

อภินันทนาการ

14174997



คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์



0554  
11 OCT 2006

การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว



คณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

วิทยาภิพนธ์

ของ

วันลงทะเบียน 11 OCT 2006

ตำรวจ บุญธรรม

เลขทะเบียน 0554

เลขเรียกหนังสือ 20 490 545

ศูนย์พดด้วง ทางประวัติศาสตร์

เลขทะเบียนที่ 71039

รับวันที่ 19 เดือน 10 พ.ศ. 31

697 1  
2531

เสนอกรมมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิษณุโลก

เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าหลักสูตร

ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต

ตุลาคม 2531

HD2963.

ศ 697 ก.

2531

อาจารย์ที่ปรึกษาประจำตัวนิสิตได้พิจารณาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควร  
รับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร วิทยาศาสตรบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยศรี  
นครินทรวิโรฒ พิษณุโลกได้



*[Handwritten signature]*

..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ สมคิด ศรีสิงห์)

## ประกาศคุณูปการ

งานการศึกษาคนคว่ำเรียมเรียงวิทยานิพนธ์เรื่องนี้สำเร็จจุลวงด้วยดี เป็นผลมาจาก ผู้เขียนได้รับความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากท่าน รองศาสตราจารย์ สมคิด ศรีสิงห์ ที่กรุณาเป็นที่ปรึกษา และได้ให้ข้อคิดเห็น แนะนำ พร้อมทั้งได้ให้ความอนุเคราะห์แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ มาโดยตลอด จนทำให้งานเขียนเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณ คุณเสีวันล บุญธรรม ที่ช่วยเหลือในการจัดพิมพ์มาโดยตลอด

คุณค่าแห่งความดีของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบให้แก่คุณพ่อ คุณแม่ ผู้ซึ่งเป็นผู้ให้กำลังใจ และกำลังทรัพย์ และปรารถนาที่จะเห็นความสำเร็จทางการศึกษาของผู้เขียน

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ปรากฏมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนก็ขออ้อมรับ ข้อผิดพลาดนั้น และพร้อมที่จะรับคำวิจารณ์ด้วย ความเต็มใจยิ่ง

สรวาย บุญธรรม

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทนำ	4
บทที่ 1 สภาพการสาธารณสุขโลกก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะทำการปฏิรูป	11
สิ่งสาธารณสุขโลกภายในเมืองหลวง	11
สิ่งสาธารณสุขโลกในภูมิภาคแต่ละภาค	22
บทที่ 2 ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทำการปฏิรูป	34
ปัจจัยภายในประเทศ	34
ปัจจัยภายนอกประเทศ	52
บทที่ 3 วัตถุประสงค์และนโยบายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	62
วัตถุประสงค์ในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลก	62
นโยบายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลก	68
บทที่ 4 การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	88
การพัฒนาทางรถไฟ	88
การพัฒนาการราง	121
รถลาก	122
รถจักรยายน	123
รถยนต์	123
การสร้างถนน	125
การสร้างสะพาน	149

	การชุกคลอง	150
	การไปรษณีย์	153
	การโทรเลข	156
	การโทรศัพท์	159
	การวิทยุโทรเลข	160
	การประปา	161
บทที่ 5	ปัญหา อุปสรรค ตลอดจนการแก้ไขที่เกิดจากการปฏิรูปทางด้าน สาธารณูปโภค ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	165
	ปัญหาค่าทางการเงินและการแก้ไข	165
	ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในระดับต่าง ๆ และ การแก้ไข	179
	อุปสรรคทางด้านเทคโนโลยีและการแก้ไข	190
บทที่ 6	ผลที่ได้รับจากการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคในรัชสมัยพระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	192
	ผลทางการปกครองภายในประเทศ	192
	ผลทางด้านเศรษฐกิจ	195
	ผลทางด้านสังคม	199
	ผลทางการขยายเมืองหลวงและเมืองอื่น ๆ	200
บทสรุป		202
บรรณานุกรม		
ภาคผนวก		
บทคัดย่อ		

## สารบัญแนบที่

ชื่อแนบที่		หน้า
แนบที่ 1	สภาพกรุงเทพฯในสมัยรัชกาลที่ 4	14
แนบที่ 2	ระบบคลองในภาคกลางก่อนรัชกาลที่ 5	24



## สารบัญตาราง

ชื่อตาราง	หน้า
ตารางที่ 1 กำหนดการสร้างทางรถไฟสายใต้	112
ตารางที่ 2 กำหนดเวลาการก่อสร้าง การเปิดเดินรถ ระยะทาง ของรถไฟหลวงในรัชกาลที่ 5	116
ตารางที่ 3 แสดงเวลาอนุมัติสัมปทาน ระยะทางและอื่น ๆ ของรถไฟ เอกชนในรัชกาลที่ 5	120



## บทนำ

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411 - 2453) รัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ สถาปนาเมืองทองประสมกับ ภาวะวิกฤตอันเนื่องมาจากการคุกคามของประเทมหาอำนาจตะวันตก<sup>1</sup> โดยเฉพาะอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งกำลังใช้อิทธิพลและแสนยานุภาพทางทะเล เข้ายึดครองดินแดนของประเทศต่าง ๆ ทางทวีปเอเชียนี้ จนเกือบหมดสิ้น กล่าวเฉพาะแถบนี้ก็ได้แก่ อังกฤษได้เข้าครอบครองพม่า และดินแดนแถบแหลมมลายูตอนใต้ ส่วนฝรั่งเศสก็เข้ายึดครองดินแดน บางส่วนของญวนและเขมรไว้<sup>2</sup> เวลานั้นจึงเหลือแต่ไทยเพียงประเทศเดียวที่ยังคง ความเป็นเอกราชโดดเด่นอยู่ท่ามกลางระหว่างเงื้อมมือของสองมหาอำนาจนี้ ซึ่งต่างก็จ้องคุมเชิงประเทศไทยอยู่อย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

สมัยรัชกาลที่ 5 นั้น แม้ว่าบ้านเมืองจะว่างจากการศึกสงครามก็จริงแต่ในขณะนั้น ความทันสมัยทางการ เมือง มีมากยิ่งขึ้นกว่าสมัยใด ๆ ในอดีต พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงทรงเผชิญกับการคุกคามของมหาอำนาจ ตะวันตกยิ่งกว่า พระมหากษัตริย์พระองค์ใดที่แล้ว ๆ มาทั้งสิ้น

พระองค์จึงทรงดำเนินการทุกอย่าง เพื่อความอยู่รอดของชาติที่สำคัญ ได้แก่ การผูกมิตรกับนานาประเทศเฉพาะอย่างยิ่ง กับมหาประเทศทางภาคพื้นยุโรป โดยพระองค์ได้เสด็จประพาสทวีปยุโรป รวม 2 ครั้งคือ ครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2440 และอีกครั้ง เมื่อปี พ.ศ. 2449 - 2450<sup>4</sup> นอกจากนี้พระองค์ยังได้เสด็จประพาส

<sup>1</sup> กรมวิชาการ แนวพระราชดำริ รัชกาล หน้า 119

<sup>2</sup> เสืออน สุภโสภณ ประวัติศาสตร์ไทย หน้า 360

<sup>3</sup> น.ศ.

<sup>4</sup> คู หน้า 368

ประเทศใกล้เคียงอีกด้วย เช่น เมื่อปี พ.ศ.2413 เสด็จประพาสสิงคโปร์ ชวา และเมื่อปี พ.ศ.2414 เสด็จประพาส อินเดียน พม่า เป็นต้น ซึ่งนับว่าพระองค์ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ไทยพระองค์แรกในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ที่เสด็จออกประพาสต่างประเทศ เป็นระยะทางไกลที่สุดในประวัติศาสตร์<sup>5</sup> และพระองค์ทรงทำการปฏิวัติ พัฒนาประเทศครั้งใหญ่ยิ่งยวดที่ไม่เคยมีมาในประวัติศาสตร์ของชาติมาก่อน โดยพระองค์ทรงทำการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ เช่น

1. ปฏิรูปทางการเมือง - การปกครองในปี พ.ศ.2435
  2. ปฏิรูปทางการคลัง
  3. ปฏิรูปทางการศาลและกฎหมาย
  4. ปฏิรูปทางการสังคม
- เป็นต้น

และที่สำคัญพระองค์ทรงสนพระราชหฤทัยในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโรคคุดแห้งนี้ เพราะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชประสงค์ที่จะปรับปรุงบ้านเมืองให้ทันสมัย เพื่อจะได้คบค้าสมาคมกับนานาประเทศที่ได้ลงนามในสนธิสัญญาเบงกอลในฐานที่เท่าเทียมกัน แม้ว่าสนธิสัญญาเบงกอลเป็นสนธิสัญญาไม่เสมอภาค ทำให้ประเทศไทยต้องเสียเปรียบหลายอย่างทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจคือ " อำนาจศาลกงสุล และการจำกัดศุลกากร

<sup>5</sup>กรมศิลปากร ที่ระลึกในงานวันฉลองวันเฉลิมถวัลย์ราชสมบัติของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ครบ 100 ปี หน้า 19  
 \* พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 ทรงเรียกว่า การปฏิวัติ อ่างจาก เจ้าชีวิต ของ พระองค์เจ้าจุลจักรพงษ์ หน้า 435

เป็นการทลายตัวในอัตราเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เป็นการจำกัดอำนาจอธิปไตยของไทยโดยไม่มีปัญหา<sup>6</sup> ครั้นเวลาล่วงต่อมา เมื่อบ้านเมืองเจริญก้าวหน้า ก็หวังกันว่าคงจะมีโอกาสเสนอขอแก้ไขสัญญา คังกล่าวได้เป็นขั้น ๆ ไปดังที่ปรากฏภายหลัง และเพื่อมิให้มหาอำนาจใช้ความล้าสมัยเป็นข้ออ้าง<sup>7</sup> แต่ถึงกระนั้นก็คนไทยก็ยังต้องเสียดินแดนให้ฝรั่งเศส และอังกฤษในการเข้ายึดครองหลายครั้งด้วยกัน

จึงนับได้ว่าพระองค์ทรงเป็นนักปฏิรูปนักปกครอง<sup>8</sup> ที่ประสบความสำเร็จพระบรมราโชบายที่เน้นการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับกาลเวลา เสียสละประโยชน์สุขแห่งพระองค์ ทรงทุ่มเทเวลาทั้งหมดเพื่อปฏิบัติพระราชภารกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของอาณาประชาราษฎร์เป็นที่ตั้งนั้นยังผลให้ประเทศไทยในยุคของพระองค์เป็นจุดเริ่มของสังคม แบบใหม่ที่มุ่งประโยชน์และความผาสุกของมหาชนเป็นหลักสำคัญ

พระราชภารกิจทางด้านการปฏิรูปสิ่งสาธารณูปโภค พระองค์ทรงถือว่าเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง และจำเป็นที่จะต้องเข้ามาใช้กับประเทศไทยในเวลานั้น ทั้งนี้เนื่องมาจากว่าสิ่งสาธารณูปโภคเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่มีส่วนช่วยให้ไทยมีความเจริญ ก้าวหน้าทัดเทียมมหาอำนาจตะวันตกได้อีกทั้งยังเป็นตัวช่วยให้ไทยมีความมั่นคงทางการเมืองการปกครองอีกด้วย เช่น กิจการรถไฟ การสื่อสาร เป็นต้น อนึ่ง เมื่อปี พ.ศ. 2414 พระองค์ได้เสด็จประพาสประเทศอินเดีย ในครั้งนั้นพระองค์ได้มีโอกาสเสด็จประพาสทางรถไฟเป็นระยะทางไกลมาก คือจากเมืองกัลกัตตา ไปถึงเคลลี จากเคลลีไปอัครา จนถึงบอมเบย์<sup>9</sup>

<sup>6</sup>พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ประวัติการทูตของไทย  
หน้า 31

<sup>7</sup>คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475 หน้า 314

<sup>8</sup>กรมวิชาการ แนวพระราชดำริเก้าวรัชกาล หน้า 119

<sup>9</sup>สมพงษ์ เกียงไกรเพชร บันทึกเรื่องเมืองสยาม หน้า 573

ทำให้พระองค์ทรงเห็นว่ารถไฟเป็นยานพาหนะที่สำคัญและรวดเร็วที่สุดในสมัยนั้น<sup>10</sup> ประกอบกับเวลานั้น พ่อค้าอังกฤษได้เร่งเร้าให้สมาคม ภูมิศาสตร์ของอังกฤษ เเร่งรัดให้รัฐบาลอังกฤษเป็นธุระ มีหมั่งคัมให้รัฐบาลไทยยินยอมให้พ่อค้าและวิศวกรอังกฤษสร้างทางรถไฟ ระหว่างพม่า ยานเซตไทย ไปสู่มณฑลยูนนานของจีน<sup>11</sup> ในกรณีนี้รัฐบาลไทยได้พิจารณาเรื่องนี้อย่างรอบคอบแล้วมีความเห็นว่า ทางสายนี้เป็นอันควรยกเอาพระราชของชาติ ดังนั้นรัฐบาลไทยได้ยอมปฏิเสขการอนุวัติสัมปทานให้แก่อังกฤษ แต่ก็ยอมรับว่าประเทศไทยจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ และเชียงใหม่ และเชียงแสนเสียเอง อีกทั้งฝรั่งเศสเองก็กำลังขยายอิทธิพลเข้ามาแทรกแซงทางพรมแดนด้านตะวันออก<sup>13</sup> ของไทยในดินแดนญวน เขมร และลาว สาเหตุสำคัญซึ่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทำให้พระองค์ตัดสินใจให้สร้างทางรถไฟสายยุทธศาสตร์ขึ้นใหม่คือทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึง นครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433<sup>14</sup> ซึ่งถือว่าเป็นทางรถไฟสายแรกและตลอดรัชกาลของพระองค์ก็ได้มีการสร้างทางรถไฟขึ้นอีกหลายสาย นอกจากนี้ในรัชสมัยของพระองค์ยังได้มีการนำเอายานพาหนะอื่น ๆ เข้ามาใช้ด้วย เช่น รถยนต์ รถราง(ไฟฟ้า) รถลาก(รถเจ๊ก) รถม้า รถจักรยาน เป็นต้น

<sup>10</sup> เกื้อกูล ปิ่นทองอินทร์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 52

<sup>11</sup> ค. หน้า 44

<sup>12</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 72 ปี หน้า 27

<sup>13</sup> กรมวิชาการ สมัยเจ้าพระยาปิยะมหาราช หน้า 53

<sup>14</sup> ค.

การสร้างถนน รัชกาลที่ 5 ทรงถือเป็นพระราชภารกิจอันสำคัญที่จะสร้างถนนแบบทันสมัย ซึ่งในรัชสมัยของพระองค์นั้นได้สร้างถนนที่สำคัญ ๆ ขึ้นหลายสาย เช่น ถนนที่รัชกาลที่ 5 ทรงให้สร้างด้วยวัตถุประสงค์ทางเศรษฐกิจโดยตรงได้แก่ ถนนยุพราช(เขาวราช) ถนนราชวงศ์ ถนนจักรวรรดิ ถนนอนุวงศ์ ถนนบูรพา เป็นต้น ส่วนถนนที่สร้างเพื่อความสวยงามของบ้านเมืองได้แก่ ถนนสามเสน และถนนราชดำเนิน<sup>15</sup> เป็นต้น

การขุดคลอง คลองเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของไทยมาแต่อดีตพระมหากษัตริย์ของไทยหลายพระองค์ได้โปรดเกล้าให้ขุดคลองใหญ่น้อย ขึ้นในราชอาณาจักร และพื่อถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระองค์ก็ทรงเห็นความสำคัญและคุณประโยชน์ของคลองพระองค์จึงโปรดเกล้าให้มีการขุดคลองขึ้นมากมาย ซึ่งคลองส่วนใหญ่ที่ขุดในสมัยนี้มุ่งประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญกล่าวคือ ขุดเพื่อเป็นเส้นทางคมนาคม ระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดใกล้เคียงที่เป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญ และเป็นเส้นทางลำเลียงข้าวออกสู่ตลาดต่างประเทศ ตัวอย่างเช่น คลองท่าจีนสะควก คลองเปรมประชากร คลองนครเนื่องเขต คลองประเวศบุรีรมย์ คลองเปรม คลองทวีวัฒนา และคลองนราภิรมณ์<sup>16</sup> เป็นต้น นอกจากนี้พระองค์ยังโปรดเกล้าฯ ให้เอกชนขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่ ทำการเพาะปลูกออกไปแถบตำบล บางหลวง บางโพ แขวงเมืองปทุมธานี และบริเวณทุ่งหลวงตามโครงการรังสิตของบริษัขุดคลองแลคูนาสยาม ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะเปิดแก้มที่คั้นใหม่ เพื่อให้ในการทำนา โดยีระบบชลประทาน ที่มีประสิทธิภาพช่วยให้การเพาะปลูกได้ผลเต็มที่<sup>17</sup>

สิ่งสาธารณูปโภคในด้านไฟฟ้า ในรัชกาลที่ 5 ได้ทรงเห็นความสำคัญจึงเริ่มนำมาใช้ตั้งแต่ตอนกลางรัชกาลที่ 5 จนกระทั่งพัฒนามาถึงทุกวันนี้ ส่วนการประปา นั้นได้มีหลักฐานว่าเริ่มมีใช้ตั้งแต่ รัชกาลที่ 4 โดยปรากฏในหลักฐาน ประชุมพงศาวดารภาคที่ 25 ว่า

<sup>15</sup>การดี มหาพันธ์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัยใหม่ หน้า 141

<sup>16</sup>ตัย เรืองศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352 - 2453 ด้านเศรษฐกิจ หน้า 256 - 267

<sup>17</sup>สุนทรী อาสะไวย์ บทบาทของรัฐบาลและเอกชนในการพัฒนาพิจารณาเฉพาะกรณีประวัติโครงการรังสิต พ.ศ. 2431 ถึงพ.ศ. 2457 หน้า 1

"...ที่เหนือฟ้าก็เวศม์เวรดิษฐานไปรคให้ทั้งเครื่องสูบน้ำ ค้วยเครื่องจักร แล้วสร้างถังสูบน้ำสำหรับ  
 ชั่งน้ำ ที่สูบน้ำขึ้นไปจากแม่น้ำแล้ว ฝังท่อไขน้ำเข้าไปในพระราชวัง..."<sup>18</sup> จะเห็นว่า เป็นการ  
 ปรึษาสำหรับวังหลวงเท่านั้น ส่วนประชาชนหาได้ผลประโยชน์ไม่ ต่อมาถึงสมัยรัชกาลที่ 5  
 พระองค์ทรงพระราชดำริเห็นว่ากรุงเพมหานคร เป็นราชอาณาจักรประชาชนตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่  
 เป็นอันมาก พระองค์มีพระราชหฤทัยจะทรงทำนุบำรุงประชาชนให้สุขสำราญ แต่เนื่องจากค้วย  
 ยิงขาดน้ำอันบริสุทธิ์เพื่อบริโภคนและใช้สอยชำระล้างสิ่งโสโครก<sup>19</sup> ค้วยเหตุนี้เองจึงเริ่มกิจ  
 การประปาขึ้น

ทางด้านการสื่อสาร นั้นพระองค์ทรงเห็นว่า วิธีการสื่อสารของไทยในอดีตไม่ว่า  
 จะเป็นการสื่อสารค้วยมา หรือคนนำสารเดินเท้า หรือถ้าเป็นหนังสือราชการที่จำเป็นที่เรียกว่า  
 "ใบปลอก" และมีการแต่งข้าหลวงเชิญไปท่องจดหมายานพาทนะส่งเป็นระยะ ๆ ไป วิธีการ  
 ต่าง ๆ เหล่านี้ เมื่อมาถึงสมัยเปิดประเทศ สังคมใหม่ก็มีความจำเป็นต้องติดต่อสื่อสารกันมาก  
 ขึ้น จึงเริ่มที่จะมีการสื่อสารในระบบการไปรษณีย์ และโทรเลข ซึ่งพระองค์ทรงเห็นความสำ  
 คัญ และจำเป็นจึงเริ่มกิจการ ไปรษณีย์ โทรเลขขึ้น และพัฒนามาจนกระทั่งปัจจุบันนี้

การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้า  
 อยู่หัวนี้ ถือว่าเป็นพระราชกรณียกิจที่ได้สร้างความเจริญรุ่งเรืองแก่ประเทศชาติอย่างมาก และ  
 นับได้ว่า พระองค์ทรงเป็นผู้วางรากฐานในด้านนี้โดยตรง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพระปรีชาญาณอัน  
 สุขุมคัมภีรภาพ นับเป็นเรื่องที่ชาวไทยทุกคนตระหนักเป็นอย่างดี ค้วยความสำนึกในพระมหากรุณา  
 ธิคุณ ประชาชนจึงร่วมใจกันสละเงินทองเพื่อสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์ ถวายในขณะที่ยังดำรง  
 พระชนม์ชีพอยู่ และพร้อมใจกันถวายพระสัจฉญาณว่า " สมเด็จพระปิยะมหาราช" <sup>20</sup>

ค้วยเหตุผลหลายประการดังกล่าวมาเบื้องต้น จึงเห็นว่าเราที่จะได้มีการศึกษาค้นคว้า  
 รายละเอียดในด้านการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยของพระองค์ขึ้น

