเป็นปัญหาที่ทำให้รัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนเพิ่มขึ้น และยังผลให้การสร้างถนนต้องล่าช้าไปหลายปีด้วย ปัญหาที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพยายามแก้ไขเสมอ

การสร้างถนนแต่เดิมนั้น รัฐบาลมีต้องเสียเงินซื้อที่ดินที่ถูกถนนจากประชาชนเพียงแต่เสียค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าแรงงาน ค่าวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ต่อมาในปี พ.ศ. 2437 การสร้างถนนในกรุงเทพฯ แทบทุกสายต้องหยุดชะงัก เพราะไปถูกที่ดินของชนในบังคับต่างประเทศ ซึ่งได้เรียกเงินชดเชยเหมือนการสร้างถนนในประเทศอื่น ๆ¹ ปัญหานี้เป็นผลให้กระทรวงโยธาธิการพยายามสร้างถนน โดยหลีกเลี่ยงไม่ให้ถูกคิกราคาสูง แດถนนเหล่านั้นกลับถูกที่กินของราษฎรธรรมดา ประชาชนเหล่านั้นจึงมีหนังสือร้องเรียนขอความเป็นธรรมต่อกรมหมื่นนครสวรรค์ฯ เสนาบดีกระทรวงนครบาล ซึ่งมีหน้าที่เวนคืนที่ดินให้แกกระทรวงโยธาธิการ กรมหมื่นนครสวรรค์ฯ ทรงแก้ไขโดยการร่างพระราชบัญญัติกราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงเห็นควววาเป็นความคิดที่ถูกต้อง แกร่างพระราชบัญญัติของกรมหมื่นนครสวรรค์ฯ นี้เป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่งในการสร้างถนน เพราะรัฐบาลจะต้องซื้อที่ดินที่ถูกถนนตามราคาในขณะนั้น ซ้ำยังจะถูองใช้จ่ายก้านอื่น ๆ ในการสร้างถนนอีก เมื่อเป็นเช่นนี้รัฐบาลจะไม่มีเงินพอสร้างถนนต่อไปได้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงระงับร่างพระราชบัญญัตินี้ แม้กรมหมื่นนครสวรรค์ฯ จะส่งร่างพระราชบัญญัติมาใหม่ ก็ยังไม่ถูกพระราชหฤทัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว²

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/3 สังกเขบทความเรื่องซ้ดู้ดู้ดในการจัดที่ค้ดถนน กรมหมื่นนครสวรรค์ฯ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 พฤษภาคม ร.ศ.113.

² ฎ. พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครา ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 116.

ปัญหาการเวนคืนที่ดิน เป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างถนนอยู่หลายปี เพราะกระทรวงนครบาลไม่สามารถเวนคืนที่ดินให้กระทรวงโยธาธิการสร้างได้ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2442 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเสนอแนะวิธีการสร้างถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการเวนคืนที่ดิน โดยให้เจ้าของที่ดินที่ถูกถนนช่วยออกเงินก่อสร้างถนน อาทิ ถนนราชดำเนินนอก ราชดำเนินกลาง จักรพรรดิพงษ์, คำวังรัก, หลานหลวง เป็นต้น โดยรัฐบาลกำหนดให้วิธีการดังกล่าวตั้งอยู่บนพื้นฐานที่ว่า เจ้าของที่ดินที่ถูกถนนควรช่วยเหลือรัฐในการสร้างถนน เพราะรัฐบาลต้องนำเงินภาษีอากรที่เรียกเก็บจากประชาชนทั่วประเทศ เพื่อสร้างถนนอันจะเป็นผลประโยชน์โดยตรงแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกถนน เพราะที่ดินนั้นยอมราคาสูงขึ้น ดังนั้นเจ้าของที่ดินที่ถูกถนนจึงควร เป็นผู้ช่วยเหลือรัฐบาลในการสร้างถนนด้วย

ด้วยวิธีนี้ การสร้างถนนแต่ละสายภายในกรุงเทพฯ ในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 รัฐบาลจะตั้งกรมการอุทกหนึ่ง โดยมีเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ หรืออธิบดีกรมสุขาภิบาล เป็นประธาน จัดซื้อที่ดินหรือตึกที่ถูกถนน หรือให้ควัร้อดอนเรือที่เรือได้ แล้วทำการก่อสร้างเมื่อสร้างเรียบร้อยแล้ว จึงขายที่ดินสองฟากถนนแก่เจ้าของที่ดินเดิม ในราคาเฉลี่ยจากจำนวนเงินรายจ่ายที่ใช้สร้างถนนหักเงินที่ไต่จากการขายสิ่งของที่ดินที่ดินสร้างถนนนั้น เป็นจำนวนเงินที่ใช้สร้างถนนที่แท้จริง แล้วนำมาเฉลี่ยตามส่วนทำเลที่ถนน นำขึ้นมูลค่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว จึงนำมาขายให้เจ้าของที่ดินเดิม ถ้าเจ้าของที่ดินเดิมไม่ต้องการซื้อที่ดินสองฟากถนน ให้รัฐบาลประกาศประมูลขายต่อไป ราคาที่ดินใหม่นี้เมื่อหักเงินแก่ที่ดินที่ถูกถนนแล้ว ส่วนเงินที่เหลือมอบให้เจ้าของที่ดินซึ่งไม่ได้รับที่ดินคืนโดยส่วนมากหรือน้อยตามจำนวนของที่ดิน¹

ถึงแม้ว่าวิธีการดังกล่าวจะมีข้อหาบ้าง จนกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติทำถนนหลวงที่ประชุมเสนาบดี ในปี พ.ศ. 2447 และร่างพระราชบัญญัติทำถนนหลวงฉบับนี้มีลักษณะคล้ายคลึงกับวิธีการตัดถนนดังกล่าวก็ตาม แต่ติดขัดด้วย

¹ กรมศิลปากร "ประกาศจัดที่ดินสร้างถนนราชดำเนิน" ทำเนียบนามภาค 4
ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 80 - 86.

กนในบังคับต่างประเทศ¹ พระราชบัญญัตินี้จึงมิได้มีการประกาศใช้แต่อย่างใด . อย่างไรก็ตาม
วิธีการดังกล่าวนี้จะเป็นหลักปฏิบัติในการสร้างถนนทุกสายในกรุงเทพฯ หรือไม่ ไม่มีหลักฐาน
ยืนยันได้

วิธีการสร้างถนนตามแบบนี้ แม้ว่าจะดูเหมือนว่ารัฐบาลผลักดันการก่อสร้างถนน
ให้แก่ประชาชนก็ตาม แต่ก็มีข้อดีกว่าวิธีเดิมที่เจ้าของที่ดินที่ถูกสร้างถนนของสูญเสียที่ดินโดย
ไม่ได้รับสิ่งตอบแทน ในขณะที่เจ้าของที่ดินริมถนนได้ผลประโยชน์จากที่ดินราคาสูงขึ้น วิธีการ
ใหม่นี้เจ้าของที่ดินที่ถูกสร้างถนนจะได้รับเงินตอบแทนโดยเจ้าของที่ดินริมถนนชวกันออก
แต่ละคู่เดียวกัน เจ้าของที่ดินริมถนนแม้ว่าจะเสียเงินแต่ราคาที่ดินก็สูงขึ้นด้วย และยังมีโอกาส
เลือกที่จะรับเงินแทนก็ได้ถ้าไม่ต้องการที่ดินคืน เพราะรัฐบาลจะบอกขายที่ดินนั้นแก่ผู้อื่นต่อไป
ซึ่งวิธีการนี้ยุติธรรมสำหรับทุกฝ่าย ส่วนรัฐบาลนั้นก็มีการที่จะคงค่าเงินการซ่อมแซมและ
รักษาสืบต่อไป

ฉะนั้นปัญหาการเงินจึงเป็นปัญหาสำคัญมาก ซึ่งรัฐบาลพยายามหาวิธีการ
สร้างทางรถไฟ ถนน ทางเกวียน ให้ประหยัดเงินของแผ่นดินให้มากที่สุด และขณะเดียวกัน
ก็พยายามแสวงหาและระดมกำลังเงินทุกวิถีทาง เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาการคมนาคม
ทางบก

2. ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในระดับกลาง ๆ

การขาดแคลนบุคลากรในการดำเนินงานต่าง ๆ เป็นปัญหาสำคัญมากในการพัฒนา
ประเทศตามแบบตะวันตก ทั้งทางด้านการบริหารปฏิบัติการปกครองภายในประเทศ การบริหาร
การทหาร การคลัง การศาล การคมนาคม การศึกษา และอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
งานด้านวิศวกรรมทางบก ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางรถไฟ ทางรถราง และถนน
เป็นวิหยาการแบบตะวันตก ซึ่งต้องอาศัยความรู้ความชำนาญเฉพาะอย่าง แม้กระทั่งงาน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 พ.ศ.9/67 พระราชบัญญัติสร้างถนน
หลวงภายในบริเวณกรุงเทพฯ.

ในระดับกรรมกร ก็ยังคงอาศัยทักษะเฉพาะงานด้วย จึงจัดหารกรรมกรได้ยากมาก ส่วนงานในระดับช่างฝีมือ หรือผู้คุมงาน และงานระดับผู้บริหาร เกือบจะกล่าวได้ว่าประเทศไทยไม่มีกำลังคนทางคู่นี้เลย การขาดแคลนบุคคลากรทุกระดับนี้ เป็นผลให้การพัฒนาการคมนาคมทางบกคลาซา งานบางประเภทผิดพลาดต้องทำใหม่อยู่เสมอ ๆ เกิดการสร้างอิทธิพลของชาวตะวันตกในวงราชการไทย ปัญหาเหล่านี้รัฐบาลพยายามแก้ไขทุกวิถีทาง ทั้งการแก้ไขปัญหาคณะเจ้าหน้าที่ และการแก้ไขในระยะยาว เพื่อจัดหาบุคคลมาดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้

2.1 การขาดแคลนบุคคลากรระดับกรรมกร

การพัฒนาการคมนาคมทางบกทุกระดับของอาศัยกรรมกรดำเนินงานจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟในแต่ละช่วง ต้องใช้กรรมกรหลายพันคน แต่ในขณะเดียวกันลักษณะสังคมไทยและจำนวนประชากรในขณะนั้นไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดหากรรมกร เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า ตลอดระยะเวลาอันยาวนานในประวัติศาสตร์ไทย การสงครามแต่ละครั้งก็เพื่อแสวงหากำลังคน แม้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งประเทศไทยปราศจากสงครามใหญ่ ๆ มาหลายสิบปีแล้วก็ตาม แต่จำนวนประชาชนยังมีน้อยมาก พื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นป่าไม้ หรือที่รกร้างว่างเปล่า ดังนั้นการจัดหาคนจำนวนมากเพื่อสร้างทางรถไฟจึงเป็นการยากมาก อีกประการหนึ่ง ลักษณะนิสัยตลอดจนทักษะในการประกอบอาชีพของคนไทย ยังไม่เหมาะกับการใช้แรงงานแบบกรรมกร ชาวไทยส่วนมากเป็นกสิกร รักความเป็นอิสระ แ่่งงานใช้แรงงานนี้ต้องการความอดทนในการทำงานได้ตลอดทั้งวัน ประกอบกับสภาพความเป็นอยู่ของชาวไทยเมื่ออาหารอุดมสมบูรณ์ ไม่มีความจำเป็นในการขึ้นรับจ้างใช้แรงงาน ยกตัวอย่าง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ รัฐบาลต้องประสบปัญหาขาดคนงานค้ำค้ำไม่ จะจ้างชาวพื้นเมืองก็ไม่ได้ เพราะชาวพื้นเมืองเหล่านี้มีที่ดินทำกินเพาะปลูกของตน¹ ย่อมไม่ยอมละทิ้งงานประจำดังกล่าว เป็นต้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/16 ที่ 49/4928 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กรกฎาคม ร.ศ.122.

เป็นผลให้การจัดหากรรมกรสร้างทางรถไฟเต็มไปด้วยความลำบากมาก จึงเป็นผลให้การสร้างทางรถไฟของล้าช่า

การแก้ไขปัญหาคาราคาเขินกรรมกรนี้ รัฐบาลต้องพยายามทุกวิถีทางที่จะจัดหาแรงงานเพื่อแก้ปัญหาแรงคนนี้ โดย

วิธีแรก รัฐบาลจ้างกรรมกรจีนจากประเทศจีนโดยตรง เพื่อสร้างทางรถไฟเกือบทุกสาย กรรมกรจีนเหล่านี้มีประสิทธิภาพในการทำงาน สามารถทำงานได้วันละเกือบ 12 ชั่วโมง ตั้งแต่รุ่งถึงบ่าย 5 โมงกว่า และยังมีความเป็นอยู่อย่างง่าย ๆ แต่เนื่องจากต้องเผชิญกับสภาพอากาศที่หนาวเย็น เปียกชื้นแบบป่าดงดิบ ประกอบกับมีการพักผ่อนไม่เพียงพอ สภาพร่างกายจึงทรุดโทรมไป¹ ลมเจ็บและตายเป็นจำนวนมาก จนเป็นที่ขยาดของกรรมกรรุ่นใหม่ที่จะมาทำงาน นอกจากนี้กรรมกรจีนและกรรมกรชาวพื้นเมืองมณฑลยูนนานยังก่อปัญหาอยู่เสมอ ๆ อาทิ การวิวาทกัน ขโมยโคกระบือ สุมเงิน ปัญหาเหล่านี้เมื่อรัฐบาลกวาดล้างเข้มงวด ก็ทำให้จัดหากรรมกรได้ยาก² ส่วนกรรมกรที่ทำงานเป็นเวลานานแล้วมักจะประท้วงโดยการหยุดงานเพื่อเรียกค่าแรงเพิ่มขึ้น³ จึงเป็นผลให้การสร้างทางรถไฟของล้าช่า และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

การว่าจ้างกรรมกรในการสร้างทางรถไฟนี้ รัฐบาลต้องระวังปัญหาอันจะเกิดจากทางการเมืองด้วย อาทิ กรณีการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เมื่อกรรมกรรถไฟต้องประสบปัญหาขาดแคลนคนงาน เพราะคนงานชาวจีนที่เกี้ยวจ้างได้ง่ายเข็ดขยาดสภาพอากาศและโรคภัย จากการสร้างทางรถไฟสายมณฑลยูนนาน ดังนั้นจึงมีผู้เสนอรัฐบาล

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยศ.5.1/1 ใบบอกที่ $\frac{34}{284}$ ของพระยาประสิทธิ์คีติกกร ข้าหลวงมณฑลนครราชสีมา ลงวันที่ 25 มีนาคม ร.ศ. 113.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/110, กรมหลวงคำรกราชานุภาพ กรมหลวง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม ร.ศ. 127.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยศ.5.9/13 ที่ 48/4692 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กรมหลวง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 กรกฎาคม ร.ศ. 122.

ให้จ้างคนงานจากชาวหรือญี่ปุ่น แต่ในเรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่า

“ญี่ปุ่นมีหนังสือสัญญากับเรา ขอมยกเอกสตราเทริทอเรียลก็จริง แต่ยกทอเมื่อใดตั้งใดคเปนกฎหมายสำหรับเมืองเมื่อยังไม่มีโคค ญี่ปุ่นยังคงโคเอกสตราเทริทอเรียลเหมือนชาติที่งปวง จึงเห็นว่าถ้ามีถอยความขึ้นยังจะปกครองลำบาก อีกประการหนึ่งกลัวจะทนอากาศเมืองร้อนไม่โคคจะป่วยการ

จึงเห็นว่า ถ้าคิดจัดการรับกู้เงินตรงมาจากเมืองจีนโคจะดีกว่า พวกจีนโคเคยจัดการรับเช่นนี้ก็มีอยู่ ขอให้ไทสวนโค ถึงที่ยะวาเขาก็ใช้เงินเพราะเหตุนั้น การที่จะคิดรับกู้ยยะวาเข้ามาทำการยังจะสู้เงินไม่ได้ เพราะตัวอย่างในเมืองเขาเองยังต้องใช้เงินแล้ว ดังนี้

อีกประการหนึ่ง ที่ไปเนปอลิสชื่ออย่างคั้น ลาวมณฑลอิสานตามณฑลอุดร ยิ่งโคมากเท่าโคยิ่งค¹

นอกจากนี้การจ้างแรงงานจีน ยังมีผลพลอยโค ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟเรียบร้อยแล้ว คนงานจีนเหล่านี้อาจจะตั้งหลักแหล่งทำการเพาะปลูก หรือทำงานในอุตสาหกรรมเหมืองแร่ คีบูกและอื่น ๆ² เพราะภายในประเทศจีนในขณะนั้น ประสบความยุ่งยากทางการเมือง มีประชาชนจำนวนมากประสบความคอกอยาก ทางเคินทางออกจากประเทศเพื่อเสียงโชค รับจ้างทำงานในประเทศต่าง ๆ ทางแถบเอเชียตะวันออกเฉียงโค แต่ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังขาดแรงงานอีกมาก คั้งนั้นแรงงานชาวจีนเหล่านี้มีส่วนช่วยพัฒนาการคมนาคมทางบกโคโดยทางรถไฟในประเทศไทยควย

¹ หจกคหมายเหตุแห่งชาติ เอกสตรา ร.5.ยค.5.9/19 ที่ 18/396 พระบาทสมเค็จ- พระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมขุนนริศรานุวัดคิตวงศ์ ลงวันที่ 6 มิถุนายน ร.ศ. 123.

² หจกคหมายเหตุแห่งชาติ เอกสตรา ร.5.ยค.5.5/24 ที่ 55/2888 พระบาทสมเค็จ- นันวิโคกรามบุล พระบาทสมเค็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน ร.ศ. 125.

วิธีที่ 2 ในการแก้ปัญหาการขาดแคลนกรรมกร รัฐบาลได้เกณฑ์แรงงานราษฎร เพื่อสร้างถนนทางเกวียนในภูมิภาค ซึ่งเป็นการเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ เพื่อทำสาธารณประโยชน์ และเพื่อการรับรองผู้มีบรรดาศักดิ์ การเกณฑ์แรงงานนี้ช่วยให้รัฐบาลประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนได้มาก ดังปรากฏในความเห็นของกระทรวงโยธาธิการเสนอต่อที่ประชุมเทศาภิบาล ปี พ.ศ. 2449 เรื่องขอแรงราษฎรทำการโยธา

"...ขอกล่าวแต่เฉพาะมณฑลนครศรีธรรมราชที่ได้เห็นมาแล้ว ในภายใน 10 ปีนี้ ได้ตัดถนนคั้งไม้คั้งอยู่ใน 13000 เส้น โค้งๆ คลองน้ำขนาด 3 วาบ้าง 4 วาบ้าง อยู่ใน 1700 เส้น โค้งๆ สถานีที่ถาวรพอข้างเดินโคอยู่ใน 100 สถานี ถ้าจะคำนวณแรงค่าจ้างก็ไม่ต่ำกว่า 1,500,000 บาท..."¹

ซึ่งถ้าจะรวมมณฑลอื่น ที่มีการบำรุงโยธาหัวเมืองมากเช่นกัน อาทิ มณฑลพายัพ พิจิตรโลก ถูกกัดแล้ว การเกณฑ์แรงงานประชาชนคงจะประหยัดเงินให้รัฐบาลหลายสิบบาท แต่อย่างไรก็ดี เมื่อการเกณฑ์แรงงานราษฎร ถ้ามิได้เป็นประโยชน์โดยตรงแก่ผู้ถูกเกณฑ์แล้ว ย่อมเป็นเหตุให้เกิดความรู้สึกว่าถูกกดขี่ เบียดเบียนแรงงานได้ ในครั้งนั้นปรากฏว่าได้มีประชาชนร้องเรียนขอเสนอบัณฑิตกระทรวงมหาดไทย เมื่อคราวตรวจราชการเมืองพัทลุง² ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้ตรวจสอบเรื่องราวโดยตลอดแล้ว จึงมีหนังสือสั่งไปว่า "...การทำทางนี้ขอความในพระราชบัญญัติชั้คอยู่แล้ว ให้เกณฑ์โคไม่ของเกณฑ์จ้าง แต่จะช่วยให้ได้อย่างหนึ่ง คือ การเกณฑ์คนทำทางนี้ ถ้าจะทำทางโคให้เกณฑ์คนที่อยู่ในหมู่บ้านนั้นทำ ไม่ให้เกณฑ์คน

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานการประชุมเทศาภิบาล ร.ศ. 125.

² ก. รายงานการประชุมเทศาภิบาล ร.ศ. 125.

ทางอื่นมาทำเพื่อประโยชน์แก่ราษฎรที่อยู่ในแถบนั้น จะได้เดินไปมาโดยสะดวกเช่นประโยชน์แก่ตนเอง..."¹

ปฏิกริยาที่แสดงออกซึ่งความไม่พอใจของประชาชนในการเกณฑ์แรงงานนี้ ถึงแม้ว่าจะไม่เป็นสาเหตุโดยตรงในการก่อความไม่สงบขึ้น แต่เมื่อเกิดความไม่สงบในบ้านเมือง ปฏิกริยานี้ก็พร้อมที่จะแสดงออกมา อาทิ กรณีเหตุการณ์ "กบฏเงี้ยวเมืองแพร่ เมื่อปี พ.ศ. 2445" ก่อนที่กองโจรเงี้ยวจะเข้าตีเมืองแพร่ พระยาไชยบูรณ์ได้เกณฑ์คนทำถนนทั้งในเมืองและนอกเมืองหนักเกินความต้องการ เป็นเหตุให้ชาวเมืองเกลียดชังท่าน และข้าราชการคนอื่น ๆ ที่เกณฑ์ให้คนทำงาน ดังนั้นเมื่อโจรเงี้ยวเข้าตีเมืองแพร่ ชาวเมืองได้ช่วยกันหลบหนีของข้าราชการเหล่านั้นให้เงี้ยวฆ่าเสีย²

เมื่อชาวเหตุการณ์แพร่กระจายออกไป พระยาสุโขทัยวินิต ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมา ซึ่งเข้าใจถึงปฏิกริยาที่ชาวเมืองแพร่แสดงออกมานี้ จึงได้มีคำสั่งถึงผู้ว่าราชการเมืองในมณฑลนครราชสีมาว่า "...ขอสำคัญการเกณฑ์ทำการโยธาต่าง ๆ เป็นหนทางที่จะทำให้ราษฎรเกลียดชัง ขอให้คิดอ่านจ่ายเบบเงินเสียให้สมกับความเห็นใจเห็น้อย..."³ ถึงแม้ว่าการเกณฑ์แรงงานอาจทำให้ประชาชนไม่พอใจรัฐบาลได้ แต่ขณะเดียวกันการเกณฑ์แรงงานก็เป็นวิธีที่รัฐบาลจำเป็นต้องใช้ ดังนั้นรัฐบาลจึงแก้ปัญหานี้โดยการออกกฎหมายกระทรวงมหาดไทย เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติของข้าหลวงเทศาภิบาลให้รัดกุมยิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลได้ออกกฎหมายกระทรวงมหาดไทยกำหนดการเกณฑ์แรงงานโดยให้เกณฑ์ได้ปีหนึ่งไม่เกิน 15 วัน และจ่ายค่ามิใช่ฤดูกาลที่ราษฎรทำมาหากิน ถ้างานนั้นต้องค้างแรม รัฐบาลจะต้องหาเสบียงอาหารให้ด้วย⁴

¹ อ.

² เศษ มุนนาค "ขบถเงี้ยวเมืองแพร่ ร.ศ. 121" สังคมศาสตร์ปริทัศน์ 6(2):74-75 กันยายน - พฤศจิกายน พ.ศ. 2511.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.6 ร.2 ใบออกวันที่ 165/1575 พระยาสุโขทัยวินิต หลักรมหลวงดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 12 สิงหาคม ร.ศ. 121

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล ปี 125 แทนกโยธา.