<sup>18</sup> คุรุสภา ประชุมพงศาวดาร เล่ม 14 (ภาคที่ 25) หน้า 277

<sup>19</sup> สงวน อ้นคง สิ่งแรกในเมืองไทย เล่ม 3 หน้า 437 - 438

<sup>20</sup> กรมวิชาการ แนวพระราชดำริ ภาริษกาล หน้า 120

## ความมุ่งหมายของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพการสาธารณสุขโลกในประเทศไทยก่อน ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะเสด็จขึ้นครองราชย์
  2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิรูปการสาธารณสุขโลก
  3. เพื่อศึกษาวัตถุประสงค์และนโยบายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
  4. เพื่อศึกษาความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ภายหลังจากที่มีการปฏิรูปลิ่งสาธารณสุขโลกแล้ว
  5. เพื่อศึกษาถึงปัญหา อุปสรรค ตลอดจน แนวทางแก้ไข ที่เกิดขึ้นจากการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัย รัชกาลที่ 5
  6. เพื่อศึกษาถึงผลที่ได้รับจากการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัย รัชกาลที่ 5
- สมมุติฐานในการศึกษาค้นคว้า

1. การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการที่พระองค์ได้เสด็จประพาสต่างประเทศและเสด็จประพาสต้น
2. การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการคุกคามของมหาดตะวันตกที่แผ่อิทธิพลเข้ามาในดินแดนของไทย
3. การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ก่อให้เกิดประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้าขึ้น

### ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. ผลจากการศึกษาทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพของการสาธารณสุข โลก ในระบะก่อนและหลัง สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
2. ผลจากการศึกษา ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงสาเหตุ ที่ทำให้เกิดกิจการ รถไฟ ไฟฟ้า น้ำประปา ฯลฯ ขึ้น

### ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

1. ศึกษาค้นคว้าถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงทำการปฏิรูป
2. ศึกษาค้นคว้าถึงวัตถุประสงค์และนโยบายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุข โลก ในสมัย รัชกาลที่ 5
3. ศึกษาค้นคว้าถึงการจัดการทางด้านสาธารณสุข โลก ตลอดรัชสมัยของพระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ( พ.ศ. 2411 - 2453 )

### วิธีการดำเนินการค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าเรื่องนี้จะใช้วิธีทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) และเสนอรายงานแบบพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Discription) ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าจะใช้ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นต้น (Primary Sources) เป็นหลักและการใช้ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นรอง (Secondary Sources) ประกอบ

### แหล่งการศึกษาค้นคว้าที่สำคัญ

1. หอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร
2. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร
3. หอสมุดมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิษณุโลก
4. หอสมุดวิทยาลัยครูพิษณุสงคราม พิษณุโลก
5. ห้องประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิษณุโลก
6. ห้องสมุดประชาชน จังหวัดพิษณุโลก

## เอกสารที่ใช้ในการศึกษาคุณค่า

### 1. เอกสารชั้นต้น

#### 1.1 เอกสารชั้นต้นที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์ เช่น

- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ , กส 11/8 กรมหมื่นนราธิปประพัทธ์พงษ์อนุชิต  
 คลองวันที่ 18 ตุลาคม รศ. 118  
 , รัชกาลที่ 5 กษ 9.2/48 รายงานของมิสเตอร์วันเคอร์ไฮเคเรื่อง  
 ชุกคลองฝั่งตะวันตก วันที่ 31 มกราคม 2448  
 , ร.5 ศ.25/3 กุเงินตำราไฟสายเหนือ ที่ 184 พระยาสุริยานุวัตร  
 กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมฯ วันที่ 13 มีนาคม รศ.121  
 , ร.5 ยช - 9/3 สังเขป ความเรียงชัคข์ของการจัดที่ตัดถนน  
 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลง  
 วันที่ 6 พฤษภาคม รศ. 113

ฯลฯ

#### 1.2 เอกสารชั้นต้นที่ตีพิมพ์แล้ว เช่น

- จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ จกหมายเหตุเสด็จประ  
 พวสต่างประเทศในรัชกาลที่ 5 เสด็จเมืองสิงคโปร์ และ  
เมืองปัตตาเวีย ครั้งแรก และเสด็จประพาสอินเดี
- จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ พระราชหัตถเลขาพระบาท  
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เล่ม 3
- กรมศิลปากร การเสด็จประพาสยุโรปของรัชกาลที่ 5 รศ. 116 เล่ม 1
- จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน

ภาค 5 - 6

ฯลฯ

### 2. เอกสารที่เป็นหลักฐานชั้นรอง

#### 2.1 ประเภทพงศาวดาร เช่น

- พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 5
- พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา

## 2.2 ประเภทประชุมพงศาวดาร เช่น

- ประชุมพงศาวดาร เล่ม 14 (ภาคที่ 25)
- ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21 - 26)

## 2.3 ประเภทวิทยานิพนธ์

- เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกใน รัชสมัย

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

- กิตติ ตันไทย คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย
- สุทธากา เลขไวฑูรย์ การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในสมัย รัชกาลที่ 5

(2435 - 2453)

ฯลฯ

## 2.4 อื่น ๆ

- เฉลิม อยู่เวียงชัย ประวัติศาสตร์สมัยกรุงธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์
- ชัย เรื่องศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352 - 2452  
ก้านสังคม
- นคร พันธุ์รงค์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงธนบุรี - รัตนโกสินทร์

ฯลฯ

สภาพการสาธารณสุขโลกก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะทำการปฏิรูป

การสาธารณสุขโลกเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่ง ที่มีผลต่อการเมืองการปกครอง การป้องกันประเทศ การเศรษฐกิจ สังคมและการเผยแพร่วัฒนธรรม หากการสาธารณสุขโลกดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกัน ย่อมมีส่วนเอื้ออำนวยให้ประเทศชาตินั้นเจริญมั่นคงได้ ดังนั้นในการพิจารณาสภาพการสาธารณสุขโลกก่อนที่รัชกาลที่ 5 จะทำการปฏิรูป จึงควรพิจารณาถึง สภาพของการสาธารณสุขโลกที่จัดบริการขึ้นแล้ว ตลอดจนพิจารณาว่ายังขาดสิ่งสาธารณสุขโลกที่จำเป็น อะไรอีกบ้างเสียก่อน สิ่งสาธารณสุขโลกที่จัดบริการขึ้นแล้วก่อนรัชกาลที่ 5 ซึ่งจะพิจารณาถึงนั้นคือ สิ่งสาธารณสุขโลกภายในเมืองหลวงและสิ่งสาธารณสุขโลกในภูมิภาคแต่ละภาค

1.1 สิ่งสาธารณสุขโลกภายในเมืองหลวง

1.1.1 ทางด้านการคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ

ก. การขุดคลอง

ก่อนที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก จะทรงย้ายพระราชวัง มาอยู่ทางฟากตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานั้น บริเวณนี้มีลักษณะเป็นเกาะทางด้านทิศตะวันตกติด แม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนทางด้านตะวันออกติดคลองคูเมืองเดิม\* โดยเริ่มตั้งแต่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงเชิงสะพานพระปิ่นเกล้าในปัจจุบัน ผ่านสะพานผ่านพิภพลีลา เลียบมาตามข้างกระทรวงพุทธธรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาศไทย วังสราญรมย์ ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองตลาด

\* คลองคูเมืองเดิมนี้ ชาวบ้านเรียกว่า " คลองโรงไหม " ในช่วงสะพานพระปิ่นเกล้า และเรียกว่า " คลองตลาด " ในช่วงปากคลองตลาด ต่อมาในรัชกาลที่ 5 คนทั่วไปเรียกคลองนี้ว่า " คลองหลอด " จนกระทั่งปัจจุบันนี้

เมื่อพระองค์ทรงสร้างกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงใหม่แล้ว ทรงโปรดให้ขุดคลองหลายคลอง เพื่อเป็นคูเมืองสำหรับป้องกันข้าศึกศัตรู และเพื่อการคมนาคมภายในเมืองหลวงด้วย ดังปรากฏตามพระราชพงศาวดารว่า

"...เกณฑ์ทหาร 10,000 เข้ามาขุดคลองพระนครด้านตะวันออก ตั้งแต่บางลำภูตลอดมาออกแม่น้ำข้างใต้ เห็นวัดสามปลื้ม ยาว 85 เส้น 13 วา กว้าง 10 วา ลึก 5 ศอก พระราชทานชื่อว่า คลองรอบกรุง ด้านแม่น้ำตั้งแต่ปากคลองรอบกรุงข้างใต้ไปจนปากคลองข้างเหนือยาว 91 เส้น 16 วา รวมทั้งน้ำรอบพระนคร 177 เส้น 9 วา แล้วขุดคลองตลอด จากคลองคูเมืองเดิมสองคลองออกไปบรรจบคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่ และขุดคลองใหญ่เหนือวัดสะแกอีกคลองหนึ่งพระราชทานนามว่า " คลองมหานาค " เป็นที่สำหรับประชาชนชาวพระนครจะได้ลงเรือไปประพรมเล่นเพลงและสักวาในเทศกาลดูน้ำ เหมือนอย่างครั้งกรุงศรีอยุธยาเก่า..."<sup>1</sup>

ดังนั้น ฝั่งเมืองกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จึงมีลักษณะคือ ภายในเขตคูเมืองเดิม เป็นบริเวณพระบรมมหาราชวัง วังหน้า วังหลวง และสถานที่ราชการ ส่วนบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุง เป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการและประชาชนส่วนนอกเมืองนั้นเป็นทุ่งนาข้าว ทางด้านใต้บริเวณสำเพ็ง เป็นที่อยู่อาศัยของพ่อค้าชาวจีน

การจัดการคมนาคมในขณะนั้น อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลักสำคัญ การคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก และเป็นที่น่าสังเกตว่า การจัดการคมนาคมโดยระบบคลองนั้นน่าสนใจมาก โดย

\*  
คลองรอบกรุงไม่มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน เช่น บริเวณทางคานเหนือของคลองเรียกว่า "คลองบางลำภู" และทางคานใต้ เรียกว่า "คลองโองอาน"  
\*\*

คลองตลอดในสมัยรัชกาลที่ 1 เป็นคลองเล็ก ๆ 2 คลอง คลองที่ 1 ตั้งต้นที่หลังโรงแรมรอยัลชานามาตามถนนราชดำเนินกลาง ไปออกคลองบางลำภูที่ใกล้ ๆ โรงภาพยนตร์เฉลิมไทย คลองตลอดที่ 2 เริ่มจากใกล้ ๆ วัดราชบพิธ ชานานไปกับถนนเจริญกรุงไปออกคลองรอบกรุง ในปัจจุบันเรียกคลองตลอดทั้งสองว่า คลองเทพธิดา และคลองวัดสุทัศน์ตามลำคัม แล้วเรียกคลองคูเมืองว่า "คลองตลอด"

\* \* \* วัดสะแกคือ วัดสระเกศ

<sup>1</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 1 หน้า 74 - 75

เฉพาะอย่างยิ่งคลองหลอดทั้งสองคลองจะแบ่งบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการบริพารและประชาชนสามัญ ออกเป็น 3 ส่วนเกือบจะเท่า ๆ กันและในแต่ละส่วนจะมีน้ำล้อมรอบ ประกอบกับในสมัยนั้น มีประชาชนอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ น้อยมากประชาชนจึงมีโอกาสเลือกตั้งบ้านเรือนตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองที่ขุดขึ้น ดังนั้นการคมนาคมภายในกรุงเทพฯ จึงเดินทางไประมาค้าขายติดต่อกันได้โดยตลอด (ดูแผนที่ 1) ส่วนชานกรุงเก่า ก็มีคลองมหานาค ซึ่งจะช่วยให้คนที่อาศัยอยู่ชานพระนคร สามารถเดินทางเข้ามาในพระนครสะดวกขึ้น

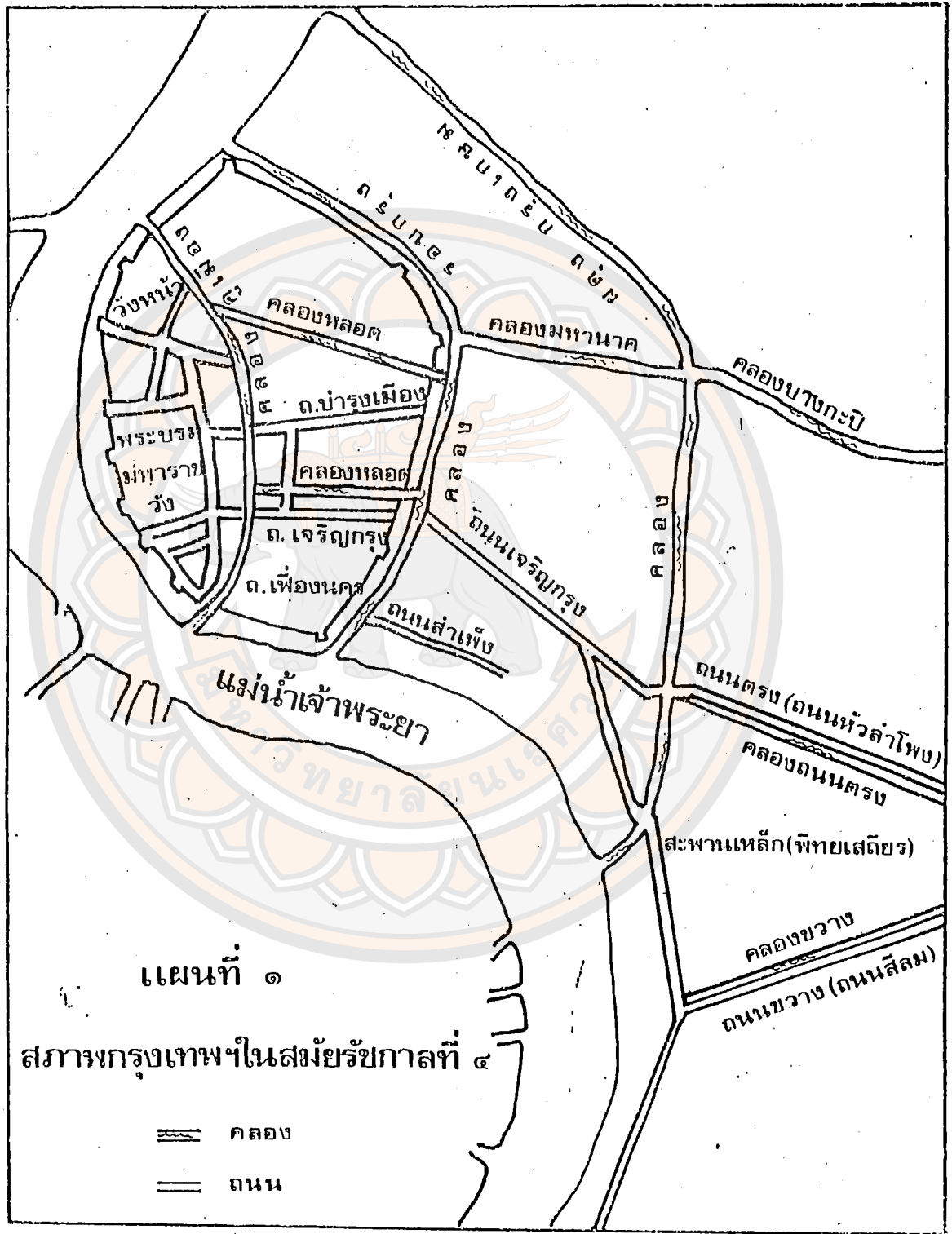
ต่อมา ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการขยายเมืองหลวง กรุงเทพฯ ออกไปทางตะวันออก เนื่องจากว่าประชาชนได้เพิ่มมากขึ้นกว่าเมื่อสร้างกรุงใหม่ ๆ หลายเท่า พระองค์โปรดให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ ว่าที่สมุหพระกลาโหมเป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อเป็นคูเมืองใหม่ใน พ.ศ. 2394 ตั้งแต่ปากคลองข้างทิศใต้ริมวัดแก้วฟ้า<sup>2</sup> (ดูแผนที่ 1) ตั้งเมืองใหม่ในคูเมืองชั้นนอก เป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนสามัญ ย่านการค้าและที่อยู่อาศัยของชาวจีนซึ่งเคยอยู่นอกเมือง บัดนี้ได้อยู่ในตัวเมือง ส่วนชาวต่างประเทศพวกใหม่ที่ทรงจัดให้อยู่นอกเมืองคือ ชาวตะวันตก ซึ่งอาศัยอยู่ทางคันไต้ของเมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พวกนี้มีทั้งมิชชันนารีและพ่อค้า ซึ่งได้รับเข้ามาในรัชกาลที่ 3 และยิ่งทวีมากขึ้นภายหลังจากการทำสัญญาเบาว์ริงในปี พ.ศ. 2398

นอกจากการขยายเมืองแล้ว ยังได้มีการขยายทางสัญจรระหว่างในเมืองกับชานเมืองด้านตะวันออกเฉียงใต้ด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากพ่อค้าชาวต่างประเทศยื่นเรื่องร่ำร้องทุกขตอกรมท้าวว่า "...ที่ตั้งห้างริมแม่น้ำข้างใต้พระนคร เรือลูกค้าจะขึ้นมาค้าขายถึงพระนครต้องทวนน้ำเสียเวลามาก พวกพ่อค้าต่างประเทศคิดจะลงไปตั้งห้างค้าขายที่ใต้ปากคลองพระโขนง จนถึงบางนาขอให้รัฐบาลสงเคราะห์ขุดคลองเป็นทางลัด ให้ไปมาค้าขายถึงพระนครได้สะดวก..."<sup>2</sup>

<sup>2</sup>เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พงศาวดารรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 1 หน้า 75-76

\* คูเมืองชั้นนอก อยู่ระหว่างคลองรอบกรุงและคลองผดุงกรุงเกษม

<sup>2</sup>เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัตนโกสินทร์ ร.4 เล่ม 1 หน้า 416



ที่มา

เกื้อกูล ปิ่นยงอนันต์ " การพัฒนาการคมนาคมทางบก ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอม

เกล้าเจ้าอยู่หัว " หน้า 12

\*

คั้งนั้นจึงโปรดให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เป็นแม่กอง ชุกคลองถนนตรง ตามความประสงค์ของชาวต่างประเทศ คลองนี้เริ่มตั้งแต่คลองคูกรุงเกษมฝั่งนอก ตรงหัวลำโพงลงไปติดคลองพระโขนง คลองนี้กว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก และเอาดินขึ้นมาถมถนนขนานไปกับลำคลอง สิ้นค่าใช้จ่าย 16,633 บาท<sup>3</sup> แต่เมื่อชุกเรียบร้อยแล้วปรากฏว่าชาวต่างประเทศมิได้ย้ายห้างร้าน ตามที่กราบทูลแต่ตั้งอยู่อย่างไรก็ตาม คลองนี้มีประโยชน์ต่อการเดินทางระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองใกล้เคียงทางตะวันออก

### ข. การสร้างถนน

ด้วยเหตุที่การคมนาคมทางน้ำสะดวกการคมนาคมทางบกก็โดยทางถนน จึงไม่มีความจำเป็น ถนนที่สร้างในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จึงเป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกของพระมหากษัตริย์มากกว่า เช่น ถนนหน้าพระลาน ถนนหน้าวังหน้า ถนนข้างกำแพงวังหลวง ค่ายวันตก และถนนสนามไชย ถนนทั้ง 4 เป็นถนนประชิดกำแพงวังหลวงและวังหน้า<sup>4</sup> ในรัชกาลที่ 2 พระองค์ทรงสร้างถนนประชิดกำแพงพระราชวังค่านีโตด้วย เมื่อครั้งทรงขยายพระราชวังออกไปทางค่านีโต ถนนสายนี้ในปัจจุบันเรียกว่า "ถนนท้ายวัง"<sup>5</sup> นอกจากนี้ยังมีถนนที่ใช้สำหรับในการเสด็จพระราชพิธีต่าง ๆ ถนนระหว่างวังหลวงกับวังหน้า

\* คลองถนนตรงนี้ประชาชนเรียกว่า คลองหัวลำโพง หรือคลองหัวลำโพง ส่วนถนนตรงเรียกว่า ถนนหัวลำโพงหรือถนนหัวลำโพง หรือ ถนนพระรามสี่ในปัจจุบัน

<sup>3</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เล่มเดิม หน้า 415

<sup>4</sup> ชัย เรื่องศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย 2352 - 2453 ตอนที่ 1 คำนึงคม หน้า 281

<sup>5</sup> สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 หน้า 198

\* \*\* \*\*\* \*\*

เช่นถนนโรงฆ่า ถนนเสาชิงช้า ถนนหน้าวัดพระศรีสรรเพชญ์ และถนนพระจันทร์ เป็นต้น  
สภาพถนนเหล่านี้ คงเป็นถนนเดิมคิน ดังนั้นในฤดูฝนก็กลายเป็นโคลนตมไม่สะดวกในการสัญจร  
ความกว้างของถนนเหล่านี้ เข้าใจว่าอย่างกว้างที่สุด คงจะกว้างพอให้ช้างเดินผ่านหรือพอที่  
ขบวนแห่จะผ่านไปได้

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 การจัดการคมนาคมทางบกโดยการสร้างถนนได้เริ่มมี  
การเปลี่ยนแปลงเคลื่อนไหว จำนวนถนนได้เพิ่มมากขึ้น จุดมุ่งหมายในการสร้างก็ขยายวงกว้าง  
ออกไป จากการที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกของพระมหากษัตริย์ เปลี่ยนเป็นคำนึงถึงผลประโยชน์  
ของการบำรุงการค้าขายของประเทศ และการสัญจรไปมาของประชาชนส่วนใหญ่

ถนนสายที่สำคัญที่สุดในสมัยนั้นก็คือ "ถนนเจริญกรุง" ซึ่งชาวบ้านและชาวต่างประเทศ  
เรียกว่า "ถนนใหม่" (New Road ) ถนนสายนี้ได้เชื่อมโยงกรุงเทพฯชั้นในผ่านลำเพ็ญ  
ย่านการค้าขายและที่อยู่ของชาวจีน กับย่านการค้าและที่อยู่ของชาวตะวันตก ซึ่งอยู่ชานกรุงเทพฯ  
ด้านใต้บริเวณบางรัก บางคอแหลม

ถนนเจริญกรุงแบ่งเป็น 2 ตอน ถนนเจริญกรุงตอนใน ตั้งแต่วัดพระเชตุพน จนถึง  
สะพานเหล็ก (สะพานดำรงสถิตย์) กว้าง 4 วา หรือ 8 เมตร<sup>6</sup> ถนนเจริญกรุงตอนนอก เริ่มตั้งแต่  
คูคลองชั้นในจนถึงฝั่งแม่น้ำ ที่ตำบลดาวคะนอง กว้าง 5 วา 2 ศอก

\* ถนนโรงฆ่า แยกจากถนนเสาชิงช้าไปยังสะพานข้างโรงสี  
\* \*\* ถนนเสาชิงช้า ต่อจากถนนโรงฆ่าไปยังโบสถ์พราหมณ์และเสาชิงช้า  
\* \*\* \* ถนนหน้าวัดพระศรีสรรเพชญ์ (วัดมหาธาตุ) จากประตูวิเศษไชยศรีของวังหลวงไปยัง  
ประตูพรหมวารของวังหน้า

\* \*\* \* ถนนพระจันทร์อยู่ระหว่างวัดพระศรีสรรเพชญ์กับวังหน้า  
\* \*\* \* \* กรุงเทพฯชั้นใน หมายถึง เขตภายในคลองรอบกรุง  
\* \*\* \* \* \* บางคอแหลม คือ ถนนตก

<sup>6</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ประชุมพงศาวดารฉบับ  
หอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21-26) หน้า 418

หรือ 11 เมตร<sup>7</sup> เป็นระยะทาง 25 เส้น 10 วา 3 คอก ลี้นค่าก่อสร้าง 19,700 บาท<sup>8</sup>

ในการสร้างถนนเจริญกรุงนี้ รัชกาลที่ 4 ได้เอาวิธีการขยายความเจริญทางการค้าขายมาเผยแพร่ด้วย โดยทรงสร้างตึกแถวชั้นเดียวตามสองฟากถนนเป็นระยะ ๆ ตามแบบสิงคโปร์<sup>9</sup> พระราชทานแก่พระราชโอรสและพระราชธิดา เพื่อเก็บผลประโยชน์ ตึกแถวเหล่านี้ส่วนมากเป็นร้านค้าของคนจีน และห้างฝรั่ง ด้วยวิธีการแบบนี้ ทำให้ถนนมีบทบาทและความสำคัญในการขยายตัวทางการค้ามากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุที่ถนนเจริญกรุงนี้ เป็นถนนที่กว้างมากในสมัยนั้น จึงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของคนบางกลุ่มเชิงตำหนิรัฐบาลว่า ทำการลงทุนเกินความจำเป็น ความทราบถึงพระกรรณ ทรงมีพระราชปรารภว่า

"...เสมือแห่งถนนเจริญกรุง ถ้าจะเอาตามปากชาวเมืองว่า สนใหม่ชาวต่างประเทศเข้าซื้อกันขอให้ทำขึ้น เพื่อจะไข้มา ไข้มา ไข้รด ให้สบาย ให้ถูกลมเย็น สิ้นสายเหยียด ยึดสบายดี ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยเห็นชอบด้วยจึงได้ยอมทำตามขึ้น ครั้นสร้างขึ้นแล้ว คนไข้มาทั้งไทยทั้งชาวต่างประเทศก็คนไข้รดอยู่ก็เลม ไข้ก็ไม่เต็มสนน ไข้อยู่แต่ข้างหนึ่ง ก็ส่วนสนนอีกข้างหนึ่งก็ทิ้งตั้งเปล่าอยู่ ไม่มีใครเคินมา เคินรด เคินเท้า ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยทำสนนกว้าง เสียค่าจ้างถมดินถมทราย เสียเปล่าไม่ไรตะ ถ้าจะทำแต่แคบ ๆ พอคนเคินก็จะดี แต่ซึ่งทำใหญ่ไว้นี้ก็เดื่อไว้ว่า เมื่อนานไปภายหลังบ้านเมืองสมบุรณ์ มีผู้คนมากมายขึ้น รดแลมาแล้วคนจะได้คลองสะดวกจึงทำให้ใหญ่ไว้..."<sup>10</sup>

<sup>7</sup>สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ประชุมพงศาวดาร ฉบับ  
หอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21-26) หน้า 416-417

<sup>8</sup>ดู หน้า 419

<sup>9</sup>ประภัสสร เสริกุล "ถนนในกรุงเทพฯ" อนุสาร อ.ส.ท. 12:38 กันยายน 2514

<sup>10</sup>กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 63

จะเห็นได้ว่า รัชกาลที่ 4 ทรงเห็นกาลไกล เพราะในปัจจุบันนี้ ถนนเจริญกรุงได้ คืบแคบไปเสียแล้ว อีกประการหนึ่ง ถึงแม้ว่าเหตุผลในการสร้างถนนเจริญกรุงตอนนอกเมื่อปี พ.ศ. 2404 จะสร้างขึ้นเพื่อชาวต่างประเทศก็ตาม แต่ในปีต่อมาจึงโปรดให้สร้างถนนเจริญกรุง ตอนใน ต่อจากถนนเจริญกรุงตอนนอก โดยคำนึงถึงการให้ความสะดวกในการคมนาคมทางถนน เพื่อช่วยส่งเสริมการค้าขายภายในกรุงเทพฯ กว้างขวางยิ่งขึ้น และพระองค์ยังทรงแสดงเจตจำนงที่จะสร้างถนนสาฟ้างจากสะพานหันลงไปจนถึงวัดสัมพันธวงศารามและวัดปทุมคงคา<sup>11</sup> ภายหลังจากสร้างถนนเฟื่องนครแล้ว ซึ่งถนนสาฟ้างนี้ผ่าน ย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพฯ

นอกจากนี้ ยังมีถนนสายสั้น ๆ ที่มีประโยชน์ทางการค้าขายและการเดินทาง เช่น ถนนบำรุงเมือง ซึ่งกว้าง 6 เมตร สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินทางระหว่างเขตพระราชวัง และตลาดเสาชิงช้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าในสมัยนั้น ในการสร้างถนนสายนี้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมิไ้รับความภาคภูมิใจของประชาชน แต่ทรงให้พระราชทรัพย์ส่วนพระองค์<sup>12</sup>

เมื่อรัฐบาลได้สร้างถนนหลักจากชานเมืองเข้ามาในเมืองหรือจากเขตพระราชวังมาสู่ใจกลางเมืองแล้ว รัฐบาลได้สร้างถนนซอยเพื่อเชื่อมถนนหลัก อาทิ ถนนเฟื่องนคร ซึ่งกว้าง 5 เมตร เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนตรง(ถนนหัวลำโพง) และถนนที่แยกจากถนนเจริญกรุงตอนนอก ตรงสามแยกใกล้วัดสามจีน ไปต่อกับถนนตรง (คูแผนที 1) ถนนซอยเหล่านี้ ช่วยทำให้การเดินทางภายในกรุงเทพฯ ติดต่อกันได้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

#### ค. การสร้างสะพาน

ความทุ้ดลักษณะการคมนาคมในกรุงเทพฯ เป็นระบบการใช้คลองเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นสะพานจึงเป็นส่วนสำคัญในการคมนาคม ทั้งในค่านความสะดวกและช่วยย่นย่อเวลาเดินทางสะพานในขณะนั้นมีทั้งชนิดสะพานถาวร และสะพานชั่วคราว ที่ทำด้วยไม้กระดานแผ่นเดียว

<sup>11</sup> ก. หน้า 69

<sup>12</sup> ก. หน้า 68

<sup>13</sup> กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 69

สามารถยกขึ้นได้ค้ำหนึ่ง เมื่อต้องการจะข้ามคลอง ก็หมุนสะพานวางพาดคลอง เมื่อข้ามเสร็จแล้วก็ยกขึ้น เพื่อให้เรือแล่นผ่านลำคลองได้สะดวก สะพานชนิดนี้เรียกว่า "สะพานหัน" ซึ่งมีอยู่ทั่วไป ส่วนสะพานถาวรเริ่มมีมากขึ้นภายหลังจากการสร้างถนนสายต่าง ๆ แล้วสะพานเหล่านี้บางสะพานยังปรากฏอยู่ในปัจจุบันเช่น สะพานเหล็ก (คำรังสฤษดิ์) ข้ามคลองรอบกรุง สะพานเหล็ก(พิชัย - เสถียร) ข้ามคลองผดุงกรุงเกษมไว้วัดตะเคียน สะพานทรงบ้านกงสุลอังกฤษ สะพานทรงบ้านถนนขวาง (ถนนสีลม) สะพานถนนตรง สะพานสำเพ็ง เป็นต้น สะพานเหล่านี้มีทั้งสร้างด้วยไม้เหล็ก และก่ออิฐปูน<sup>13</sup>

การจัดหาเงินทุนเพื่อบำรุงการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากว่าในรัชกาลที่ 4 นี้ รัฐบาลต้องลงทุนในการคมนาคมทั้งการขุดคลอง สร้างถนน สร้างสะพาน เป็นจำนวนหลายแสนบาท ดังนั้นพระองค์ทรงจัดสรรเงินมาบำรุงการคมนาคมหลายวิธี คือวิธีแรก ทรงนำเงินภาษีผูกปี้จี้มาทำถนน และประกาศให้ชาวจีนเข้าใจว่าเงินที่ชาวจีนจ่ายให้แก่รัฐบาลนั้น รัฐบาลได้นำมาทำสาธารณประโยชน์<sup>14</sup> วิธีที่สอง ทรงบริจาคพระราชทรัพย์สร้างถนน วิธีที่สาม ซึ่งเป็นวิธีสำคัญ ทรงชักจูงให้ข้าราชการ ประชาชนบริจาคเงินสร้างถนน สะพาน เพื่อสาธารณกุศล<sup>15</sup> จึงมีข้าราชการ ประชาชนจำนวนมากบริจาคเงินสร้างสะพานต่าง ๆ ด้วยวิธีนี้ ทำให้รัฐบาลได้รับการแบ่งเบาภาระการใช้จ่ายเงินได้ค้ำหนึ่ง ขณะเดียวกันก็พัฒนา สะพาน เพื่อเดินทางติดต่อกันมากขึ้น

<sup>13</sup>กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 69

<sup>14</sup>กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 69

<sup>15</sup>ก. หน้า 63 - 65

\* มีสะพานข้ามคลองเป็นจำนวนมากที่ขุนนางและพ่อค้าได้ร่วมกันสร้าง เช่น เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ว่าที่สมุหกลาโหม รับทำสะพานเหล็ก(คำรังสฤษดิ์) ข้ามคลองรอบกรุงเป็นเงิน 12,800 บาท เป็นต้น โปรตกุรายละเอียดยุคสะพานและก่อสร้างได้จาก พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 2 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ หน้า 7-9 และประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21-26) หน้า 417-419

ส่วนการนำวิธีการคมนาคมทางบกตามแบบตะวันตกด้วยวิธีอื่น ๆ นอกจากถนน สะพาน ในสมัยรัชกาลที่ 4 นั้น ได้มีผู้เสนอให้รัฐบาลสร้างรถไฟและทางโทรเลข แต่พระองค์ยังไม่เห็นความจำเป็นที่จะก่อสร้าง ดังพระราชปรารภว่า

"...ก็ทะเลแถม ถ้าจะชิงแต่ปากน้ำกรุงเทพฯทาง 10 ไมล์ ขึ้นไป 15 ไมล์ ลงมา ก็ชาวที่จะส่งกันด้วยทะเลแถม คือจะบอกเรือไปเรือมา แลการอื่น ๆ ทั้งของผู้ครองแผ่นดิน แล ของลูกค้าก็คงจะต้องเสียเงิน ผู้เผ่ายุคทะเลแถมทั้งที่บนที่ล่าง เป็นนิคมตามเวลากำหนด ผู้ที่มารับจ้างทำการไหมเห็นว่าคนไทยขึ้นการนั้น ก็คงจะโกงเอาค่าจ้างเดือนละ 1,000 เหรียญ 2,000 เหรียญขึ้นไป ก็ลูกค้าที่มาแลไปในเรืออยู่ปากน้ำ แลลูกค้าที่อยู่ในกรุงเทพฯ ที่จะมาจ้างให้ส่งชาวทางทะเลแถมก็จะมีบ้าง ที่ไม่พอใจเสียเงินบ้าง จะใช้ทางเรือที่ขึ้นมาอยู่ ก็จะมีอยู่เป็นอันมาก ...ถ้าจะทำทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ เข้าที่ขึ้นมาจากกรุงเทพฯ จะมีผู้จ้างให้ขึ้นมาทางรถไฟก็เห็นจะน้อย เขาก็คงจะลองด้วยเรือของเขาอยู่ตามเคย...ถึงได้ทะเลแถมแลทางรถไฟเป็นของประหลาดนัก ฟังแล้วก็ออ ออ มาจนซีเกียจ ออเสียแล้วออกนั้นแปลว่าตื่นว่าพิศวง...ถ้าชาวนอกประเทศ มาชวนผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยให้ทำทะเลแถมแลทางรถไฟจะต้องขอดทอบว่าอย่างนี้ เมืองบางกอกนี้อยู่ทางไกลดูเขานัก...จะซุกซิดไปหาศิลา..."<sup>16</sup>

การที่รัชกาลที่ 4 ยังมีโปรคิโปปริบปรุงการคมนาคมโดยการสร้างรถไฟและโทรเลข เพื่อให้การติดต่อเร็วยิ่งขึ้นนั้น ทั้งนี้เนื่องจากทรงเห็นว่า การลงทุนสร้างรถไฟและโทรเลขต้องใช้เงินมาก และประเทศยังไม่มีความต้องการมากพอ สำหรับทัศนะของประชาชนโดยทั่วไปแล้ว ยังไม่มีความต้องการการคมนาคมตามแบบตะวันตก ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมทางน้ำในกรุงเทพฯ สะดวก และประกอบกับการขาดยานพาหนะทางบก ทั้งที่เป็นของส่วนตัวและการขนส่งมวลชน เช่น รถม้า ซึ่งชาวตะวันตกสามารถเดินทางทั้งโดยรถม้าส่วนตัวหรือรถม้ารับจ้างกันแล้ว แต่สำหรับประเทศไทยนั้น รถม้าถือว่าเป็นของแปลกและมีใช้แต่เฉพาะในหมู่ชาวต่างประเทศหรือชนชั้นสูงในสังคมเท่านั้น ส่วนสัตว์พาหนะอื่น ๆ เช่น ช้าง ม้า ก็เป็นสัตว์พาหนะที่มีราคาแพงต้องสิ้นเปลืองค่าเลี้ยงดูมาก สำหรับเกวียนเทียมวัว ก็ไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายนักในกรุงเทพฯ ดังนั้นประชาชนทั่วไปส่วนมากจึงนิยมใช้เรือ

<sup>16</sup>กรมศิลปากร ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี หน้า 63-65

ทั้งที่เป็นของส่วนตัว หรือเรือรับจ้าง ทั้งนี้เพราะว่าเรือราคาไม่สูงมาก ถ้าเทียบกับลี้คว์พาหนะ  
ไม่สิ้นเปลืองค่ารักษา สามารถใช้ได้ไม่นาน ๆ และยังช่วยทุ่นแรงในการเดินทางไต่ค้ำกว่าการเดิน  
เท้าบนถนน กว้างใหญ่กว่าการติดต่อกิจการของสามัญชนจึงนิยมใช้ทางน้ำ และยังไม่เห็นความจำเป็น  
ที่จะต้องมีถนน ทางรถไฟ และที่สำคัญจะเห็นว่าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ยานพาหนะประเภท  
รถยนต์ รถราง(ไฟฟ้า) รถลาก(รถเจ๊ก) จะยังไม่มีนำมาใช้เลย แต่จะมาปรากฏว่า  
การเริ่มนำมาใช้ครั้งแรกในสมัย รัชกาลที่ 5

### 1.1.2 ทางด้านการสื่อสาร

ไม่ว่าจะเป็นการโทรเลข โทรศัพท์การไปรษณีย์ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอน  
ต้น จะปรากฏว่าไม่มีหลักฐานการนำเข้ามาใช้เลย แต่จะมาปรากฏการนำเข้ามาใช้ ในสมัย -  
รัชกาลที่ 5 ซึ่งจะกล่าวอย่างละเอียดในบทต่อไป

### 1.1.3 ทางด้านอื่น ๆ

#### ก. การประปา

การประปาของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่สมัย  
รัชกาลที่ 4 โดยปรากฏในหลักฐาน ประชุมพงศาวดารภาคที่ 25 ว่า "... ที่เหนือทวนิเวณ  
วรคิษฐานโปรดให้ตั้งเครื่องสูบน้ำด้วยเครื่องจักร แล้วสร้างตังสูบน้ำสำหรับขังน้ำที่สูบขึ้นไปจากแม่น้ำ  
แล้วฝังท่อไขน้ำเข้าไปใช้ในพระราชวัง..."<sup>17</sup> จะเห็นว่าเป็นการประปาสำหรับวังหลวงเท่านั้น ส่วนประชาชน  
ทั่วไปได้ผลประโยชน์ไม่ แต่จะมีให้ประชาชนใช้ทั่วถึงกันในสมัยของรัชกาลที่ 5

#### ข. ไฟฟ้า

กิจการไฟฟ้านี้ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นยังไม่มีก้นำเข้ามาใช้แต่จะมา  
ปรากฏหลักฐานนำมาใช้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งจะกล่าวอย่างละเอียดในบทต่อไป

<sup>17</sup> คุรุสภา ประชุมพงศาวดารเล่ม 14 (ภาคที่ 25) หน้า 277

## 1.2 สิ่งสาธารณูปโภคในภูมิภาคแต่ละภาค

### 1.2.1 ภาคกลาง

#### ก. ทางด้านการคมนาคมทั้งทางน้ำ - บก

##### 1. การขุดคลอง

ระบบการคมนาคมในภาคกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองหลวง และเป็นศูนย์กลางการติดต่อกับภาคอื่น ๆ นั้น มีความสำคัญต่อรัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ทั้งในแง่ยุทธศาสตร์ ด้านการปกครองและการค้าขาย ในขณะเดียวกันธรรมชาติได้เอื้ออำนวยให้ระบบการคมนาคมทางน้ำในภาคกลางมีความคล่องตัว โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแกลง ทำหน้าที่เสมือนหนึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินทางน้ำ ประกอบกับมีแม่น้ำ ลำคลองที่เป็นสาขาอีกเป็นจำนวนมาก ที่ทำหน้าที่เสมือนหนึ่ง ทางหลวงจังหวัด และทางหลวงชนบท<sup>18</sup> แมกระนั้นก็ตามก็ยังมีแม่น้ำหลายสายที่ไหลลงสู่อ่าวไทยโดยตรง เป็นผลให้การคมนาคมระหว่างแม่น้ำเหล่านั้นกับเมืองหลวงถูกตัดขาด อาทิ แม่น้ำแกลง แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำบางปะกง เป็นต้น

พระมหากษัตริย์ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทรงตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดการคมนาคมระหว่างหัวเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ ที่รัฐบาลกลางปกครองโดยตรง ให้มีความคล่องตัว จึงโปรดให้ขุดคลองจากเมืองหลวงไปยังแม่น้ำเหล่านั้น ดังเช่น ในรัชกาลที่ 2 ทรงขุดคลองปากลัด เมื่อครั้งที่ทรงสร้างเมืองนครเขื่อนขันธ์ ทรงให้ขุดคลองแยกปากลัดลงมาถึงกรุงเทพฯ<sup>19</sup> ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 พระองค์ได้ขุดคลองในต่างจังหวัด 4 คลอง คือ ในปี พ.ศ. 2371 ทรงให้เจ้าพระยาพระคลัง(สมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์) เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดแ่งคลองสุนัขหอน ในแขวงจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม สิ้นเงินค่าแรงงานชาวจีนเป็นเงินทั้งสิ้น 102 ชั่ง 4 ตำลึง 1 สลึง 1 เฟื้อง<sup>20</sup> ต่อมาในปี พ.ศ. 2374 โปรดให้พระยาโชฎีกราชเศรษฐี(ทองจีน) เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองบางบอน ในแขวงธนบุรี ตั้งแต่ปากน้ำถึงบาง -

<sup>18</sup>ราชบัณฑิตยสถาน อันชระนุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน หน้า 259

<sup>19</sup>สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 หน้า 306

<sup>20</sup>เจ้าพระยาพิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 2 เล่ม 2 หน้า 93-95

ขุนเทียน คลองหนึ่ง และจากบางขุนเทียนถึงวัดเลา อีกคลองหนึ่ง รวมเป็นเงิน 627 ชั่ง - 18 ตำลึง 1 บาท<sup>21</sup> และในปี พ.ศ. 2380 ได้ทรงให้พระยาศรีพิพัฒน์รัตนกรชโกษา เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองบางขนาก ตั้งแต่หัวหมากถึงบางขนาก เป็นเส้นทางถึง 1,337 เส้น 19 วา 2 ศอก ลึก 4 ศอก กว้าง 6 วา<sup>22</sup> คลองนี้เป็นคลองที่มีความสำคัญมาก เพราะเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลวงกรุงเทพฯ กับจังหวัดฉะเชิงเทรา อันเป็นทางยุทธศาสตร์ในการเดินทางไปรบกับญวน และยังเป็นประโยชน์ในการค้าขาย การเพาะปลูกอีกด้วย (ดูแผนที่ 2)

จะเห็นได้ว่า คลองเหล่านี้รัฐบาลต้องลงทุนเป็นจำนวนเงินประมาณ 140,000 บาท เฉพาะคลองบางขนาก คลองเดียวใช้เงินประมาณ 96,000 บาท<sup>23</sup> จำนวนเงินเหล่านี้ นับว่ามากในสมัยนั้น แต่รัฐบาลต้องใช้จ่ายเพื่อบำรุงการคมนาคมเมืองหลวงกับหัวเมืองใกล้เคียงอันจะเป็นประโยชน์ในการปกครอง ยุทธศาสตร์ และเศรษฐกิจ ส่วนแรงงานที่ใช้ในขณะนั้นส่วนใหญ่จะใช้ แรงงานชาวจีน ซึ่งเป็นกรรมกรโดยอาชีพ แทนการเกณฑ์แรงงานจากไพร่ ทั้งนี้เพื่อให้คลองเหล่านี้ขุดเสร็จโดยเร็ว และเพื่อให้ไพร่ไคมีเวลาประกอบอาชีพประจำของตน

ต่อมา ในรัชกาลที่ 4 รัฐบาลยังคงส่งเสริมจัดบำรุงการคมนาคม โดยการขุดคลองในต่างจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังเมื่อพระองค์ทรงอนุญาตให้ชาวตะวันตกเข้ามาอยู่อาศัยในประเทศไทย เฉพาะบริเวณทางจากกำแพงเมืองกรุงเทพฯ ออกไปโดยรอบ 200 เส้น หรือ 4 ไมล์ หรือภายในระยะเวลาเดินทาง 24 ชั่วโมง ตามข้อกำหนดในสัญญาเบาริง ปี พ.ศ. 2398 อันได้แก่บริเวณจากกรุงเทพฯ ไปยังปากน้ำบางพุทรา กำแพงเมืองลพบุรี สระบุรี บางขนาก ศรีราชา เพชรบุรี สมุทรสงคราม ราชบุรี สุพรรณบุรี<sup>24</sup> ดังนั้นพระองค์จึงโปรดให้ขุดคลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองดังกล่าว ที่ยังไม่มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกพอ อาทิ พ.ศ. 2403 โปรดให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เป็นแม่กองขุดคลองมหาสวัสดิ์ ตั้งแต่ตำบล

21 ก.