วิธีที่ 3 รัฐบาลแก้ปัญหาการขาดแคลนกรรมกร โดยใช้แรงงานนักโทษใน ภูมิภาคต่าง ๆ สร้างทางเกวียนและถนนระหว่างเมืองระหว่างมณฑล ซึ่งรัฐบาลไม่สามารถ เกิดแรงงานประชาชนมาทำได้ แต่อย่างไรก็ตาม การใช้แรงงานนักโทษหรือแรงงาน ประชาชนนั้น แมว่าบุคคลเหล่านั้นจะเคยชุกฉิบ รัฐบาลก็จับจองเสียหมดก็ตาม แต่การสร้างทาง และถนนต้องการทักษะความชำนาญมากกว่าการถมดินให้สูงขึ้นเท่านั้น ผู้สร้างถนนและ ทางต้องเข้าใจถึงความรู้ในการปรับระดับพื้นผิวถนนให้สูงเท่ากัน มีขนาดความกว้างของถนน และทางสม่ำเสมอ และการทำให้พื้นผิวถนนแข็งแรงเพื่อความคงทนถาวร การใช้แรงงาน ที่ปราศจากความรู้ดังกล่าวมาแล้ว ย่อมเป็นผลให้ถนนหรือทางที่สร้างขึ้นชำรุดง่าย ดินเบียดเสีย แรงงานและค่าใช้จ่ายในการสร้างใหม่อยู่เสมอ แต่รัฐบาลไม่มีทางเลือกอย่างอื่นที่ดีกว่าการ ประหยัดค่าใช้จ่ายแรงงาน และการขาดแคลนคนงานชั้นพื้นฐานดังกล่าวมาแล้ว ปัญหา ความบกพร่องเหล่านี้ มิได้เกิดจากคนงานชั้นพื้นฐานอย่างเดียว แต่เกิดจากความบกพร่อง ของผู้คุมงานที่ขาดประสิทธิภาพด้วย

2.2 การขาดแคลนบุคคลากรระดับช่างฝีมือหรือผู้คุมงาน

บุคคลระดับนี้ มีความสำคัญมากในการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบก เพราะจะเป็นผู้รับคำสั่งจากวิศวกรผู้วางแผนงาน เพื่อนำมาปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนงาน ที่กำหนด แต่สำหรับประเทศไทยในขณะนั้นรัฐบาลไม่สามารถจัดหาบุคคลระดับนี้ได้ แม้กระทั่ง การขุดร่องน้ำตามหัวเมืองต่าง ๆ ก็ต้องหากุศลอินทองถิ่นส่งมางานที่พระราชวังสวนกุหลาบ¹ สำหรับช่างฝีมือ อาทิ ผู้ขับรถรางและรถไฟ ไม่มีคนไทยที่จะทำเนื้องานได้เลย ส่วนช่าง สำรุดทาง แมว่าจะมีคนไทยค่าเป็นการอยู่บ้าง แต่ก็ไมนาเชื่อว่าจะถูกต้องได้ เพราะคิด เลขงาย ๆ ก็ไม่ถูก กะระดับถ่วงก็ไม่เป็น แต่กระทรวงโยธาธิการมีความจำเป็นที่จะต้อง แต่งตั้งให้เป็นช่างสำรวจค่าเนื้องานตามหัวเมืองต่าง ๆ² สำหรับวิศวกรคุมการก่อสร้าง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช. 1/32 ที่ 44/1138 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

² ฎ. พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

ขาดความรู้ความชำนาญ ทั้งเช่นปรากฏในรายงาน นายคาร์โล อาเลกรี (Mr. Carlo Allegri) นายช่างใหญ่กรมโยธา ถึง พระสถิตยนิมานการ เจ้ากรมโยธา เรื่องการโยธาในเขตชลประทาน, ตอนหนึ่งว่า

“...ที่เมืองตะกั่วป่าเวลานี้กำลังทำเมืองใหม่ และได้ตัดถนนขึ้นอีกหลายสาย แต่หาได้มีอินเฮอร์เนียดูแลกำกับตรวจราชการเวลานั้นไม่ ส่วนคนที่กรมโยธาส่งไปก็ไม่มีความรู้พอ และได้ตัดถนนไปตามพื้นดินที่ต่ำ ๆ สูง ๆ การทำถนนในเมืองภูเก็ตคือทยอยหนึ่ง แต่ถึงอย่างไรก็ดี ถ้ามีอินเฮอร์เนียอยู่แล้ว คงจะดีขึ้นกว่านี้ โดยซึ่งคนที่นี่ไม่มีความรู้ในการทำถนน เช่น ถนนที่กำลังทำอยู่โคเวียนหรือเวียมทำอยู่หลายหน จึงเป็นอันสำเร็จ...”¹

ความขาดแคลนบุคลากรระดับนี้ เป็นผลให้การพัฒนาการคมนาคมทางบกกล้าช้าและสิ้นเปลือง เพราะการสร้างถนนหรือทางที่ขาดผู้คุมงานที่สามารถ ย่อมเป็นผลให้ถนนหรือทางเหล่านั้นมิได้เป็นไปตามแบบที่วางไว้ ทุลักทุเล และต้องสร้างใหม่ในที่สุด ความขาดแคลนผู้คุมงานสร้างถนนนี้ ยังเป็นผลสืบเนื่องทำให้ความก้าวหน้าของประเทศทางคานทาง ๆ ต้องล่าช้าไปด้วย เพราะถนนหรือทางเกวียนเป็นวิธีการคมนาคมทางบกที่จำเป็นมากสำหรับภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศไทย

รัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหานี้ ทั้งในลักษณะเร่งด่วนและการแก้ไขในระยะยาว ตามแต่ความจำเป็นของงานแต่ละชนิด การแก้ไขอย่างเร่งด่วนสำหรับงานที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยทักษะความรู้ความชำนาญมาก รัฐบาลได้ให้หัวเมืองจัดส่งบุคคลในแต่ละท้องถิ่นเข้ามาศึกษาในงานในกรุงเทพฯ ส่วนงานที่รัฐบาลไม่สามารถฝึกคนในระยะเวลานั้นได้จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องจ้างชาวต่างประเทศมาทำการแทน อาทิ วิศวกรคุมงานสร้างทางรถไฟ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.1/25 สำเนาฉบับที่ 1949 นายกาโล แอนเดกรี ถึง พระสถิตยนิมานการ เจ้ากรมโยธา ลงวันที่ 26 มกราคม ร.ศ. 121.

วิศวกรสำรวจทางรถไฟ วิศวกรโยธา พนักงานซ่อมแซมเครื่องจักร พนักงานขับรถไฟ เป็นต้น ดังนั้นจึงเป็นผลให้กระทรวงโยธาธิการเต็มไปด้วยพนักงานชาวตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรมรถไฟ แม้กระทั่งสมุหนายกใหญ่ ก็เป็นชาวตะวันตก¹ ส่วนพนักงานขับรถไฟ ก็มีคนไทยเพียงคนเดียวเท่านั้น² ถ้ารัฐบาลปล่อยให้สภาพการณ์เป็นเช่นนี้ต่อไป ย่อมจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี เพราะนอกจากรัฐบาลจะเปลืองงบประมาณจ้างชาวตะวันตก ในอัตราเงินเดือนสูงแล้ว เมื่อเกิดภาวะสงครามขึ้น รัฐบาลไทยอาจจะไม่สามารถใช้รถไฟ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่รวดเร็วที่สุดในขณะนั้น เพื่อเป็นประโยชน์ในยามสงครามได้ ดังเช่นเมื่อ ปี พ.ศ. 2436 เกิดกรณีพิพาทไทย - ฝรั่งเศส รัฐบาลต่างประเทศต้องจำเนิ่นบังคับคน ในบังคับของตนลาออกจากราชการทหารบก ทหารเรือไทย³

นอกจากนี้ การจ้างชาวตะวันตกนี้ ยังก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ การสร้างอิทธิพลของชาวตะวันตกในวงราชการไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรมรถไฟ ตลอดรัชกาลที่ 5 รัฐบาลไทยได้จ้างแค่วิศวกรชาวเยอรมันในตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟไทย* ทั้งนายเบเทเก และนายเกือ ก็ที่ถกกันมิให้รัฐบาลไทยจ้างวิศวกรและนายช่างชาติดอื่น ซ้ำยังไม่ยอมฝึกหัดคนไทยให้สามารถรับดำเนินการต่อไปได้ อีกทั้งพยายามดึงอำนาจการบังคับบัญชาแก่ชชาติ จนกระทั่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการมิสามารถจะเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับกิจการของกรมรถไฟได้อย่างเต็มที่ ดังปรากฏในหนังสือพระยาสุรียานุวัตรกราบทูลพระบาทสมเด็จพระ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 เล.6/16 101/7295 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 ธันวาคม ร.ศ. 119.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.5 เลขที่ 4 ที่ 89/4342 พระยาสุรียานุวัตร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

³ ฎ.

* ฎภาคผนวก ก

เกินไป จนเป็นปัญหาที่รัฐบาลในสมัยต่อ ๆ มาต้องแก้ไขต่อไป กังวลอย่างฉิวติผลของชาวเยอรมันในกรมรถไฟนี้ ภาวรัฐบาลไทยจะสามารถจัดวางถนนไทยเข้ารับหน้าที่แทนได้ ก็ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว นอกจากนี้ การว่าจ้างชาวตะวันตกมาดำเนินงานรถไฟและถนน ตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา บ่อมเป็นผลให้คนไทยโดยทั่วไปขาดความมั่นใจในความสามารถของตน และทัศนียคติต่อชาวตะวันตกจะแก้ไขปัญหานั้นเกิดจากความก้าวหน้าทางการคมนาคมทางบกได้ดีกว่าคนไทยด้วยกัน

การแก้ไขปัญหานี้ "จุดมุ่งประสงค์" กับข้างฝีมือ หรือผู้ปฏิบัติงานในระยะยาวนี้ รัฐบาลมิได้นิ่งนอนใจ พระยาสุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาวิศวกรรมศาสตร์ สาขารถไฟที่ประเทศเยอรมัน¹ นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2443 พระยาสุริยานุวัตรได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จักตั้งโรงเรียนฝึกหัดช่างถมุงานที่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งของวิศวกรได้ ทั้งการรถไฟและการโยธา โดยนักเรียนเหล่านั้นจะได้รับการฝึกหัดวิชาคณิตศาสตร์ เพื่อให้ทำการสำรวจทำแผนที่ และฝึกหัดช่างไม้ได้ถูกต้อง ว่าทั้งนี้ยังได้รับพระราชทานเบี้ยเลี้ยงขณะเรียนอีกเดือนละ 20 - 30 บาท แต่ตั้งแต่บัดนั้นจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2450 นักเรียนเหล่านั้นยังไม่สามารถออกปฏิบัติงานได้² อีกทั้งพระยาสุริยานุวัตร ยังได้ทูลเกล้าฯ เสนอความเห็นว่า จะขอช่างกล หุ่น เรือ ไปรับราชการเป็นกัปตันรถไฟ โดยเลือกผู้ที่มีอายุ 3 ปีขึ้นไป เพื่อฝึกหัดการใส่ไฟและขับรถ เชนเดียวกับที่ฝึกหัดในกรมทหารเรือ³ การตั้ง-

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 4 ที่ 84/4342 พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล ปีที่ 2 ร.ศ. 126.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 4 ที่ 84/4342 พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124.

โรงเรียนเพื่อฝึกหัดวิชาช่างรถไฟ และช่างก่อสร้างซึ่งได้เริ่มในปลายรัชกาลที่ 5 นั้น เมื่อนักเรียนเวลานี้สำเร็จไปแล้ว ได้เป็นกำลังสำคัญของประเทศต่อไปในการพัฒนาการคมนาคมทางบก

2.3 การขาดแคลนบุคลากรระดับผู้บริหาร

กระทรวงโยธาธิการ เป็นกระทรวงที่มีความสำคัญมากต่อสถานการณ์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะเป็นกระทรวงที่ต้องควบคุมการสร้างและอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลกับเมืองหลวงให้ใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น ซึ่งรัฐบาลก็เข้าใจถึงความสำคัญในงานด้านนี้ จึงได้ก่อสร้างทางรถไฟและจัดสรรงบประมาณรายจ่ายให้กระทรวงโยธาธิการมากเป็นอันดับ 3 แทนการจัดหน่วยงานตลอดจนการจัดผู้ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกลับอยู่ในลักษณะตรงกันข้าม คือ เป็นงานชั้นทดลองทั้งสิ้น อีกทั้งเสนาบดีส่วนใหญ่ยังไม่สามารถควบคุมผู้บริหารระดับกรม ซึ่งเป็นชาวตะวันตกได้ ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาที่ 44/1138 ถึงพระยาสุรียานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2448 ความว่า

"การในกระทรวงโยธา... (ต้นฉบับกระดาษขาด)... ไปก็อยู่ในกระทรวงราย ค่ายเมื่อตั้งกระทรวงขึ้นนั้น กรม... (ต้นฉบับกระดาษขาด)... ว่า การนำที่จะให้เป็นหลักฐาน บันเป็นกรมเป็นกองให้รับผิดชอบกันเป็นแผนก ๆ รวมขึ้นกรมกลาง การซึ่งหากนบรจตุตำแหน่งเป็นการจำเบบที่ใดคนใหม่ ซึ่งไม่เคยทำงานออฟฟิศทั้งสิ้น ทำขึ้นเป็นการทดลองตั้งแต่เสนาบดีไปจนตัวเจ้ากรมแล้วแต่กรมรถไฟซึ่งใช้ฝรั่งล้วน (ขีดเส้นใต้โดยผู้เขียน) การที่เดาขึ้นใหม่เช่นนี้ ต้องการความคิดแก้ไขเปลี่ยนแปลงไปตามที่ทดลองไว้ว่าดีไม่ดี ที่เกิดไปฤชาคอยู่ภายหลังกรมหลวงนครคีต้องย้ายจากกระทรวงไป เมื่อการยังไม่ลงระเบียบ เปลี่ยนเสนาบดีใหม่ ๆ ไม่ใคร่รู้ความคิดเดิมว่ากิจจะวางการอย่างไร หนึ่งแต่มีรูปอยู่อย่างไรก็ปล่อยไว้เช่นนั้น ข้าไม่ใคร่ให้ออฟฟิศเลย การในกระทรวงเช่นคอเรสปอนเดนต์ไป...

ทุกกรมทุกหมู่เวียน แคมป์หนึ่งลือไปมากัน จนกระทั่งเสนาบดีกับปลัด
 ทูลฉลอง มีการอุไรขึ้นสักเรื่องหนึ่ง ทองถวายสำเนาหนังสือเป็นหอบ ๆ
 อานไม่ไหว นั้มาหูกชงักเกือบจะอัมปาง จึงต้องย้ายกรมหลวงนริศกลับ
 ไปใหม่ มาชั้นหลังนี้ กรมหลวงนริศเรือไป เพราะเหตุที่มีเวลาการน้อย
 แลไปคึกชงักเสียควย เรื่องทุ่งปุงมีไปรษณีย์แลโทรเลขเป็นต้น เลยพา
 อื่น ๆ เนื่อยไป จึงเหนวามีซองที่จะจัดการแก้ไขได้มาก..."¹

การที่การจัดหน่วยงานกระทรวงโยธาธิการในระยะแรก อยู่ในขั้นทดลอง
 ซึ่งเสนาบดียังไม่คอยมีงานรับผิดชอบ เพราะงานส่วนใหญ่เป็นวิทยาการแบบตะวันตก โดยมี
 ชาวตะวันตกเป็นผู้ควบคุมดูแล และงานเหล่านี้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการไม่สามารถ
 เข้าไปควบคุมได้ สำหรับงานโยธาหัวเมืองก็ยังคงอยู่ในความรับผิดชอบของกรม
 มหาดไทย งานที่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะต้องรับผิดชอบโดยตรงจึงยังมีน้อยมาก
 ซ้ำยังมีการแลกเปลี่ยนเสนาบดีเสมอ ๆ เสนาบดีแต่ละท่านดำรงตำแหน่งเพียงประมาณ
 1 - 2 ปี เป็นส่วนมาก* เป็นเหตุให้เสนาบดีแต่ละท่านมิสามารถศึกษางานในกระทรวง
 โยธาธิการได้อย่างถ่องแท้ ก็เปลี่ยนเสนาบดีใหม่อีก การที่รัฐบาลไม่สามารถจัดหาเสนาบดี
 ที่เหมาะสมได้นั้น เป็นเพราะในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ ประเทศไทยต้องปรับปรุงงานทุกประเภท
 ความต้องการผู้บริหารที่มีความสามารถจึงมีมาก รัฐบาลคงเห็นว่างานในกระทรวงนี้ส่วนมาก
 เป็นวิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งคนไทยยังขาดความรู้ความชำนาญจึงปล่อยให้เป็นที่ของ
 ชาวตะวันตก แลยิ่งปล่อยให้ชาวตะวันตกก็มีอิทธิพลในกรมรถไฟมากยิ่งขึ้น

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเข้า
 พระทัยก็ แต่ยังมิสามารถหาบุคคลมาดำเนินการได้ แมกระนั้นก็ตาม ทรงได้จัดเตรียม

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.1/32 ที่ 44/1138 พระบาทสมเด็จพระ
 พระเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาสุรียานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

* ภูภาคผนวก ก.

การศึกษาราชของพระราชโอรส โดยโปรดให้พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ศึกษาทางค่านโยธา
 วิชาการ ทามคำแนะนำของพระวิสุทธสุริยศักดิ์¹ และต่อมาพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร
 ทรงเป็นกำลังสำคัญในการบริหารงานกรมรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า
 เจ้าอยู่หัว

3. ปัญหาการขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์

วัสดุ อุปกรณ์ เป็นสิ่งสำคัญมากในการก่อสร้างทั้งทางรถไฟ ถนน และทางเคเบิล
 ทั้งนี้เพราะ ถ้ารัฐบาลสามารถจัดหาสิ่งเหล่านี้ภายในประเทศได้ จะทำให้ไม่สิ้นเปลืองรายจ่าย
 แต่เนื่องจากวัสดุอุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟและถนนบางอย่าง ไม่สามารถจัดหาภายใน
 ประเทศได้ รัฐบาลต้องจ่ายเงินซื้อจากต่างประเทศ ซึ่งราคายังขึ้นลงตามตลาดต่างประเทศ
 ค่อนข้าง เป็นผลให้รัฐบาลต้องสิ้นเปลืองงบประมาณรายจ่ายในการก่อสร้างเพิ่มขึ้น

ถึงแม้ว่าวัสดุบางอย่างจะหาได้ภายในประเทศ อาทิ ไม้และหิน เป็นต้น แต่ก็ยังมี
 มิสามารถนำมาใช้ได้ โดยเฉพาะหิน ซึ่งเป็นวัสดุสำคัญในการถมทางรถไฟและถนนให้แข็งแรง
 ขึ้น จะต้องผ่านการสกัดและขอยเพื่อให้สะดวกในการนำมาใช้ รัฐบาลได้พยายามแก้ไข
 ปัญหาการขาดแคลนหิน โดยการตั้งโรงงานขยหินที่จังหวัดสระบุรีขึ้น เพื่อนำหินมาถมทาง
 รถไฟสายนครราชสีมา แต่กระนั้นก็ยังไม่เพียงพอ ประกอบกับเพื่อเป็นการประหยัดต้นทุน
 ในการก่อสร้าง กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ได้มีหนังสือทูล
 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เพื่อขออนุญาตขุดอิฐหักตามวัด
 และวังโบราณในจังหวัดอยุธยาถมทางรถไฟสายนครราชสีมา² การเรื่องนี้ กรมหลวง—

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ก.49/8 พระยาวิสุทธสุริยศักดิ์ กราบทูล
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 116.

* คือ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยุช.5.6/22 ที่ 115/22935 กรมหลวง—
 ดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 ตุลาคม ร.ศ. 115.

คำร้องราชานุกาพ ได้มีหนังสือกราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อขอพระราชทาน พระบรมราชานุญาต พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงอนุญาตตามคำขอ โดยไปรคิหรือ โศเดพาเซตค้ำแพงชั้นนอกกอน การรื้ออิฐหักครั้งนี้ กรมหลวงคำร้งราชานุกาพทรงกำชับ ให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการระมัดระวังมิให้ทำลายแนวผนังหรือของโบราณที่ยังคึกคัก แนน อยู่ให้เสียหายได้¹ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว มีอาจทรุบายได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหาย เพียงใด แต่เข้าใจว่าคนในสมัยนั้น ยังมีความยึดมั่นในศาสนา มาก คงจะระมัดระวัง ในการทำลายศาสนสถาน ซึ่งถือว่าเป็นบาปอย่างหนึ่ง

การนำอิฐหักจากซากโบราณสถานมาถมถนน หรือทางเกวียนเป็นที่ค่อนข้างจะนิยม ปฏิบัติในสมัยนั้น โดยเฉพาะตามหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลจากโรงงานยอหิน อีกทั้งการขนส่ง ดินยังเต็มไปด้วยความยากลำบากว่ แม่กระทั่งในกรุงเทพฯ ก็ตาม แต่ความขาดแคลนหิน นั้น เป็นสิ่งที่รัฐบาลจำเป็นต้องแก้ไข เพราะความต้องการใช้หินมีมากขึ้นทุกที ถ้าขาด หินแล้ว ถนนก็ขาดความแข็งแรง กองซ่อมแซมและสร้างใหม่อยู่เสมอ ซึ่งเป็นการสิ้นเปลือง ค่าใช้จ่ายมากยิ่งขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงได้แก้ปัญหาโดยจัดตั้ง หรืออนุญาตให้เอกชนจัดตั้ง โรงงานยอหินขึ้น ตามจังหวัดที่มีการสร้างทางรถไฟ อาทิ จังหวัดสระบุรี ลพบุรี ราชบุรี เป็นต้น นอกจากนี้ยังแก้ปัญหาโดยการใช้แรงงานนักโทษในการยอหินด้วยมือ ซึ่งแม่ กระทั่งในปัจจุบันนี้ ก็ยังใช้วิธีการดังกล่าว อาทิที่จังหวัดราชบุรี เป็นต้น

สำหรับวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือที่ไม่สามารถจัดหาภายในประเทศได้ เป็นคนว่า เหล็กตะปู ซีเมนต์ รางเหล็ก หัวรถจักรรถไฟ ตู้รถไฟ ลูกดิ่งกึ่งถนน รัฐบาล จำเป็นต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศทั้งสิ้น

4. อุปสรรคทางคานเทคโนโลยี

การสร้างทางรถไฟในประเทศไทย มีอุปสรรคทางคานเทคโนโลยี อันเนื่องจากสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเป็นสำคัญ และเป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่ง เป็นผลให้สิ้นเปลืองทั้งค่าใช้จ่ายและเวลา

ควยเหตุที่สภาพภูมิประเทศตามทางรถไฟสายนกรราชสีมาและสายเหนือเป็นที่ลุ่ม โดยเฉพาะทางภาคกลาง การวางรางรถไฟจึงต้องถมดินให้สูง แต่เมื่อฝนตก น้ำท่วม และไหลเชี่ยว เป็นผลให้พื้นดินอ่อนไม่สามารถรับน้ำหนักรถไฟได้ ทรุคและต้องซ่อมแซมใหม่¹ เป็นกนุ นอกจากนี้ทางรถไฟบางตอนต้องข้ามลำห้วย ลำคลอง แม่น้ำ เป็นจำนวนมาก อีกทั้งแม่น้ำลำคลองบางสายมีความกว้างมาก ดินตามชายฝั่งเป็นดินอ่อน นายช่างต้องระมัดระวังในการสร้างสะพานให้สามารถรับน้ำหนักรถไฟได้ควย ซึ่งเป็นผลให้ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้ภูมิประเทศบางกอนเต็มไปด้วยภูเขา พุทที่สูง ๆ ต่ำ ๆ การสร้างถนนหรือทางรถไฟให้มีแนวตรงและสั้น ซึ่งจะต้องตัดผ่านภูเขายอมทำได้ยาก เพราะชาวักถูกระเบิดระเบิดภูเขาหรือเนินเขาเตี้ย ๆ ได้ และถึงแม้ว่าจะสังข์ซื้อจากต่างประเทศได้แล้ว นายช่างก็กองระมัดระวังในการระเบิดเจาะอุโมงค์ควย

นอกจากอุปสรรคทางคานการเงิน การขาดแคลนบุคคลากรระดับตาง ๆ การขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ และอุปสรรคทางเทคโนโลยีแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งเป็นเหตุให้การพัฒนาการคมนาคมทางบกยังไม่เจริญเท่าที่ควร อาทิ การขาดความกระตือรือร้นของประชาชนชาวไทย เพราะการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนี้ เป็นความต้องการของรัฐบาลเพื่ออำนวยความสะดวกในการปกครองภายในประเทศ เพื่อคานทานอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตก

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยธ.5.9/3 ที่ 47/1098 พระยาสุโขมนัวินิต กราบพูลุ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช มกุฎราชกุมาร ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน ร.ศ. 126

เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และเพื่อความสะดวกในการเดินทาง แก่สำหรับประชาชน โดยทั่วไปแล้ว ไม่มีความต้องการความก้าวหน้าทางด้านนี้เลย ประชาชนยังพอใจที่จะเดินทางตามแบบดั้งเดิม การขาดความกระตือรือร้นของประชาชนนี้เอง เป็นผลให้ความร่วมมือหรือความคิดริเริ่มที่จะไต่จากประชาชนมีน้อยตามไปด้วย สำหรับข้าราชการผู้รับผิดชอบหน้าที่ในการจัดและปรับปรุงทางรถไฟ ถนน และทางเกวียนนั้น กวายนอกที่ตองเผชิญกับอุปสรรคมากมาย ประกอบกับความไม่รู้สึกถึงความคมนาคมทางบกเป็นสิ่งสำคัญมากนัก จึงเป็นผลให้ประสิทธิภาพในความพยายามแก้ปัญหาและอุปสรรคค่อยลงไปด้วย ดังจะเห็นได้จากพระราชหัตถเลขา เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2442 ความว่า

"... เพราะเหตุที่ไม่เคยรู้สึกต้องการถนน ต้องการแต่คลอง แต่ก็ยังไม่รู้สึกว่าจะจำเป็นต่อรักษา เพราะการที่จะไปมาไม่ต้องเป็นการรีบร้อนอันใด เมื่อมีน้ำก็ไป เมื่อไม่มีน้ำก็นอนอยู่เสียบ้านสบายไปเสียอีก ความรู้สึกต้องการถนนแต่คลอง ถ้าหากจะมีขึ้นมาบ้างคราว ก็ถอนใจถอนหัวเสียทีเดียว ก็รับหายอยากไปได้ น้ำใจเขานี้ยอมเป็นอยู่ทั่วไปในหมู่มหาชนตลอดจนถึงเจ้านาย เสนาบดี (ซึ่งเสนาโดยผู้เขียน) จะหาที่รอนอกรอนใจ อยวาทแต่ถึงจะต้องการถนนแต่ลำคลองเลย แต่เพียงกลัวเขามาเป็นนายก็ถอนใจ แลสิ้นหัวเสียแล้วก็หาย โรควิตถวิจารณ์ของไทยรักษาบางรายเช่นนี้ จึงได้มีกแปลกกับประเทศอื่น เขามากนัก"¹

ดังนั้นอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า อุปสรรคที่กล่าวมาข้างต้นนี้ อุปสรรคที่สำคัญที่สุดก็คือ การขาดเงิน เพราะเงินสามารถช่วยแก้ไขปัญหามหาอุปสรรคด้านอื่นๆ ได้ อาทิ เงินสามารถช่วยให้รัฐบาลจ้างชาวตะวันตกเข้ามาค้าเงินงานในขณะที่ยังหากคนไทยเข้าดำเนินการไม่ได้ สามารถจัดตั้งโรงเรียนฝึกหัดคนไทยเพื่อรับงานต่อไป สามารถจัดซื้อวัสดุ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.51/26 พระราชหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 สิงหาคม ร.ศ. 118.