22 ก. หน้า 187

23 วอลเตอร์ เอฟ เวลลา แผ่นดินพระนั่งเกล้า นิจ ทองโสภิต (แปล) หน้า 45

24 ประกาศว่าด้วยการประเพณีต่อฝรั่งเศส อังกฤษ และอเมริกันที่มาอยู่ในเมืองไทย ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 หน้า 150





คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

วัดชัยพฤกษ์ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งปากคลองติดต่อกับคลองบางกอกน้อย ไปยังแม่น้ำนครไชยศรี

จังหวัดนครปฐม เป็นเงิน 88,120 บาท<sup>25</sup> ต่อมาพ.ศ. 2409 โปรดให้เจ้าพระยาศรีสุริย

วงศ์เป็นแม่กอง ชุกคลองค้ำเนินสะทวง ตั้งแต่แม่น้ำเมืองนครไชยศรีไปออกแม่น้ำราชบุรี ที่ตำบล

บางนกแขวก เป็นเงินถึง 11,200 บาท แต่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ไปจับจองที่ว่างทำนาใน

คลองจึงออกค่าชุกเป็นจำนวนเงิน 80,000 บาท รัฐบาลจึงออกเงินเพียง 32,000 บาท<sup>26</sup>

และในปี พ.ศ. 2410 โปรดให้ชุกคลองภาษีเจริญ ตั้งแต่คลองบางกอกใหญ่ ริมวัดปากน้ำไปออก

แม่น้ำท่าจีน จังหวัดสมุทรสาคร คลองเหล่านี้ทำให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับธนบุรี

นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เป็นไปได้อย่างสะดวก (ดู

แผนที่ 3) ส่วนทางด้านตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยานั้นก็มีคลองพระโขนง คลองประเวศบุรีรมย์

คลองแสนแสบ เชื่อมกรุงเทพฯ กับแม่น้ำบางปะกง ที่ไหลผ่านเมืองสำคัญ ๆ ทางภาคตะวันออก

(ดูแผนที่ 2) นอกจากระบบคลองที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็ยังมีคลองอีกมากมายในภาคกลางนี้

เพราะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มดินอ่อน เพราะฉะนั้นการชุกคลองจึงทำได้ง่าย<sup>27</sup> คลองเหล่านี้

จึงทำหน้าที่เสมือนหนึ่งเป็นทางหลวงชนบท และทางหลวงจังหวัด ทำให้ระบบการคมนาคมทางน้ำ

ในภาคกลางสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จากข้อความข้างต้นจะเห็นว่า การคมนาคมทางน้ำ ในภาคกลางไม่

ว่าจะเป็นแม่น้ำ หรือคลองต่าง ๆ นี้มีความสะดวกและคลองตัวมาก เพราะฉะนั้นจึงส่งผลให้

การคมนาคมทางบก ซึ่งต้องอาศัยถนน ไม่ค่อยมีความสำคัญ มากนักจึงทำให้ถนน ไม่ได้รับการ

## พัฒนาเท่าที่ควร

### 2. ทางการสื่อสาร

ไม่ว่าจะเป็นการสื่อสารด้วย โทรเลข โทรศัพท์ ไปรษณีย์ ในสมัยรัตนโกสินทร์

<sup>25</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ประชุมพงศาวดาร  
ฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม 6 (ภาคที่ 21-26) หน้า 423

<sup>26</sup> ก. หน้า 424

\* คลองพระโขนง เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับคลองประเวศบุรีรมย์

<sup>27</sup> ราชบัณฑิตยสถาน อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน หน้า 259

ตอนนี้ ยังไม่มีการนำเข้ามาใช้เลย แต่จะยังคงใช้การสื่อสารด้วยวิธีแบบโบราณ เช่น การสื่อสารด้วยม้าหรือคนนำสารเดินเท้าบ้าง หรือ ถ้าเป็นหนังสือราชการที่จำเป็น "ใบบอก" ก็จะมีการแต่งข้าหลวงเชิญไปต้องจัดหาพาหนะส่งเป็นระยะ ๆ ไป<sup>28</sup> เป็นต้น

### 3. ทางบ้านอื่น ๆ

#### - การประปา

การประปา ตามหลักฐานในประชุมพงศาวดารภาคที่ 25 ว่า "... ที่เหนือทำนิเวศน์วรคินฐานันไปรคให้ตั้งเครื่องสูบน้ำด้วยเครื่องจักร แล้วสร้างถังสำหรับขังน้ำที่สูบขึ้นไปจากแม่น้ำ แล้วฝังท่อไขน้ำเข้าไปในพระราชวัง..."<sup>29</sup> จะเห็นว่าเป็นการประปาเฉพาะภายในวังหลวงเท่านั้นประชาชนทั่วไปหาได้รับบริการนี้ไม่ แต่จะให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในตอนต่อไป

#### - ไฟฟ้า

กิจการไฟฟ้าในภาคกลางนี้ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จะยังไม่มีมีการนำมาใช้เลย แต่จะปรากฏการนำมาใช้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในตอนต่อไป

### 1.2.2 ภาคเหนือ

#### ก. ทางด้านการคมนาคมทั้งทางน้ำ - บก

สภาพการคมนาคมในภาคเหนือค่อนข้างเพิ่มไปด้วยความลำบาก เพราะลักษณะภูมิประเทศเพิ่มไปด้วยภูเขา จึงมีความแตกต่างของระดับพื้นที่มาก ซึ่งเป็นผลให้แม่น้ำไหลเชี่ยวมีเกาะแก่งจำนวนมาก และในบางฤดูน้ำขึ้นเขินด้วย นอกจากนี้ ลักษณะการไหลของแม่น้ำ ปิง วัง ยม น่าน มีลักษณะการไหลในแนวเดียวกัน คือจากเหนือมาใต้ เป็นผลให้การติดต่อโดยทางน้ำระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ซึ่งอยู่คนละฝั่งแม่น้ำสิ้นเปลืองเวลา และไม่สามารถเดินทางตลอดปี ดังนั้น การคมนาคมทางบกจึงเข้ามามีบทบาทส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ แต่การเดินทางทางบกก็ยังไม่สะดวกนัก

<sup>28</sup>นคร พินธุตังค์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัยรัตนโกสินทร์ยุคใหม่ หน้า 242

<sup>29</sup>ครุสภา ประชุมพงศาวดารเล่ม 14 (ภาคที่ 25) หน้า 277

อย่างไรก็ดี การคมนาคมทางน้ำตามลำน้ำ บึง วัง หนอง นาน ก็ยังมีความสำคัญ  
ในภาคเหนือ เพราะแม่น้ำทั้งสี่สายนี้ ไหลผ่านเมืองสำคัญในหัวเมืองล้านนาไทย ซึ่งมีฐานะเป็น  
ประเทศราชของไทยในขณะนั้น และไหลลงมาทางใต้ผ่านเมืองสำคัญทางภาคเหนือของไทยอาทิ  
แม่น้ำปิง ไหลผ่าน เมืองเชียงใหม่ ลำพูน ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์  
แม่น้ำวัง ไหลผ่าน เมืองลำปาง ตาก  
แม่น้ำยม ไหลผ่าน เมืองแพร่ สวรรคโลก สุโขทัย นครสวรรค์  
แม่น้ำน่าน ไหลผ่าน เมืองน่าน อุตรดิตถ์ พิษณุ พิษณุโลก พิษณุ นครสวรรค์  
แม่น้ำทั้ง 4 สายนี้ มีประสิทธิภาพในการคมนาคมน้อยกว่าแม่น้ำเจ้าพระยา โดย  
เฉพาะอย่างยิ่งทางค่าน้ำ เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา จึงทำให้แม่น้ำไหลเชี่ยว มีเกาะ  
แก่งมาก ในฤดูแล้งบางตอนก็ตื้นเขิน เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือด้วย แต่คอนลางของแม่น้ำทั้งสี่  
สายถึงแม้จะสะดวกขึ้น แต่ก็ไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี

สำหรับการคมนาคมทางน้ำในล้านนาไทยนั้น เริ่มไปด้วยความลำบาก เพราะสภาพ  
ทางน้ำไม่อำนวย เมืองสำคัญต่าง ๆ อยู่บนฝั่งแม่น้ำคนละสาย ถ้าจะเดินทางตามแม่น้ำก็ค่อนข้าง  
อ้อมเสียเวลามาก ช้ำยังมีเกาะแก่งทำให้เป็นอุปสรรคเพิ่มเติม จึงจำเป็นต้องอาศัยการคมนาคม  
ส่วนการคมนาคมทางบกที่มีส่วนส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำในภาคเหนือ เส้นทางที่สำคัญได้แก่  
ทางจากเมืองเชียงใหม่ ข้ามแม่น้ำวังมาเมืองลำปาง และข้ามแม่น้ำยมมาเมืองแพร่ และต่อมา  
ยังเมืองอุตรดิตถ์ เส้นทางนี้มีความสำคัญต่อการค้าขาย และการปกครองในล้านนาไทย

นอกจากนี้แล้ว จากล้านนาไทย ยังมีเส้นทางติดต่อลาวทางฝั่งตะวันออก โดยเดิน  
ทางตามทางจากเมืองอุตรดิตถ์ไปปากลาย และลงเรือมาตามลำน้ำโขง มาถึงเวียงจันทน์  
และหลวงพระบางได้ ส่วนการติดต่อกับพม่านั้น จะต้องลงเรือจากเชียงใหม่มาตามลำน้ำปิง  
ถึงเมืองตาก ซึ่งจะมีทางต่อไปยังเมืองเมะล่าเลิง อันเป็นเมืองท่าบนปากแม่น้ำสาละวิน เส้นทาง  
ทางตาก - เมะล่าเลิงนี้เป็นเส้นทางเก่าแก่แต่ครั้งอยุธยา และมีความสำคัญในแง่ยุทธศาสตร์  
ระหว่างไทยกับพม่า ต่อมาในรัชกาลที่ 4 พม่าต้องทำสงครามกับอังกฤษ เส้นทางนี้จึงกลายเป็น  
เส้นทาง ทางการค้าขายระหว่าง พม่าชาวตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษกับล้านนาไทย

ถึงอย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางบกในสมัยนี้มีอุปสรรคมากเพราะว่าเส้นทางเหล่านี้มิได้ราบเรียบดังในปัจจุบัน ผู้เดินทางต้องเดินทางบนหลังช้าง หลังม้า หรือเกวียนไปตามที่ขรุขระ สูง ๆ ต่ำ ๆ แล้วแต่สภาพพื้นที่ ทางเหล่านี้มีความกว้างแต่เพียงคน หรือสัตว์เดินได้เรียงแถว หรือถ้าเป็นทางเกวียนก็เพื่อให้เกวียนคันเดียวเดินได้ ทางนี้คดเคี้ยวไปตามแต่จะสะดวกในการถางและตัดทาง บางตอนเข้าไปในป่า ผู้เดินทางต้องระวังโจรผู้ร้ายซึ่งคอยดักปล้นระหว่างการเดินทางด้วย

ด้วยเหตุที่การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงกับดินแดนทางภาคเหนือและล้านนาไทย ค่อนข้างลำบาก ติดต่อกันได้แต่เฉพาะทางน้ำและบางฤดูกาลเท่านั้น เป็นปัจจัยประการหนึ่ง ที่ยังผลให้หัวเมืองทางเหนือมีอิสระในการปกครองจากกรุงเทพฯ มาก

#### ข. สาธารณูปโภคทางบ้านอื่น ๆ

ไม่ว่าจะเป็น การสื่อสาร การประปา ไฟฟ้า หรือแม้ แต่ยานพาหนะอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยาน รถไฟ เป็นต้น จะยังไม่มีให้นำเข้ามาใช้ในภาคเหนือนี้เลย แต่จะมีการนำเข้ามาใช้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในบทต่อไป

### 1.2.3 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

#### ก. ทางด้านการคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ

ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง มีภูเขาเพชรบูรณ์ ภูเขาทองพระยาเข็น ภูเขาสน้ำแพงกั้นระหว่างภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เสมือนหนึ่งตัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือออกจากประเทศไทย ภายในภาคนี้มีลำน้ำ น้ำมูล แม่น้ำชี ไหลไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ส่วนประชาชนในสมัยนี้มีน้อยมาก ส่วนใหญ่อาศัยตามลำแม่น้ำมูล แม่น้ำชี แม่น้ำโขง และที่เมืองนครราชสีมา

สภาพการคมนาคมภายในภาคนี้ อาศัยทางน้ำเป็นสำคัญ การติดต่อค้าขาย ส่วนมากเป็นการติดต่อกันระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ตามสองฟากฝั่งแม่น้ำโขง ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสัมพันธ์กับประเทศราชลาว นอกจากแม่น้ำมูล แม่น้ำชีแล้ว ยังมีแม่น้ำสายสั้น ๆ เช่น แม่น้ำสงคราม ซึ่งไหลผ่านเมืองสกลนคร แต่แม่น้ำในภาคนี้ยังไม่ลึกนัก ประกอบกับสภาพ

ดินเป็นดินทราย น้ำขึ้นเขินไต่ง่าย การคมนาคมทางน้ำจึงใช้ได้เฉพาะฤดูน้ำ ส่วนในฤดูแล้ง น้ำในแม่น้ำโขง ลดต่ำมาก ทำให้ตลิ่งชัน ค้ำยเหตุนี้ จึงต้องใช้การคมนาคมทางบกช่วย เส้นทางที่สำคัญก็คือ จากเมืองโคราช\* เดินทางเกวียนไปทางเหนือสู่หนองบัวลำภู และต่อไปยังเมืองหนองคาย จากนั้นสามารถแล่นเรือตามลำน้ำโขงขึ้นไปถึงเมืองเวียงจันทน์ และเมืองหลวงพระบาง เส้นทางนี้ เจ้าอนุวงศ์เคยยกกองทัพ เข้ามาโจมตีกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 3<sup>30</sup>

การคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือลำบากมาก มีเส้นทางสำคัญ ๆ ทางคือ

1. เดินทางจากกรุงเทพฯ มาตามลำแม่น้ำเจ้าพระยาถึงสระบุรี จากนั้นจะต้องเดินทางทางเกวียนผ่านทิวเขาทองพระยาเย็น มายังเมืองโคราช จากโคราชนี้จะมีเส้นทางติดต่อกับลาว 2. เส้นทาง เส้นทางแรก จากโคราชไปตามลำแม่น้ำมูลถึงเมืองอุบลราชธานี แล้วข้ามแม่น้ำโขงไปยังเมืองจำปาศักดิ์ หรือจะแล่นไปตามลำน้ำโขง มายังเมืองเวียงจันทน์และหลวงพระบางตามลำค้ำย เส้นทางที่ 2 เป็นทางบก ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เส้นทางสระบุรี - โคราชนี้เป็นทางเกวียนที่มีคนเดินทางมากพอสมควร จัดเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ และการค้าขายที่สำคัญ
2. การเดินทางจากกรุงเทพฯ มาตามคลองแสนแสบ คลองบางขนาก ถึงปราจีนบุรี จากนั้นเดินทางบกไปรัฐประเทศ ศรีโสภณ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ซึ่งเป็นเส้นทางที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงพิชิตปรีชากร ใช้เดินทางเมื่อคราวไปจักราชการหัวเมืองลาวกาว<sup>31</sup>

\* เมืองโคราช หรือนครราชสีมา มีฐานะเป็นเมืองชั้นเอก และเป็นเมืองหน้าด่านสำหรับป้องกันศัตรูทางค้ำยตะวันออกเฉียงเหนือ และขณะเดียวกันก็เป็นศูนย์บัญชาการของรัฐบาลที่จะส่งกลับไปรักษาความสงบภายในดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังเป็นชุมทางทางการค้าขายของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 แม้ในปัจจุบันนี้ เมืองนครราชสีมา ก็ยังเป็นเมืองที่มีความสำคัญในภาคนี้

\*\* หนองบัวลำภู ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดอุดรธานี

<sup>30</sup>ม.ร.ว.แสงโสม เกษมศรี และวิมล พงพิพัฒน์ ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325 - 2394) หน้า 123 - 126

<sup>31</sup>ไพฑูริย์ มีฤศล การปฏิรูปการปกครองมณฑลอีสานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 30

การเดินทางครั้งนี้ ต้องใช้ช่าง เกวียน โค ทาง และคนหาหนามจำนวนมาก เพื่อบรรทุกสัมภาระต่าง ๆ รวมทั้งเสบียงอาหารด้วย เพื่อไว้หนุงกินระหว่างทาง การเดินทางตั้งแต่กรุงเทพฯถึง - อุบลราชธานี ต้องใช้เวลาถึง 2 เดือนกว่า (77 วัน) ทั้ง ๆ ที่ได้เลือกเวลาในฤดูหนาว ซึ่งอากาศเย็นและปราศจากฝนด้วย<sup>32</sup> แต่การเดินทางลำบากมาก ทั้งยังไม่สามารถหาขานพาหนะที่เร็วกว่านี้ได้ จึงทำให้สิ้นเปลืองเวลามาก

### ข. สิ่งสาธารณูปโภคในคานอื่น ๆ

ไม่ว่าจะเป็นในคานการสื่อสารด้วย ไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ หรือ กิจการไฟฟ้า การประปา หรือแม้แต่ยานพาหนะอื่น ๆ เช่น รถยนต์ รถไฟ ฯลฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ ตอนต้นนี้ยังไม่มีให้นำเข้ามาใช้ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือแต่จะเริ่มมีการนำสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ เหล่านี้มาใช้ครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งในระยะแรกเข้าใจว่า คงจะนำมาใช้เฉพาะภายในเมืองหลวงเท่านั้น ระยะต่อมาจึงมีการขยายมาสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและพัฒนามาถึงปัจจุบันนี้

#### 1.2.4 ภาคตะวันออกเฉียง

##### ก. การคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ

การคมนาคมภายในภาคนี้ มีทั้งการเดินทางเรือตามแม่น้ำบางปะกง และการเดินเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทย แม่น้ำบางปะกงนี้ไหลผ่านเมืองกบินทร์บุรี เมืองปราจีนบุรี และออกสู่อ่าวไทยที่บางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำตราด ซึ่งเป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ช่วยขนส่งสินค้าและผู้คนจากแผ่นดินภายใน ออกมาสู่เมืองท่าตามชายฝั่งทะเลอ่าวไทย แต่แม่น้ำเหล่านี้ใช้ได้ไม่มางฤดูกาลเท่านั้น

การคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับภาคตะวันออกเฉียงใต้ มีทั้งการเดินทางเรือตามลำคลองที่เชื่อมติดกับแม่น้ำบางปะกง เช่น คลองสำโรง คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแสนแสบ และการเดินทางเรือตามชายฝั่งทะเลตะวันออก เส้นทางคมนาคมตามแม่น้ำบางปะกงนี้ เป็นเส้นทางทางน้ำที่สำคัญมากในแง่การค้าขาย การปกครอง และยุทธศาสตร์ (ในรัชกาลที่ 3) เพราะมีถนนเชื่อมต่อไปยังเขมร ทำให้รัฐบาลที่กรุงเทพฯสามารถควบคุมสถานการณ์ภายในเขมร และชายแดนฝ่ายเขมรได้

เส้นทางนี้เริ่มจากกรุงเทพฯ มาตามคลองบางขนาก เข้าสู่ลำน้ำบางปะกง เมื่อถึงเมืองกบินทร์บุรี จะมีทางเกี่ยวต่อไปยังเมืองพระตะบอง และมีถนนแยกออกไปหลายสาย เชื่อมเมืองต่าง ๆ ในเขมร และบางเมืองในญวนด้วย แต่การเดินทางตามเส้นทางนี้ เพิ่มความลำบากมาก

ส่วนทางชายฝั่งทะเลนั้น มีเรือจากเมืองท่ากรุงเทพฯ ขาดยติดต่อกับจันทบุรี สมำเสมอ ดังนั้น การคมนาคมในภาคนี้จึงสะดวก และมีการติดต่อกับเมืองหลวง

### ข. สิ่งสาธารณูปโภคในคานอื่น ๆ

ยังคงไม่มีการนำเข้าไปใช้ในภาคนี้เช่นเดียวกับภาคอื่น ๆ

#### 1.2.5 ภาคใต้

##### ก. การคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ

การที่ภาคใต้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นรูปยาว เรียวลงไปสู่แหลมมลายู ดังนั้นการคมนาคมส่วนใหญ่จึงนิยมการเดินทางเรือทะเลริมฝั่งทั้งสองข้างของภาคใต้ คือทั้งคานอ่าวไทย และคานมหาสมุทรอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คานอ่าวไทย ซึ่งมีชายฝั่งยาวกว่า และติดต่อกับกรุงเทพฯ ได้สะดวกกว่า

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ภาคใต้ของไทยเป็นแหล่งการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญมีเมืองท่าสำคัญ ๆ อาทิ เมืองสงขลา นครศรีธรรมราช และบ้านดอน<sup>\*33</sup> เมืองท่าเหล่านี้เป็นที่ที่เรือชาวต่างประเทศแวะหาเสบียงอาหารและสินค้ามาแต่โบราณกาล

การคมนาคมทางน้ำในภาคนี้ มีใช้แต่เฉพาะอาศัยการเดินทางเรือทางทะเลเท่านั้น แต่ยังมีแม่น้ำสายสั้น ๆ ไหลจากแผ่นดินภายในสู่อ่าวไทย อาทิ แม่น้ำเพชรบุรี แม่น้ำชุมพร แม่น้ำตานี แม่น้ำปัตตานี แม่น้ำปากจั่น แม่น้ำตรัง ถึงแม้ว่าแม่น้ำเหล่านี้ เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จะไม่สามารถแล่นเข้าไปได้ แต่ทางน้ำเหล่านี้ช่วยในการขนส่งสินค้า จากแผ่นดินภายในออกสู่เมืองท่า

\* บ้านดอน คือ สุราษฎร์ธานี ในปัจจุบัน

<sup>33</sup> ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด ไพโรจน์ เกษแมนกิจ(แปล) หน้า 97

นอกจากวิธีการคมนาคมดังกล่าวแล้ว ทางเกวียนก็นับว่าเป็นวิธีการคมนาคมทางบกที่สำคัญมาก ทางเกวียนที่เก่าแก่และมีหลักฐานว่ามีการใช้สัญจรมาตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 ก็คือทางเกวียนระหว่างเมืองตะนาวศรีกับเพชรบุรี ซึ่งพ่อค้าและมิชชันนารีฝรั่งเคยเดินทางมาตามเส้นทางนี้ และเดินเรือต่อมาอยู่ชยา

นอกจากนี้ยังมีทางที่เชื่อมโยงชายฝั่งด้านตะวันออกกับชายฝั่งด้านตะวันตก ถนนเหล่านี้ได้มีบทบาทต่อด้านเศรษฐกิจมากกว่าถนนในภาคอื่น ๆ เป็นทางขนส่งสินค้าคนและชายฝั่งทะเลซึ่งช่วยประหยัดเวลาการเดินทาง เดินเรืออ้อมแหลมมลายู ประกอบกับชายฝั่งทะเลทั้งสองด้านมีเมืองท่าสำคัญ เรือสินค้าที่มาจากอ่าวเบงกอล แล้วไม่ต้องการแวะอ่าวไทย ก็จะหาซื้อสินค้าจากเมืองท่า ไทรบุรี ตรัง พังงา ใต้ ส่วนเรือสินค้าที่มาจากทะเลจีน ที่ไม่ต้องการแวะอ่าวไทย ก็จะแวะหาซื้อสินค้าจากเมืองท่า นครศรีธรรมราช สงขลา บัตตานี และต่อไปยังประเทศอื่น ๆ

ทางเหล่านี้ ดังปรากฏในรายงานของ จอห์น ครัวว์ฟอร์ด\* ถึง จอร์จ สวินตัน (George Swinton) ลงวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2366 (ค.ศ. 1823) กล่าวถึงการคมนาคมทางบกในภาคใต้ไว้ดังนี้

"... มีเส้นทางหลายสายที่เชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับอาณาบริเวณทางฝั่งตะวันตก ได้แก่ อ่าวเบงกอล และของแควมะลากา สินค้าที่ขนส่งเข้ามาตามสมุทรจากไทรบุรี ไปสงขลา จะใช้เวลาขนส่งขากข้างเป็นเวลาประมาณ 5 วัน จากตรงทางฝั่งตะวันตกไปยังฉีกอร์ การเดินทางโดยใช้ขากข้างเป็นพาหนะจะใช้เวลาประมาณ 3 วัน คนเดินสำส่น จะใช้เวลา 2 วัน เส้นทางที่ใช้กันขอย คือจากพุนพิน\*\* ตรงกันข้ามกับจังก์ช็ลลอน\*\*\* ไปยังบ้านดอน ซึ่งเป็น

\* เป็นทูตซึ่งรัฐบาลอังกฤษที่อินเดียได้แต่งตั้งให้เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีทางการค้าชายกับกรุงเทพฯ ใน ปี พ.ศ. 2364

\*\* พุนพิน Phunpin ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัด สุราษฎร์ธานี  
\*\*\* จังก์ช็ลลอน (Junk CuyLon) ก็คือภูเก็ต ใน ปัจจุบัน

ซึ่งเป็นเส้นทางชานกับเส้นทางนี้\* อยู่บนอีกฝั่งหนึ่ง สินค้าจากยุโรปและอินเดียได้ล่องไหล  
เข้าสู่สยามตามเส้นทางดังกล่าวมาแล้ว..."<sup>34</sup>

ข. ส่วนสิ่งสาธารณูปโภคอื่น ๆ

ก็เหมือนกับภาคอื่น ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น



\* เส้นทางนี้เข้าใจว่า หมายถึง เส้นทางจากกรุงไปนครศรีธรรมราช

<sup>34</sup> ครอว์ฟอร์ด เอกสารครอว์ฟอร์ด ไพโรจน์ เกษมณกิจ (แปล) หน้า 99

หรือ Crawford, The Crawford Papers Vol. II, p. 107.

ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทำการปฏิรูป

ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทำการปฏิรูป  
ซึ่งจะแยกพิจารณาออกเป็น 2 ประเด็น คือ

2.1 ปัจจัยภายในประเทศ

2.2 ปัจจัยภายนอกประเทศ

2.1 ปัจจัยภายในประเทศ

2.1.1 ด้านความล่าช้าภายในประเทศเอง

ก. ความล่าช้าในเรื่องการเมืองการปกครอง

การปกครองภายในประเทศไทย ก่อนการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระ  
บาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ได้มีการแบ่งพระราชอาณาเขตออกเป็น 3 ส่วน คือ  
ราชธานีและหัวเมืองชั้นในในส่วนหนึ่ง เมืองพระยามหานครส่วนหนึ่ง และเมืองประเทศราชส่วน  
หนึ่ง

1. ราชธานีและหัวเมืองชั้นใน เป็นเขตการปกครองที่สำคัญ  
ที่สุดของประเทศ ได้แก่ กรุงเทพฯ และหัวเมืองหน้าด่านชั้นในที่ตั้งเรียงรายล้อมรอบ เติมถือ  
เกณฑ์อายุทางจากเมืองหลวงในระยะการติดต่อภายใน 2 วัน ในสมัยรัชกาลที่ 5 อาณา  
เขตของหัวเมืองชั้นในได้ขยายออกไปกว้างขวางยิ่งกว่าเดิมหลายเท่า คือ "รวมท้องที่ซึ่งใน  
ปัจจุบันนี้ เรียกว่า จังหวัดราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี สมุทรสงคราม -  
นครปฐม สุพรรณบุรี สมุทรสาคร นครสวรรค์ ชัยนาท ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ปราจีนบุรี นคร -  
นายก" <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>จักรกฤษณ์ นรินดิศัยกุลการ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาคำรงราชานุภาพ กับกระทรวงมหาดไทย หน้า 62 ซึ่งอ้างถึง ประยูร กาญจนกุล คำอธิบายกฎหมายปก  
ครอง เล่ม 1 2493 หน้า 340

หัวเมืองชั้นใหม่ อยู่นอกใต้การปกครองของรัฐบาลกลางอย่างใกล้ชิด ดังนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องจัดสร้างระบบการคมนาคมโดยอาศัย คลองและแม่น้ำ เพื่อความสะดวกในการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมืองชั้นใหม่

2. เมืองพระยามหานคร หรือหัวเมืองชั้นนอก ได้แก่หัวเมืองที่อยู่ ทัตออกไป มีฐานะเป็นเมืองเอก เมืองโท เมืองตรี ซึ่งแล้วแต่ขนาดและความสำคัญของเมือง เมืองพระยามหานครเหล่านี้ อาทิ เมืองสงขลา เมืองนครศรีธรรมราช เมืองพิษณุโลก เมืองนครราชสีมา เป็นต้น เมืองเหล่านี้จะควบคุมเมืองเล็ก ๆ ที่อยู่ใกล้ๆ และขณะเดียวกันเมืองเหล่านี้ก็อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเสนาบดี 3 กระทรวง คือ หัวเมืองฝ่ายเหนือ ขึ้นตรงต่อสมุหนายก(มหาดไทย) หัวเมืองฝ่ายใต้ขึ้นตรงต่อสมุหกลาโหม (กลาโหม) และหัวเมืองชายทะเลปากอ่าวไทย ขึ้นตรงต่อ โฆษกบดี (กรมท่า) เสนาบดีทั้ง 3 จะทำหน้าที่ทั้งในแง่การปกครองดูแล ความทุกข์สุขของประชาชน การภาษีอากร การศาล ตลอดจนถึงการทำบัญชีไพร่พล และการเกณฑ์กำลังพลในเวลาสงคราม นับว่ามีงานมากและงานสลับซับซ้อน 2 ส่วนอีก 3 กรม \* ซึ่งได้แก่ นครบาล ขรรษาภิกรม และเกษตราธิการ มีงานน้อยกว่า จากตำแหน่งทั้ง 6 กรมนี้ " บางกรมก็มีการเลื่อนขึ้นจนทำไม่ไหวบางกรมก็ไม่มีงานอะไรจะทำ บางกรมมีผลประโยชน์มากเลื่อนขึ้นจนเกินไป บางกรมก็ไม่ได้ผลประโยชน์อันใดพอแก่การที่ต้องทำ เพราะการไม่สม่ำเสมอทั้งกระบวนราชการ และผลประโยชน์ เช่นนี้ ราชการจึงได้ค้างสะสม<sup>3</sup> นอกจากนี้กระบวนราชการทางค่านฤชกรรมก็ใช้วิธีกระบวนพิจารณาความแบบเก่า เป็นการยืดยาวทั้งนี้เพราะลูกขุนและตราศาลผู้พิจารณาคดีทั้งปวงต้องหาผลประโยชน์เลี้ยงตัวเอง และที่สำคัญก็คือ กรมต่าง ๆ แยกกันอยู่ไม่มีผู้ใดบังคับบัญชาใคร เป็นลำดับ

<sup>2</sup>นคร พันธธรงค์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัยรัตนโกสินทร์ยุคใหม่ หน้า 122

\* กรมต่าง ๆ แต่เดิมมีเพียง 6 กรม ได้แก่ สมุหนายก สมุหกลาโหม กรมท่า นครบาล ขรรษาภิกรม และเกษตราธิการ

<sup>3</sup>ช้อยนัต์ สมุทวณิช เอกสารการเมืองการปกครองไทย "สภาที่ปรึกษาราชการแผ่นดินและสภาที่ปรึกษาในพระองค์" หน้า 95 - 96

ไม่มีการสโมสรสามัคคีเมื่อมีราชการอันใดเกิดขึ้นก็ขัดทอดโดยแยกกันไป กว่าจะเดินได้ตลอดทุกกรมที่เกี่ยวข้องก็เป็นการเงินซ้ำ เสียเวลา ทำให้เสียผลประโยชน์ทางราชการ ดังนั้นเพื่อให้การสะดวกจำเป็นจะต้อง " แบ่งราชการให้มีผู้เป็นหน้าที่รับผิดชอบเป็นส่วน ๆ ไป พอแก่กำลังที่รักษาการได้นั้นอย่างหนึ่ง จะต้องเลิกการที่กรมทั้งปวงแสวงหาผลประโยชน์ได้โดยลำพัง ไม่มีกำหนดเงิน กำหนดการให้กลับเป็นเงินให้ตามสมควรแก่การที่ได้ทำนั้นอย่างหนึ่ง การจึงจะเป็นไป - สะดวกได้ตลอด "4

ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองพระยามหานครอยู่ใกล้กันจะพึงหาอาศัยซึ่งกันและกัน เมืองพระยามหานครจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งระเบียบแบบแผนของรัฐบาลกลาง จัดส่งภาษีอากร และจัดกำลังพลมาช่วยในเวลาสงคราม สำหรับกรุงเทพฯจะให้ความคุ้มครองความปลอดภัยจากการรุกรานของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการตอบแทน แต่เนื่องจากการคมนาคมระหว่างเมืองหลวงและเมืองพระยามหานครลำบากมาก ดังนั้นในยามปกติ เสนาบดีผู้ใหญ่จึงมิได้มาตรวจราชการเท่าใดนัก นอกจากในยามสงครามหรือมีกบฏขึ้น<sup>5</sup> ทำให้เจ้าเมืองเหล่านี้มีอิสระในการปกครองจากรัฐบาลกลาง

3. การปกครองหัวเมืองประเทศราช อันได้แก่ เขมร ลาว มลายู และล้านนาไทยนั้น เนื่องจากพลเมืองแต่ละประเทศราชมีเชื้อชาติ ภาษา วัฒนธรรม แตกต่างไปจากประเทศไทยรัฐบาลกลางจึงมิได้เข้าไปปกครองโดยตรง อันจะทำให้เกิดความรู้สึกต่ำต้อย รัฐบาลกลางปล่อยให้ประเทศราชปกครองกันเอง เพียงแต่มีเงื่อนไขให้ส่งเครื่องราชบรรณาการมายังรัฐบาลกลางทุก ๆ 3 ปี เท่านั้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า หัวเมืองชั้นนอกหรือประเทศราชยิ่งไกลไปจากกรุงเทพฯเท่าใด

<sup>4</sup>สมพงษ์ เกษมสิน การปกครองของไทย หน้า 46

<sup>5</sup>สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพและพระยาราชา เสนา  
เทศาภิบาล หน้า 23

ก็ยังมีอิสรภาพมากยิ่งขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากสิ่งสาธารณูปโภคทางคมนาคมจำนวนมาก<sup>6</sup> การคมนาคมยังอยู่ในสภาพเริ่มต้น นั่นคือ การคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำของ อาศัยสภาพธรรมชาติ ทำให้การเดินทางลำบาก สิ้นเปลืองเวลา และไม่ทั่วถึงทุกดินแดน<sup>7</sup> ซึ่งรัฐบาลกลางก็ไม่สามารถที่จะจัดวิธีการคมนาคมอย่างอื่น อันจะสะดวกกว่าที่เป็นอยู่ได้

ควยวิธีการที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า เป็นอันตรายอย่างยิ่งต่อความมั่นคง และเอกภาพของชาติ ประกอบกับจักรวรรดินิยมตะวันตก ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศส ได้คุกคาม ประเทศอย่างแรงรุนแรง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าอยู่หัว ทรงตระหนักถึงความจำเป็น ที่จะต้องปฏิรูปการปกครอง ดังที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ ได้อ้างถึงพระราชดำรัสของพระเจ้าอยู่หัว ที่ทรงมีต่อพระองค์ท่านว่า

"... คุยขวางประเทศ กำลังคั้งท่าจะรูกเมืองไทยอยู่แล้ว ถ้าเราประมาทไม่จัด การปกครองบ้านเมืองเสีย ให้เรียบร้อย ปล่อยให้หละหลวม อย่างเช่นเป็นอยู่ ซ้ำไปเห็นจะมีภัยแกบ้านเมือง บางทีอาจจะถึงเสียอิสรภาพของเมืองไทยก็เป็นได้ ..."<sup>8</sup>

การเปลี่ยนแปลงการปกครองแผนดินได้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2435 เมื่อพระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการตั้งกระทรวงแบบใหม่ 12 กระทรวง แต่ละกระทรวงมีเสนาบดี เป็นผู้ผู้อำนวยการหน้าที่และรับผิดชอบไม่ก้าวก่ายกัน เพื่อหลีกเลี่ยง ความยุ่งยาก และสับสนในการปฏิบัติงานดังแต่ก่อน ถึงอย่างไรก็ตาม

<sup>6</sup> เทช บุณนาค "การปกครองแบบเทศาภิบาลเป็นระบบการปฏิวัติหรือวิวัฒนาการ" (สังคมศาสตร์ปริทัศน์) : 59

<sup>7</sup> เกื้อกุล ปิ่นยองอนันต์ "การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า" หน้า 39

<sup>8</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพ และพระยาราชเสนา เทศาภิบาล หน้า 7

การเปลี่ยนแปลงการปกครองในระยะแรกนี้ การปกครองหัวเมืองและประเทศราช ยังคงอยู่ในอำนาจการควบคุมของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงกลาโหม\* แต่ในทางปฏิบัติ กระทรวงมหาดไทยได้รับมอบหมายให้เริ่มวางแผนงานในด้านกรปกครองต่อไปเพียงกระทรวงเดียว โดยมีเป้าหมายว่าในระยะต่อไปกระทรวงมหาดไทยจะเป็นกระทรวงเดียวที่ใช้อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบบังคับบัญชา และปกครองหัวเมืองทั้งหมดในประเทศไทย

การเปลี่ยนแปลงการบริหารการปกครองส่วนภูมิภาค หรือการปกครองหัวเมืองได้เริ่มขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2437 โดยการจัดตั้งมณฑลเทศาภิบาลขึ้น โดยรวมท้องที่ใกล้ชิดติดกันไปมาถึงกัน ใ้คงายหลาย ๆ เมืองรวมเป็นมณฑลหนึ่ง มีข้าหลวงเทศาภิบาลบังคับบัญชามณฑลละคน ซึ่งมีอำนาจตรวจตราบังคับบัญชาภายในมณฑลของตน ภายใต้การควบคุมของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย

การปกครองหัวเมืองแบบเทศาภิบาลนี้ เป็นการปกครองแบบรวมอำนาจ (Centralization) เข้ามาสู่รัฐบาลกลาง ยกเลิกการให้อำนาจหัวเมืองต่าง ๆ ในการปกครองอย่างที่ใ้มีมาในอดีต การปกครองแบบนี้ ย่อมมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของเจ้าเมืองเดิม เป็นันเห็นว่า การรับส่วนแบ่งเงินผลประโยชน์ที่ใ้เก็บส่งใ้แก่รัฐ การเกณฑ์ใ้ราษฎรมาช่วยทำงานใ้บ้าง เจ้าเมืองเหล่านั้นจึงมีปฏิกริยาต่อต้านการปฏิรูปการปกครองของรัฐบาล เป็นันเห็นว่า ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือใ้เกิดมี "ขบถผู้มีบุญภาคอีสาน" ระหว่างปลายปี พ.ศ. 2444 จนถึงราวเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2445 และทางภาคเหนือใ้เกิดมี "ขบถเงี้ยวเมืองแพร่" จากปลายเดือนกรกฎาคม จนถึงกลางเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2445 และเหตุการณ์พระยาแขกใ้จัดหัวเมืองคบคิดขบถ เมื่อปี พ.ศ. 2445

\* กระทรวงมหาดไทยมีอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาหัวเมืองฝ่ายเหนือ และเมืองลาวประเทศราช ส่วนกระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาหัวเมืองฝักใ้ฝ่ายตะวันตก ตะวันออก และเมืองมลายูประเทศราช

๑จักรกฤษณ์ นรนิติตุงการ สมเ้ตีจพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาคำรงราชานุภาพกับกระทรวงมหาดไทย หน้า 78

เป็นต้น<sup>10</sup> เหตุการณ์เหล่านี้ รัฐบาลกลางต้องใช้กำลังทหารเข้าปราบปรามให้ราบคาบ และสิ่งหนึ่งซึ่งเป็นที่ตระหนักของรัฐบาล ก็คือสิ่งสาธารณูปโภคทางด้านคมนาคมที่ยากลำบาก ทั้งนี้เนื่องจากการปกครองภูมิภาคแบบรวมอำนาจนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว ช่วยเอื้ออำนวยให้รัฐบาลกลางสามารถสั่งราชการ ควบคุม ตรวจสอบ ราชการปฏิบัติงาน ตลอดจนการรักษาความสงบได้ทันทั่วทั้งที่ แต่สภาพการคมนาคมในขณะนั้นลำบากมาก (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1) ดังนั้น การพัฒนาการคมนาคมทางบก-น้ำ ทั้ง รถไฟ ถนน คลอง ตลอดจนยานพาหนะอื่น ๆ เช่น รถยนต์ รถลาก (เจ๊ก) ฯลฯ จึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งในขณะนั้น