อุปสรรคที่จำกัดภายในประเทศไม่ได้ แก่ถาวรรัฐบาลขาดเงินแล้ว อุปสรรคเหล่านี้ก็จะยิ่งทวี ปัญหามากขึ้นอีก และจะเป็นผลให้การพัฒนากิจกรรมคมนาคมทางบกต้องล่าช้า สิ้นเปลืองทั้ง เงินและเวลา

ผลที่ได้รับจากการพัฒนากิจกรรมคมนาคมทางบก

การพัฒนากิจกรรมคมนาคมทางบก แม้ว่าจะต้องลงทุนมาก และประสบปัญหาต่าง ๆ มากมายก็ตาม แต่ก็ได้อิทธิพลอันดีต่อประโยชน์แก่รัฐบาลในขณะนั้นหลายประการ ทั้งทาง ด้านการปกครองภายในประเทศ เศรษฐกิจ สังคม และการขยายเมืองหลวงด้วย

1. ผลทางด้านการปกครองภายในประเทศ

การจัดและปรับปรุงกิจกรรมคมนาคมทางบกให้สะดวก รวดเร็ว และสามารถเดินทาง ได้ตลอดทุกฤดูกาล เป็นงานจำเป็นกับสภาวะการณ์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะในตอนต้น รัชกาลที่ 5 นี้ รัฐบาลยังไม่สามารถควบคุมอำนาจการปกครองหัวเมืองที่ห่างไกลได้เต็มที่ จนเชื้อชาติต่าง ๆ ตามชายแดนทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ ต่างมี อิสระเต็มที่ในการปกครองตนเอง อีกทั้งมีความรู้สึกใกล้ชิดกับดินแดนที่ชาวพื้นเมืองเหล่านั้น เดินทางติดต่อกันได้สะดวก ดังนั้น การที่รัฐบาลมุ่งจัดสร้างทางรถไฟและถนน ซึ่งเป็นกิจกรรมคมนาคมทางบกที่สะดวก รวดเร็ว และเดินทางได้ทุกฤดูกาล ย่อมเป็นผลให้ชาวพื้นเมือง ตามชายแดนไปมาหาสู่กับเมืองหลวงกรุงเทพฯ ได้สะดวก อิทธิพลอันดีให้เกิดความรู้สึกผูกพันกับรัฐบาลกลาง และเข้าใจว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของกรุงสยาม

ความสะดวกในการคมนาคมทางบก เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เอื้ออำนวยความ สะดวกในการกระชับการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ เพราะกระทรวงมหาดไทยสามารถจัดส่ง ข้าราชการจากส่วนกลางไปยังหัวเมือง โดยทางรถไฟหรือทางเกวียนได้รวดเร็วขึ้น และ ในขณะเดียวกัน รัฐบาลกลางสามารถจัดส่งหนังสือราชการ และคำสั่งต่าง ๆ เพื่อให้ ข้าราชการส่วนภูมิภาคปฏิบัติตามได้รวดเร็วขึ้นกว่าเดิม และสิ่งที่สำคัญก็คือ กระทรวง- มหาดไทยสามารถติดตามผลการปฏิบัติงานของข้าราชการในส่วนภูมิภาคได้มากยิ่งขึ้น

เพราะแต่เดิมนั้นการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหัวเมืองตามชายแดนต้องใช้เวลาการเดินทาง ,
 ประมาณเดือนกว่า ทั้งไกลลวมาแล้วในบทที่ 1 ซ้ำยังจะต้องคอยฤดูกาลที่เหมาะสมด้วย
 ดังนั้นโอกาสที่รัฐบาลกลางจะส่งข้าหลวงออกไปตรวจราชการจึงเป็นการยากมาก แต่เมื่อ
 รัฐบาลจัดสร้างทางรถไฟและปรับปรุงทาง เหนียวซึ่งสะดวกในการเดินทางตลอดทั้งนี้แล้ว ย่อม
 เป็นผลให้กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ออกเดินทางไปตรวจราชการ
 หรือจัดส่งข้าหลวงตรวจการุเดินทางไปตรวจการปฏิบัติงานของข้าราชการส่วนภูมิภาค อีกทั้ง
 ตรวจตราสภาพความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพของประชาชนในส่วนภูมิภาคได้มากยิ่งขึ้น ถึงแม้
 ว่าการเดินทางในบางครั้งจะต้องขึ้นรถไฟ ลุงเรือ และเดินทางโดยทางเกวียนอีกก็ตาม
 แต่ก็ยังมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าเดิม ซึ่งต้องเดินทางโดยทางน้ำแต่เพียงวิธีเดียวเท่านั้น
 นอกจากนี้ความสะดวกในการคมนาคมทางบก ย่อมเอื้ออำนวยให้กระทรวงมหาดไทยสามารถจัด
 ให้มีการประชุมเทศาภิบาลประจำทุกปี เพื่อให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลรับทราบนโยบายของ
 รัฐบาลกลาง รายงานผลการปฏิบัติราชการ และมีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน

นอกจากนี้ในภาวะที่บ้านเมืองเกิดความไม่สงบขึ้น การคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว
 จะช่วยเอื้ออำนวยให้รัฐบาลกลางแก้ไขสถานการณ์มิให้ลุกลามได้ อาทิ ในปี พ.ศ. 2445
 ได้เกิดเหตุการณ์ตามชายแดนอันเนื่องจากความไม่พอใจที่รัฐบาลกลางส่งข้าราชการส่วนกลาง
 ไปปกครองส่วนภูมิภาคโดยตรง เหตุการณ์นี้ได้เกิดขึ้นในเวลาไล่เลี่ยกันทั้งภาคเหนือ ภาค
 ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ เหตุการณ์ในแต่ละภาคมีความรุนแรงแตกต่างกัน โดย
 เฉพาะในภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ เหตุการณ์รุนแรงมากจนรัฐบาลกลางต้องจัดส่ง
 กำลังทหารและตำรวจจากมณฑลนครราชสีมา อุดร อีสาน และบุรีรัมย์ปราบพวกกบฏผู้มีบุญ
 หรือจัดส่งกำลังจากมณฑลนครสวรรค์ พิษณุโลก และพายัพ ปราบกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ เป็นต้น
 การจัดส่งกำลังทหารและเสบียงอาหารนี้ ส่วนมากเป็นการเดินทางโดยทางเกวียนที่ได้รับการ
 ปรับปรุงบ้างแล้ว ส่วนเส้นทางที่การเดินทางเต็มไปด้วยความลำบากนั้น ภายหลังจาก
 เหตุการณ์เหล่านี้สงบลง ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญกระตุ้นให้รัฐบาลปรับปรุงทาง เหนียวมาก
 ยิ่งขึ้น

แม้กระทั่งในกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง ก็ได้เกิดเหตุการณ์ไม่สงบขึ้นเช่นกัน ในปี พ.ศ. 2432 โดยพวกอั้งยี่ ในกรุงเทพฯ ได้เตรียมการสู้รบกันบนถนนเจริญกรุง และไคยั้งปืนต่อสู้กันตั้งแต่บ่ายจนถึงย่ำรุ่ง (วันที่ 20 มิถุนายน 2432)¹ ทำให้ตลาด การค้า โรงเลื่อย โรงสี ต้องปิดทำงานหมด ราวรางซึ่งเป็นยานพาหนะที่รวดเร็วที่สุดใน กรุงเทพฯ ในขณะนั้น ได้เข้ามามีบทบาทเอื้ออำนวยในการปราบพวกอั้งยี่ในครั้งนั้น ถึง ปรากฏในพระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาบำราบปรปักษ์ เรื่อง นิทานโบราณคดี ตอนหนึ่งว่า

"ก็ในสมัยนั้นยังไม่มีรถยนต์ พอเวลาย่ำรุ่งต้องให้ทหารรักษาพระองค์ ซึ่งเป็นกองหนุนเดินทางไปก่อน สั่งให้ไปพักอยู่ที่วัดยานนาวา และให้ พนักงานไปตั้งสถานีโทรศัพท์สำหรับบอกรายงานถึงศาลายุทธนาธิการ ณ ที่นั้นด้วย แศตทหารมหาดเล็กนั้นให้รออยู่ พอราวรางไฟฟ้าเข้ามาถึง ปลายทางที่หลักเมือง ก็สั่งยึกไว้หมดทุกหลัง แล้วให้ทหารมหาดเล็ก ขนราวรางข้ามตามกันลงไป พวกราวรางรู้วาทหารจะไปปราบอั้งยี่ก็ออกสนุก เต็มใจช่วยทหาร เพราะถูกอั้งยี่รังแกเบียดเบียนอยู่แล้ว... เมื่อเสร็จ การจับแล้วถึงตอนเย็น กรมยุทธนาธิการให้ทหารหนาลงไปอยู่ประจำ รักษาความสงบในที่ซึ่ง เรียกทหารมหาดเล็กกับทหารเรือกลับมา บริษัทราวรางขอจัดรถรับส่งทหารทั้งขาขึ้นและขาลง แล้วทหารจะต้องการ ก็ไปมาไถ่โดยสะดวก เมื่อขบวนราวรางรับทหารมหาดเล็กกลับ ขึ้นมาในวันจับอั้งยี่นั้น..."²

¹โปรดดูรายละเอียดเกี่ยวกับอั้งยี่จากบทบาทชาวจีนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พลกุล อังกินันถน์ หน้า 56 - 64.

² พลกุล อังกินันถน์ บทบาทชาวจีนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 60.

³ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาบำราบปรปักษ์ นิทานโบราณคดี หน้า 361 - 362.

ที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ความสะดวกรวดเร็วของการคมนาคมทางบก
ยอมอำนวยความสะดวกแก่การปกครองภายในประเทศในยามปกติ และขณะเดียวกันก็อำนวยความสะดวก
ประโยชน์ในการรักษาความสงบในภาวะฉุกเฉินด้วย

2. ผลทางความเศรษฐกิจ

ในการพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนในการจัดและปรับปรุงการ
คมนาคมทางบก โดยทางรถไฟ ถนน และทางเกวียน จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องพิจารณาความ
คุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยแคบแล้ว จะเห็นได้ว่า
รายได้ที่ได้จากกิจการรถไฟน้อยมาก ไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนไป อาทิ ทางรถไฟสายนครราชสีมา
รัฐบาลต้องใช้จ่ายเงินรายได้จากการเก็บภาษีอากรลงทุนสร้างทางรถไฟสายนี้ ประมาณ
22 ล้านบาท¹ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการสร้างทางประมาณ 17 ล้านบาท¹ เป็นค่า
ใช้จ่ายและค่าปรับในการพิพาทกับบริษัทรับเหม่อีกประมาณ 5 ล้านบาท² แครมรถไฟ
มีรายได้กำไรสุทธิจากการเปิดเดินรถไฟถึงนครราชสีมาเป็นแรก(พ.ศ.2443) เพียง
263,125 บาท ดังตารางต่อไปนี้

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทาง
สายต่าง ๆ ใ้เปิดราคาจากก่อสร้าง ระยะทางยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้
เปิดเดินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124.

² สมใจ ไพโรจน์ธีระวิทย์ ล.ค. หน้า 81.

รายจ่าย และเงินกำไรสุทธิในการเดินรถ (เฉพาะรถโดยสารใหญ่)

พ.ศ. 2486

ปีงบประมาณ	การโดยสาร		ผู้โดยสาร		ตั๋วที่มีชีวิต		เงินรายได้เบ็ดเตล็ด	เงินรายได้	เงินรายจ่าย	เป็นรายวอยคิดเป็นอัตราส่วนในร้อยละของเงินรายได้	เฉลี่ยเงินรายได้ในทางที่เปิดการเดินรถและเป็นก.ม.ละ	เฉลี่ยเงินรายได้ในระยะทางที่จะขบวนรถเดิน	เงินกำไรสุทธิ	เงินกำไรสุทธิคิดเป็นอัตราส่วนในร้อยละของเงินลงทุน
	จำนวน	กาโดยสาร	จำนวน	เงินตาราง	จำนวน	เงินตาราง								
		บาท	คน	บาท		บาท	บาท	บาท		บาท	บาท	บาท		%
	276,727	188,967	7,674	42,320	-	-	594	231,881	147,317	63.53	1,855	1.51	54,564	0.68
	417,626	314,750	22,654	116,928	-	-	4,244	425,932	242,687	53.38	2,487	2.15	143,245	1.75
	497,848	370,249	30,810	177,144	-	-	4,847	552,240	314,757	57.00	4,418	2.62	164,000	2.00
	440,296	404,890	34,786	232,737	-	-	5,884	643,551	342,422	53.21	2,438	2.60	263,125	1.50
	850,525	678,626	61,766	333,869	32,731	90,317	10,122	1,112,934	523,731	47.06	3,637	3.2	543,200	2.80
	1,073,290	876,171	91,154	456,056	40,847	102,150	16,406	1,450,783	669,512	46.15	4,741	3.29	698,400	3.60
	1,647,167	1,363,213	91,509	471,475	45,259	108,621	29,594	1,972,903	889,570	44.99	4,317	3.13	976,800	3.58
	2,011,085	1,581,166	109,837	594,615	48,634	102,832	33,588	2,312,201	963,416	41.67	5,060	3.39	1,213,907	4.45
	2,217,238	1,873,623	139,768	757,744	58,812	112,111	37,258	2,780,736	1,026,884	36.93	4,844	3.50	1,578,467	5.13
	2,640,782	2,313,178	190,274	1,004,413	95,820	152,066	41,688	3,511,345	1,276,807	36.36	6,117	3.36	2,011,085	5.70
	2,655,949	2,393,484	315,944	1,160,562	118,239	168,382	40,089	3,762,517	1,304,029	34.66	4,861	3.06	2,219,701	5.85
	2,957,575	2,796,925	257,630	1,203,742	105,123	141,991	46,055	4,188,713	1,657,936	39.58	4,969	2.77	2,249,567	4.31
	2,955,397	2,760,493	250,471	1,334,268	111,888	150,708	58,223	4,303,692	1,706,202	39.64	4,643	2.78	2,310,792	4.05
	3,155,160	2,824,542	314,819	1,449,639	137,699	182,415	70,169	4,526,765	1,788,496	39.51	4,883	2.52	2,417,572	4.11

*** ผู้เขียนคํามาเฉพาะปี พ.ศ. 2453
 พ.ศ. 2439 - 2490) หน้า 67

13

สถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่า แม้รายได้กำไรสุทธิจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีก็ตาม แต่เมื่อเทียบกับรายจ่ายในการลงทุนสร้างทางรถไฟก็เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย อาทิ ในปี พ.ศ. 2444 รัฐบาลลงทุนไปแล้ว 19,400,000 บาท ขณะที่เก็บเงินกำไรสุทธิรวม 1,168,134 บาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2446 รัฐบาลลงทุนไปแล้วเป็นเงิน 27,278,875 บาท แต่เก็บเงินกำไรสุทธิรวมทั้งสิ้น 2,843,334 บาท ในปี พ.ศ. 2448 รัฐบาลลงทุนไปแล้วเป็นเงิน 30,769,026 บาท แต่เก็บเงินกำไรสุทธิรวมทั้งสิ้น 5,635,708 บาท เป็นต้น ซึ่งถ้าวรัฐบาลจะเก็บผลประโยชน์ได้คุ้มกับเงินที่ลงทุนนั้น ก็คงต้องใช้เวลาหลายสิบปี ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในการพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยแคบแล้ว ย่อมไม่คุ้มกับการลงทุน แต่ในการพิจารณาผลของการลงทุนจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงเป้าหมายในการลงทุนของรัฐบาลด้วย ดังได้กล่าวมาแล้วในบทก่อนว่า การที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจัดสร้างทางรถไฟเพื่อความสะดวกในการกระชับการปกครองภายในประเทศ และเพื่อตามทางอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตกมากกว่าเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และเมื่อการลงทุนในการพัฒนาการคมนาคมโดยทางรถไฟ ถนน และทางเกวียนได้ใช้อำนาจให้รัฐบาลกลางสามารถควบคุมการปกครองในภูมิภาคต่าง ๆ และรักษาความสงบหัวเมืองตามชายแดนต่าง ๆ ได้ อีกทั้งยังสามารถต้านทานอิทธิพลของพ่อค้าชาวตะวันตกที่พยายามขอสัมปทานสร้างทางรถไฟหรือมีอำนาจความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อค้าขาย เพื่อให้รัฐบาลของตนเป็นมิตรกับรัฐบาลไทยได้ เมื่อการลงทุนในการพัฒนาการคมนาคมทางบกสามารถสนองตอบตามเป้าหมายที่รัฐบาลได้ตั้งไว้ ก็นับว่าได้ผลคุ้มค่าแล้วสำหรับการลงทุน แม้ว่ารัฐบาลจะต้องขาดทุนบ้าง แต่ก็เพื่อความอยู่รอดของประเทศ

การที่รายได้จากการเดินรถไฟยังน้อยมากนี้ เพราะระยะทางรถไฟสายนครราชสีมาส่วนมากผ่านเข้าไปในป่าที่ปราศจากคนตั้งบ้านเรือน ประกอบกับสินค้าในภูมิภาคนั้นยังมีจำนวนน้อย แม้ว่าเมื่อได้เปิดทางรถไฟสายเหนือบางส่วนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444 แล้ว รายได้จะมีแนวโน้มสูงขึ้นก็ตาม แต่ก็ยังมีรายได้ต่ำจากทางรถไฟที่ 9 เป็นที่นาสังเกตุว่า รายได้จากทางรถไฟส่วนใหญ่ได้มาจากคาบโดยสารมากกว่าการระวางสินค้า และสัตว์มีชีวิต

ประมาณหนึ่งเท่ากว่าเสมอทุกปี ดังเช่นในปี พ.ศ. 2446 เก็บค่าโดยสารได้ 1,363,213 บาท เก็บการระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิตได้ 580,096 บาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2448 เก็บค่าโดยสารได้ 2,217,238 บาท เก็บการระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิตได้ 869,855 บาท นอกจากนี้จำนวนเงินรายได้จากการระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิตนี้ ยังมีรายได้อื่นที่นำพึงพอใจ เพราะส่วนหนึ่งเป็นรายได้จากการบรรทุกเครื่องสำหรับสร้างทางรถไฟ หิน และไม้ ซึ่งเป็นวัสดุในการวางรางรถไฟและสร้างถนน ดังเช่นในปี พ.ศ. 2448 กรมรถไฟเก็บรายได้จากการบรรทุกสินค้าและสัตว์มีชีวิตได้ 869,855 บาท ในจำนวนนี้เป็นค่าบรรทุกเครื่องสำหรับสร้างทางรถไฟ 25,619 บาท หิน 80,092 บาท ไม้ทอนใหญ่ 78,600 บาท¹ รวม 184,311 บาท รายได้เหล่านี้ เมื่อการสร้างทางรถไฟน้อยลง ย่อมเป็นผลให้รายได้จากการระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิตลดน้อยลงด้วย

การที่รายได้จากการเดินรถไฟทำนี้ นอกจากเป็นเพราะทางรถไฟไม่ค่อยยาวนานแหล่งชุมชนแล้ว ยังเป็นเพราะการบรรทุกสินค้าและสัตว์มีชีวิตมีจำนวนน้อยมากด้วย ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่า การเดินรถไฟต้องแข่งขันกับการเดินเรือ ปัญหาที่รัฐบาลได้พยายามแก้ไข โดยลดการระวางสินค้าสำหรับพ่อค้าที่บรรทุกสินค้าเต็มคันรถ แคร่รายได้จากการระวางสินค้าก็ยังไม่สูงมากนัก จนในที่สุดรัฐบาลต้องประกาศลดค่าโดยสารและการระวางสินค้า เพื่อชักชวนให้พ่อค้า ประชาชน ส่งสินค้าและเดินทางโดยรถไฟมากยิ่งขึ้น อาทิ ลดการระวางสินค้าที่บรรทุกทางรถไฟสายเพชรบุรี² และสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองนครสวรรค์ เพื่อแข่งขันกับทางเรือ³

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/59 รายงานของจัดการรถลาว กว่ยกการเดินรถไฟหลวง ศก 127 "บัญชีแสดงผลสำคัญของการเดินรถไฟ" แบบที่ 14

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/37 ที่ 54/3734 กรมหลวง-นเรศวรวรฤทธิ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน ร.ศ.128.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/22 ที่ 60/3212 พระยา-สุริยานุวัตร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน ร.ศ. 124.

ถึงแม้ว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยแคบแล้ว รายได้จากกิจการรถไฟน้อยมาก ไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนก็ตาม แต่พิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างกว้าง ๆ แล้ว การพัฒนาการคมนาคมทางบก ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ, ให้ความเพิ่มความก้าวหน้า ทางด้านการค้าขายและการขยายพื้นที่ทำการเพาะปลูก ช่วยทำให้หมู่บ้านบางแห่งสามารถ มีความสัมพันธ์กับโลกภายนอกได้ และได้เรียนรู้วิธีการผลิตและการบริโภคใหม่ ๆ จึงเป็น ผลให้มีความเจริญในเขตหมู่บ้านมากขึ้น คงจะเห็นได้จากรายงานของนายกิติคินส์ ถึง กรมหลวงนครสวรรค์ฯ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เมื่อคราวตรวจงานที่เมืองนคร- ราชสีมาถึงเมืองปราจีนบุรี ลงวันที่ 16 มีนาคม 2450 ความว่า

"ในกาลครั้งโน้น เมื่อได้ไปจาก มณฑลกรุงเทพฯ ตำบลบ้านตามรายทาง มากตำบลเป็นบ้านเล็กน้อย แต่ไม่สู้จะมีราษฎรอาศัยอยู่ ตำบลคลองรังสิต ก็ยังเป็นพงกว้างมีหมู่บ้านน้อยราย มีบ้านเป็นหมู่ใหญ่เพียงแต่ตำบล ลาดสองบางปิ่นเท่านั้น ครั้นมาบัดนี้มีราษฎรชอมไปตั้งบ้านเรือนอยู่ ทำไร่อกสวนไรนา อาศัยอยู่เทศที่มีทางรถไฟแลบริษัทยศคลองขุ่น เป็นต้น แลที่คลองรังสิตมีความเจริญขึ้นมา ที่บ้านโพธิ์ไค้ตั้งบ้านแลตลาดใหม่ขึ้น ตั้งแตกรุงเก่าถึงตำบลแก่งคอยพื้นที่ทำเลเปลี่ยนแปลงเป็นอันมาก มีไรนา ทยออกไปตลอดถึงเชิงเขา มีตลาดตั้งขึ้นใหม่กับทั้งตำบลที่นั่นทุกเข้าตั้งขึ้น หลายตำบล (ชี้เส้นโดยผู้เขียน) เช่นบ้านหนองแขง แลบ้านปอกแปก เป็นต้น แลหมู่บ้านเหล่านี้มีคนอยู่มั่งกั้ง เป็นหมู่บ้านใหญ่ขึ้นทุกตำบล"¹

แสดงให้เห็นว่า ทางรถไฟให้ความช่วยเหลือพื้นที่ทำการเพาะปลูกออกไป เพราะพื้นที่ที่ เดิมเคยเป็นพงหญ้า ป่าละเมาะต่าง ๆ เมื่อมีทางรถไฟ ทางเกวียนผาน เกษตรกรสามารถ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, เอกสาร ร.5 ขบ.9/106 สำเนาคำแปล นายกิติคินส์ ฑูล กรมหลวงนครสวรรค์ฯ ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ. 126.

นำผลผลิตของตนออกสู่ตลาดได้ ก็ย่อมมีประชาชนตั้งบ้านเรือน หักล้างดวงพงเพื่อทำการปลูกข้าว ซึ่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญในขณะนั้น เมื่อมีประชาชนตั้งบ้านเรือนเป็นหมู่บ้านใหม่ ขึ้นมาเรื่อยๆ ก็เกิดตลาดที่รวมผลผลิตเป็นการขยายชุมชนและเมืองออกไป นอกจากนี้เมืองที่มีทางรถไฟหรือทางเกวียนผาน หรือเมืองที่เป็นชุมทางการคมนาคมทางบก จะเกิดการขยายตัวของตลาดในลักษณะตึกแถว หรือบ้านไม้ปลูกติด ๆ กันตามแนวถนน เรือขายสินค้าจากเมืองอื่นมา ลักษณะตลาดเช่นนี้โคเจริญขึ้นมาตามเมืองที่มีการคมนาคมสะดวก อาทิ กรุงเทพฯ นครราชสีมา เชียงใหม่ นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ สงขลา ภูเก็ต นครศรีธรรมราช ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี เป็นต้น และเมื่อพื้นที่ทำการเพาะปลูกขยายกว้างออกไป ผลผลิตเพิ่มมากขึ้น ตลาดการค้าขยายตัวออกไปเช่นนี้ ก็ย่อมยังผลให้รัฐบาลสามารถเก็บภาษีโคเพิ่มขึ้นด้วย

สภาพเมืองหลวงกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ ตลาดการค้าค่อย ๆ ขยายตัวไปตามแนวถนนที่สร้างใหม่ แต่เดิมในรัชกาลที่ 4 ตลาดการค้าในกรุงเทพฯ ที่สำคัญมีเพียงที่ตลาดเสาชิงช้าตามแนวถนนบำรุงเมือง ถนนสำเพ็ง ตอนอยู่ในรัชกาลที่ 5 ตลาดการค้าโคเพิ่มขึ้นตามแนวถนนเจริญกรุง พาหุรัด บ้านหม้อ ถนนต่าง ๆ ในท้องที่สำเพ็ง ซึ่งมีตึกแถวมากมายจนเป็นปัญหาในการตัดถนน และถนนสิบสามห้าง ซึ่งเป็นที่ตั้งห้างขายสินค้าจากต่างประเทศ เป็นต้น

ถึงแม้ว่า การพัฒนาการคมนาคมทางบก จะช่วยให้การคมนาคมสะดวกเร็วขึ้น ก็ตาม แต่ก็ยังเป็นผลให้การเดินตามแบบเดิมบางวิธีต้องค่อย ๆ ลดความสำคัญและสูญหายไป ในที่สุด อาทิ การเดินทางแบบกองคาราวาน ซึ่งประกอบด้วยขบวนสินค้า พาหนะ และเสบียงอาหาร ซึ่งเป็นที่นิยมในสมัยนั้น ค่อย ๆ หายไป เพราะพ่อค้าจากเมืองนครราชสีมา นิยมการส่งสินค้าโดยรถไฟมากกว่า ส่วนการคมนาคมทางน้ำ แม้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะทรงส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำพร้อม ๆ กับ

* ปรคญแผนทีที่ 14 แถบบางลำภู

ทางบกก็ตาม แต่ความเจริญของบ้านเมือง ความต้องการความรวดเร็ว ความสะดวก ในการกาชาวย และการศึกษาที่คึกคักได้มีส่วนช่วยทำให้การคมนาคมทางน้ำก่อย ๆ ลดความสำคัญ ลงไปทุกที ๆ จึงนับได้ว่ากาการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ เป็นจุดเริ่มต้นที่มีส่วนทำให้การคมนาคมทางน้ำลดความสำคัญลงในสมัยคอก ๆ มา

3. ผลทางคานสังคม

การพัฒนาการคมนาคมทางบก เป็นผลทางอ้อมที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทาง สังคม และวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน ทั้งนี้เพราะลักษณะเศรษฐกิจที่ไ้เปลี่ยนแปลง ไปจากเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตนเองมาสู่เศรษฐกิจเพื่อการส่งออก ประชาชนจึงหันมาประกอบ อาชีพเพาะปลูกพืชเพียงไม่กี่ชนิดเพื่อขายนำเงินมาซื้อเสื่อผ้าแทนการทอขนีใช้เอง นอกจากนี้ การคมนาคมทางบกที่สะดวกยังทำให้สินค้าเกิดการหมุนเวียน สินค้ามีราคาถูกลง เพราะคา ใช้จ่ายในการเดินทางลดลง ประชาชนมีโอกาสบริโภคสินค้าใหม่ ๆ อาทิ ภายหลังจาก กรมรถไฟสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว ชาวโคราชที่อยู่ในเมืองมีโอกาสไ้กินเกลือ ทะเล แทนเกลือสินเธาว์ ไ้กินยาเกาะกรวง นมผง พูนแดง ยาจีคจากกรุงเทพฯ แทนยาจากเพชรบูรณ์และหนองคาย ชาวโคราชมมีโอกาสรับประทานปลาจากอยุธยา แทนปลาร้าจากพินาย¹ เป็นต้น

นอกจากนี้ ประชาชนยังมีโอกาสเดินทางภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น อาทิ การไป นมัสการพระพุทธบาท พระแท่นคงรัง พระปฐมเจดีย์ แต่เดิมนั้นการเดินทางไม่สะดวก ประชาชนที่ไปนมัสการจะต้องเดินทางโดยทางเรือ ทุงเกวียน คุมงใช้ระยะเวลาเดินทาง หลายวันกว่าจะถึง ซึ่งเป็นผลให้คองสินค้าเบ็ดเตล็ดค่าใช้จ่าย แต่เมื่อมีทางรถไฟแลนผาน ยอมช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งเงินและเวลา การที่ประชาชนไ้มีโอกาส

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/17 ที่ 2569/11432 กรมหลวงคำร้งราชานุภาพ กรามทูต พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21 มกราคม ร.ศ. 121.

เดินทางไปยังถิ่นแดนต่าง ๆ ภายในประเทศ ย่อมมีผลทางอ้อมให้เกิดความรู้สึกผูกพัน
หวงแหนประเทศชาติได้

4. ผลทางการขยายเมืองหลวงและเมืองอื่น ๆ

การสร้างถนน ทางเกวียน และทางรถไฟ ได้ช่วยขยายแหล่งชุมชนออกไป เมื่อมี
การสร้างถนนไปทางใด ก็จะมีประชาชนตั้งบ้านเรือนตามสองฟากถนน ซึ่งเป็นผลให้เมือง
สำคัญ ๆ เจริญขึ้นมาก อาทิ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น

ในกรุงเทพฯ นั้น แรกเริ่มประชาชนส่วนมากตั้งบ้านเรือนอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง
แม้ว่าในรัชกาลที่ 4 จะได้เริ่มการตั้งบ้านเมืองตามสองฟากถนนบ้างแล้ว แต่ยังไม่มากนัก
ต่อมาในรัชกาลที่ 5 การสร้างถนนเริ่มมากขึ้น ที่ดินเริ่มมีราคาสูงขึ้น ความความเจริญของ
ท้องที่ ประชาชนเริ่มหันมาตั้งบ้านเรือนบนแผ่นดินมากขึ้น ที่ดินบางแห่งซึ่งแต่เดิมเป็นทุ่งนา
สวน เริ่มมีประชาชนตั้งบ้านเรือน เมื่อประชาชนเพิ่มมากขึ้น สภาพทุ่งนาและสวนเริ่มค่อย ๆ
หมดไป ประชาชนที่ยังมีฐานะไม่ก็พอ ไม่สามารถตั้งบ้านเรือนภายในกรุงเทพฯ บริเวณภายใน
คลองคูกรุงเกษมไถวรายวาทที่คิมสูง คงต้องไปตั้งบ้านเรือนชานกรุงเทพฯ ที่มีการคมนาคม
สะดวก อาทิ ยานสามเสน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสร้าง
พระราชวังสวนกุหลาบ และทรงริเริ่มตัดถนนบริเวณนั้นให้ไปมาสะดวก เพื่อชักชวนประชาชน
ตั้งบ้านเรือนในบริเวณนั้น ท้องที่สามเสนนี้มีการคมนาคมติดต่อกับภายในกรุงเทพฯ สะดวก
ทั้งรถราง รถม้า และรถลาก การตัดถนนจึงช่วยขยายกรุงเทพฯ ออกไปทางด้านเหนือ

สำหรับเมืองอื่น ๆ ที่มีการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบก ก็จะมีลักษณะการ
ขยายเมืองออกไปตามแนวถนน โดยเฉพาะเมืองที่เป็นชุมทางทางรถไฟ อาทิ เมืองนคร-
ราชสีมา ได้เจริญขึ้นอย่างมาก บ้านเรือนหลังคาสังกะสีมากขึ้น มีโรงแถวปลูกขึ้นใหม่
ทั้งในเมืองและนอกเมือง มีโรงรับจ้างทำอิฐ ทำกระเบื้อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เมืองนี้
การก่อสร้างมากด้วย นอกจากนี้ยังมีเมืองอื่น ๆ ที่มีความเจริญทางการค้า แหล่งเหมืองแร่
ซึ่งได้รับการปรับปรุงการคมนาคมทางบก อาทิ เชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น

กังนั้น การพัฒนาการคมนาคมทางบกให้สะดวก รวดเร็ว และเค็นทางโคตลอค
 หังนี้ แมวจะเป็นงานที่รัฐบาลต้องลงทุนมากมายก็ตาม แต่ก็เป็นพื้นฐานที่เอื้ออำนวยองาน
 ปรุปรุอื่น ๆ ควบ การคมนาคมทางบกทั้งทางรถไฟ ถนน และทางเค็วียน ได้มีส่วนช่วย
 ให้การกระชั้การปกครองภายในประเทศประสบความสำเร็จยิ่งขึ้น อีกหังยังอำนวยประโยชน์
 ในการขยายพื้นที่การเพาะปลูก ขยายวงการค้าขายให้กว้างขวาง ซึ่งเป็นผลให้รัฐบาล
 สามารถเก็บภาษีได้มากยิ่งขึ้น สุกท้ายในขณะเค็วกัน การคมนาคมทางบกที่สะดวกรวดเร็ว
 ได้เอื้ออำนวยองานปรุปรุตามแบบกะวันคกทุกสาขา.

บทสรุป

สภาพการคมนาคมของประเทศไทยก่อนการพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ส่วนใหญ่จำกัดเฉพาะทางน้ำ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่เมืองหลวงตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากอ่าวไทย ซึ่งสะดวกในการติดต่อกับต่างประเทศ และมีแม่น้ำเจ้าพระยาและสาขาของแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านเมืองสำคัญทางภาคเหนือและภาคกลาง ไหลผ่านเมืองหลวงด้วย นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำบางปะกงไหลผ่านจังหวัดใกล้เคียง เมืองหลวง ซึ่งพระมหากษัตริย์ในขณะนั้นได้ขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเหล่านั้นกับกรุงเทพฯ เพื่อให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองชั้นในโดยรอบสะดวกยิ่งขึ้น

การจัดกาการคมนาคมก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในยามปกติไม่ต้องการความรีบเร่งเท่าใดนัก ส่วนมากเป็นเส้นทางเพื่อเว้ออำนวยการเดินทาง การปกครอง การค้าขาย และศาสนา ระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองชั้นในเป็นสำคัญ สำหรับเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่น ๆ นั้น ส่วนมากเป็นเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเอกในแต่ละภูมิภาค อาทิ กรุงเทพฯ กับนครราชสีมา กรุงเทพฯ กับพิษณุโลก กรุงเทพฯ กับสงขลา และกรุงเทพฯ กับนครศรีธรรมราช เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเส้นทางจากเมืองสำคัญ ๆ เหล่านี้ไปสู่เมืองที่อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของตนตามความสำคัญของแต่ละเมืองนั้น ๆ

อย่างไรก็ดีการคมนาคมในขณะนั้นมีอุปสรรคมากมาย นอกจากจะสิ้นเปลืองเวลาเดินทางเป็นแรมเดือนแล้ว ผู้เดินทางยังต้องบรรทุกเสบียงอาหาร อาวุธสำหรับป้องกันตัว ต้องเดินลุยน้ำข้ามห้วย แล่นเรือคราย สัตว์รายนานาชนิด และการปล้นสดมภ์ด้วย อุปสรรคเหล่านี้มิได้เป็นปัญหาสำคัญแก่รัฐบาลมากนัก คราใดที่ประเทศยังสงบสุข ปราศจากสงคราม ปราศจากความกระด้างกระเดื่องของหัวเมือง การค้าขายยังคงดำเนินไปอย่างปกติได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว และทั่วถึงกัน คุณจะไม่เป็นสิ่ง

จำเป็นนัก

แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 สถานการณ์ทั้งภายในและภายนอกประเทศได้เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องจากการคุกคามอย่างรุนแรงของชาติตะวันตก จนรัฐบาลต้องปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ เพื่อให้รัฐบาลกลางสามารถควบคุมหัวเมืองต่าง ๆ ได้ และเครื่องมือที่จะช่วยเอื้ออำนวยความสะดวกในเรื่องนี้ได้ ก็คือ การคมนาคม ประกอบกับในขณะนั้นระบบเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกเกิดขึ้น รัฐบาลจำเป็นต้องจัดหาวิธีการระดมทรัพยากรธรรมชาติจากชนบทสู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งออกไปต่างประเทศต่อไป นอกจากนี้ก็หนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษภายในประเทศในขณะนั้นก็ได้พากย์วิจารณ์ความไม่สะดวกของการคมนาคมและเร่งเร้าให้รัฐบาลทำการปรับปรุง ประกอบกับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เคยเสด็จทอดพระเนตรความเจริญทางคานทาง ๆ จากต่างประเทศแล้ว ดังนั้นพระองค์จึงทรงเล็งเห็นความจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบกให้ดีขึ้น เพราะเหตุผลที่ว่า การคมนาคมจะเอื้ออำนวยประโยชน์แก่รัฐบาลในกิจการปกครองและเศรษฐกิจ

การดำเนินงานได้เริ่มขึ้น เมื่อรัฐบาลกำหนดนโยบายที่จะจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบก ซึ่งที่รัฐบาลจะดำเนินการสร้างเอง และให้เอกชนดำเนินการการพัฒนาการคมนาคมทางบกได้เริ่มต้นอย่างช้า ๆ ด้วยการพัฒนาทางรถไฟก่อน โดยรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายสมุทรปราการ เพื่อเป็นเครื่องยืนยันให้พ่อค้าชาวตะวันตกทราบว่ารัฐบาลนั้นสนับสนุนความต้องการการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วของเกี่ยวกับรัฐบาล ได้พิจารณาว่าชาวตะวันตกสำรวจทำเลพื้นที่ที่เหมาะสมในการสร้างทางรถไฟทั้งจากกรุงเทพฯ ไปทางภาคเหนือและจากกรุงเทพฯ ไปเมืองนครราชสีมา แต่แล้วในที่สุดการคุกคามอย่างรุนแรงของฝรั่งเศสทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นผลให้รัฐบาลมีทางเลือกเพียงทางเดียวที่จะต้องสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ทั้ง ๆ ที่ทางรถไฟสายนี้ต้องผ่านภูมิประเทศที่ยากลำบากแก่การก่อสร้าง เป็นระยะทางยาว

การพัฒนาทางรถไฟในระยะแรกระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2441 เป็นไปอย่างเชื่องช้า โดยรัฐบาลสามารถสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาซึ่งเป็นรถไฟหลวงได้เพียงสายเดียว ส่วนการดำเนินงานของเอกชน แมว่ารัฐบาลจะอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการ 3 สายคือ สายสมุทรปราการ สายสงขลา - ไทรบุรี และสายเพชรบุรี แต่เอกชนสามารถสร้างทางรถไฟสายสมุทรปราการสำเร็จเพียงสายเดียว นอกนั้นประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกัน คือขาดเงินทุนในการดำเนินงาน ชำยังก่อปัญหาความยุ่งยากแก่รัฐบาลในการขอโอนกรรมสิทธิ์ขอเปลี่ยนเส้นทาง และขอความอนุเคราะห์จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ต่อมาการพัฒนาทางรถไฟในระยะที่ 2 ระหว่างปี พ.ศ. 2442 - 2453 รวดเร็วกว่าเดิม โดยรัฐบาลได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายเหนือ สายเพชรบุรี สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ตามลำดับ ในขณะที่เดียวกันก็อนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินงานเฉพาะทางสาขา ทั้งนี้เนื่องมาจากเกรงว่าจะถูกชาติตะวันตกคุกคาม โดยอ้างการป้องกันผลประโยชน์จากสัมปทานทางรถไฟที่ชาตินั้นได้รับ ดังเช่นที่เกิดขึ้นในประเศจีน เป็นต้น และในที่สุดเมื่อปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายที่จะสร้างทางรถไฟเองทุกสาย

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในการพัฒนาทางรถไฟนั้น ไม่ว่าจะเป็นการเลือกเส้นทางในการสร้างทางรถไฟหรือการอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟ ลำดับการสร้างทางรถไฟของรัฐบาลสืบเนื่องมาจากเหตุผลทางการเมืองมากกว่าเหตุผลทางเศรษฐกิจ อาทิ ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีแล้ว รัฐบาลมีโครงการจะสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือจากกรุงเทพฯ ไปบางพระ ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีการค้าขายอู่นิยมมากเส้นทางหนึ่ง แต่แล้วรัฐบาลกลับสร้างทางรถไฟสายเหนือและยุติการสร้างสายตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะเกิดกบฏเงี้ยวเมืองแครงขึ้นทำให้รัฐบาลต้องสร้างทางรถไฟสายเหนือเพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองฝ่ายเหนือ หรือการอนุมัติสัมปทานก็เช่นกัน รัฐบาลไม่ยอมอนุมัติสัมปทานทางรถไฟสายจันทบุรี - พระกระเณง ทั้ง ๆ ที่จะช่วยให้รัฐบาลมีรายได้จากการเก็บภาษีการก้ามากยิ่งขึ้น

เพราะการสร้างทางรถไฟสายนี้จะช่วยให้สินค้าจากมณฑลบูรพา จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกของไทย ส่งออกต่างประเทศได้เร็วขึ้นก็ตาม แต่ขณะนั้นประเทศไทย ยังขาดเส้นทางติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดที่รวดเร็วพอ รัฐบาลเกรงว่าถ้าเกิดภาวะสงครามขึ้นแล้ว ถ้ากองทัพเรือเมืองจันทบุรีก็จะทำให้เสียเมืองพระนครลงด้วย ดังนั้นสถานการณ์การเมืองทั้งภายในและภายนอกประเทศ จึงเป็นผลให้คณะกรรมการพัฒนาทางรถไฟเป็นการสร้างทางรถไฟระยะสั้น ๆ จากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ โดยรอบก่อน ส่วนการจัดและปรับปรุงทางหรือถนนในภูมิภาคต่าง ๆ รัฐบาลให้ความสำคัญน้อยมากในระยะแรก ๆ คงปล่อยให้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ดำเนินการ ดังนั้นคุณภาพของถนนและจำนวนถนนในแต่ละมณฑลจึงขึ้นอยู่กับความต้องการ ความสามารถ และความร่วมมือของผู้บริหาร ข้าราชการ ควบคุม และประชาชนในแต่ละท้องถิ่น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนนหรือทางเกวียนระหว่างหมู่บ้านกับหมู่บ้าน หมู่บ้านกับสถานีราชการ หมู่บ้านกับตลาด หรือศูนย์กลางการคมนาคม หรือทางเกวียนระหว่างหมู่บ้าน เป็นต้น ทดงมาในปลายรัชกาล เมื่อการคุกคามจากตะวันตกทยอยรเรอเล็ด รัฐบาลจึงเห็นว่าจำเป็นจะต้องพัฒนาทางหรือถนนในภูมิภาคควบคู่ไปกับการพัฒนาทางรถไฟ เพื่อให้ถนนหรือทางเกวียนเหล่านั้น นำสินค้ามาป้อนทางรถไฟ รัฐบาลจึงจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมืองขึ้นรับผิดชอบการสร้าง ซ่อมแซม ถนนหรือทางในหัวเมืองโดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2445 แต่การจัดปรับปรุงทางหรือถนนในภูมิภาค ก็ยังไม่ก้าวหน้าขึ้น ทั้งนี้เพราะความไม่เข้าใจหน้าที่กันระหว่างกระทรวงโยธาธิการ และกระทรวงมหาดไทย จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2449 ได้มีการตกลงหน้าที่แน่นอน และมีโครงการทางเกวียนระหว่างมณฑลนครราชสีมา และมณฑลปราจีน ขึ้นเป็นโครงการแรก

ในขณะที่รัฐบาล พัฒนาการคมนาคมทางบกจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ นั้น รัฐบาลได้พัฒนาการคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ ไปพร้อม ๆ กันด้วย เพื่อให้สินค้าและผลิตภัณฑ์ทางเกษตรจากภูมิภาคต่าง ๆ มีความคล่องตัวเกิดการถ่ายเทกัน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพยายามชักชวนส่ง เสริมให้ประสภนิกรของพระองค์เดินทางโดยทางถนน นอกเหนือจากการเดินทางทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว พระองค์ทรงเริ่มด้วย

การสร้างถนนเลียบบคลอง คูเมืองต่าง ๆ และสร้างถนนระหว่างแนวกำแพงเมืองกับ
 ขานเมือง ทรงพยายามส่งเสริมการค้าขายโดยการสร้างถนนในย่านการค้าที่มีถนนคั่นแคบ
 ถึงแม้ว่าจะต้องประสบอุปสรรคการเวนคืนที่ดินก็ตาม ในขณะที่พวกขุนพระองค์ทรงกำหนด
 แผนการขยายเมืองหลวงในอนาคต โดยการสร้างพระราชวังสวนกุหลาบ และถนนในบริเวณ
 นั้นให้สะดวก รวดเร็ว เพื่อจูงใจราษฎรให้ตั้งบ้านเรือนในบริเวณนั้น ในสมัยรัชกาลที่ 5
 นี้จึงมีแนวโน้มในการขยายเมืองจากภายในกำแพงเมือง ออกไปสู่ต่างคามบางลำภู
 สามเสน และไปทางเหนือเรื่อย ๆ มากกว่าการขยายตัวเมืองไปทางตะวันออก

ในการเลือกเส้นทางสร้างทางรถไฟ ถนน และทางเกี่ยวพันกันในภูมิภาคและเมือง
 หลวงนั้น รัฐบาลได้เลือกตามเส้นทางคมนาคมทั้งเดิม หรือเส้นทางที่ควบคุมไปกับการ
 คมนาคมทางน้ำ หรือเส้นทางที่ผ่านย่านชุมชน ทั้งนี้เพื่อเป็นการชักชวนให้คนมา
 พอกาประชาชนให้คุ้นเคย และเคยชินกับการเดินทางทางบกซึ่งสะดวก รวดเร็ว และ
 สบายเสมอตลอดปี

การพัฒนาการคมนาคมทางบก เป็นแต่ให้พาหนะทางบกเข้ามามีบทบาทมากยิ่งขึ้น
 ทั้งสัตว์พาหนะ เกวียน รถม้า รถม้า รถยนต์ รถราง และรถไฟ อีกทั้งยังได้เกิด
 กิจกรรมอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชนขึ้น โดยการลงทุนของเอกชน ซึ่งรัฐบาลมิได้จัดเพื่อ
 แข่งขันด้วย ทั้งรถราง รถไฟ เป็นพาหนะมวลชนทางบกที่สามารถบรรทุกผู้โดยสาร และ
 สินค้าครั้งละมาก ๆ อย่างไรก็ตามก็พาหนะทางบกเหล่านี้ ส่วนใหญ่มีบทบาทต่อชีวิตประจำวัน
 สำหรับประชาชนในเมืองหลวงหรือเมืองธุรกิจและการลงทุนทางอุตสาหกรรมเท่านั้น
 สำหรับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ ยังคงเกิดทางควยพาหนะทางบกตามแบบดั้งเดิม
 การที่มีพาหนะหลายชนิด แต่ละชนิดมีอัตราความเร็วแตกต่างกัน เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ
 และความไม่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีการวิวาทกันเสมอในเรื่องการตกลง
 ราคาค่าโดยสาร สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุให้รัฐบาลจะต้องออกพระราชบัญญัติต่าง ๆ เพื่อควบคุม
 การจราจร ควบคุมคุณภาพพาหนะ กำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถ กำหนดราคาค่าโดยสาร
 เป็นต้น พระราชบัญญัติเหล่านี้บางฉบับได้รับการปรับปรุงและใช้สืบต่อมาจนกระทั่งในปัจจุบัน