นอกจากนี้ การที่ชาติตะวันตกเข้ามาปกครองประเทศเพื่อบ้านของไทย และได้ปรับปรุงการคมนาคมเพื่อประโยชน์ในการปกครอง การระดมทรัพยากรและการค้าขาย ในขณะที่มีการคมนาคมในการประเทสไทยยังไม่ได้รับการปรับปรุงเท่าที่ควรนั้น ย่อมเป็นผลให้เกิดความแตกต่างในด้านความสะดวกในการคมนาคมได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่ออังกฤษได้ครอบครองสหพันธรัฐมลายูแล้ว รัฐบาลอังกฤษได้ปรับปรุงการปกครองทั้งการศาล การเก็บภาษีอากร และการคมนาคมให้เจริญก้าวหน้าขึ้น เป็นผลให้พ่อค้าและกรรมกรเหมืองแร่ในประเทศไทยได้วิพากษ์วิจารณ์ความแตกต่างระหว่างการปกครองและความเจริญในสหพันธรัฐมลายูและไทย ประกอบกับอิทธิพลของหนังสือพิมพ์ในบีนังและสิงคโปร์<sup>11</sup> ได้เขียนบทความโจมตีการดำเนินงานของรัฐบาลไทยว่า เขาเปรียบพ่อค้านายเหมืองชาวจีนทั้งที่เป็นคนในบังคับไทยและอังกฤษ โดยการนำภาษีอากรส่งกรุงเพทพายเป็นส่วนใหญ่ ไม่จัดการทำนุบำรุงการคมนาคมให้ความสะดวกกับพ่อค้านายเหมือง คอยเหตุผลคั่งกล่าวข้างต้น ประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากร

<sup>10</sup> เตช ชูขนาด " พระยาแขกเจ็ดหัวเมืองคบคิตยบท รศ. 121 " โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หน้า 51

<sup>11</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ " การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า " หน้า 41

ธรรมชาติในดินแดนภาคใต้ของไทย อาจเป็นสิ่งจูงใจให้รัฐบาลอังกฤษหาหนทางวิธีที่ต่าง ๆ เพื่อเข้าครอบครองได้ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงจำเป็นต้องปรับปรุงการคมนาคมในภาคใต้อย่างเร่งด่วน เพื่อจะช่วยลดความแตกต่างระหว่างความเจริญในดินแดนไทยและสหพันธรัฐมลายูให้น้อยลงด้วย

ดังนั้น การปฏิรูปการปกครองของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และปัจจัยทางอ้อม อันเนื่องมาจากความพยายามลดความแตกต่างระหว่างความเจริญของดินแดนที่อยู่ภายในการปกครองของไทยและชาติตะวันตก จึงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง ในการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาสิ่งสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ

### ข. ความล้มล้างค่านเศรษฐกิจ

ลักษณะพื้นฐานทางเศรษฐกิจของสังคมไทยก่อน พ.ศ. 2398 เป็นระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตนเอง (Self - Sufficient Economy) คือ มีการประกอบอาชีพทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ และการผลิตอื่น ๆ เพื่อเสริมความต้องการอุปโภคบริโภค วิธีการผลิตทั้งในคาน้ำคตอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมหลายประเภท เช่น เหมืองแร่ ดิบบุก และการถลุงแร่ เครื่องปั้นดินเผา กระดาษ น้ำตาล เหล็ก ฝ้าย และไหม คอเรือ โรงสีข้าว โรงเลื่อยไม้ และวัสดุในการก่อสร้าง เช่น กระเบื้อง อิฐ และปูนขาว ลักษณะเศรษฐกิจเช่นนี้ ประชาชนสามารถพึ่งตนเองได้ในการปลูกข้าว ฝัก เลี้ยงเบ็ด ไก่ หมู จับปลา และทอผ้าใช้เอง เป็นคน ส่วนสิ่งของอย่างอื่นที่ผลิตเองไม่ได้ ก็นำไปแลกเปลี่ยนกับผู้อื่นได้ ดังนั้นลักษณะการค้าภายในประเทศจึงเป็นการแลกเปลี่ยนภายในหมู่บ้านใกล้เคียง การค้าขาย ภายในประเทศจึงเป็นการค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ

ส่วนการค้าขายกับต่างประเทศนั้น มีลักษณะเป็นแบบผูกขาดทางการค้า โดยมีพระคลังสินค้าเป็นศูนย์กลางระหว่างประชาชนกับชาวต่างประเทศ พระคลังสินค้านี้มีสิทธิเลือกซื้อก่อน (Royal Pre - emptive Rights) เพื่อควบคุมสินค้าบางอย่างที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของประเทศ เช่น อาวุธ นอกจากนี้ยังมีรายชื่อสินค้าที่ราชสำนักต้องการ พ่อค้าจะต้องขายไว้ในราคาที่พระมหากษัตริย์ (พระคลังสินค้า) จะพอพระทัย แต่ในทางปฏิบัติแล้ว พ่อค้าชาวตะวันตกมักจะนำสินค้าที่ราชสำนักต้องการขึ้นหูลเกล้าถวาย ซึ่งก็จะได้รับของขวัญเป็นการตอบแทน ดีกว่าที่จะให้

พระคลังสินค้าเป็นผู้นำหนตราค่าซื้อตามใจชอบ แต่การค้าขายกับต่างประเทศนี้ ก็มีไม่มากนัก โดยมากเป็นพ่อค้าจีน ทั้งนี้เนื่องจากระบบผูกขาดทางการค้า และระบบการเก็บภาษีที่ไม่แน่นอนขาดความยุติธรรม โดยเก็บภาษีจากชาวตะวันตกสูงกว่าชาวเอเชีย อันเป็นที่รังเกียจของชาวตะวันตก

ต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลไทยลงนามในสัญญาเบาว์ริง ใน ปีพ.ศ. 2398 ด้วยเหตุผลทางการเมือง เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจ และการค้าขายกับต่างประเทศหลายประการ

### สาระสำคัญของสัญญาเบาว์ริง มีว่า

ประการแรก ชาวอังกฤษและคนในบังคับอังกฤษได้รับสิทธิภาพนอกอาณาเขต (Extraterritorial Rights) คือ เมื่อบุคคลดังกล่าวทำความผิดมิต้องขึ้นศาลไทย แต่ชำระความในศาลอังกฤษ ซึ่งเป็นการลดทอนอำนาจศาลยุติธรรมของไทย และก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับคนในบังคับต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลในรัชกาลต่อมาต้องพยายามแก้ไข

ประการที่สอง กำหนดระเบียบการเก็บภาษีสินค้าออกแน่นอน โดยรัฐบาลจะเก็บภาษีขาเข้าได้ไม่เกินร้อยละสาม หรือที่เรียกทั่วไปว่า "ภาษีร้อยละสาม" ส่วนภาษีขาออกจะเก็บได้เพียงขั้นเดียว คือจะเก็บภาษีปากเรือ หรือภาษีสมภักนร หรือภาษีขาออก

ประการที่สาม เลิกการผูกขาดทางการค้าขายกับต่างประเทศ โดยเปิดให้มีการค้าขายโดยเสรีระหว่างพ่อค้าอังกฤษและประชาชนชาวไทย เป็นผลให้พระคลังสินค้าถูกยกเลิกไปโดยปริยาย อำนาจต่อรองในเชิงการค้าถูกขยับเขยื้อน เพราะว่าการอำนาจต่อรองแตกกระจายเป็นหน่วยเล็ก ๆ

ประการที่สี่ ยกเลิกสินค้าผูกขาดประเภทต่าง ๆ ที่รัฐค้าขายได้ฝ่ายเดียว คงไว้แต่สินค้า 3 ประเภท คือ ข้าว เหล้า ปลา ซึ่งรัฐบาลจะมีประกาศห้ามได้ นอกนั้นให้ค้าขายได้เสรี

ประการที่ห้า คนในบังคับอังกฤษมีสิทธิค้าขายได้เสรีตามหัวเมืองชายทะเล แต่อยู่อาศัยได้แห่งเดียวที่กรุงเทพฯ โดยอยู่ห่างจากกำแพงเมืองออกไป 200 เส้น หรือ 4

จะเช่าหรือซื้อก็ได้ถ้าอยู่เกินกว่า 10 ปี หรือเสนาบก็จะอนุญาตให้คนในบังคับอังกฤษจะเข้ามาอาศัยในกรุงเทพฯ ได้ เมื่อเสนาบคืออนุญาตเท่านั้น

ประการที่หก อังกฤษจะได้สิทธิเท่าเทียมกับชาติอื่น นั่นคือ เมื่อรัฐบาลไทยให้สิทธิพิเศษแก่ชาติใด อังกฤษจะได้สิทธินั้นเช่นกัน

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า สัญญาเบาริงมีผลให้การค้าขายกับต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไป มีลักษณะเป็นระเบียบแบบแผนมากขึ้น รัฐบาลต้องยกเลิกการค้าขายผูกขาด และต้องเสียผลประโยชน์ในการเก็บภาษีอากร ทำให้ชาครายได้ที่จะนำมาใช้จ่ายในราชการแผ่นดินเป็นอันมากในขั้นต้น แต่ต่อมารัฐบาลได้รับภาษีมากขึ้นจากการค้าขายกับต่างประเทศ ซึ่งได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว เรือกำนันค้าขายต่างประเทศ เข้ามายังกรุงเทพฯ เพิ่มจากประมาณปีละสิบสองลำเป็นปีละประมาณสองร้อยลำ<sup>12</sup> สินค้าขาออกที่สำคัญขณะนั้น ก็คือข้าว ซึ่งมีปริมาณการส่งออกเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในช่วงที่ไทยทำสัญญาเบาริง ไทยส่งข้าวเป็นสินค้าออกน้อยกว่า 1 ล้านหีบต่อปี ( 1 หีบ เท่ากับ 60.48 กิโลกรัม) การส่งข้าวออกได้เพิ่มขึ้นถึง 8 ล้านหีบภายใน 50 ปี (ในสมัยรัชกาลที่ 5)<sup>13</sup>

การที่รัฐบาลต้องสูญเสียอำนาจการควบคุมทางการค้าและการเก็บภาษีอากร รัฐบาลจึงหารายได้โดยการสนับสนุนการปลูกข้าว และพืชผลทางเกษตรกรรมอื่น ๆ เพื่อเป็นสินค้าออกโดยในปี พ.ศ. 2401 รัฐบาลได้ประกาศจะไม่เก็บภาษีที่ดินที่บุกเบิกเพื่อใช้ทำนาเป็นปีแรก<sup>14</sup> แต่นโยบายการส่งข้าวออกขายต่างประเทศนั้น ย่อมก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค คือ การส่งข้าวออกมาก ย่อมทำให้ราคาข้าวสูงมาก ผู้บริโภคภายในก็จะ

<sup>12</sup> เฉลิม อยู่เวียงชัย ประวัติศาสตร์ สมัยกรุงธนบุรีและสมัยรัตนโกสินทร์ หน้า 219

<sup>13</sup> ฉมร โสภณวิเชษฐวงศ์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ของสยามและพม่า หน้า 49

<sup>14</sup> "ประกาศยกเงินทางข้าวค่านาปีแรกโค่นสร้าง" ในประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394 - 2404 หน้า 156

เคื้อคร้อเจ็งแก้งญูหาโดยการประกาศเตือนให้ชาวไทยซื้อข้าวออกนอกประเทศ<sup>15</sup> ขณะเดียวกัน ถ้าประกาศห้ามการส่งข้าวออกนอกประเทศยอมทำให้ข้าวราคาถูกลง ชวนาซึ่งมีจำนวนมากจะ เกียจคร้าน ทั้งการทำนาได้ย รัฐบาลก็จะขาดรายได้จากภาษีที่ดิน ภาษีสินค้าขาออกด้วย พระ- บาดสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงแก้ปัญหาคความขัดแย้งนี้ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของ ประเทศและประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ จึงทรงประกาศให้ส่งข้าวออกขายต่างประเทศ แต่ใน บิโตที่ฝนแล้ง ผลิตข้าวได้น้อย จึงทรงประกาศห้ามส่งข้าวออกนอกประเทศ นอกจากนี้การส่ง ข้าวออกขายต่างประเทศยังก่อให้เกิดปัญหาพ่อค้าที่ทุนข้าวไว้ค้ำกำไรเกินควร จนพระองค์ ทรงออกประกาศให้อิวาสสั่งสอนแก่ผู้ขายข้าวให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของตน เพราะว่าประ- ชาชนที่ไม่สามารถซื้อข้าวแพงได้และมีนิสัยพาลแล้ว เมื่อรู้ว่าใครเป็นเจ้าของข้าว มีทรัพย์สินไปใน ที่เบ็ดเตล็ดก็จะดักปล้นจีได้ และทรงขอให้พ่อค้ามีความเมตตากรุณาแก่คนยากจนด้วย<sup>16</sup>

การที่รัฐบาลส่งเสริมการส่งสินค้าประเภทเกษตรกรรมออกขายต่างประเทศ เช่น ข้าว ไม่ล็ก ยาง ทำให้ประชาชนมุ่งผลิตสินค้าทางเกษตรกรรมอย่างเดียว ประกอบกับการ เปิด การค้าขายแบบเสรี ซึ่งรัฐบาลไม่สามารถควบคุมสินค้าเข้าได้ เป็นผลให้สินค้าอุตสาหกรรม ของชาวตะวันตกซึ่งราคาถูกลงกว่าเข้ามาตีตลาดไทย จนทำให้กิจการหัตถอุตสาหกรรมเก่าแก่ของ ไทยต้องสลายไป ดังปรากฏในประกาศของรัชกาลที่ 4 ความว่า

"... ก็เดี๋ยวนี เพราะโรงสีข้าวมีมากขึ้น ครกกระเดื่องจึงสาสูญไปเหมือนกับ หีบและไนปั่นฝ้ายและที่ทอผ้า ก็เมื่อชาวต่างประเทศเอาผ้ามาขาย เอาด้ายมาจำหน่ายมาก จน ราคาถูกไปกว่าด้ายที่ปั่นที่ทอในเมืองนี้ การหีบฝ้ายตีฝ้าย ปั่นฝ้ายทุกหนทุกแห่งก็อันธพาลหายไป..."<sup>17</sup>

<sup>15</sup> ประกาศเตือนให้ราษฎรซื้อข้าว เพราะจะเปิดให้จำหน่ายออกนอกประเทศ "ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394 - 2404" หน้า 156

<sup>16</sup> "ประกาศพระราชทานโอวาทแก่ผู้ซื้อข้าวขายข้าว" ค. หน้า 156

<sup>17</sup> "ประกาศพระราชทานโอวาทแก่ผู้ซื้อข้าวขายข้าว" "ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4

ตามที่ได้อธิบายมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ภายหลังจากการลงนามในสัญญาเบาริง แล้วมีผลทำให้ลักษณะเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนแปลงไปจากเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตน (self-sufficient economy) เป็นเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก (open export economy) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัชกาลที่ 5 ลักษณะนี้ยิ่งเจริญยิ่งขึ้น

ด้วยลักษณะเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกนี้ รัฐบาลต้องระดมผลิตทางเกษตรกรรม จากภูมิภาคต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง เพื่อส่งออกต่อไป อาทิ ข้าวจากภาค กลาง ไม่ลี้จากภาคเหนือ ยางพาราและสับปะรดจากภาคใต้ เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้สิ่งสาธารณูปโภค ทางด้านการคมนาคมเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง รัฐบาลจะต้องปรับปรุงการคมนาคม จากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ หรือการคมนาคมภายในกรุงเทพฯ ให้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งพระ บาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงชุกคิดลองเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองรอบ ๆ และเริ่มการสร้างถนน รางน้ำตามสองฟากถนนบ้างแล้ว ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การค้าขายเจริญมากขึ้นลักษณะเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกเด่นชัดยิ่งขึ้น แยกการคมนาคมซึ่งจะส่งเสริมการค้าขายการเพิ่มผลิตยังคงยากเหมือนเดิม จึงเป็นความจำ เป็นอย่างยิ่งที่พระองค์จะต้องทรงปรับปรุงการคมนาคม โดยเฉพาะทางบก ทั้งทางรถไฟ ถนน ทาง ๆ ในเมืองหลวง และภูมิภาคให้สะดวกยิ่งขึ้น และการคมนาคมทั้งทางบก - ทางน้ำยังมี ส่วนช่วยส่งเสริมให้ประชาชนบุกเบิกทำการเพาะปลูกในที่ดินที่รกร้างว่างเปล่า ซึ่งการคมนาคม ทั้งทางบก - น้ำยังไม่ถึง

ที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยสำคัญอีก ประการหนึ่ง ที่ก่อให้เกิดการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว

2.1.2 ผลจากการเสด็จประพาสต่างประเทศและการเสด็จประพาสต้นของพระบาท- สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ก. การเสด็จประพาสต่างประเทศ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเป็นพระมหาบุรุษผู้เจริญด้วยพระ

ปรีชาญาณอันสุขุม คัมภีร์ภาพ แมว่าพระองค์จะทรงมีพระราชภาระอันหนักในการเสริมสร้าง  
ความเจริญก้าวหน้าภายในให้แก่ประเทศไทยและรักษาความเป็นเอกราชของชาติ แต่ก็ได้  
ทรงละเลยที่จะสอดส่องสภาพการณ์รอบประเทศ ทรงตระหนักดีว่าแม่ประเทศไทยจะว่างเว้น  
จากการสงครามก็จริง แต่ในขณะนั้นความคืบหน้าทางการเมืองมีมากกว่าสมัยใด ๆ ในอดีต  
พระองค์ทรงเป็นผู้เห็นการณ์ไกล ทรงเข้าพระทัยสถานการณ์ของบ้านเมืองและคามทันสมัยการณ  
ของโลกเป็นอย่างดี<sup>18</sup> และจากเหตุการณ์ที่ทำให้ไทยเสียดินแดนแก่ฝรั่งเศส ใน รศ. 112  
นี้เองทำให้พระองค์ทรงแนพระทัยว่า การใช้กำลังเพื่อหยุดยั้งการขยายตัวของมหาอำนาจตะวัน  
ตกนั้นคือทางที่จะทำให้ประเทศประสบกับชะตาร้ายยิ่งขึ้น พระองค์ทรงได้รับบทเรียนจากเหตุ  
การณ์ปี พ.ศ. 2436 ว่าพระองค์ทรงสามารถยับยั้งชาวยุโรปด้วยพลังกำลัง ทรงกันข้ามวิธี  
เดียวที่จะแก้ไขได้ก็คือการดำเนินวิถีทางการทูตเท่านั้น นั่นคือการแสดงพระบุญญาบารมีให้ประ  
จักษ์แก่สายตาสชาวต่างประเทศ ด้วยการเสด็จออกไปทำการ เยี่ยมเยียนแอมบาสเซอร์กับมหาอำนาจ  
นั้น ๆ และจะต้องไม่ยอมเข้าเป็นพวกฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นอันขาด แต่จะคบค้าสมาคมและปฏิบัติ  
ต่อมหาอำนาจทั้งสองอย่างเสมอภาคกัน อีกทั้งไม่เปิดโอกาสให้แก่ประเทศหนึ่งประเทศใดโดย  
เฉพาะ ทรงตระหนักแน่วแน่ว่ามีนโยบายโดดเดี่ยวเป็นนัยแก่ประเทศเหมือนกับที่สมเด็จพระบรมชนก  
นาถตระหนักมาแล้ว<sup>19</sup>

ดังนั้นพระองค์ทรงโปรดในการเสด็จต่างประเทศทั้งทวีปเอเชียและยุโรป รวม  
แล้วนับได้ถึง 7 ครั้งด้วยกัน<sup>20</sup> ซึ่งการที่พระองค์เสด็จประพาสต่างประเทศนั้น นอกจากจะ  
เป็นการเผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศไทยให้รู้จักแพร่หลาย และกระชับสัมพันธ์ไมตรีกับนานา  
ประเทศแล้ว ยังก่อให้เกิดจุดประโนชน์แก่ประเทศไทยอีกนานัปการ เป็นต้นว่า พระองค์  
ได้ทรงเลือกแบบอย่างที่ดีจากอารยประเทศเหล่านั้น นำมาทรงใช้เป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไข

<sup>18</sup> กรมศิลปากร ที่ระลึกในงานฉลองวันเฉลิมถวัลราชสมบัติของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
พระจุลจอมฯ ครบ 100 ปี หน้า 19

<sup>19</sup> อ. หน้า 60

<sup>20</sup> เสท็อน ศุภโสภณ ประวัติศาสตร์ไทย หน้า 368

และเปลี่ยนแปลงกิจการต่าง ๆ ที่ล้าสมัยภายในประเทศ เช่น วิธีการปกครอง การศึกษา การสาธารณสุข การทหาร การเศรษฐกิจ และสิ่งหนึ่งที่สำคัญก็คือ การสาธารณสุขโลก เช่น การคมนาคมทางบก โดยรถไฟ ถนนและรถราง ทุกครั้งที่เสด็จนิวัติสู่ประเทศไทย จะทรงนำประสบการณ์เหล่านี้มาปรับปรุงการสาธารณสุขโลกภายในประเทศให้ดีขึ้น ดังเช่น ในการเสด็จประพาสต่างประเทศครั้งแรกของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อยังไม่ทรงบรรลุนิติภาวะได้เสด็จ สิงคโปร์ และชวา ในปี พ.ศ. 2431 ทรงทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟในชวา<sup>21</sup> และในปี พ.ศ. 2444 ได้เสด็จประพาสประเทศอินเดีย ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟจากเมืองกัททักตาไปเคลลี และจากเคลลีไปอัครา ลักเนา คอนปุระจนถึงบอมเบย์<sup>22</sup> ประสบการณ์เหล่านี้ทำให้พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของทางรถไฟซึ่งเป็นการคมนาคมทางบกที่รวดเร็วที่สุดในสมัยนั้น และในที่สุด ในรัชกาลของพระองค์ก็ได้มีการสร้างทางรถไฟขึ้น นอกจากนี้ในการเสด็จประพาส เมืองสิงคโปร์ครั้งแรกนั้น พระองค์ได้ทรงทอดพระเนตรกิจการต่าง ๆ ทางรถไฟทอดพระเนตรที่ตึกสำหรับส่งหนังสือไปรษณีย์สถาน\* ) วัน ๗<sup>9</sup>/<sub>13</sub> ๔ ค่ำ เวลาเช้า 5 โมงทรงเครื่องตามธรรมเนียมไปทอดพระเนตรที่ตึก ทเลแดรฟ(โทรเลขสถาน) แล้วเสด็จไปทอดพระเนตรที่สูบน้ำสำหรับดับไฟไหม้ แลที่ตึกลมประที่ปจนเวลาบ่าย 2 โมง เสด็จกลับที่ประทับ<sup>23</sup>

และเมื่อครั้งเสด็จเบตาเวียครั้งแรกพระองค์ได้ทรงทอดพระเนตรการทำถนนกิจการรถไฟดังเช่น "... เวลาบ่าย 4 โมง เสด็จทอดพระเนตรตึกสกุล สอนหนังสือผู้หญิง

<sup>21</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ "การพัฒนากการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเจ้า" หน้า 51

<sup>22</sup> น.ค.