การดำเนินงานในการพัฒนาการคมนาคมทางบกทั้งรถไฟ ถนน ทางเวียน
 รรราง รัฐบาลต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ การจัดครั้งเมื่อใดเกิดจากการเรียกร้อง
 ของประชาชน อีกทั้งข้าราชการ ประชาชนส่วนใหญ่ขาดความกระตือรือร้น ไม่เห็น
 ประโยชน์ที่จะได้รับ และไม่สามารถฟันฝ่าอุปสรรคต่าง ๆ ได้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้
 การพัฒนาการคมนาคมทางบก ขาดความก้าวหน้าเท่าที่ควร อีกทั้งงานเหล่านี้เป็น
 วิทยาการตะวันตก ซึ่งต้องการทั้งเงินทุนและความรู้ความชำนาญทางวิชาการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการเงิน
 ซึ่งรัฐบาลก็สังเกตเห็นความสำคัญจึงได้จัดงบประมาณแผ่นดิน
 ให้เป็นอันดับสามรองจากกระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย แม้กระนั้นก็ตามก็ยัง
 ไม่พอ ครั้นจะหาจากแหล่งสะสมเงินภายในประเทศก็ไม่มี ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระ
 จุฬาลงกรณ์เกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพยายามหาวิธีการอื่น ๆ ในการระดมทุนภายในประเทศ
 โดยการนำวิธีการตามแบบตะวันตก อาทิ การเข้าหุ้นในการลงทุน กิจการรถไฟ
 การขายพันธบัตร เงินกู้ซึ่งรัฐบาลค้ำประกัน แต่อย่างไรก็ตามวิธีการเหล่านี้ไม่ได้ผล
 ราษฎรไม่มีความรู้ ความเข้าใจ คือพอ อีกทั้งยังไม่กล้าเสี่ยง แต่พระองค์มีใคละความ
 พยายาม จึงทรงใช้วิธีการทางอ้อม โดยยึดหลักจิตวิทยา ซึ่งเข้ากับอุปนิสัยคนไทย
 โดยการที่พระองค์ทรงปฏิบัติเป็นตัวอย่างในการบริจาคเงินสร้างสะพานในวันเฉลิม-
 พระชนมพรรษาทุก ๆ ปี ทรงประกาศเกียรติคุณผู้บริจาคเงินสร้างถนน สะพาน เป็นต้น
 แต่อย่างไรก็ตามก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการในการพัฒนาประเทศ ในที่สุดรัฐบาลต้อง
 กู้เงินจากต่างประเทศเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ เพื่อมาลงทุนสร้างทางรถไฟสายเหนือและ
 สายใต้ นอกจากนี้รัฐบาลยังประสบปัญหาการขาดแคลนบุคคลากรทั้งผู้บริหาร ช่างฝีมือ และ
 กรรมกร ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ ของประกอบอุปสรรคทางด้านเทคโนโลยี อันเกิดจากสภาพ
 ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ เป็นต้น ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้ทำให้การพัฒนาการคมนาคมทาง-
 บกของสาธาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ผลจากการลงทุนพัฒนาการคมนาคมทางบก จะเห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาทางด้าน
 เศรษฐกิจโดยแคบแล้ว การพัฒนาการคมนาคมทางบกโดยเฉพาะรถไฟต้องลงทุนด้วยเงิน

รายได้ของประเทศหลายสิบล้านบาท แม้ว่าจะไต่ค่าไปเมื่อเปิดเดินรถแล้วก็ตาม แต่กว่าจะถดถอยจนไต่หมักก็เป็นเวลาหลายสิบปี จึงนับได้ว่าผลที่ได้ในขณะนั้นไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุน แต่เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ของรัฐบาลแล้วจะเห็นได้ว่า การสร้างทางรถไฟหนักเพื่อความสะดวกในการกระชับการปกครองภายในประเทศ และเพื่อคานทานอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตกมากกว่า เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ดังนั้นเมื่อการลงทุนในการพัฒนาการคมนาคมทางบกโดยเฉพาะทางรถไฟ สามารถทำให้หัวเมืองไกลชิดกับเมืองหลวงได้ อีกทั้งยังสามารถคานทานอิทธิพลของพม่าตะวันตกที่พยายามขอสัมปทานสร้างทางรถไฟ หรือแม้กระทั่งความสะดวกในการเดินทางติดต่อค้าขาย เพื่อให้รัฐบาลของตนมีบังคับรัฐบาลไทย ก็นับว่าได้ผลคุ้มค่าสำหรับการลงทุน แม้รัฐบาลจะคงขาดทุนบ้าง แต่เพื่อความอยู่รอดของประเทศ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาทางด้านเศรษฐกิจโดยกว้างแล้ว จะเห็นได้ว่าการพัฒนาการคมนาคมทางบกช่วยส่งเสริมการค้าขาย บุกเบิกที่ดินที่ว่างเปล่า เพื่อทำการเพาะปลูก ซึ่งช่วยเพิ่มรายได้ทางภาษีอากรแก่รัฐบาลอีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ยังทำให้เมืองหลวงและเมืองชุมทางทางคมนาคมขยายตัวออกไปตามแนวคมนาคมที่ไต่พัฒนาขึ้นด้วย

งานการพัฒนาการคมนาคมทางบก นับว่าเป็นพระกรณียกิจสำคัญประการหนึ่งของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์มิใช่แต่จะทรงริเริ่มงานเท่านั้น แต่ทรงรอบคอบและวิริยอุตสาหะทั้งในด้านการดำเนินงาน การแก้ปัญหา ตลอดจนกระทั่งการติดตามผลในการปฏิบัติงานของข้าราชการด้วย ถึงแม้ว่าการดำเนินงานนั้นบางอย่างจะล้มเหลวบ้าง แต่ก็นับได้ว่าได้มีการเริ่มต้นหลายอย่าง เช่น การเดินทางทางบกทั้งทางรถไฟ ถนน ทางเกวียน การอุตสาหกรรมขนส่งทางบกเพื่อมวลชน วิธีการเรียกทุนในกิจการอุตสาหกรรม (การเช่าหุ้น การขายพันธบัตรเงินกู้) การกู้เงินต่างประเทศเพื่อลงทุนในการพัฒนาประเทศและการกำหนดการจราจร เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้ปฏิบัติสืบต่อมาจนกระทั่งในปัจจุบัน

การพัฒนาการคมนาคมทางบกได้เริ่มขึ้นในลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการติดต่อ
 กันให้ดีขึ้น ทั้งในแง่ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดย
 รัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการปกครองภายในประเทศและต้านทานอิทธิพล
 ของมหาอำนาจตะวันตก เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และเพื่อความสะดวก
 ในการคมนาคม ลักษณะการพัฒนาการคมนาคมทางบกทั้งทางรถไฟ ถนน ทางเกวียนใน
 สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงเป็นการพัฒนาจากกรุงเทพฯ ไปสู่
 ภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการทางการเมืองและเศรษฐกิจ และนับเป็น
 ผลสำเร็จของรัฐบาลในการที่สามารถทำให้การคมนาคมทางบกเป็นเครื่องมือสำหรับรัฐ
 ในการกระชับภูมิภาคกับเมืองหลวงให้ใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์
 ไทย.

บริษัทมหาชน

บรรณานุกรม

1. ประเภทเอกสารต้นก. เอกสารที่ยังไม่ตีพิมพ์

จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.1/25 จัดการโยธาหัวเมือง ร.ศ.119
(17 มี.ค. ร.ศ.119 - 13 มี.ย. ร.ศ.126)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.1/32 ความคิดพระยาสุริยา จักรราชการ
กระทรวงโยธา (7 พ.ธ. ร.ศ.124 - 8 ก.พ. ร.ศ.124)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/1 เม็ดเสวีจักรมรดไฟ (26 ต.ค.
ร.ศ.109 - 1 พ.ย. ร.ศ.119)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5 1/24 ความเห็นเรื่องมรดไฟในพระราช
อาณาเขต (29 มี.ย. ร.ศ.113 - 24 กรกฎาคม 120)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/26 เรื่องกรมมรดไฟขอให้สร้างถนนหนทาง
ให้ถึงสแตชันรถไฟตามหัวเมืองต่าง ๆ (10-11 ส.ก. ร.ศ.118)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/37 เรื่องเงินค่าขมรมเนียมมรดไฟสายเล็ก
และอัตราค่าโดยสาร กำนันทุกที่จักใหม่ลดลง (ร.ศ.120-128)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/52 รายงานกองจัดการครั้งที่ 9 กล่าวด้วย
การเดินรถไฟหลวงในกรุงสยาม ประจำศก 124 (ค.ศ.1905-6) โรงพิมพ์กรมมรดไฟ

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.1/59 รายงานกองจัดการ ครั้งที่ 12
กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงในกรุงสยาม ประจำศก 127 (29 ก.ก. ร.ศ.128)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/2 รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว (16 ก.ย.
ร.ศ.108 - 11 เม.ย. ร.ศ.112)

จดหมายเทศน์แห่งชาติ, หรือ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/7 เรื่องหลวงศักดิ์วิชาญมีเทศน์ขอทำทาง
ทางรถไฟ แต่เมืองเพชรบุรีถึงเมืองระนอง และเรื่องพนักงานอังกฤษตรวจภาษีสำคน
(9-30 ก.ย. ร.ศ.115)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/11 พระยาจำเมือง หลวงจางงศิริการ
มีสเตอร์ เบนเนต ขออนุญาตสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา (12-13 ต.ค.
ร.ศ.115)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/16 บิสเตอร์ฟรันโคขออนุญาตทำทางรถไฟ
ตั้งแต่โรงพักคลองรังสิตถึงวัฒนา (20 พ.ย. - 23 ก.ย. ร.ศ.115)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/19 เรื่องผู้มีชื่อหลายราย ขออนุญาต
สร้างทางรถไฟไป ณ ที่ตำบลต่าง ๆ (17 พ.ค. - 14 ส.ค. ร.ศ.118)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/20 เรื่องรัฐบาลอินเดียนจะเซอเวทาง
รถไฟแก่พม่ามาถึงเขตรแดนสยาม (18 ส.ค. - 1 ก.ย. ร.ศ.118)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/22 รถไฟบางพระ (10 ก.ย. - 30
เม.ย. ร.ศ.121)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/24 รถไฟศรีราชา (6 ต.ค. ร.ศ.
120 - 14 พ.ค. ร.ศ.125)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.2/29 มีสเตอร์ เอ.เอ. นีวบรอนเนอ
ขออนุญาตสร้างทางรถไฟแหลมมลายู (19-20 ก.พ. ร.ศ.124)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.4/2 รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว (16 ก.ย.
ร.ศ.108 - 11 เม.ย. ร.ศ.112)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.4/3 หนังสือราชการปี 109, 110, 111,
เรื่องรถไฟบ้านใหม่ปากน้ำและเมืองฉะเชิงเทราและจันทบุรี (5 ก.ย. ร.ศ.109 - 20
เม.ย. ร.ศ.112)

- จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.4/7 รถไฟบางปะกง (หรือเรียกว่าสาย
ตะวันออก) 16 เม.ย. ร.ศ.123 - ก.ย. ร.ศ. 128)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/2 เรื่องรถไฟเมืองสงขลาไปเมืองไทรบุรี
ปี 111 (24 ต.ค. ร.ศ.108 - 17 ก.ย. ร.ศ.111)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/3 เรื่องมิสเตอร์เวสเคนโฮลด์ ขอ
อนุญาตทำทางรถไฟตั้งแถวกรุงเทพฯ ถึงเมืองเพชรบุรี (22 ก.ค. ร.ศ.111 - 18
ธ.ค. ร.ศ.114)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/6 รถไฟเมืองเพชรบุรี มิสเตอร์เวส
เคนโฮลด์ ขออนุญาตทำและโอนชื่อ มิสเตอร์ เวสเคนโฮลด์เป็นพระนามกรมหมื่นนราธิป
ค้อไปกับเรื่องเปลี่ยนของใหม่ (27 ก.ย. ร.ศ.114 - 6 ต.ค. ร.ศ.115)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/13 มิสเตอร์กินซ์ชาว เคนส่งจดหมาย
ความคิดเรื่องรถไฟสายเพชรบุรีมาในเรื่องให้รัฐบาลรับซื้อจากผู้รับเหมาทำเป็นการหลวง
แฉางมิสเตอร์กินซ์ตรวจทางทำการแล้ว
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/21 เปิดทางรถไฟเพชรบุรี (19 ม.ค.
ร.ศ.121 - 26 มี.ย. ร.ศ.122)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/24 จะก่อสร้างรถไฟจากสายเพชรบุรีไป
แหลมมลายู (28 ก.พ. ร.ศ.124 - 21 ก.ค. ร.ศ.128)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.5/25 รายงานตรวจทางรถไฟแหลมมลายู
ของมิสเตอร์กิตติน เลขานุการกระทรวงโยธาธิการ ศก 125
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.6/1 รถไฟสายนครราชสีมา (12 ก.ย.
ร.ศ.107 - 25 ส.ค. ร.ศ.119)
-
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ขบ.5.6/7 ว่าประมุขและสัญญาับเหมาการสร้าง
ทางรถไฟสายนครราชสีมา (6 มี.ค. - 9 ธ.ค. ร.ศ.110)

- จดหมายเทศแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/12 ทุนฝ่ายในเข้าในการสร้างรถไฟ
สายนครราชสีมา (15 - 20 มี.ค. ร.ศ.111)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/15 รถไฟนครราชสีมา แยกไปทาง
หนองคาย อุดล จำปาตัดคี่ (4 พ.ค. ร.ศ.112 - 16 ส.ค. ร.ศ.115)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/16 เรื่องเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา
(15 พ.ย. ร.ศ.112 - 21 ธ.ค. ร.ศ.119)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/18 เงินหุ้นส่วนในการสร้างทางรถไฟ
สายนครราชสีมา (28 ก.พ. ร.ศ.113 - 17 ก.ค. ร.ศ.114)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/22 รื้อกำแพงวังน้ำและชนอัฐหัทที่วัด
กรุงเก่าไปถมทางรถไฟสายนครราชสีมา (7 ต.ค. ร.ศ.115 - 22 ก.ค. ร.ศ.116)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/38 เรื่องพระราชดำรัสในการเปิดทางรถไฟ
สายนครราชสีมา (19 ธ.ค.119)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.6/42 การเดินรถไฟ (29 เม.ย. ร.ศ.
120 - 16 ธ.ค. ร.ศ.128)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.7 รถไฟสายพระพุทธรบาท
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.8/2 หนังสือสัญญาอนุญาตทำทางรถไฟแต่
ทำเงินไปแม่กลอง
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.8/9 บริษัทรถไฟแม่กลองแลทำเงินขออนุญาต
รวมเปเนบริษัทเดียวกัน (10 ต.ค. ร.ศ.126 - 6 ต.ค. ร.ศ.127)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/2 หางบ้นชากรับทำทางรถไฟและร้องขอ
ค่าตรวจทางรถไฟ (16 เม.ย. ร.ศ.110 - 19 ก.พ. ร.ศ.121)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/7 รถไฟเมืองนครราชสีมาแยกไปทาง
ลพบุรี (10 ธ.ค. ร.ศ.116 - 27 ก.พ. ร.ศ.119)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/11 เจ้ากรมรถไฟไปเซอเวทางรถไฟ
สายเหนือ (31 ธ.ค. ร.ศ.120 - 24 ก.ย. ร.ศ.127)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/13 ที่ดินแลการก่อสร้างแลทางซุด รถไฟ
สายเหนือ (5 พ.ค. ร.ศ.121 - 7 พ.ย. ร.ศ.126)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/16 สั้งหมอนเหล็กทางรถไฟ (21 ก.ค.
ร.ศ.122, - 22 ม.ค. ร.ศ.125)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/19 ยี่ปุ่นจะส่งกุดี้เข้ามาทำทางรถไฟ
สายเหนือ (3 มี.ย. ร.ศ.123)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/20 กำกรามบังคมทูลพระราชดำรัสตอบ
เปิดรถไฟปากน้ำโพ (29 ต.ค. ร.ศ.124 - 14 ธ.ก. ร.ศ.128)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.5.9/22 อัครากำโดยสวรแลคาระวาง (24
พ.ย. ร.ศ.124 - 9 ม.ค. ร.ศ.124)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/1 เรื่องการก่อสร้างแลตัดถนน ปี ร.ศ.
109, 110, 111.

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/3 เรื่องตัดถนนเขาวราช (27 มี.ค. ร.ศ.
111 - 9 ก.ค. ร.ศ.119)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/19 เรื่องถนนและสะพานในตำบลต่าง ๆ
(28 ส.ค. ร.ศ.115 - 24 พ.ย. ร.ศ.118)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/28 เรื่องตัดถนนและสะพานต่าง ๆ
(9 มี.ย. ร.ศ.116 - 17 ต.ค. ร.ศ.117)

- จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/39 ถนนและสะพานหมุ่สามเสนหรือสวนกุฎิก
(26 เม.ย. - 22 พ.ย. ร.ศ.118)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/41 สร้างถนนราชดำเนินนอกและประกาศ
สร้างถนนเทวียุโรปาตร แลตัดถนนเขาสาร (4 ก.ค. ร.ศ.118 - 1 เม.ย. ร.ศ.122)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/50 ทำถนนแคบตลพายพั้งมณฑลนครสวรรค์
(27 - 29 มี.ค. ร.ศ.118)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/62 ซ่อมถนนสะพานต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ
(30 มี.ค. ร.ศ.119 - 30 ส.ค. ร.ศ.124)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/67 ถนนวิสุทธิกระษัตริย์ (16 ส.ค. ร.ศ.
120 - 16 ม.ค. ร.ศ.123)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/69 ซุกคลองและทำถนนตพานมณฑลนครศรี
ธรรมราช (26 ส.ค. ร.ศ.120 - 8 ก.ค. ร.ศ.128)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/74 ซุกคลองทำถนนทำนบสะพานในมณฑล
เพชรบูรณ์ (11 ม.ค. ร.ศ.120 - 23 ส.ค. ร.ศ.129)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/77 ซุกคลอง แลทำสะพานมณฑลอุดร
(28 ก.พ. ร.ศ.120 - 22 ส.ค. ร.ศ. 129)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/78 ถนน สะพานในมณฑลชุมพร (1 มี.ค.
ร.ศ.120 - 20 มี.ย. ร.ศ.129)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/80 ซุกคลอง ทำทำนบ สะพาน แลทำถนน
มณฑลกรุงเทพฯ (10 พ.ค. ร.ศ.121 - 2 ก.ย. ร.ศ.129)
- เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/84 สะพานต่าง ๆ มณฑลชุมพร (19 ก.ย.
ร.ศ.121 - 5 ก.ค. ร.ศ.129)

จดหมายเทศน์แห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/85 เรื่องมองสี่เออ เกอ ลามโซเคีย
 กรวจการท่าถนนหน้าและวิธีถ่ายหน้าใส่โครกในกรุงเทพฯ (21 ต.ค. ร.ศ.121 -
 26 มี.ค. ร.ศ.125)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/90 ชุกคลอง ทำทำนบ ตะพานแลถนน
 ในเขตนครสวรรค์ (29 พ.ค. ร.ศ.121 - 5 เม.ย. ร.ศ.128)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/92 ถนนในเขตนครไชยศรี (19 มี.ย.
 ร.ศ.122 - 7 พ.ค. ร.ศ.129)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/93 ถนนตะพานในเขตลพบุรี (18 ก.ค.
 ร.ศ.122 - 9 ต.ค. ร.ศ.129)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/100 ถนนสี่พระยา (4 พ.ค. - 30 พ.ย.
 ร.ศ.125)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/101 ถนนและตะพานในเขตลพบุรี (24
 ก.ย. ร.ศ.125 - 8 ส.ค. ร.ศ.129)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/106 เรื่องจะคักทางของตะโก (16 บ.ค.
 ร.ศ.126 - 9 เม.ย. ร.ศ.128)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ยช.9/117 จะคักถนนใหม่กึ่งแต่ถนนสาทรตรงขึ้น
 มาถึงถนนประทุมวัน (12 - 14 ต.ค. ร.ศ.129)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.5.1/14 เงินรับแลกจ่ายการแผ่นดิน ศก 120
 (31 มี.ค. ร.ศ.119 - 13 ส.ค. ร.ศ.120)

————— เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.5.1/27 งบประมาณ ศก 128 (17 มี.ค.
 127 - 16 ต.ค.128)

- จดหมายเทศุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.5.2/9 โยธาธิการ (15 มี.ค.120 - 16 พ.ค.128)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.25/3 ฎึงเงินท่ารถไฟสายเหนือ (18 ธ.ค.121 - 5 ส.ค.122)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.25/4 หนังสือพระยาสุริยานุวัตรทูตกรมหลวง เทวะวงศ์วโรปการเรื่องฎึงเงินสร้างทางรถไฟ (2 มี.ค.121 - 12 เม.ย.122)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.25/7 เรื่องฎึงเงินต่างประเทศท่ารถไฟสายเหนือ (8 - 24 มี.ย. ร.ศ.123)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.25/8 สำเนารายงานการประชุมเสนาบดี เรื่อง ฎึงเงินต่างประเทศ ร.ศ.ค 123-125 (18 พ.ย. ร.ศ.123 - 31 ธ.ก. ร.ศ.125)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.25/9 ฎึงเงินสามล้านตอนหลัง (7 ธ.ค. - 28 พ.ค.125)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ค.49/8 นักเรียนไทยที่ส่งไปเล่าเรียนเมืองต่าง ประเทศ (25 พ.ย.113 - 1 เม.ย. 122)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.11/12 รายงานประชุมเทศาภิบาล ร.ศ.124 (15 ก.ย. ร.ศ.124 - 15 ก.ย. ร.ศ.129)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล (22 ธ.ค. ร.ศ.125 - 15 ก.ค. ร.ศ.129)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.14/17 กรมหลวงดำรงราชานุภาพไปตรวจการ มณฑลนครราชสีมา แลมณฑลอุดร อีสาน (21 ม.ค.2445 - 7 ก.พ.2449)
- _____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเสด็จตรวจ ราชการปักไม้ได้ ร.ศ.115 (7 ธ.ก. ร.ศ.115)

จกหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.14/96 พระองค์เพ็ญ รายงานตรวจราชการ
เมืองลำปาง (2 - 7 พ.ค.122)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.2.14/110 กรมหลวงดำรงเค็จราชการหัวเมือง
เหนือ ที่อุไทย เมืองนครสวรรค์ กับคานภาษีไม้ แลเรื่องระยะทางที่สมเค็จพระบรมโอรส
จะเสด็จเมืองเหนือ (15 พ.ย. ร.ศ.117 - 3 ก.ค. ร.ศ.127)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.58/46 ก่อสร้างซ่อมถนนหนทางและสะพานใน
มณฑลพายัพ (27 ก.ค.120 - 30 ส.ค.124)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.63/2 ปราบปรามผู้ร้ายเงี้ยว ซึ่งก่อการจลาจล
ที่เมืองแพะ (26 - 30 ก.ค. ร.ศ.121)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ม.63/3 ผู้ร้ายเงี้ยวปล้นเบืองแพะ (27 ก.ค.
ร.ศ.121 - พ.ค. ร.ศ.122)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.5.8/41 ยกการชำระพานจากกรมโยธาอายุ
ในกรมสุขาภิบาล (16 - 19 เม.ย.126)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/2 หนังสือสัญญาที่พระยาชลยุทธโยธินทำกับ
บริษัทไฟฟ้าสยาม เรื่องสร้างทางรถรางสายเจริญกรุง ตั้งแต่บางคอแหลม - ศาลท่าประ
เทศ (5 พ.ค. ร.ศ.106 - 29 ม.ค. ร.ศ.120)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/36 ปกษาสัญญาบริษัทรถรางไทยทุนจำกัด
(26 เม.ย. ร.ศ.121 - 7 ก.ค. ร.ศ.125)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/56 บริษัทรถรางและบริษัทไฟฟ้าสยามรวมกัน
ก็มีเรื่องบริษัทไฟฟ้า คินกรรมสิทธิคอนซวนคูสิติ (18 พ.ศ. ร.ศ.123 - 23 เม.ย.
ร.ศ.129)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/60 บริษัทธรรางไทยทุนจำกัด
และบริษัทสยามอีเลคทริซิติขอพระบรมราชานุญาตสร้างทางและทากรใช้รถแตรมเวย์
เพิ่มขึ้นอีก 3 คำบลนั้น ยังไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาตทั้ง 2 ราย (24 มี.ย.
ร.ศ. 123 - ธ.ค. ร.ศ. 124)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/74 งบประมาณและผลประโยชน์ของ
บริษัทธรรางไทยทุนจำกัด (23 ส.ค. ร.ศ. 124 - 129)

จดหมายเหตุแห่งชาติ, หอ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.21/97 บริษัทไฟฟ้าสยามจะรวมเป็นบริษัท
เกี่ยวกับบริษัทธรรางไทยและขอให้พระคลังข้างที่ตั้งเจ้าพนักงานไปเป็นกรรมการ
คนหนึ่ง (28 ส.ค. ร.ศ. 125 - 29 ก.ย. ร.ศ. 128)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 น.46.2/22 จัดซื้อที่ราษฎรท่าทางรถไฟ
สายเพชรบุรี (30 ต.ค. 116 - 26 ก.ย. 120)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 บ. 1. 1ก. เลขที่ 8 เล่ม 2 พระราช
หัตถ์เลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ร.ศ. 102)

_____ เอกสารรัชกาลที่ 5 ศ.5 เลขที่ 4 นักเรียนกรมรถไฟ
(20 ม.ค. - 6 ก.พ. ร.ศ. 124)

บรรณสาร, กอง กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 1.1 อันดับ 2
ปัญหาเรื่องเงินโปรดเกล้าให้นำฤกษาในที่ประชุมเสนาบดี "บันทึกพระราชปรารพ"
2468

_____ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ส่วนวันที่ 1
รายงานสำรวจทางสายนครสีมาเพื่อสร้าง

_____ เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ส่วนวันที่ 3
หนังสือสัญญาสำรวจทางรถไฟ

บรรณสาร, กอง กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ เล่ม 29 ส่วนวันที่ 3
ชาวต่างประเทศที่ป็นขอสัมปทานทำทางรถไฟจากไปร ไปไทรบุรี

_____ เอกสารหมวดรถไฟ เล่ม 30 ส่วนวันที่ 5
อังกฤษจะขอทำทางรถไฟเข้ามาในเขตแขวงเมืองไทรบุรี

_____ เอกสารหมวดรถไฟ เล่ม 34 ส่วนวันที่ 1
คำริจะกู้เงินต่างประเทศเพื่อทำรถไฟกับคำริสร้างทางรถไฟสายใต้ตอนพิเศษ

_____ เอกสารหมวดรถไฟ เล่ม 34 ส่วนวันที่ 2
อังกฤษจะขอทำทางรถไฟเข้ามาในเขต แขวงเมืองไทรบุรี

ห้องสมุดกระทรวงมหาดไทย เอกสารรัชกาลที่ 5 ภาค 1 ตอน 1 (เล่ม 2) การจัดงาน
โยธา

ข. เอกสารชั้นต้นที่พิมพ์แล้ว (Printed Primary Sources)

ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด ไฟโรจน์ เกษแมนกิจ (แปล) โรงพิมพ์
การศาสนา 2515. 267 หน้า.