\* ในสมัยนั้น ชื่อต่าง ๆ หลายชื่อเช่นไปรษณีย์ โทรเลข เป็นต้นยังไม่เกิดขึ้นในภาษาไทย

<sup>23</sup> จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระ พระราชนิพนธ์จดหมายเหตุประพาสต่างประเทศ ในรัชกาลที่ 5 เมืองสิงคโปร์ และเมืองเบตาเวียครั้งแรกและเสด็จประพาสอินเดีย หน้า 14

ที่ส่งลูกบาทหลวง ไปอยู่ที่สเคตัน ตามทางรถไฟ และที่เครื่องจักรทำรถต่าง ๆ แล้วเสด็จกลับ ต่อมา วัน คำ เวลาเช้า เสด็จไปพร้อมทั้งข้าราชการไปทอดพระเนตรรถไฟถึงสะพานทางยังไม่แล้ว ต้องกลับมาพักเสวยที่โรงพักรถไฟ แล้วเสด็จกลับ เวลาบ่าย 5 โมงครึ่ง เสด็จไปทอดพระเนตร ถนนขึ้นไบบนเขาแล้วกลับตามถนนมาบ้าน เวลีเคนท์ " 24

ในการเสด็จพระราชดำเนินประเทศชวาครั้งหลัง เมื่อ ปี พ.ศ. 2444 นั้น มีราชการผู้ใหญ่ อาทิ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ (พระอริยวิเศษในขณะนั้น) ตามเสด็จด้วย 25 ท่าน ได้สังเกตการณ์โยธาหัวเมืองในชวา และได้นำมาเป็นแบบอย่างสำหรับการโยธาหัวเมืองในประเทศ ซึ่งยังไม่มีการจัดระเบียบอย่างแน่นอน ทำให้เข้าใจผิดว่างานโยธาหัวเมืองมีแต่การก่อสร้าง แต่แท้ที่จริงความสำคัญของงานโยธาหัวเมืองมีทั้งการทำแผนที่เพื่อกำหนดขอบเขตที่ดิน การบำรุงเส้นทางคมนาคม และการก่อสร้างสถานที่ต่าง ๆ 26 แต่ด้วยเหตุที่ขาดความเข้าใจในรูปแบบของการโยธาหัวเมืองที่แท้จริงของชวา จึงทำให้เกิดความสับสนโต้เถียงกันขึ้นมา ในเรื่องเกี่ยวกับการจัดสรรความรับผิดชอบงานโยธาหัวเมือง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงมีพระบรมราชโองการถึงกรมโยธาหัวเมือง เพื่อให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณา และทรงมีพระราชหัตถเลขาเรื่องนี้ให้เสนาบดีสภาประชุมปรึกษากันว่า จะให้การโยธาหัวเมืองอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงใด 27

<sup>24</sup> จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระ พระราชนิพนธ์จดหมายเหตุเสด็จประพาสต่างประเทศในรัชกาลที่ 5 เมืองสิงคโปร์ และเบตาเวียครั้งแรก และเสด็จประพาสอินเดียน หน้า 30

<sup>25</sup> จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ พระราชนิพนธ์จดหมายรายวันเมื่อเสด็จประพาสชวา ครั้งหลัง หน้า 3

<sup>26</sup> ทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เอกสาร ร. 5 ยร. 1/25 สำนักพระราชวัง

<sup>27</sup> น.ก.

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ประสมการณ์ที่ได้จากการเสด็จต่างประเทศนั้น ทรงนำมาใช้ ในการบำรุงบ้านเมืองเสมอ และทรงสนพระทัยในกิจการต่าง ๆ ของต่างประเทศอย่างลึกซึ้ง มิได้ทรงทอดพระเนตร แต่เพียงผิวเผินเท่านั้น ยกตัวอย่าง การเสด็จพระราชดำเนินชวาคครั้ง หลังนี้ พระองค์ได้ทอดพระเนตรการทำถนน และทรงมีพระราชปรารภปรารณาให้สร้างถนน ราชดำเนิน ตามแบบชวา ดังปรากฏในพระราชนิพนธ์จดหมายเหตุรายวัน เมื่อเสด็จประพาส ชวาคครั้งหลังดังนี้

"... สัมเสียบ เมื่อเข้าน้ำไปซื้อโปสตกาศ เห็นเขาทำถนน เอาหินตั้งก้อนใหญ่ ๆ เรียงลำคัมเหมือนอย่างกออิฐตะเคง แล้วเอาคนนั่งยอหิ้วศิลาสูง ๆ ให้ราบ เสนมตกลงมาไป ยาแนวไปในตัวแล้วเอาทรายหยาบถม แล้วจึงเอาศิลาหยอขนาดรอยถนนรอยทับอีกชั้นหนึ่ง นำ ทำที่ถนนราชดำเนินแห่งนี้ เสียคาย แต่หินของเราหายาก กั้วจะแพงเหลือเกิน..." 28

นอกจากการ เสด็จประพาสประเทศในเอเชียแล้ว พระองค์ได้เสด็จประพาสยุโรป ถึง 2 ครั้งด้วยกัน ก็คือในปีพ.ศ. 2440 และพ.ศ. 2450 เพื่อเจริญสัมพันธไมตรี และทอดพระ เนตรความเจริญก้าวหน้าของประเทศต่าง ๆ ในยุโรป อันจะนำมาทำนุบำรุงในประเทศไทย การเสด็จประพาสยุโรปเป็นผลให้พระองค์ได้ทอดพระเนตร การสาธารณสุขโลกโดยเฉพาะระบบ การคมนาคม ทางบกที่สะดวกรวดเร็วและเจริญรุดหน้ามาก เป็นต้นว่า เมื่อเสด็จถึงกรุงเบอร์ลิน ได้ทอดพระเนตรรถไฟใต้ดินข้าง บนพื้นดินข้าง และบนสะพานเหล็กสูง ๆ บ้าง 29 แล้วแต่ ความคืบคั่งของการจราจร ส่วนรถรางในปารีสเซียนั้นมีทั้งชนิดเค็มบนพื้นดิน และรถรางห้อยที่ เมืองป็อดเฟลเต และบารเม็น ซึ่งมีแห่งเดียวในยุโรป 30 ในสมัยนั้น และยังได้ทอดพระเนตร การจราจรที่คั่งคั่งในกรุงปารีส กรุงลอนดอน ซึ่งมีทั้งรถโมเตอร์คา รถแคบ รถอมนินท์รณา 31 ในเวลาเดียวกันทรงมีโอกาสได้ชมถนนในนครใหญ่ ๆ ของประเทศดังกล่าว เช่น ถนนแมลใน

28 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชนิพนธ์จดหมายเหตุรายวัน เมื่อ เสด็จประพาสชวาคครั้งหลัง หน้า 19

29 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชนิพนธ์เรื่องไถลบ้าน (เล่ม 2) หน้า 186

30 ก. หน้า 225

31 ก. หน้า 9

กรุงลอนดอน ซึ่งตรงไปยังพระราชวังบักกิงแฮม ถนนของมี เฮลิเซตตรงไปยังประตูชัยในกรุงปารีส และถนน อูเตอร์ เคนลินเคนในกรุงเบอร์ลิน เป็นต้น สำหรับกรุงปารีส พระองค์ทรงเล่าว่า "เมืองปารีสเป็นเมืองที่กว้างงามที่หนึ่งในยุโรปจริง ๆ ของเขา ถนนคงจะตัดเป็น 8 แพร่ง หรือ 6 แพร่ง ออกจากวงกลมหรือวงเหลี่ยมกลาง ๆ ในที่ระหว่างถนนประชุมเช่นนี้ใหญ่ที่สุด คือ ปลัสเดอลาคองคอร์ด แปลว่า สนามสามัคคี .... ถนนที่ทำเหมือนโยแมงมุม เหลือที่ขึ้นมาใหม่ ๆ จะจำได้ แต่ถึงอย่างนี้ ยังรู้สึกได้ว่ากว้างกว่าที่อื่น ๆ เพราะมีสิ่งสำคัญเป็นที่สังเกตซึ่งที่ว่านี้ รดสารพัดทุกอย่างที่จะพึงมี ยกไว้แต่รถแอสซัมแคบที่มีหน้าคอกันมีแต่เฉพาะเมืองอังกฤษ นอกจากนั้นมีสารพัดทุกอย่าง รดอ้อมมีสี่ทาง เต็มมาสาม แลสคิมและอเลกทริก รดโมเชอคาร์สารพัดทุกอย่าง จนกระทั่งโมเชอคาร์ 2 ชั้น " 32

#### 2.1.2.2 การเสด็จประพาสตน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชอภัยบัญชาโปรดในการเสด็จประพาสเช่นเดียวกับพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว 33 จะเห็นว่าตั้งแต่แรกเสด็จ เถลิงถวัลยราชสมบัติเป็นต้นมาได้ เสด็จออกประพาสแทบทุกปี ได้เสด็จพระราชดำเนินไปตามหัวเมืองใหญ่่อย ภายใพระราชอาณาจักรบ้าง เสด็จไปจนถึงต่างประเทศบ้าง รวมหลายครั้งด้วยกัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระราชอุทิศสาหะ เสด็จออกตรวจราชการตามหัวเมืองใหญ่น้อยจนแทบถ้วนทั่วทุกมณฑล ยกเว้นเพียงบางมณฑลที่กั้นการไปมาลำบากจริง ๆ เท่านั้น จึงมิได้เสด็จไป คือ มณฑลพายัพ มณฑลเพชรบูรณ์ มณฑลอุดร และมณฑลอีสาน<sup>34</sup> การคมนาคมไปมากับมณฑลเหล่านี้ในครั้งนั้น ยังไกลกั้นการ สิ้นเปลืองเวลามาก

<sup>32</sup>พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ไกลบ้าน หน้า 339 - 340

<sup>33</sup>เสกสรรค์ สุโกศล ประวัติศาสตร์ไทย หน้า 141

<sup>34</sup>น.ก.

และสร้างควมลำบากให้แก่ผู้อื่น จึงทรงรังรองผู้มีได้เสด็จจนตลอดรัชกาล

ในการเสด็จประพาสเหล่านี้ มีบางครั้งที่มีใ้โปรดให้จัดการรับเสด็จอย่างเป็นทางการ มีใ้โปรดให้ห้อมตราหรือหมายกำหนดการใด ๆ ส่งออกไปยังหัวเมืองเหล่านั้นทั้งสิ้น เป็นการเสด็จไปอย่างราษฎรสามัญ มีใ้ผู้ใดทราบล่วงหน้า ไม่แสดงพระองค์ให้ใครรู้จัก จะประทับแรมที่ใดก็สุดแต่พระราชอัชฌาศัย ในการเสด็จประพาสเช่นนี้ บางทีก็ทรงเรือเล็ก บางทีก็เสด็จโดยสารรถไฟชั้น 3 ประปนไปกับราษฎร โดยไม่มีบุคคลภายนอกผู้ใดทราบ

การเสด็จเช่นนี้เรียกกันว่า "เสด็จประพาสต้น" ซึ่งใ้เริ่มมีขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2447 และต่อมาอีก 2 ปี ก็ใ้เสด็จเช่นนี้อีกครั้งหนึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2449<sup>35</sup>

การเสด็จประพาสต้นนี้ ทำให้พระองค์ใ้ทรงสมาคมกับราษฎรอย่างใกล้ชิด ก่อใ้เกิดความรู้สึกรักใคร่ผูกพันระหว่างองค์พระมหากษัตริย์กับราษฎรยิ่งขึ้น ก่อใ้เกิดความรักภักดีต่อองค์พระประมุข ในหมู่ไพร่ฟ้าประชาราษฎร์เพิ่มพูนกว้างขวางยิ่งขึ้น เป็นการเจริญรอยตามพระบรมราชาไชยบายของสมเด็จพระบรมชนกนาถ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ใ้ทรงริเริ่มดำเนินการไว้เป็นพระองค์แรกในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ หากแต่ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใ้ทรงนำมาปฏิบัติ ใ้เป็นการไปมุลย์และบริบูรณ์ยิ่งขึ้น

จากการเสด็จประพาสต้นเช่นนี้ ใ้ก่อให้เกิดคุณประโยชน์แก่ราษฎรเป็นอันมาก ค้ำยทำให้ใ้ ทรงทราบชัดถึงภาวะความเป็นอยู่และทุกข์สุขของราษฎรตามหัวเมืองต่าง ๆ โดยใกล้ชิด ตลอดจนเหตุการณ์ที่ไม่ดีงามของข้าราชการฝ่ายปกครองบางคน ทำให้ทรงสามารถแก้ไขสถานการณ์ใ้ทันเวลาที่ กอนที่จะสายเกินไป<sup>36</sup>

35 เสถียร สุภโสภณ ประวัติศาสตร์ไทย หน้า 141

36 น.ก.

บรรดาราชราษฎรสามัญที่ไต่ทรงรู้จักคุ้นเคยกันในระหว่างเสด็จประพาสต้น ซึ่งมีอยู่มากหลายทั้งชายหญิงแทบทุกหัวเมืองที่ไต่เสด็จประพาสนั้น ไต่ทรงมีรับสั่งเรียกผู้คุ้นเคยเหล่านั้นว่า " เพื่อนต้น " ซึ่งเมื่อบุคคลเหล่านี้ได้มีโอกาสเข้ามาถึงในกรุงเทพฯ และปรารถนาจะเข้าเฝ้า ก็จะไปรบกวนพระราชนานโอกาสให้เข้าเฝ้าไต่ตามความปรารถนา บางทีก็ถึงกับรับสั่งให้เข้าไปรับพระราชนานเสด็จถึงในพระราชฐาน เมื่อครั้งเสด็จประพาสยุโรปคราวหลัง รศ. 126 (พ.ศ. 2456) ก็ยังไต่ทรงหาสิ่งของมาฝาก " เพื่อนต้น " สำหรับถือในเวลาเข้าเฝ้ากันโดยทั่วไป

เรื่องราวความสัมพันธ์ระหว่างพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กับบรรดา " เพื่อนต้น " นี้ได้เป็นที่จดจำฝังใจกันตลอดมา

ในส่วนการเสด็จประพาสตามธรรมดา เพื่อทรงตรวจราชการนั้น ก็ปรากฏว่าไต่บึงเกิดคุณประโยชน์แก่ชาติบ้านเมืองไม่น้อยเช่นกัน เพราะเมื่อเสด็จไปพบเห็น หรือไต่ทรงทราบ ว่าสิ่งใดเป็นความเดือดร้อนแก่พลสกนิกของพระองค์ ก็โปรดให้จัดการระงับแก้ไขโดยด่วน เช่น เรื่องเกี่ยวกับความเจ็บไข้ของราษฎร การเกณฑ์แรงงานของราษฎร ความอ่อนแอของเจ้าเมือง สิ่งขัดข้องเกี่ยวกับสิ่งสาธารณูปโภคโดยเฉพาะระบบการคมนาคมระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองต่าง ๆ ฯลฯ เป็นการกระตุ้นเตือนให้ข้าราชการตามหัวเมืองไต่ระมัดระวังเอาใจใส่ต่อการปฏิบัติหน้าที่ราชการของตนให้ดียิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การเสด็จประพาสดังกล่าว ยังเป็นการส่งเสริมการอุตสาหกรรมของชาวพื้นเมืองไปด้วยในตัว เพราะเมื่อเสด็จไปที่ใด พระองค์ท่านตลอดจนเจ้านาย และข้าราชการที่ไต่เสด็จไปด้วยนั้น มักจะทรงซื้อและหาซื้อสิ่งของซึ่งชาวพื้นเมืองที่ทำขึ้นขาย เพื่อเป็นที่ระลึกจึงทำให้ชาวเมืองต่าง ๆ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหล่านั้น ขวนขวายเอาใจใส่คิดประดิษฐ์สินค้าของตนให้ทวีปริมาณและคุณภาพดียิ่งขึ้น พอทราบข่าวจะเสด็จเมื่อใด ต่างก็จะเร่งผลิตสินค้าของตนเตรียมไว้รับเสด็จเป็นถาวรใหญ่ ดังนี้ เป็นต้น

ประโยชน์โดยปริยายจากการเสด็จประพาสยังมีอีกประการหนึ่งคือ เมื่อเสด็จไปที่ใด ก็มักจะทรงพระราชทานเงินเรื่องราวไว้ เป็นทำนองจดหมายเหตุนั้น เล่าเรื่องเกี่ยวกับการเสด็จระ

พาส ตลอดจนชนชั้นกรรมเนียบประเพณี ประวัติความเป็นมา และสิ่งที่น่ารู้อย่างประการ เกี่ยวกับ  
ท้องที่เหล่านั้นเข้าไว้ด้วย เช่น พระราชพิธีพืชมงคล เรื่องเสด็จประพาสต้น ครั้งที่สอง เป็นต้น

ฉะนั้น จึงกล่าวได้ว่า การเสด็จประพาสภายในภายพระราชอาณาจักรของพระ  
บาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เป็นประโยชน์ต่อการปกครอง การสาธารณสุขโลก  
และการอุตสาหกรรมในเมือง ตลอดจนอื่น ๆ อีกหลายประการด้วยกัน รวมทั้งการวรรณกรรม  
ด้วย

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วนี้ จะเห็นได้ว่า ประสพการณ์จากการเสด็จประพาสต่างประเทศ  
และภายในประเทศของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นปัจจัยสำคัญอัน  
หนึ่งที่มีอิทธิพลกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการสาธารณสุขโลก เป็นระยะ ๆ ตลอดรัชกาลของพระ  
องค์ และพระองค์ทรงสนพระทัยในการเสด็จต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบกับประเทศ  
ไทย ถึงพระราชหัตถเลขาถึงพระยาสุรียานุวัตร ที่ 44/1138 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน รัตน  
โกสินทร์ศก 124 ความว่า

"... แต่เมื่อเหลียวหลังไปดูการที่ล่วงมาแล้ว ว่าเราได้ทำการก่อสร้างตั้งแต่  
ขึ้นมาจากกองซี้เต่าและฝุ่นฝอย จนเป็นรูปร่างได้ถึงเพียงนี้ ย่อมเป็นที่ยินดี สำราญใจเป็นอัน  
มาก เว้นไว้แต่อย่าเผลอว่าพอแล้ว ซึ่งข้างเรามักจะเห็นเป็นเช่นนั้น จำจะต้องไปหาอารมณ์  
ภายนอกมาเทียบว่า ถึงเราจะไต่ทำได้ถึงเพียงนั้นแล้ว และมีผู้อื่นที่เขาทำได้ดีกว่าเราเป็นอัน  
มาก จะต้องพยายามต่อไป..."<sup>37</sup>

## 2.2 ปัจจัยภายนอกประเทศ

### 2.2.1 การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก

จักรวรรดินิยมตะวันตก เริ่มต้นคุกคามเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างจริงจังใน  
รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

<sup>37</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขร. 1/32 ความคิดพระยา  
สุรียานุวัตรจักราชการกระทรวงโยธา

การคุกคามในระยะแรกมิได้เกิดขึ้นกับประเทศไทยโดยตรง แต่ได้เกิดกับประเทศที่อยู่รอบ  
 ด้านของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2367 อังกฤษ ได้ทำสงครามกับพม่าเป็นครั้งแรก(The First  
 Anglo - Burmesr War) สงครามครั้งนี้ยุติลงด้วยพม่า เป็นฝ่ายแพ้ ต้องลง  
 นามในสัญญายันคาโบ(Treaty of Yamdabo) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ.  
 2368 โดยพม่าต้องเสียแคว้นยะไซ อารากัน(Arakan) ตะนาวศรี(Tenassarim)  
 อัสสัม(Assam) และฉัตปุระ(Manipur) พร้อมทั้งต้องชดเชยค่าปฏิกรรมสงครามเป็นเงิน  
 10 ล้านรูปี หรือหนึ่งล้านปอนด์สเตอร์ลิง

สงครามอังกฤษ - พม่านี้ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนัก  
 ถึงภัยที่เข้ามาสู่ประเทศไทยได้เป็นอย่างดี จึงโปรดเกล้าฯ ให้แต่งกองทัพไปทำที่ว่าจะไปช่วย  
 อังกฤษถึง 3 กองทัพ<sup>38</sup> แต่แท้ที่จริงก็เพื่อไปสืบ และติดตามข่าวความเคลื่อนไหวของการ  
 สงครามระหว่างอังกฤษและพม่า เพื่อจะได้รายงานมายังกรุงเทพฯ ได้ทันเวลา และถูกต้อง<sup>39</sup>  
 จากการที่อังกฤษสามารถรบชนะพม่า ซึ่งมีวิธีการคล้ายคลึงกับไทย และเป็นที่ครั่นคร้ามของ  
 ผู้นำไทยในขณะนั้น ย่อมทำให้ข้าราชการผู้ใหญ่เริ่มระแวงภัยอันจะเกิดจากชาติตะวันตก