คุรุสภา, องค์การคำ (ผู้พิมพ์) พระราชหัตถเลขาและหนังสือกราบบังคมทูลของเจ้าพระยา
พระเสด็จสุเรนทราธิบดี เล่ม 2 2506. 235 หน้า.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ จดหมายเหตุพระราชกิจรายวันภาค 5
และภาค 6 2514.

พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพันตำรวจเอกเพลิน ศรีสาคร และนางกันหา
ศรีสาคร 21 ธันวาคม พ.ศ. 2514.

_____ พระราชนิพนธ์จดหมายรายวัน เมื่อเสด็จ
ประพาสชวาทครั้งหลัง โรงพิมพ์คุรุสภา 2504.

จุดจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ เรื่องเสด็จประพาสแหลมมลายูเมื่อรัตนโกสินทร

ปก. 108 109 117 120 รวม 4 กราว.

พิมพ์ในงานพระศพสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ามาลีนิพนพการา สิรินิภาพรธวดี
กรมขุนศรีสังขาลย์สุรภัญญา 2468.

การงราชอาณาจักร, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา อธิบายถึงเรื่องเที่ยวทะเลตะวันออก
เที่ยวมณฑลเพชรบูรณ์ เที่ยวน้ำตกเจอน้ำตกที่เกาะกูด เที่ยวไทรโยค

โรงพิมพ์กรุสภา 2504.

เทาเชนค์ แฮร์ส บันทึกรายวันของเทาเชนค์แฮร์ส นันทา วรานทิวังต์ (แปล)

โรงพิมพ์การศาสนา 2515, 120 หน้า.

ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394 - 2404

พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พระมหาโพธิวงศาจารย์อินทโชตเถระ 2511.

ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2405 - 2411

พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระมหาโพธิวงศาจารย์ อินทโชตเถระ 2511.

มหาคไทย, กระทรวง "รายงานพระยาจำแสนบตีว่าควยเรื่องจัดการทำนุบำรุงเมืองนครราชสีมา"
เทศาภิบาล เล่ม 5 1 ก.ค. ร.ศ. 127.

————— "รายงานการประชุมเทศาภิบาล แพนกโยธาและแพนเกษตร ศก.127"

เทศาภิบาล เล่ม 6 1 ม.ค. ร.ศ.127.

————— เทศาภิบาล เล่ม 13 ฉบับพิเศษ สิงหาคม รัตนโกสินศก 131.

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21 "พระราชหัตถเลขาพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยา
สุรียานุวัตรจัดการยืมเงินต่างประเทศ" หน้า 961.

สนธิสัญญาและกฎหมาย, กรม กระทรวงการต่างประเทศ สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่าง
ประเทศไทยกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เล่ม 1 (พ.ศ. 2160 -

2412) 2511.

เสถียร ดายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม)
 เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 16 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 17 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 18 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 19 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 20 โรงพิมพ์

เกล็ดไผ่ 2478.

ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 23 โรงพิมพ์

เฮนรี เบอร์นี เอกสารเฮนรี เบอร์นี เล่ม 1 สวัสดิ์ สุวรรณสถิตย์ (แปล)
 โรงพิมพ์คุรุสภา 2514, 239 หน้า.

"The Project Railway in Siam", Bangkok Times, April 18,
 1888 p. 2-3.

"Bangkok Improvements", Bangkok Times, May 4, 1888 p. 3-4,

"Locals", Bangkok Times, September 27, 1890 p.2.

Ministry of Finance, Statistical Year Book of the Kingdom
 of Siam, 1916, p. 38 - 39, 47.

2. ประเภทเอกสารชั้นรอง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี
 โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย 2513. 493 หน้า.

งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (พ.ศ. 2459 - 2490)

โรงพิมพ์กรมรถไฟไทย หน้า 67.

กิ่งแก้ว นิคมชา การเจรจาและข้อตกลงระหว่างไทยกับอังกฤษเกี่ยวกับหัวเมืองมลายูใน
สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ระยะเวลา พ.ศ. 2443 - 2452
 ปรินทิพนิพนธ์ กศ.ม. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ 2519.

กัญจน์ นาคามคี, คร. "การขนส่งทางบกในประเทศไทย" บทความการขนส่ง การสัมมนา
 ประกอบการขนส่ง กองวิชาการและการวางแผน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม.

จิราภรณ์ สถาปนาวรรชนะ วิฤตทกาลสยาม ร.ศ. 112 ปรินทิพนิพนธ์ กศ.ม. วิทยาลัยวิชา-
 การศึกษา ประสานมิตร 2516. 264 หน้า.

จักรกฤษณ์ นรินทีนคองการ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรบราชานุภาพกับ
กระทรวงมหาดไทย วิทยานิพนธ์ ร.ม. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2506. 604 หน้า.

เฉลิม อยู่เวียงชัย ประวัติศาสตร์ : สมัยกรุงธนบุรีและสมัยรัตนโกสินทร์ โรงพิมพ์คุรุสภา
 2514. 556 หน้า.

ชัย เรื่องศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย 2352 - 2453 ตอนที่ 1 ก้านดิ่งคม โรงพิมพ์
 บ้านเรื่องศิลป์ 2517. 522 หน้า.

ณัฐวดี สุทธิสงคราม สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เล่ม 2 แพร่พิทยา 2516.

คำรบราชานุภาพ. สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา และพระยาราชเสนา

เทศาภิบาล พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพระยาอรรครกระวีสุนทร 2503.

พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์

รัชกาลที่ 2

พิมพ์ในงานศพพลเรือเอกหลวงอาจณรงค์ 2511.

ถำรงรำนภำพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยำ ประชมพงศำวกำรณัษหอสุมค-
แห่งชำคิ เล่ม 6 (ภำคที่ 21 - 26) สำนักพิมพ์กำงหนำ 2507.

————— นิตำนโบรำณคคิ สำนักพิมพ์
เชชมบรมณกิจ พิมพ์ครั้งที่ 10. 2503, 640 หนำ.

เทศ บุนนาค "กำรปกคองแบบเทศำภินำลเป็นระบบปฏิวัติหรือวิวัฒนกำร"

สังคมศำสตร์ปริทัศน์ 4(3) : 2509.

————— "พระยำแซกแจ็กหัวเมือง คบคิกขบด ร.ศ. 121" วรรณไวทยำกร: ประวัติ
ศำสตร์และวัฒนธรรมโครงกำรตำรำสังคมศำสตร์และมนุษยศำสตร์ 2514.

————— "ขบดเงี้ยวเมืองแพรำ" สังคมศำสตร์ปริทัศน์ 6(2) : 67 - 80
กันยำน - พฤษจิกำน 2511.

————— "ประมวลเหตุกำรณ์สำคัญที่มีอิทธิพลต่อกำรศึกษำของไทรระหว่าง พ.ศ. 2367
ถึง พ.ศ. 2459" ชุมนุมทำงวิชำกำร 2512.

แถมสุข นุมนนธ์ "กำรเจรจำทำงกำรทูตระหว่างไทรกับอังกฤษ ค.ศ. 1900 - 1909"
วรรณไวทยำกร: ประวัติศำสตร์และวัฒนธรรม โครงกำรตำรำสังคมศำสตร์และ
มนุษยศำสตร์ 2514.

ทำเนียบนอำกรัฐมนตรี, สำนัก (ผู้รวบรวม) ไทรสถำปนำกษัตริย์เชมร บริษัทชนะกำร
พิมพ์จำกัด 2505, 139 หนำ.

ทิพำกรวงศ์, เจำพระยำ พระรำชพงศำวกำรรัชกำลที่ 1 โรงพิมพ์คุรุสถำ 2503.

————— พระรำชพงศำวกำรรัตนโกสินทร รัชกำลที่ 3 เล่ม 1 โรงพิมพ์
คุรุสถำ 2504, 199 หนำ.

————— พระรำชพงศำวกำรรัชกำลที่ 4 เล่ม 1 โรงพิมพ์คุรุสถำ 2504.

ปิ่น มำลำนคุด "วิทุยปริทรณ์ เรื่องเทียวกุงเทพำ" ขำวสรำนกัณงเมือง
กระทรวงมหำคไทร 13 กรกฎาคม 2509 หนำ 17 - 29.

ประภัสสร เสวิกุล "ถนนกรุงเทพฯ" อนุสาร อ.ส.ท. 12 : 2 กันยายน 2514
หน้า 36 - 39, 47 - 48.

พลกุล อังกิ้นันท์ บทบาทชาวจีนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. วิทยาลัยวิชาการศึกษา ประสานมิตร 2514.

พล อาสนจินดา, พ.อ., ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจประเทศไทย ไทยวัฒนาพานิช 2509,
154 หน้า.

ไพฑูรย์ มีกุล การปฏิรูปการปกครองมณฑลอีสานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว ปริญญานิพนธ์ กศ.ม. วิทยาลัยวิชาการศึกษา ประสานมิตร 2515,
189 หน้า.

ยิงศักดิ์ อิศร เสนา, ม.ล., ประวัติเจ้าพระยาอรรณพพิพัฒน์ องค์การการค้าสุภา, 2506.

ราชบัณฑิตยสถาน อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน โรงพิมพ์พระจันทร์ 2506.

ราชบัณฑิตยสถาน สารานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 4 (ช้อย - คมนาม) โรงพิมพ์
รุ่งเรืองธรรม 2503 - 4.

วอลเตอร์ เอฟ เวลดา แผ่นดินพระนั่งเกล้า นิจ ทองโสภิต (แปล) สำนักพิมพ์สังคมศาสตร์-
แห่งประเทศไทย 2514.

วีณา บังอรุณ "คลองในกรุง" อนุสาร อ.ส.ท. 12 : 5 ธันวาคม 2514 หน้า 72.

ศิลาปรกร, กรม, สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร พิมพ์เนื่องในพระราช-
พิธีสถาปนาสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชเจ้าฟ้ามหาวชิราลงกรณสยามมกุฎราชกุมาร
28 ธันวาคม พ.ศ. 2515.

_____ ทาเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี พิมพ์เป็นอนุสรณ์
ในงานสถาปนากิจศพนายจันต์ คิริโชติ 29 พฤศจิกายน 2505.

สงวน อึ้งคง สิ่งแรกในเมืองไทยชุด 2 แพร่พิทยา 2502.

- เสนาณรงค์ศักดิ์, ชุน ประวัติและผลงานพระยารัษฎานุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ ระนอง)
 ไทยวัฒนาพานิช 2513.
- แสงโสม เกษมศรี, ม.ร.ว. และวิมล พงศ์พิพัฒน์ ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตนโกสินทร์
รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325 - 2394) มิตรนราการพิมพ์ 2515.
- อมร โสภณวิเชษฐวงศ์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง (แปล) การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ของ
สยามและพม่า
 พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พระประชากรบริรักษ์ 2516. 151 หน้า.
- อัมมาร์ สยามวาลา คำบรรยายพื้นฐานอารยธรรมไทย เรื่องพื้นฐานทางเศรษฐกิจไทย
 2516.
- Bell, Peter F. The Historical Determinants of Underdeve-
lopment in Thailand Economic Growth Center, Yale
University, Discussion Paper No.84, Februry 1970.
- Bowring, Sir John The Kingdom and People of Siam Vol.II,
 Oxford University Press, London New York, 1969.
- Campbell, J.D.G. Siam in the Twentieth Century., Edward
 Arnold, 1940.
- Edwardes, Michael, The West in Asia 1850 - 1914, BT
 Batsford London, 1967.
- Graham, A.W., Siam:A Handbook of Practical, Commercial,
and Political Information, Alexander Moring Limited,
 London, 1912.
- Grindrod, Mrs, Siam:A Geographical Summary, London, 1895.
- Hall, D.G.E, A History of South East Asia, 3rd ed,
 Macmillan, London, 1968.

- Ingram, James C, Economic Change in Thailand since 1850 - 1970, Stanford University Press, California, 1955.
- Riggs, Fred W, The Modernization of a Bureaucratic Polity East-West Center Press, Honolulu, 1966.
- Thompson, Virginia, Thailand: The New Siam, 2nd ed, Paragon Book Reprint Corporation, New York, 1967.
- Wright, Arnold (editor in chief) Twentieth Century Impression of Siam, Britain Publishing Company Ltd, London 1908.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

รายพระนามและนามเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า

เจ้าอยู่หัว

	วัน	เดือน	ปี	พระนาม	ตำแหน่ง
1	เมษายน	2435		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์	เสนาบดี
21	มีนาคม	2435		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมหมื่นสรพลสิทธิประสงค์	เสนาบดี
10	มิถุนายน	2436		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา	รักษาการแทนเสนาบดี
26	สิงหาคม	2439		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา	เสนาบดี
19	กันยายน	2441		พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ (ม.ร.ว. หลาน กุญชร)	เสนาบดี
2	กันยายน	2442		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์	เสนาบดี
13	มิถุนายน	2448		พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุนนาค)	รักษาการในตำแหน่ง เสนาบดี
9	พฤศจิกายน	2448		พระยาสุรียานุวัตร (เกิด บุนนาค)	เสนาบดี
29	พฤษภาคม	2449		พระยาเสถียรฐานปกิจ (ชูป ฆมธวัช)	ทำการแทนในตำแหน่ง เสนาบดี
29	มิถุนายน	2449		พระยาสุขุมนัยวินิต (ปั้น สุขุม)	รักษาการแทนในตำแหน่ง เสนาบดี
1	มกราคม	2449		พระยาสุขุมนัยวินิต (ปั้น สุขุม)	เสนาบดี
25	พฤศจิกายน	2450		พระเจ้าองค์ยาเชอกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์	เสนาบดี

กรมสุขุมบาล

1	กุมภาพันธ์	2441 - 4	ธันวาคม	2451	พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ (ม.ร.ว. หลาน กุญชร)
5	ธันวาคม	2451 - 2	มีนาคม	2458	พระยาสุขุมนัยวินิต (ปั้น สุขุม)

กรรมรถไฟ

พ.ศ. 2439 - 2442	นาย เค เบทเก	
พ.ศ. 2442 - 2447	นาย เอช เก็ช	
พ.ศ. 2447 - 2460	นาย แอล ไวเลอร์	เจ้ากรรมสายเหนือ
พ.ศ. 2452 - 2460	นาย เอช กิตคินส์	เจ้ากรรมสายใต้

ภาคผนวก ข.

หนังสือสัญญาสัมปทานทางรถไฟกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ

หนังสือสัญญาทำไว้เป็นสองฉบับ ที่กรุงเทพมหานคร วันที่ 13 เดือนสิงหาคม ค.ศ. 1886 ตรงกับวัน 2 แรม 1 ค่ำ เดือน 10 ปีจออัฐศก ศักราช 1248

ในระหว่างพระเจ้าอนงยาเซอ กรมหลวงเทเวศร์วงษ์โรประการ เสนาบดีผู้ว่าการทางประเทศ ผู้แทนพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยาม (ซึ่งทั้งตนเองและผู้ซึ่งจะรับตำแหน่งแทนต่อไปในนี้จะเรียกว่า ผู้ให้สัญญา) ฝ่ายหนึ่ง กับ แอลเฟรดยอนเลอบเตอ กอฟนี่ เอช ซึ่งเคิมอยู่ ณ เมืองกาลิงตันในแผ่นดินอังกฤษ แต่เวลานี้เข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นช่างทำแผนที่ทะเลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยาม แลเป็นสับเบกอังกฤษกับแอนครียา

กุเปิลลิส เกริชลู ซึ่งอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร เป็นกับกันเรือพระที่นั่งเวสทริกนชาวเดนมาร์ก (ซึ่งต่อไปในหนังสือนี้จะเรียกว่าผู้รับอนุญาต) ฝ่ายหนึ่ง ทำสัญญาไว้ด้วยกันว่า

ข้อ 1. ผู้รับอนุญาตได้สัญญาเป็นขอความต่าง ๆ ที่กล่าวต่อไปในหนังสือนี้แลยอมจะทำตามข้อสัญญาที่กล่าวต่อไป เพราะฉะนั้นผู้อนุญาตซึ่งได้อนุญาตให้รับอนุญาต มีอำนาจสิทธิขาดแต่ฝ่ายเดียวที่จะทำทางแตรมเวฤาทางรถไฟอย่าง แลใช้รถแตรมรถไฟแลรถอื่น ๆ ไปมาในทางฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปถึงปากน้ำในกำหนดห้าสิบปี ตั้งแต่ทำหนังสือสัญญานี้ไป

ข้อ 2. ทางแตรมเวฤาทางรถไฟนั้น จะก่อสร้างไปตามทางที่หมายไว้ในแผนที่ ๆ มีเส้นเขียนด้วยหมึกแดง แลต้องจับตั้งแต่ตำบลซึ่งหมายเป็นอักษร (A) ในแผนที่นั้นที่อยู่ใกล้ตลาดหลวง ณ กลองชุกใหม่ ถาจับตั้งแต่ตำบลที่หมายอักษรบี (B) ในแผนที่นั้น ซึ่งอยู่ริมคลองหัวลำโพง แลทำต่อไปถึงตำบลซึ่งหมายอักษรซี (C) ที่ปากน้ำนั้นเป็นสุดทาง

ข้อ 3. ผู้ให้อนุญาต (ตามความที่ได้สัญญากันตั้งไว้มาแล้ว) อนุญาตให้ผู้รับอนุญาตมีอำนาจซื้อที่ดินเป็นแนวไปไม่กว้าง กว่า เจ็ดสิบห้าพิค ตามแนวที่จะทำทางแตรมเวฤาทางรถไฟไปนั้น และตามที่กำหนดไว้ในแผนที่ ซึ่งจะไ้มอบเจ้าพนักงาน กังที่จะกล่าวต่อไปนี้

ข้อ 4. บันคาที่กินซึ่งอยู่ในกำหนดที่ว่ามาข้างบนนั้น ซึ่งเป็นที่หลวงแลในเวลานี้ว่าง อยู่จะยอมให้ผู้รับอนุญาตเขาไปในกำหนดห้าสิบปี กิดค่าเช่าเอ เกอหนึ่งห้าอัฐ แต่เนื้อที่นั้น ถ้าผู้รับอนุญาตมิได้ใช้เพื่อการทำทางรถไฟ ธารถแตรมนั้นมากน้อยเท่าใด เมื่อครบกำหนด ห้าปี ก็ตั้งแต่ทำหนังสือสัญญาไป เนื้อที่เช่นนั้นต้องกลับคืนเป็นของผู้ให้อุญาต แลหนังสือเช่าที่ ซึ่งมีไค้ไชนั้น ก็เปลี่ยนใช้ไม่ได้

ข้อ 5. ว่าเนื้อที่ว่างใดๆ ที่ปากน้ำซึ่งไม่เกินกว่าห้าเอ เกอ ซึ่งเป็นที่หลวงและเนื้อที่ ไม่เกินกว่าสี่เอ เกอ. ถ้าผู้รับอนุญาตจะต้องการที่นั้น เพื่อจะทำทางวกฎาโรงที่พิภกโรงคลัง ฤาออฟฟิศฤา เรือนโรงอื่น ๆ ก็จะต้องยอมให้เขาถึงกำหนดห้าสิบปี กิดค่าเช่าห้าบาท และต้องทำ ตามความในข้อ 4 ซึ่งว่าด้วยเนื้อที่ซึ่งมิได้ไชนั้นทุกประการ

ข้อ 6. คินทรายซึ่งผู้รับอนุญาตจะต้องการถมทางรถไฟถมแตรมนั้น ก็อนุญาตให้ขุด มาจากที่แห่งใด ๆ ซึ่งว่างอยู่ และเป็นของหลวงที่ไม่ไกลไปจากทางรถไฟที่จะทำนั้น เกินกว่า สองไมล์อังกฤษ แลผู้รับอนุญาตไม่คงเสียค่าคินทรายนั้นเลย แลคินทรายนั้นจะซาเข้า เนื้อที่หลวงใด ๆ ไปก็ได้ แถถ้าเป็นอันครายกับเนื้อที่นั้นไปอย่างไร ผู้รับอนุญาตต้องเสียค่า ่ป่วยการ

ข้อ 7. ความทางซึ่งกำหนดไว้ นั้น ตั้งแต่คำบลหมายอักษรเอ (A) ไปถึงคำบล หมายอักษรดี (D) ในแผนที่ซึ่งมีถนนอยู่แล้วนั้น แลตลอดไปในทางซึ่งกำหนดไว้ว่าจะทำทาง รถไฟ และวางแตรมเว ถ้าในระยะแห่งใด จะไค้มีถนนซึ่งทำขึ้นไว้ในกำหนดห้าปี ตั้งแต่ ทำหนังสือนี้ ผู้รับอนุญาตจะทำทางขึ้นใหม่ไปตามข้างทางที่มีอยู่แล้วนั้นก็ไค้ ถ้าจะพาดรางรถไฟ ไปบนถนนที่มีอยู่แล้วครั้งนั้น ผู้รับอนุญาตจะคงได้รับผลประโยชน์ทุกสิ่งทุกอย่างในการที่จะใช้ ทางนั้น แลจะต้องทำตามขอความซึ่งกล่าวต่อไปในนี้ ที่ว่าด้วยทำแตรมเวไปบนถนนที่มีอยู่แล้ว นั้น ทุกสิ่งทุกประการ

ข้อ 8. ผู้ให้อุญาต (ตามกำหนดที่ว่ามาแล้ว) ใค้อนุญาตให้ผู้รับอนุญาตกินรถไป ในทางทั้งปวง แลในบันคาที่ซึ่งจะไค้ทำทางรถไฟ แลทางแตรมเวไปนั้น ผู้รับอนุญาตต้องถือหลักทางตลอด กำหนดหนังสือสัญญานี้ แต่ในระยะทางแห่งใดที่ไค้ทำทางนั้นไปบนถนนที่มีอยู่แล้ว ก็ต้องใช้อำนาจ นี้โดยความอาษาไค้รอย ต้องเห็นกับความสะดวกของรถอื่น แลผู้คนที่ใช้ทาง ดง นั้น แถถ้าเป็น

เหตุโคกกันถาเป็นอันตราย เพราะที่ผู้รับอนุญาตจากผู้รับจ้างทำการของผู้รับอนุญาตเดิน เลื่อน ไม่
ระมัดระวัง ก็คงปรับใหม่ผู้รับอนุญาตตามที่ศาลชำระความ ที่เกิดเหตุเช่นนั้นจะไต่กำหนด
คดีสิน เหมือนกันว่าเหตุนั้นเป็นไปโดยความเดิน เลื่อนความผิด ของผู้ใดคนหนึ่ง ซึ่งมีได้รับประโยชน์
ตามหนังสือสัญญาเหมือนกัน

ข้อ 9. ซึ่งว่าอาเราเจเดิมทางซึ่งผู้ยื่นจะตองหลีกนั้น ก็ให้ถือว่าผู้รับอนุญาตเมื่ออำนาจ
ที่จะร้องฟ้องผู้ใดคนหนึ่งซึ่งแก่งชักขวาง ถาทำให้เป็นที่ติดทางนั้น

ข้อ 10. แมว่าผู้รับอนุญาตนี้ปรารถนาจะมอบประโยชน์แห่งความอนุญาตนี้ให้กำปนีใด ๆ
ก็คงทำหนังสือสัญญาที่เข้าหุ้นส่วนเป็นกำปนีกันนั้น กับทั้งหนังสือสัญญามอบอนุญาตให้กำปนีนั้น
มาหาญาติให้อนุญาต แลเมื่ออนุญาตเห็นชอบลงลายมือไว้เป็นสำคัญด้วย แลจึงจะใช้ได้
ถ้ามีชะเนงซึ่งจะมอบอนุญาตให้ผู้ใดคนหนึ่งก็ไปอื่นใช้ไม่ได้ แต่คงถือว่าซึ่งจะอนุญาต ดังนี้จะ
ไม่ชักขึ้นโดยเหตุไม่สมควร แลซึ่งจะอนุญาตทำไมอนุญาตนั้น ก็คงให้เป็นไปในกำหนดสามสิบวัน
ถึง แต่ที่ไต่ทำหนังสือสัญญาเข้าหุ้นส่วนแลหนังสือสัญญามอบอำนาจนั้นมาหาญาติให้อนุญาต

ข้อ 11. แมว่าผู้รับอนุญาตปรารถนาจะมอบผลประโยชน์แห่งหนังสืออนุญาตนี้ให้
ผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งมิใช่กับปนีก็คงทำหนังสือสัญญาหนังสือมอบหมายนี้มาหาญาติให้อนุญาต แลเมื่อ
อนุญาตเห็นชอบด้วยแลจึงจะใช้ได้ ถ้าอนุญาตไม่เห็นชอบด้วยแล้ว หนังสือสัญญามอบหมาย
อย่างหนึ่งอย่างใดนั้น ก็ไปอื่นใช้ไม่ได้

ข้อ 12. ทางแตรมเวฎาทางรถไฟจะทำนั้น! ตองลงมือทำ (ตามข้อความในหนังสือ
สัญญา) ในกำหนดห้าปีถึงแต่ทำหนังสือสัญญานี้ไป แลจะตองทำให้สำเร็จตามข้อสัญญาที่ว่ามา
นั้นในกำหนดเจ็ดปี ถึงแต่ทำหนังสือสัญญานี้ไป

ข้อ 13. ก่อนที่จะไต่ลงมือทำการซึ่งไต่อนุญาตไว้ในหนังสือนี้ ผู้รับสัญญาจากผู้หนึ่งผู้ใด
ซึ่งรับอนุญาตที่จะไต่ทำทางแตรมเวฎาทางรถไฟ (แลผู้รับอนุญาตให้ทำทางนั้นต่อไปนี้จะเรียกว่า
ผู้รับสัญญา) จะตองทำแบบแผนซึ่งกำหนดทางที่จะทำเข้าไปในแห่งใด ตองใจเนื้อที่ทำทางแตรมเว
ฎาทางรถไฟ แลที่พักแลโรงตาง ๆ มากเพียงไร หางกว้างแลอากาศคอบ้างไร จะมีตะพานแล
จะตองชุกกินถมกินชุกคุดโมงอย่างไร แบบแผนแลหนังสือชี้แจงนี้! ตองมอบให้ผู้สัญญาผู้

เต็มใจจะรับไปถวาย

ข้อ 19. แม้ว่าผู้รับสัญญาจะตกลงกับ เจ้าของที่ดินยวราการากาที่ซึ่งประสงค์จะได้ไว้ นั้น ไม่ได้ ก็ให้ตั้งผู้กลางเปรียบเทียบกำหนดราคาค้างที่จะว่าต่อไป คือให้เจ้าของที่ตั้งผู้กลาง นายหนึ่ง ผู้รับสัญญาคั่งผู้กลางนายหนึ่งแล้ว ถ้าวางผู้กลางทั้งสองไม่ตกลงกันได้ ผู้ให้อนุญาต จะทรงเป่าประธานศักดิ์สิน กำหนดราคากาที่นั้นแก่ผู้เดียว

ข้อ 20. ถ้าเจ้าของที่ดินเมื่อได้รับหนังสือของผู้รับสัญญานั้นแล้ว แลได้รับหนังสืออีก ฉบับหนึ่งว่าจะทรงตั้งผู้กลางแลประธาน ถ้าเจ้าของที่ดินไม่ทำเช่นนั้น ในกำหนดสิบสี่วัน ก็ให้ ผู้อนุญาตแก่ผู้เดียวกำหนดราคากาที่ซึ่งประสงค์จะได้

ข้อ 21. เมื่อผู้กลางผู้ประธานปลุกษาจะกำหนดกาที่นั้น ทรงทำตามพระราชกำหนด กฎหมายฝ่ายสยามที่ว่าถวายสร้างถนนนั้น แลต้องกำหนดราคากาที่นั้นอย่าให้แรงเกินกว่าเงิน ค้างที่ซึ่งเคยเอาพระราชทรัพย์ขอทาถนนนั้น และเมื่อได้เงินค้ำที่ซึ่งกำหนดไว้ตามความในข้อ 17, 19, 20 แล้ว ผู้ชายก็ทรงทำหนังสือขายหนังสือมอบที่ดินให้กับผู้รับทำสัญญานั้นให้ถูกต้องตาม กฎหมาย แลค่าธรรมเนียมทำหนังสือนั้น ผู้ซื้อต้องเป็นผู้เสีย

ข้อ 22. ค่าธรรมเนียมที่ให้ผู้กลางกำหนดราคาค้างที่วามานั้น ถ้าวางกาที่ที่กำหนดไว้ ไม่เกินกว่าที่ผู้ซื้อขอได้นั้น ผู้ชายต้องเป็นผู้เสียค่าธรรมเนียม ถ้าวางกาที่แพงกว่าที่ผู้ ซื้อขายให้แก่เคิม ผู้ซื้อต้องเสียค่าธรรมเนียม

ข้อ 23. วาบันคาที่แลเรือนโรงซึ่งผู้รับสัญญาซื้อไว้คาขออ่านหนังสือสัญญานี้ ผู้รับสัญญาต้องใจจำเพาะในกรณี ถ้าใช้การไม่ได้ถาไม่ยากที่อะไรที่นั้นสำหรับกรณี ในกำหนด สามปี ตั้งแต่เวลาซื้อที่นั้นไว้ ที่นั้นต้องถือว่าเป็นของเหลือใช้ แลถาที่นั้นเคิมเป็นของหลวง ก็ต้องถือว่าหนังสือเขาที่นั้นต้องเลิกไปอันนี้ใช้ไม่ได้โดยทันที ถาเมื่อนว่าที่นั้น เคิมเป็นของราษฎร เจ้าของเคิม ถาผู้รับมรดกผู้จัดการของเจ้าของเคิมซื้อคืนก็ได้ แลต้องเสียเงินค้ำที่ตามราคา ที่ขายไปกับผู้รับอนุญาต ถาผู้ชายเคิมถาผู้รับมรดก ถาผู้จัดการของผู้ชายเคิมได้รับจดหมาย ทราบความว่าที่นั้นซื้อคืนได้แล้ว แลไม่ตอบไปในกำหนดหกเดือน ตั้งแต่ทราบความกั้นนั้นว่าจะ ซื้อที่นั้นคนผู้รับสัญญาก็มีอำนาจที่จะขาย แลหลังที่นั้นให้กับผู้อื่น แลต้องยกเงินซึ่งขายที่ไปคั้งนั้นให้ เป็นของหลวง รอยละหา

ข้อ 29. ห้ามมิให้ผู้รับสัญญาบรรทุกจ่ายให้ผู้ใดถือสิ่งใด ๆ ซึ่งเป็นของนากลัว จะบังเกิดเพลิงไหม้ ถ้าเป็นของนากลัวจะเป็นเหตุอื่น ๆ ถ้าของของภษาที่ยังมิได้เสียภาษี ไปในแตรมเวธาทางรถไฟ เว้นแต่ผู้ให้อนุญาตให้มีหนังสือยอมให้ครั้งนั้นก่อน แลถ้าผู้รับ สัญญาเห็นเหตุไหม้ใด ๆ เป็นที่สงสัยว่าจะมีของนากลัว ก็ไม่ยอมรับของนั้นไปก่อนที่จะได้เปิดดู เสียให้สิ้นสงสัย ถ้าผู้ใดคิดจะถือของซึ่งนากลัวเช่นนั้นไปเองก็ดี ถ้าจะฝากไปในทางรถไฟ ผู้รับอนุญาตมีอำนาจที่จะรับเอาของนั้นไว้ แลปรับไหมครั้งหนึ่ง เป็นเงินสองร้อยบาท ถ้า ผู้รับสัญญาจ่ายให้ผู้ใดถือตามบรรทุกสิ่งของของทาม เช่นที่วามาไปในทางแตรมเวธา ทางรถไฟ ก็ต้องปรับไหมผู้รับสัญญาให้กับผู้ให้อนุญาตสามเท่าราคาของนั้น แลของนั้นก็ให้ รับไว้ เป็นของผู้ให้อนุญาตควย แลซึ่งทำผิดเช่นนี้ ก็ไม่เป็นที่โทษยกเลิกหนังสืออนุญาต

ข้อ 30. ผู้รับสัญญาที่มีอำนาจที่จะทำข้อมงค์บสำหรับจัดการโดยสารแลมันทุก ของไปในทางแตรมเวธาทางรถไฟ แลที่จะกำหนดค่าธรรมเนียมผู้โดยสารแลที่มันทุกของไปนั้น แลในมันคากการอื่นซึ่ง เคยมีในข้อมงค์บกำหนดทำทางแตรมเวธาทางรถไฟ แลมีอำนาจที่จะ ปรับไหมผู้ที่ทำผิดข้อมงค์บนั้น แลที่จะร้องฟ้องไปปรับไหมทำโทษผู้ผิดในศาลทางประเทศ แลศาลกงสุลในแตรมคินสยาม แลข้อมงค์บเช่นนั้นต้องให้ผู้อนุญาตเขียนหนังสือว่าเห็นชอบแล้ว จึงจะใช้ได้ แลผู้รับอนุญาตมีอำนาจที่จะฟ้องร้องเอาเงินค่าปรับไหมผู้ที่ทำผิดข้อมงค์บ เหมือน ด้งว่าผู้นั้นเป็นหนี้ ถ้าเมื่อนว่าผู้หนึ่งผู้ใดทำผิดต่อพระราชกำหนดกฎหมาย ถ้าข้อมงค์บไปลิตีใน รดแตรม ถ้าในทางรถนั้น ไปลิตีมีอำนาจที่จะเข้าไปในที่นั้นแลจับตัวผู้ทำผิด แลผู้รับอนุญาต จะต้องช่วยไปลิตีจับตัวผู้นั้นแลจะไม่กั้นทางชักขวางมิให้ไปลิตีจับ แลจะไม่ร้องฟ้อง เพราะ การที่ไปลิตีจับผู้นั้น

ข้อ 31. ผู้รับอนุญาตจะต้องเขียนป้ายที่กระดานแขวนไว้ในที่ปรากฏ ณ ที่พักรถไฟ แลรดแตรมทุกแห่ง เป็นข้อความที่จะมีขอปรับไหมตามหนังสืออนุญาตนี้ ถ้าตามข้อมงค์บของ ผู้รับสัญญาถือเป็นสังเขป แลถ้าตัวอักษรที่ป้ายลบเลือน ถ้าเสียไปเมื่อใด ก็จะต้องเขียนใหม่ ให้เป็นค้วหนังสือช้อยเสมอ

ข้อ 32. ถ้าเวลาใดมีผู้ทำผิดซึ่งต้องปรับตามหนังสือสัญญานี้ ถ้าตามข้อมงค์บนั้น อย่างหนึ่งอย่างใดผู้รับสัญญาก็มีอำนาจเรียกเอาเงินค่าปรับไหม แลผู้ทำผิดเหมือนด้งว่า

เงินนั้นผูกพันเป็นหนี้อยู่ แต่อำนาจซึ่งเรียกแลกทองเงินเช่นนั้นก็ไม่เป็นทักกักมีใหญ่ที่ของความคิดนั้น พองเอาค่าปวงการ เพราะความผิดนั้นอีกชั้นหนึ่ง

ข้อ 33. ข้อผิดใด ๆ ซึ่งผู้รับสัญญาควรพองเอาค่าปรับใหม่ได้นั้น ก็ต้องพองในกำหนดเวลาที่แน่นอนตั้งแต่เวลาที่ผูกพัน ๆ ทำผิด

ข้อ 34. ผู้รับสัญญาที่มีอำนาจที่จะให้เจ้าพนักงานแลลูกจ้าง ถาผู้หนึ่งได้รับอำนาจไปจากผู้รับสัญญานั้น จักมีผู้ที่ทำผิดข้อบังคับแลชักชวนไม่ยอมเสียค่าปรับใหม่ในข้อผิดนั้น และมีอำนาจที่จะเอาตัวผู้นั้นไวกว่าจะได้ ไปให้อำเภอ ถาศาลที่มีอำนาจชำระความนั้น ถาจนเวลาที่ผูกพันมีประกันภอสมควรว่าจะไปให้ชำระความ ณ ศาล ถาผู้หนึ่งผู้ใด ทำอันตรายแก่ทรัพย์สินของ ๆ ผู้รับอนุญาต ถึงโดยว่าจะมีข้อปรับใหม่อย่างอื่นก็ต้องเสียค่าปวงการที่ทำของเสียไปนั้นควย

ข้อ 35. ถาในถอยความที่ชำระคอบหน้าอำเภอ ถาคอบหน้าผู้ประชาชนแลผู้กลางความที่ไกลอนุญาตไว้ในหนังสือนี้ แกลงให้ถอยค่าเทจผู้นั้นก็ของรับโทษหนสามาด

ข้อ 36. ถาผู้หนึ่งผู้ใด ถากำประนีใด ๆ ซึ่งเป็นเจ้าของจักรรถไฟแลรถแตรมแลรถอื่นนั้น ประสงค์จะทำทางรถไฟ ถาทางแตรมเวแยกไป แลต่อเนื่องกับทางรถไฟแลทางแตรมเว ซึ่งอนุญาตให้ในนี้ทำได้ แลของแครงความให้ผู้รับสัญญานี้ทราบในความประสงค์ที่จะทำนั้นแลวงนาหกเกื่อน แลทางแยกนั้นของแยกทางออกไปจากทางใหญ่ไมนอยกว่าสี่สิบกิโล วักทั้งแท้ที่ต่อกันนั้นไปถึงที่ใด ๆ ในทางแยกที่ไกลออกไปแต่ทรอยยาคขึ้นไป แลเจ้าของทางแยกนั้น ถาประพฤติกตามข้อบังคับซึ่งจะใดคังไว้เพื่อการนั้น แลยอมเสียค่าธรรมเนียมตามสมควรให้กับผู้รับสัญญาก็จะเดินรถไฟรตแตรมแลรถอื่น ๆ ไปมาตามทางใหญ่ไปลงทางแยกใดควย

ข้อ 37. ผู้รับสัญญาจะของทำบัญชีเงินที่ไกรรับในการรถไฟแลรถแตรม แลเงินค่าใส่หุ่ยที่จำหน่ายไวถนถึ แลบัญชีนี้ของให้เจ้าพนักงานซึ่งผู้ให้สัญญา จะได้เลือกคังไว้ แต่สามนายลงมา ทรวจหกเกื่อนครั้งหนึ่ง แลเจ้าพนักงานทรวจนั้นก็มีอำนาจที่จะเรียกตัวลูกจางแลเอเยนของผู้รับสัญญาไปสามาดตัว แลให้ถอยค่าคอบหน้าอำเภอ

ข้อ 38. เมื่อถึงวันที่ 30 เดือนธันวาคม และวันที่ 31 เดือนกุมภาพันธ์ ทุก ๆ ปีไป ผู้รับสัญญาจะคอยยื่นบัญชีที่เจ้าพนักงานตรวจแล่นั้น ให้กับผู้อนุญาตให้ทันในกำหนด สามสิบวัน บัญชีนั้นให้มีจำนวนเงินกำไรในจำนวนครึ่งปีที่ตั้งลงในวันที่ 30 ธันวาคมนั้น และวันที่ 31 กุมภาพันธ์

ข้อ 39. ว่าเมื่อทำทางรถไฟ ฤๅทางแควมเวนั้นสำเร็จแล้วในสี่ปี ผู้ให้อุญาตจะซื้อทางนั้นเวลาใดก็ได้ยกเว้นแต่ที่แลคกิ้งโรงแลของอื่น ๆ ของผู้รับอนุญาตซึ่งใช้ในการนี้ แลคองคิกราคาให้ตั้งที่จะกล่าวต่อไปนี้ ให้คิดเงินที่เป็นกำไรในทางรถไฟ ฤๅทางแควมเวนั้น ในสามปีทีล่วงไปก่อนเวลาที่ผู้ให้อุญาต มีหนังสือไปถึงผู้รับสัญญาว่าอยากจะทำซื้อทางนั้นบวกกันเข้าทั้งสามปีแลแบ่งออกเป็นสามส่วนเท่ากันส่วนหนึ่งนั้น คือให้ถือว่าเป็นกำไรปีหนึ่ง เป็นอย่างกลาง แลเงินการรถไฟนั้น ให้คิดยี่สิบห้าเท่าเงินกำไรปีหนึ่ง และเมื่อผู้ให้อุญาตได้ใช้เงินราคานั้นให้กับผู้รับสัญญาแล้ว ผู้รับสัญญาต้องมอบผลประโยชน์แห่งหนังสืออนุญาตนี้ทุกสิ่งทุกอย่างให้ผู้อนุญาต ถ้าใหญ่ผู้ใดซึ่งผู้อนุญาตจะได้อำนาจไว้

ข้อ 40. ถ้าเวลาใด เมื่อทำทางรถไฟ ฤๅทางแควมเวสำเร็จแล้ว ท่านเสนาบดีว่าการทหารของพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยาม ซึ่งเป็นอยู่ในเวลานั้น เห็นสมควรเพื่อประโยชน์แห่งแผ่นดินที่จะได้เอาทางรถไฟแลทางแควมเวนั้นทั้งหมด ฤๅส่วนใด ๆ มารักษาไว้พลาง ฤๅจะใช้เพื่อทำการสงคราม ท่านเสนาบดีว่าการทหารก็มีอำนาจที่จะเขียนหนังสือไปถึงผู้รับสัญญาแจ้งความว่าจะรักษาทางรถไฟแลทางแควมเวนั้นไว้พลาง ฤๅว่าจะไร้ทางรถไฟแลทางแควมเวแลเครื่องแลทรัพย์สินของอื่น ๆ ของผู้รับสัญญาแล้ว ผู้รับสัญญาจะตอมอบทางรถไฟแลทางแควมเวทั้งหมด ฤๅส่วนใดก็ตามที่คองการแลที่พักรถไฟแลรถแควม แลทรัพย์สินของที่ว่ามานั้นให้คนใช้ฤๅเอเยน ซึ่งท่านเสนาบดีว่าการทหารจะได้อำนาจไว้ แลจะต้องช่วยท่านเสนาบดีว่าการทหารโดยเต็มกำลัง เพื่อที่จะได้ใช้ทางรถไฟแลทางแควมเวนั้นได้สะดวกตลอดทาง ฤๅในส่วนใด ๆ ตามที่ท่านเสนาบดีจะเห็นสมควร แลเมื่อเป็นดังนี้แล้วท่านเสนาบดีว่าการทหารก็มีอำนาจที่จะบังคับการในทางรถไฟแลทางแควมเวนั้นได้ตลอด แลจะไ้หยุดการบันทุกของแลโดยสารไปในทางรถไฟแลทางแควมเวนั้นก็ได้ แลซึ่งผู้รับอนุญาตฤๅพ่อกลาวโทษ ท่านเสนาบดีเพราะที่ทำให้เสีย

เวลาแลผลประโยชน์ไปโดยที่ใหญ่การโดยสารแลบันทึกของนั้น ถ้าโดยที่บังคับรักษาทางรถไฟแลทางแควมเวคั้นนั้นก็ไม่ไคเป็นอันขาด แต่ต้องถ้อยอยู่เสมอว่าท่านเสนาบดีว่าการทหารจะตองใช้กาช่วยการกับผู้รับสัญญา ภัยที่ทรัพย์สินของใด ๆ สูญ ภาเสียไปในเวลาที่ท่านเสนาบดีรักษาอยู่นั้น เว้นแต่ถาดันตรายนั้น เป็นโดยศัตรูของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ภาเป็นการที่พระเจ้าแผ่นดิน แลท่านเสนาบดีว่าการทหารจะตองเสียเงินค่าใช้ทางรถไฟแลทางแควมเวคั้นนับตามวันภาส่วนวันที่ไคไปรักษาอยู่นั้นตามที่เห็นสมควร แต่ไม่ให้น้อยกว่าเงินที่ทางรถไฟแลทางแควมเวคั้นทำได้ในระยะเวลาเท่านั้นแลในระคนั้น เป็นอย่างกลาง

ขอ 41. ผู้รับสัญญาตอง จักร ถ้อยวิเสศสำหรับพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยามเสด็จจรดหนึ่ง ถ้ามีพระราชดำรัสสั่งว่าจะเสด็จประพาศในทางรถไฟ ภาทางแควมเวคั้นใด ภาผู้รับสัญญาตองจักให้ขบวนรถไฟเฉพาะในการเสด็จพระราชดำเนินนั้น แลไม่คิดค่าธรรมเนียมสิ่งใด

ขอ 42. ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยามจะทรงปรุษาพร้อมด้วยปรีวีเจาน์ซิด แลบังคับให้ผู้รับสัญญาเปลี่ยนแปลงแก้ไขทางรถไฟภาทางแควมเวคั้น การที่เกินรถไฟ ภาถแควมเวคั้นตามที่เห็นสมควร จะทำเพื่อผลประโยชน์บ้านเมืองกับบังคับได้ แลถ้าผู้รับสัญญาตองไคทำตามความบังคับเช่นนั้น โดยทันที พระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินสยามจะมีพระราชดำรัสสั่งให้ราชการฤคนทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงก็ได้ แต่ทำเช่นนั้นแล เป็นการที่ผู้รับสัญญาเสียผลประโยชน์เพราะที่บังคับเช่นนั้นมากน้อยเท่าใด ก็ตองใช้กาช่วยการกับผู้รับสัญญา

ขอ 43. ที่ดินแห่งใดที่ผู้รับสัญญาซื้อไว้เพื่อประโยชน์แห่งการรถไฟแลรถแควมเวคั้นบ่อแร่ภาใด ๆ ในที่นั้น ก็จะไม่ตกเป็นของผู้รับสัญญา เว้นแต่ผู้รับสัญญาไครับอนุญาตจำเราะในสิ่งนั้น แลผู้หนึ่งผู้ใดจะทำกาในบ่อแร่นั้น แลมีไครับอำนาจแต่ผู้อนุญาตก็ทำไม่ได้ แลซึ่งผู้อนุญาตจะให้อำนาจผู้หนึ่งผู้ใดทำบ่อแร่ในที่นั้น ก็จะต้องเห็นแก่ความเจริญแห่งทางรถไฟแลรถแควมเวคั้นที่จะไม่ให้เป็นอันคราย

ข้อ 44. ว่าถ้าผู้รับสัญญาจะถือแลประพฤติกตามข้อความในหนังสือสัญญานั้นทุกสิ่งทุกประการ ผู้อนุญาตจะช่วยตามสมควร เพื่อที่จะไต่หาทางรถไฟแลทางแตรมเวให้สำเร็จตลอดไปได้ แลเพื่อที่จะไต่หาทางนั้นไต่โดยสะดวก

ข้อ 45. เมื่อครบกำหนดหาสิบปี ตั้งแต่ทำสัญญานั้นไป บันคาผลประโยชน์แลอำนาจซึ่งไต่อนุญาตไว้ในหนังสือที่ยังมีอยู่ในเวลานั้น จะคงกลับคืนกับผู้อนุญาต แลผู้อนุญาตจะมีอำนาจอนุญาตให้กับผู้อื่น ๆ ก็ได้ แต่เนื้อที่แลบันคาทรัพย์สินซึ่งผู้รับสัญญาขอไว้ ก็คงเป็นของผู้รับสัญญา ถ้าผู้อนุญาตจะรับเอาไปก็คงคิดราคาให้ตามที่ไต่ตกลงกัน ถ้าตกลงกันไม่ไต่ตกลงใหญ่กลางปฤกษากำหนดราคาตามกฎหมายค้ำนล่อเอเมนเมนแอก 1854 ถ้าไต่คล้ายกับกฎหมายนั้นตามที่ไต่ทำได้ ถ้าเมว่าผู้ให้อนุญาตมีโฉมหนังสือแจ้งความไปกับผู้รับอนุญาตก่อน ครบกำหนดหาสิบปีว่าจะซื้อที่แลทรัพย์สินของนั้นแลมีใจคงผูกกลาง ผู้รับอนุญาตก็มีอำนาจที่จะขายที่แลทรัพย์สินของนั้นตามชอบใจ

ข้อ 46. สำเนาหนังสือสัญญานั้นที่จะต้องเก็บรักษาไว้ในออฟฟิส แลที่พักรถไฟ แลรถแตรมเวสำคัญทุกตำบล

ข้อ 47. ถ้าผู้รับสัญญาไม่ทำตามข้อความในหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใด (เว้นไว้แต่ที่ไต่กล่าวมาในข้อ 16 และ 29 นั้น) หนังสืออนุญาตนี้ แลหนังสืออนุญาตอื่น ๆ ที่ไต่ยอมให้ตามหนังสืออนุญาตนี้ ก็คงยกเลิกคืนให้ผู้อนุญาตทั้งสิ้น แลผู้รับสัญญา จะต้องคืนผลประโยชน์แห่งหนังสือสัญญานั้นทุกอย่าง ให้ผู้อนุญาตถ้าให้กับผู้อื่นผู้ใดซึ่งผู้อนุญาตจะไต่กำหนดไว้ แต่เนื้อที่แลทรัพย์สินซึ่งผู้รับอนุญาตขอไว้นั้น จะต้องทำตามข้อความในข้อ 45 แห่งหนังสือนี้

ข้อ 48. ผู้ทำสัญญานี้ทั้งสองฝ่ายรักษาอำนาจที่จะไต่ปรฤกษากตกลงกันเปลี่ยนแปลงแก้ไขยกเลิกข้อความใด ๆ ในหนังสือสัญญานี้ ตามที่ไต่เห็นสมควรแลที่เพิ่มเติมข้อความถ้าถอยคำอื่น ๆ แลหนังสือซึ่งจะทำไว้เป็นที่แก้ไขเปลี่ยนแปลง เช่นนั้น ก็คงอ้าง เป็นความซัดว่าไต่ตกลงเห็นชอบด้วยทั้งสองฝ่าย แลอำนาจนี้คงสืบต่อไปถึงผู้ที่ไต่แทนถ้าจะไต่รับอำนาจนี้ ต่อไปด้วยเหมือนกัน

เพื่อเป็นพยานโดยหนังสือสัญญานี้ ผู้อนุญาตไต่ เช่นชื่อแลประทับตราแลผู้รับอนุญาต

ได้เซ็นชื่อและปิดตราไว้ด้วยกันทั้งสองฝ่าย เมื่อวันที่กล่าวมาข้างต้นหนังสือสัญญาแล้ว

ท้าววงษาโรประการ

(ผู้ให้อนุญาต)

(เซ็น)

พระนิเทศดล

พระชลยุทธโยธินทร์

หลวงพิณวิรัชกิจ

พยาน

หลวงพิพิธวิรัชกิจ

พยาน

ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น.46.2/22 หนังสือสัญญา.

ภาคผนวก ค.

กฎข้อบังคับ

ที่

ว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยธาของมณฑลทั้งไว้โดยได้
รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว

รัตนโกสินทรศก 122

ตอนที่ 1 ว่าด้วยการตั้งข้าหลวงโยธา

ข้อ 1 ในมณฑลหนึ่งให้มีข้าหลวงโยธานาย 1 และมีผู้ช่วยกับพนักงานอันจำเป็น
ซึ่งสำหรับทำการหน้าที่ต่าง ๆ มากน้อยตามสมควรแก่การที่จะมีทำ

ข้อ 2 พนักงานอันจำเป็นทั้งหลายเหล่านั้นจะรวมทำการอยู่ในที่แห่งเดียวกันก็ได้
หรือจะรายไปตั้งทำการในหัวเมืองแห่งมณฑลนั้นเป็นกอง ๆ ตามแก่งานจะมีชุกแห่งใดนั้นก็

ข้อ 3 ข้าหลวงโยธาจะไต่จ้กตั้งไปเป็นคราว ๆ ไม่พร้อมกันมณฑลใดก็ได้ตั้งแล้ว
จึงให้ใช้ข้อบังคับนี้ มณฑลใดที่กระทรวงโยธาธิการยังไม่ไต่จ้กตั้งข้าหลวงโยธา ก็ให้ทำ
การไปตามเดิมเช่นเคยทำมา

ตอนที่ 2 ว่าด้วยหน้าที่ข้าหลวงโยธา

ข้อ 4 ข้าหลวงโยธามีอำนาจไต่บังคับมีผู้ช่วยพนักงานผู้น้อยในกองข้าหลวงนั้นโดย
สิทธิขาด การที่จะลงโทษพนักงานผู้กระทำความผิดหรือให้รางวัลพนักงานผู้กระทำชอบ ถ้าเป็น
แต่การเล็กน้อยก็ให้ทำได้ ถ้าเป็นการมากต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงโยธาธิการก่อน

ข้อ 5 ข้าหลวงจะต้องพิจารณาการในบานเมืองซึ่งเป็นส่วนสาธารณประโยชน์
สำหรับความสวทกแก่ชนทั้งปวงที่ควรจะมีจะทำเป็นตนว่า

(ก) ถนนหนทางแลคลองสะพานอันเป็นสิ่งสำหรับเพื่อประโยชน์แก่การไปมา
ค้าขายไต่สวทก

(ข) การทำ ๆ นมทหน้าหรือก้นน้ำหรือทำท่อเพื่อประโยชน์ให้เป็นผลในการเพาะปลูกกับภายในสิ่งโสโครกไปไหน

(ค) สร้างตึกเรือนโรงสถานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์เกี่ยวในการค้าขายหรือใช้ราชการต่าง ๆ

(ง) บำรุงรักษาสิ่งทั้งปวง เช่นกลาวมาเดวั้น ให้ดำรงอยู่เสมอ หรือดีขึ้นกว่าเกากามสมควรแก่ประโยชน์ที่จำเป็น

เมื่อเห็นการทำสิ่งใดอย่างใดจะเป็นประโยชน์ก็ให้ทำความเห็นยื่นต่อ
ข้าหลวงเทศาภิบาล

ข้อ 6 เมื่อได้รับความเห็นชอบต่อข้าหลวงเทศาภิบาลแล้ว ให้จัดทำแบบสำหรับทำการก่อสร้างสิ่งเหล่านั้น คือกะงบประมาณด้วยพร้อม

ข้อ 7 เมื่อถึงกำหนดยื่นงบประมาณประจำปีก็ให้ทำงบประมาณการโยธาในเขตเหล่านั้น
คือ

(ก) เงินเดือนพนักงานแลค่าใช้สอยซึ่งเป็นการประจำส่วนหนึ่ง

(ข) เงินการจรสำหรับสร้างสิ่งซึ่งใดก็ใดไว้ เช่นกลาวแล้วในข้อ 6 อันได้เตรียมแบบแผนไว้เสร็จจอกอย่างหนึ่ง แต่ขอเป็นที่เข้าใจว่า การจรก่อสร้างสิ่งทั้งปวงนั้น ถ้าเป็นสิ่งซึ่ง เป็นสาธารณประโยชน์เขาถนนหนทางแลคลองน้ำเป็นต้น อันเกี่ยวควยหน้าที่โยธาแท้จริงในงบประมาณ

(ค) การก่อสร้างตึกเรือนโรงซึ่งเป็นการของกระทรวงอื่นของทั้งงบประมาณ
ต่างหากอีกฉบับหนึ่ง

เมื่องบประมาณใดทำเสร็จแล้ว ให้ส่งไปยังข้าหลวงเทศาภิบาลสำหรับ
ข้าหลวงเทศาภิบาลจะได้นำส่งไปกรมการกระทรวง

ข้อ 8 เมื่อเมืองบประมาณนั้นได้รับอนุญาตแล้ว ก็ให้จัดอำนาจการที่จะสร้างขึ้นในที่ใด
อนุญาตตามที่จะเห็นสมควรที่จะสร้างใดควยทางใด คือการควรตัดถนนให้รับแขกให้หา
ผู้รับแขกหา การควรจ้างคนงานมาทำควย การเองก็ให้จ้าง หรือการควรทำควยแรง
นักโทษก็ได้ แต่การทั้งปวงนี้จะทำควยวิธีอย่างใดต้องปรึกษาหาฤชาข้าหลวงเทศาภิบาลให้

เห็นชอบด้วยกันก่อนจึงทำได้ ถ้าหากราคางานไม่เกินกว่า 8000 บาทอันเป็นงานของ
กระทรวงอื่น กระทรวงนั้นเมื่อประสงค์จะทาเองก็ทำได้ เว้นแต่ราคางานสูงกว่า 8000
บาทขาดวงโยธาต้องจัดอำนาจการทั้งสิ้น

ข้อ 9 การงานซึ่งจะก่อให้เกิดขึ้นนั้นต้องตรวจตราให้เป็นไปได้ตามความคิดทุกประการ
อย่าให้งานเสียเสียไป

ข้อ 10 การเบิกแลจ่ายเงิน ขาดวงโยธาต้องทำการตลอดให้ถูกต้องตาม
งบประมาณที่ได้อนุญาตไว้ ถ้าหากจะมีการเปลี่ยนแปลงต้องโอนเงินในสิ่งหนึ่ง ไปจ่ายสิ่งหนึ่ง
ก็ให้ทำจนถูกต้องตามข้อบังคับกระทรวงพระคลัง แลจกหมายไว้ให้เป็นการชัดเจนอย่าให้
จำนวนเงินไปสับสนกันได้

ข้อ 11 การงานทั้งปวงซึ่งใดทำไปเป็นประการใดจะต้องจดหมายไว้เสมอตลอด
เวลาแลจะคง เก็บความตามจดหมายนั้นที่ใดทำไปเป็นประการใดลง เป็นรายงานยื่นเทศาภิบาล
ให้นำส่งยังกระทรวงโยธาธิการให้ทราบเสมอไปด้วย

ข้อ 12 ขาดวงโยธาจะต้องปรึกษาหาฤคด้วยขาดวงเทศาภิบาลในการทั้งปวง
อยู่โดยเนืองนิจ การที่จะทำไปขัดข้องอย่างใดก็ให้ร้องเรียนขอขาดวงเทศาภิบาล หรือ
ขาดวงเทศาภิบาลจะมีความเห็นอย่างไรในการซึ่งเกี่ยวกับวงการโยธา ก็ให้พิจารณาแลแสดง
ความเห็นตลอดไปที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 13 ถ้าหากมีการใหญ่เหลือความรู้ที่ขาดวงโยธาในแคว้นจะทำได้ ก็ให้ร้อง
เรียนขอขาดวงเทศาภิบาลใหม่ไปบอกเข้ามากรุงเทพฯ กระทรวงโยธาธิการจะจัดนายช่าง
ใหญ่ซึ่งมีความรู้เหนือขาดวงโยธาให้ออกไปตรวจจกการงานเฉพาะสิ่งนั้นชั่วคราวหนึ่ง

ข้อ 14 ถ้าหากขาดวงโยธามีเหตุอันจำเป็นจะทำการไม่ใดควยควมป่วยไข้ก็ดี
หรือไม่อยู่ก็ดี ให้พนักงานผู้มีหน้าที่รองลงไปทำการแทนได้

ตอนที่ 3 หน้าที่ขาดวงเทศาภิบาลที่จะทำการติดต่อด้วยขาดวงโยธา

ข้อ 15 เมื่อขาดวงเทศาภิบาลได้รับความเห็นขาดวงโยธาซึ่งคิดจะทำสิ่งที่เป็น
สาธารณประโยชน์อันเกี่ยวกับราชการกษัตริย์หรือเกี่ยวกับประโยชน์ราชการก็ดี ให้ฟังพิจารณา

ว่าสิ่งนั้นเป็นประโยชน์ที่สมควรจะทำในขณะนั้น ปีเหตุขัดข้องอย่างใดหรือไม่ ถ้าเห็นควรทำ ก็ให้แสดงความเห็นชอบแลให้ข้าหลวงโยธาคิดแบบอย่างสำหรับก่อสร้างสิ่งต่าง ๆ นั้นขึ้น ถ้าเห็นสิ่งใดยังไม่ควรทำควยยังไม่ควรแก่เวลาหรือควยเห็นเหตุขัดข้องอย่างใดก็ให้ชี้แจงแก่ข้าหลวงโยธาห้ามการนั้นไว้ก่อน ต่อถึงเวลาควรทำเมื่อใดจึงสั่งให้ทำแบบนั้นต่อภายหลัง

ข้อ 16 การสิ่งใดซึ่งจะเป็นประโยชน์ควรทำทันทีในหน้าที่กระทรวงโยธาธิการก็ดี ในหน้าที่กระทรวงอื่นก็ดี ซึ่งข้าหลวงโยธาไม่ได้คิดเห็นก็ให้แนะนำแลปรึกษาหาฤคควยข้าหลวงโยธาจัดทำแบบก่อสร้างสิ่งนั้นขึ้นควย

ข้อ 17 เมื่อถึงกำหนดขึ้นงบประมาณประจำปี ข้าหลวงโยธาได้ทำงบประมาณขึ้นแล้วให้พึงพิจารณา ถ้าการสิ่งใดเป็นส่วนงานในกระทรวงโยธาธิการก็ให้ส่งงบประมาณส่วนนั้นมายังกระทรวงโยธาธิการ ส่วนงานซึ่งเป็นของกระทรวงอื่นกระทรวงใดก็ให้ส่งไปยังกระทรวงนั้นเพื่อให้ส่งงบประมาณกระทรวงนั้นยื่นต่อกระทรวงพระคลัง ตามระเบียบงานในกระทรวง

ข้อ 18 เมื่องบประมาณได้รับอนุญาตแล้วอย่างใดก็ให้ชี้แจงแก่ข้าหลวงโยธาให้ลงมือทำการก่อสร้างสิ่งที่ได้รับอนุญาตแล้วนั้นตามเวลาอันสมควร

ข้อ 19 วิธีที่จะก่อสร้าง เมื่อข้าหลวงโยธาได้แสดงความเห็นว่าควรทำควยวิธีอย่างใดก็ให้พิจารณาเลือกละเลือกอนุญาตเอาวิธีที่สมควรจะไม่ต้องเปลืองเงินมาก และจะไม่ไคทำให้การนั้นเสียไป

ข้อ 20 การเบิกจ่ายเงินในงบประมาณส่วนข้าหลวงโยธา ๆ จะเป็นผู้เบิกจ่ายแก่ข้าหลวงเทศาภิบาลต้องตรวจจนทุกครั้ง เมื่อเห็นถูกต้องแล้วจึงให้เบิกจ่ายไค ส่วนงานในกระทรวงอื่น เมื่อเจ้ากระทรวงมีประสงค์จะให้ข้าหลวงโยธาทำการก่อสร้าง เมื่อใดข้าหลวงเทศาภิบาลได้รับความนัคหมายเสร็จแล้ว ก็ให้ส่งข้าหลวงโยธาในการที่จะเบิกจ่ายเงินนั้นอย่างเดียวกัน

ข้อ 21 งานการสิ่งใดซึ่งจะคองหยุดอย่างหนึ่ง จะคองทำอย่างหนึ่งควยความเร่งร้อนอย่างใดเกิดขึ้นก็ให้ข้าหลวงเทศาภิบาลชี้แจงแก่ข้าหลวงโยธาปรึกษาให้ตกลงกันทำความเข้าใจคองให้ชัดเจนในที่จะโอนเงินสำหรับการสิ่ง 1 ไปทำการสิ่ง 1 นั้นอย่าให้มีส่วนสงสัย

ข้อ 22 การงานทั้งปวงซึ่งได้ทำไป ถ้าหากจะมีเหตุขัดข้องอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้น
ข้าหลวงโยธาจะมาขอความออกหนุนแล้ว ก็ต้องออกหนุนอย่างที่สุดที่จะเป็นไปได้

ข้อ 23 ถ้ามีการก่อสร้างอย่างใดซึ่งเป็นการใหญ่ผนความรู้อาข้าหลวงโยธาในเขต
จะทำได้ ก็ให้มีบอกมาขอนายช่างใหญ่ในกระทรวงโยธาธิการไปตรวจพิจารณาเป็นครั้งคราวได้

ข้อ 24 การสิ่งใดอันได้ทำไปแล้วเป็นประการใด แลได้คิดจะทำเป็นประการใด
ตามรายงานซึ่งข้าหลวงโยธาอื่นก็ให้ไปปรึกษาตกลงกันก็ให้ให้มีบอกแจ้งรายงานเข้าไป
ยังกระทรวงโยธาธิการให้ทราบด้วยทุกอย่าง

กระทรวงโยธาธิการ

วันที่ 1 สิงหาคม รัตนโกสินทรศก 122

(เซน) นริศ

เสนาบดี

ภาคผนวก ง.

บัญชีสะพานเฉลิม

สะพาน	ข้ามคลอง	ถนน
1. สะพานเฉลิมศรี 42	คลองบางขุนพรหม	ถนนสามเสน
2. สะพานเฉลิมศักดิ์ 43	คลองริมถนนสนามม้า	ถนนหัวลำโพงนอก
3. สะพานเฉลิมเกียรติ 44	คลองหัวลำโพง	ปลายถนนสาทรฝั่งใต้
4. สะพานเฉลิมยศ 45	คลองวัดพิเรนทร์	ถนนวรจักร
5. สะพานเฉลิมเวียง 46	คลองตรอกเตา	ถนนเขาวราช
6. สะพานเฉลิมวัง 47	คลองสะพานถ่าน	ถนนอนุสาวรีย์
7. สะพานเฉลิมกรุง 48	คลองวัดจักรวรรดิ	ถนนเจริญกรุง
8. สะพานเฉลิมเมือง 49	คลองสาทร	ถนนเจ้าพระยาสุรศักดิ์
9. สะพานเฉลิมภพ 50	คลองวัดหัวลำโพง	ปลายถนนสุรวงษ์
10. สะพานเฉลิมพงษ์ 51	คลองสะพานถ่าน	ถนนเฟื่องนคร
11. สะพานเฉลิมเฒ่า 52	คลองริมถนนสนามม้า	ถนนปทุมวัน
12. สะพานเฉลิมพันธุ์ 53	คลองวัดสามจีน	ถนนเจริญกรุง
13. สะพานเฉลิมภักย์ 54	คลองสี่ลม	ถนนเจริญกรุง
14. สะพานเฉลิมโลก 55	คลองบางกะปิ	ถนนราชดำริ และถนนประแจจีน
15. สะพานเฉลิมหล้า 56	คลองบางกะปิ	ถนนพญาไท
16. สะพานเฉลิมเกษ 57	คลองหัวลำโพง	ถนนสี่พระยา

ภาคผนวก จ.

จำนวนเรือทุกอย่างในประเทศไทย จำนวนศึก 129

มณฑล	เรือกลไฟ หรือเรือยนต์	เรือบรรทุก	เรือใช้สอย	รวมเรือ	หมายเหตุ
1. กรุงเทพฯ	259	16,192	109,124	125,575	ในจำนวนนี้ไม่เกี่ยว แก่เรือราชการ ในกระทรวงซึ่งมีข้อ ยกเว้นไม่ต้อง จก ทะเบียนตาม กฎหมาย.
2. กรุงเทพฯ	34	9,488	101,600	111,122	
3. จันทบุรี	1	1,077	8,689	9,767	
4. ชุมพร	7	1,274	9,313	10,594	
5. นครไชยศรี	16	5,417	45,236	50,669	
6. นครราชสีมา	1	10	2,381	2,392	
7. นครสวรรค์	12	1,489	17,626	19,127	
8. นครศรีธรรมราช	7	1,946	20,397	22,350	
9. ปัตตานี	-	738	4,658	5,396	
10. ปราจีนบุรี	32	4,149	35,946	40,127	
11. พิษณุโลก	8	2,173	23,426	25,607	
12. พายัพ	-	1,135	3,403	4,538	
13. เพชรบูรณ์	-	245	1,113	1,358	
14. ภูเก็ต	7	308	8,986	9,301	
15. ราชบุรี	20	7,486	44,842	52,348	
16. อีสาน	-	366	19,384	19,750	
17. อุตร	-	274	7,518	7,792	
รวม 17 มณฑล	404	53,767	463,642	517,813	

ภาคผนวก ฉ.

ถนนในราชอาณาจักร

ชื่อ	ตั้งแต่	ถึง
1. ถนนพระอาทิตย์	ป้อมพระอาทิตย์	ป้อมพระสุเมรุ
2. ถนนพระสุเมรุ	ป้อมพระสุเมรุ	ถนนพญาไชย
3. ถนนมหาไชย	ถนนพญาไชย	ป้อมจักรเพชร
4. ถนนจักรเพชร	ป้อมจักรเพชร	ปากคลองตลาด
5. ถนนมหาราช	ปากคลองตลาด	ปากคลองตลาด
6. ถนนสนามไชย	เชิงสะพานถนนจักรเพชรและมหาราช	สะพานเสี้ยว
7. ถนนท้ายวัง	ป้อมภูผาสู่ทัศน์	ป้อมมณีปราการ
8. ถนนท่าพระสาม	ท่าพระ	ป้อมแคคจัสกร
9. ถนนพระจันทร์	ท่าพระจันทร์	ถนนสนามไชย
10. ถนนหน้าซำ	ถนนหน้าพระลาน	ตกกคลองหลอด
11. ถนนเหล็กเมือง	ป้อมแคคจัสกร	ไปทางหน้าศาลหลักเมืองตกกคลอง
12. ถนนราชินี	ปากคลองตลาด(ริมคลองคานตะวันตก)	ปากคลองตลาด
13. ถนนบำรุงเมือง	ถนนสนามไชย	ประตูสำราญราษฎร์
14. ถนนเจริญกรุง	ถนนสนามไชยตรงป้อมมณีปราการ	ประตูสามยอด
15. ถนนยานหมอ	หน้า	สี่แยกถนนเจริญกรุง
16. ถนนเฟื่องนคร	สี่แยกถนนเจริญกรุง	สี่แยกถนนบำรุงเมือง
17. ถนนยานนาวา	สี่แยกถนนบำรุงเมือง	คูวัดวรนิเวศ
18. ถนนวรนิเวศ	คูวัดวรนิเวศ(ไปหน้าพลับพลา)	ถึงกำแพง
19. ถนนอัษฎางค์	ปากคลองตลาดปากตะวันออก	วัดบุญศิริมาศยาราม
20. ถนนเจ้าฟ้า	ปากคลองหลอดปากเหนือ	ถนนมหาไชย

ถนน	ตั้งแต่	ถึง
21. ถนนพระพิพิธ	ถนนสนามไชย	สะพานหัวตะเข้
22. ถนนพระพิทักษ์	สะพานหัวตะเข้	ถนนบ้านหม้อ
23. ถนนสราญรมย์	ถนนสนามไชย (ข้างวังสราญรมย์)	ถนนราชินี
24. ถนนราชบพิธ	ถนนอัษฎางค์ (ตรงสะพานหก)	ถนนตีทองตรงวัดสุทัศน์
25. ถนนตีทอง	ถนนเจริญกรุง (ข้ามสะพานदान)	ถนนบำรุงเมือง
26. ถนนพาหุรัด	ถนนบ้านหม้อ (ตรงประตูสะพานหัน)	ถนนมหาไชย
27. ถนนศรีเพชร	ถนนเจริญกรุง (ตรงถนนตีทอง)	ถนนจักรเพชร
28. ถนนจักรพงษ์	เชิงสะพานเสี้ยว	สะพานนรรัตน์ ข้ามคลองบางลำภู
29. ถนนเทเวศร์	ถนนอัษฎางค์ (มุมบ้านพระยาศรี)	ถนนมหาไชย
30. ถนนบูรพา	ถนนเจริญกรุง (หลังวังบูรพา)	ถนนพาหุรัด
31. ถนนนาหับแค	ถนนสนามไชย (ทางริมคลองลหุโทษ)	ถนนราชินี
32. ถนนบ้านแขก	ถนนจักรพงษ์	ถนนบ้านคนาว
33. ถนนเขาดำ	ถนนจักรพงษ์	ถนนบ้านคนาว
34. ถนนสี่ป่าสามทาง	ถนนบ้านแขก (ริมคลองสี่ป่าสามทาง)	ถนนพระสุเมรุ
35. ถนนเขากวน	ถนนสนามไชย (ตรงประตูนกยูง)	ถนนมหาธาตุ
36. ถนนบ้านกิงสอ	ถนนบำรุงเมือง (หน้าโบสถ์พราหมณ์)	ถนนพระสุเมรุ
37. ถนนวัดปากจรณ	ถนนบ้านคนาว	ถนนมหาไชย
38. ถนนนราธิป	ถนนอัษฎางค์	ถนนบ้านคนาว
39. ถนนวัดศิริ	ถนนอัษฎางค์	ถนนบ้านคนาว

ประวัติย่อของผู้เรียน

ชื่อ เกิดกุล ยืนยงอนันต์

วันเกิด 20 มีนาคม 2492

การศึกษา ประถมศึกษา โรงเรียนแม่แตงวิทยาลัย์ (2498 - 2501)
มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนนนทรี (2502 - 2507)
ประกาศนียบัตรวิชาการศึกษาชั้นสูง วิทยาลัยครูบ้านสมเด็จเจ้าพระยา (2508-2511)
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต (กศ.บ. เกียรตินิยม) วิทยาลัยวิชาการศึกษา ปทุมวัน (2512-2513)
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต (กศ.ม.) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร (2516-2519)

การทำงาน วิทยาลัยครูพระนครศรีอยุธยา.