ต่อมา อังกฤษสามารถรบชนะจีนอีก ในสงครามฝิ่น(Opium war 2382 - 2385)  
 ถึงแม้ว่าจีนจะอยู่ห่างไกลจากไทย แต่ก็เป็นที่ประหลาดใจในแถบนี้ ชาวสยามของอัง  
 กฤษยอมแสดงถึงความสามารถในการทำสงคราม และทำให้ผู้นำของไทยบางกลุ่ม ต้องตระ  
 หนักถึงภัยอันจะเกิดจากชาติตะวันตกมากยิ่งขึ้น ดังที่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว  
 กอนสวรรค์รับสั่งเตือนเสนาบดีผู้ใหญ่ทั้งหลายว่า "...การศึกสงครามข้างญวนข้างพม่า  
 ก็เห็นจะไม่มีแล้ว จะมีก็แต่ข้างพวกฝรั่ง ไหนระวังให้ดี อย่าให้เสียที่แก่เขาได้ การงานสิ่ง  
 โดของเขาคิดคงจะเรียนเอาไว้มิให้เขาอย่างเขา แต่อย่าให้มันถือเลื่อมใสไปทีเดียว..."<sup>40</sup>

<sup>38</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ "การพิชิตการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระ  
 พระจุลจอมเกล้าฯ" หน้า 42

<sup>39</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดาร รัชกาลที่ 3 เล่ม 1 หน้า 10

<sup>40</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ พระราชพงศาวดาร รัชกาลที่ 3 เล่ม 2 หน้า 188

ในรัชกาลสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การคุกคามของตะวันตกเริ่มเข้ามาประชิดไทย โดยในปี พ.ศ. 2395 อังกฤษยกทัพมาเป็นครั้งที่ 2 สงครามครั้งนี้พม่าต้องเสียเมืองย่างกุ้ง และหงสาวดี สงครามครั้งสุดท้ายระหว่างอังกฤษ และพม่าเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2428 ผลก็คือพม่าต้องสูญเสียเอกราชและดินแดนทั้งหมด ในที่สุดอังกฤษประกาศให้พม่าเป็นแคว้นหนึ่งภายใต้การปกครองของอังกฤษที่อินเดีย ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2429

ในขณะที่อังกฤษคุกคามพม่านั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเข้านโยบายของอังกฤษ ในขณะนั้นมีความต้องการความสะดวกในการค้าขาย ทำให้การแสวงหาอาณานิคมเพิ่มขึ้น แต่ก็ไม่อาจเอาความไม่สะดวกในการค้าขายมาเป็นข้ออ้างในการคุกคามไทยได้ ดังได้ในปี พ.ศ. 2398 เมื่อคณะทูตอังกฤษภายใต้การนำของเซอร์จอห์น เบาริง เดินทางมากรุงเทพฯ พระองค์จึงทรงพระราชดำริว่า ถ้าไม่ทรงผ่อนปรนตามความต้องการของอังกฤษแล้ว ผลร้ายแรงคงจะติดตามมา ในที่สุดพระองค์จึงทรงยอมทำสนธิสัญญาเบาริง พ.ศ. 2398<sup>41</sup>

ฝรั่งเศสก็เป็นอีกชาติหนึ่งที่เข้ามาคุกคามในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรบกับญวน ครั้งแรก ในเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2401 ผลของสงคราม ญวนต้องทำสนธิสัญญาสันติภาพกับฝรั่งเศส ในเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2405 โดยยกแคว้น 3 แคว้นทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ ให้แก่ฝรั่งเศส พร้อมทั้งเปิดเมืองท่าค้าขายอีกหลายเมือง ในระหว่างสงครามเมื่อปี พ.ศ. 2404 ฝรั่งเศสได้มีสาส์นมากราบทูลพระเจ้าบรมโกศ พระเจ้าแผ่นดินสยามว่าฝรั่งเศสยินดีช่วยเหลือเขมรให้เป็นอิสระจากไทย และต่อมา พระเจ้าบรมโกศก็ทรงยอมลงพระนามในสนธิสัญญารับความคุ้มครองจากฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2407<sup>42</sup> บัญชีฐานะของเขมรนี้ รัฐบาลไทยต้องเจรจากับรัฐบาลฝรั่งเศสหลายครั้ง จนในที่สุดได้มีการลงนามสนธิสัญญากับฝรั่งเศสฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2410 ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ไทย

<sup>41</sup>อมร โสภณวิเชษฐวงศ์ และเอกวิทย์ ฌ กลาง การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่  
ของสยามและพม่าถอดความจาก Fred W. Riggs, *The Modernization of Siam and Burma*

<sup>42</sup>อมร โสภณวิเชษฐวงศ์ และเอกวิทย์ ฌ กลาง การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่  
ของสยามและพม่า หน้า 24 - 25

รับรองให้เขมรอยู่ใน "คาทาคิการคุมครองของฝรั่งเศส และเลิกข้อตกลงที่บ่งว่าเขมรเป็นเมืองขึ้นของไทย พศ. 2406 อย่างไรก็ดี ฝรั่งเศสไม่รับรองความเป็นเอกราชของเขมร หรือสิทธิของเขมรที่จะส่งเครื่องราชบรรณาการให้แก่ไทย เพียงแต่รับรองว่า พระตะบอง และเสียมราฐยังเป็นของไทย <sup>43</sup>

การคุกคามของจักรวรรดิเยอรมันตะวันตก ทวีความรุนแรงขึ้นอีก ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้งทางด้านอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งกำหนดอยู่ทั้งด้านตะวันตก และตะวันออกของประเทศไทย เอกชนทั้งสองชาติทั้งกลุ่มพ่อค้า สมาคมภูมิศาสตร์ และอื่น ๆ มีส่วนเร่งเร้ารัฐบาลของตนให้คุกคามรัฐบาลไทย เช่น กรณี พ่อค้าอังกฤษใจจริงเร่งให้สมาคมภูมิศาสตร์ของอังกฤษ เร่งรัดให้รัฐบาลอังกฤษ เป็นขู่ว่าจะไปบังคับให้รัฐบาลไทยยินยอมให้พ่อค้าและวิศวกรอังกฤษสร้างทางรถไฟ ระหว่างพม่าผ่านเขตไทยไปสู่มณฑลยูนนานของจีน ดังเสนกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ (พระอิสริยยศในขณะนั้น) ราชทูตสยามประจำอังกฤษ ได้มีหนังสือราชการถึงพระเจ้ามงยาเชอกรมหมื่นแหวงศวโรปกรณ์ เสนบดี กระทรวงการต่างประเทศว่า

"อนึ่ง เรื่องการรถไฟนี้ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ฟังข่าวคราวว่า ความคิดของพวกมิสเตอร์โกยูนนั้นใหญ่โตมากขึ้นทุกที ๆ ข้าพระพุทธเจ้าก็ปลุกษาปรารถนากับพระยาสยามธุระพาสเสมอเห็นกลัวเกล้าฯ การต่อไปว่าถาดอกเวอนแมนตร์อังกฤษเห็นชอบตามความที่พ่อค้าทั้งปวงคดีขึ้นแล้ว เราจะไม่ยอมให้เขาทำ ก็จะเป็นความเกิดเหตุใหญ่ เพราะเป็นการขัดขวางการค้าขายผลประโยชน์ของชาติในสมัย ก็จะเป็นเหตุพุ่มเต็มกันขึ้นในระหว่างอังกฤษกับไทย..." <sup>44</sup>

ในกรณีที่รัฐบาลไทยได้ตอบปฏิเสธการอนุมัติสัมปทานให้แก่อังกฤษ แต่ก็ยอมรับว่าประเทศไทยจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่และเชียงใหม่เอง <sup>45</sup>

<sup>43</sup> สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรียุค ไทยสถาปนากษัตริย์เขมร หน้า 132

<sup>44</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ แห่งรถไฟที่ 2 ตอน 1 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ถึง พระเจ้ามงยาเชอกรมหมื่นแหวงศวโรปกรณ์ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1885

<sup>45</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ ครบรอบ 72 ปี หน้า 27

ส่วนฝรั่งเศสก็ได้เริ่มคุกคามประเทศไทยในลักษณะเดียวกันกับอังกฤษ กล่าวคือ เริ่มขออนุญาตรัฐบาลไทยส่งคอกเตอร์ เนลลี ( Dr. Neils ) เข้ามาสำรวจทางวิทยาศาสตร์ในเมืองหลวงพระบาง ซึ่งรัฐบาลไทยก็อนุญาต แต่แท้ที่จริงแล้ว คอกเตอร์ เนลลี ต้องการสำรวจหาธาตุทางให้แก่รัฐบาลของตนในการยึดครองดินแดนแถบนี้ ผลของการสำรวจ เขาเสนอแนะให้รัฐบาลฝรั่งเศสแผ่ทธิพลมาคุมแม่น้ำโขง เพื่อจะได้หวังสิทธิ์ว่าดินแดนนี้เดิมเคยเป็นญวนมาก่อน<sup>46</sup>

ตั้งนั้นเมื่อไทยยกกองทัพไปปราบฮ่อที่เข้าโจมตีหลวงพระบาง ในปี พ.ศ. 2430 นั้น ฝรั่งเศสถือโอกาสส่งทหารจากตั้งเกียเข้ามาทำการปราบฮ่อ จนถึงเมืองพวน และเข้ายึดแคว้นสิบสองจุไทย<sup>47</sup> ความขัดแย้งระหว่างไทยกับฝรั่งเศสทวีขึ้นเมื่อฝรั่งเศสอ้างสิทธิเหนือดินแดนลาวตอนกลางและตอนใต้ ซึ่งได้แก่ เมืองพวน คำเกิด คำมวน จัมปาศักดิ์ เชียงแตง ซึ่งรัฐบาลไทยปฏิเสธคำอ้างนี้<sup>48</sup> นอกจากนี้ กงสุลฝรั่งเศสที่เมืองนครราชสีมาได้ดำเนินการก่อกวนยุยงชาวอีสาน และชาวต่างประเทศในแถบนั้นให้กระต้างกระเดื่องต่อรัฐบาลไทย

ขณะที่ฝรั่งเศสกำลังคุกคามทางตะวันออกของไทยอย่างรุนแรงขึ้นทุกที สิ่งสาธารณูปโภคโดยการคมนาคมของไทยในแถบนั้นนี้แต่ ทางเกวียน และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ประกอบกับแถบนั้นทางทุรกันดารมาก ต้องผ่านป่าเขาที่มีความชื้น และสัตว์ร้ายชุกชุม ราษฎรมีจิตใจโน้มเอียงไปทางลาว จำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลไทยต้องรีบทำนุบำรุงสิ่งสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางคมนาคมให้ไปมาได้สะดวกรวดเร็ว เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ และการรักษาเอกราชของชาติ เป็นประการสำคัญ

<sup>46</sup> จีราภรณ์ สถาปนะวรรณนะ วิกฤตการณ์สยาม ร.ศ. 112 หน้า 9-10

<sup>47</sup> ก. หน้า 34-37

<sup>48</sup> ก. หน้า 225.

อันดับแรก เพื่อประโยชน์ในการปกครอง เศรษฐกิจ และการเปิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้ประชาชนราษฎรเข้าทำมาหากินให้กว้างขวาง<sup>49</sup> รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟเชื่อมเมืองหลวงกับเมืองนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2434

นอกจากนี้ ชาตินิยมยุโรปต่าง ๆ โดยเฉพาะอังกฤษกับฝรั่งเศสยังใช้ Policy ในแง่ "The White man burden" " ดังคำกล่าวที่ว่า เป็นหน้าที่ของคนขาวที่จะต้องนำความเจริญทางด้านต่าง ๆ มาสู่ดินแดนเหล่านี้ ซึ่งถือว่าเป็นข้ออ้างสำคัญในการเข้ามายึดครองดินแดนต่าง ๆ ด้วย

ตามที่กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่า การคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตก เป็นปัจจัยหนึ่งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตั้งพระทัยที่จะปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค เพื่อให้ไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับมหาอำนาจยุโรปตะวันตก เพื่อมิให้มหาอำนาจเหล่านี้ใช้ความล้าสมัยมาเป็นข้ออ้างเข้ายึดไทย เหมือนดังที่เคยทำกับประเทศอื่น ๆ มาแล้ว และที่สำคัญยิ่งก็เพื่อให้มีการจัดตั้งสาธารณูปโภคที่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกัน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรักษาเอกราชของชาติ การปกครอง และการเศรษฐกิจ

#### 2.2.2 กำเนิดนำของชาวต่างประเทศที่มีต่อรัฐบาลไทยในสมัยรัชกาลที่ 5

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีชาวต่างประเทศเข้ามาทำการค้าขาย และตั้งบ้านเรือนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จึงมีชาวยุโรปจัดพิมพ์หนังสือภาษาอังกฤษ เพื่อเผยแพร่ข่าวสารประเทศต่าง ๆ ในยุโรป รวมทั้งข่าวสารในวงราชการของไทยด้วย นักหนังสือพิมพ์ชาวตะวันตกเหล่านี้ได้เขียนข่าวแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจการด้านต่าง ๆ ของไทย รวมทั้งกระตุ้นให้รัฐบาลไทยจัดการด้านสาธารณูปโภค ที่สะดวก รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคม ซึ่งมีหลักฐานปรากฏในปัจจุบัน อาทิ หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์

<sup>49</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี หน้า 32

( Bangkok Times )<sup>50</sup> และพวกมิชชันนารีอเมริกันได้พิมพ์หนังสือ "บางกอกกรี-  
กอกเคอร์" หนังสือพิมพ์ดังกล่าวได้ลงข่าวกระตุ้นขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟ โดยยกตัวอย่าง  
ประเทศพม่า ความว่า

"...ความมั่งคั่งของสยามกำลังรอการพัฒนา มันไม่ใช่แต่เพียงมีแต่ข้าวอันอุดมสมบูรณ์หรือไม่สัก  
อันมีค่าเพียงอย่างเดียว ยังมีผลิตผลของเมืองร้อนอีกมากมายที่สามารถผลิตได้ในราชอาณาจักร  
และยังมีเหมืองแร่อยู่ในเขตชนบทในภาคเหนืออีกด้วย การมีทางรถไฟจะนำไปสู่การพัฒนา มัน  
จะนำประชากรไปสู่ดินแดนที่รกร้างว่างเปล่านี้ ทำให้กลายเป็นดินแดนที่มีประโยชน์ หนังสือ  
พิมพ์บางกอกใหม่ กล่าวว่ ความลำบากทางด้านการวิศวกรรมของการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ  
มีอยู่บ้างแต่ไม่ร้ายแรงนัก ดังนั้น การลงทุนต่อไมล์ ไม่ควรสูงกว่าในพม่า และคงจะพิสูจน์ให้เห็น  
ว่าประสบผลสำเร็จ และมีกำไรเช่นเดียวกับเส้นทางในพม่า..."<sup>51</sup>

ส่วนที่เกี่ยวกับถนน หนังสือพิมพ์โค้เสนอความคิดเห็นถึงความจำเป็น ในการขยาย  
ถนนในกรุงเทพฯ ว่า

" การที่จราจรล้นทะลักของถนนในกรุงเทพฯ ที่เรามาแต่เดิมนั้น การปรับปรุงถนน  
หนทางในกรุงเทพฯ จึงมีค่าควรแก่การสังเกต ในวันที่แห้งแล้งที่สุด และมีลมแรง คนเดินถนน  
ในกรุงเทพฯ ไม่ต้องถูกรบกวนด้วยฝุ่นอีกต่อไปเหมือนกับแห่งอื่น ๆ ความจริงควรจะกล่าวว่  
ฝุ่นน้อยลง แต่ถูกฝุ่นเป็นเวลาที่ดีทดสอบ งานซ่อมแซมถนนควรจะได้รับการพิจารณา เร็วที่สุดเท่า  
ที่จะทำได้ การจราจรในกรุงเทพฯ ไม่สามารถจะจำกัดอยู่เพียงทางน้ำ และถนนเพียงไม่กี่สาย  
อีกต่อไปแล้ว เพราะสถานีที่ต่าง ๆ ขยายออกไป มีการเจริญเติบโตของตัวเมืองมากขึ้น ปลาย  
ถนนเสลม ( Windmill Road ) ควรจะได้รับการสร้างต่อโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ "

<sup>50</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์ กรุงรัตน-  
โกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475 หน้า 314

<sup>51</sup> The Project Railway in Siam, "Bangkok Times. Vol. III  
No, 110 April 18, 188, pp. 2-3

และการสร้างถนน Newman's Mile ก็ควรได้รับการพิจารณาเสียแต่เนิ่น ๆ ไม่ว่าจะ  
ได้ทุนสำหรับสร้างถนนจากต่างประเทศ หรือจากผู้ใช้ประโยชน์จากถนนเหล่านี้หรือไม่ แต่เรา  
คิดว่า คงจะได้พยายามทดลองดู...<sup>52</sup>

จากข้อความข้างต้นจะเห็นว่า นักหนังสือพิมพ์ในสมัยนั้น ได้สำนึกถึงหน้าที่ของตน  
ที่จะต้องเสนอแนะการปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ รวมทั้งได้เสนอแนะวิธีการทำถนนว่า

" ถนนของเราในกรุงเทพฯ ได้รับการปรับปรุงอย่างมากในปีที่แล้ว ถนนเจริญ  
กรุงได้รับการซ่อมแซม โดยให้หินสวยงาม เป็นการปรับปรุงอย่างหนึ่ง ในหลายอย่างที่เรา  
สังเกตได้ แนนอนที่สุก สิ่งที่ไม่สามารถทนในทันทีได้เวลาเป็นผู้ควบคุมการกระทำที่สำคัญ และ  
คงเห็น สิ่งที่เราจะเสนอแนะในการปรับปรุงต่อไปนี้ มีให้เป็นการจับผิด การเสนอแนะเป็นหน้า  
ที่ของ หนังสือพิมพ์ที่จะช่วยที่แจ้ง ว่าสิ่งใดที่อาจกระทำได้หรือสามารถทำได้ เมื่อเรายังมอง  
ไม่เห็นว่ามันจะถูกทำขึ้นมา สำหรับเราดูเหมือนว่าถึงเวลาแล้วที่จะใช้เครื่องจักรหินหลาย ๆ  
เครื่อง... สิ่งที่ต้องการต่อไปก็คือ วิศวกรต้องซุกสีกกลงไปตามรอยแยกประมาณ 1 - 2 นิ้ว  
และถมด้วยหินในหนา ทรายควมกรวดสักชั้นหนึ่ง ราคามันมาก ๆ และให้ลูกกลิ้ง กลิ้งทับหินที่บด  
ละเอียดจะจับกันเป็นซีเมนต์ ซึ่งจะเชื่อมทั้งหมดเข้าด้วยกัน และด้วยวิธีการเช่นนี้ เราจะมีถนน  
ที่ดีอย่างรวดเร็ว..."<sup>53</sup>

ตามข้อเสนอแนะของพวกเขาฝรั่ง นับว่าเสียงของฝรั่งดังเข้าหูรัฐบาลก็มัก ผิดกับเสียง  
ของคนไทย ซึ่งไม่มีใครสนใจฟัง ซอนี่ เราคงจะยกย่อง ฝรั่งสมัยนั้น ว่าเป็นผู้มีส่วนสร้างสรรค์  
ความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ไม่น้อยทีเดียว<sup>54</sup>

<sup>52</sup>"Bangkok Improvements" Bangkok Times Vol. V. No 249,  
May, 4, 1888, pp. 3-4

<sup>53</sup>"Locals" Bangkok Times, Vol. No, 358 September  
27, 1890, p.2

<sup>54</sup>ชัย เรื่องศิลปะ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พศ. 2352 - 2453 กานสังคม  
หน้า 314 - 315

นอกจากนี้พวกฝรั่งยังได้เขียนข้อเสนอแนะนำรัฐบาลไทยลงในหนังสือพิมพ์ไซแอเมริไฟ  
ซีทอรี่ หลายข้อ เช่น

- ใ้รัฐบาลตั้งการไปรษณีย์ เพื่อราษฎรจะได้ส่งจดหมายและไปรษณีย์ภัณฑ์ถึงกัน  
ได้สะดวก รวดเร็ว และเปลืองเงินน้อย สมัยนั้น พวกฝรั่งต้องซื้อควงตราไปรษณีย์ของเมือง  
ฮ่องกง และเมืองสิงคโปร์ เข้ามาไว้ติดห่อพัสดุ ซึ่งจะฝากเรือเมล์ ไปยังเมืองทั้งสองนี้
- ใ้รัฐบาลตั้งโรงเรียนขึ้นในกรุงเทพฯ ฝรั่งที่พูดภาษาไทยได้มาสอน จะได้  
ผลดีกว่าส่งนักเรียนไปศึกษาในต่างประเทศ เพราะจะต้องเสียเวลาศึกษาภาษาต่างประเทศ  
นานมาก จึงจะฟังคำสอนรู้อะไร
- ใ้รัฐบาลเลิกขนมอบและขนมหาส
- ใ้รัฐบาลกำหนดขนาดของทะนนาน กำหนดมาตราชั่งตวงวัดให้เป็นมาตรฐาน  
จะได้ป้องกันมิให้ถกเถียงกันเสียเวลา
- ใ้รัฐบาลตั้งเงินเคื่อนให้แก่ข้าราชการให้เพียงพอ ข้าราชการจะได้เลิก  
เบียดบังเงินหลวงและทำการทุจริตต่าง ๆ
- ใ้รัฐบาลสร้างโรงเรียน เพื่อให้การศึกษาแก่ราษฎร ฝรั่งผู้เสนอแนะกล่าวว่า  
อย่างในเมืองเพชรบุรีนั้น ถ้าในหลวงรัชกาลที่ 4 เอาเงินไปสร้างโรงเรียน แทนการสร้างวัง  
บนภูเขา ราษฎรจะพากันระลึกถึงคุณงามความดีของพระองค์เพิ่มขึ้นอีกมาก
- ใ้รัฐบาลเลิกโรงบ่อน โรงหวย โรงยาสูบ และโรงเหล้า เสียให้หมด
- ใ้รัฐบาลเจริญรอยตามญี่ปุ่น ในการสร้างสรรความเจริญแก่บ้านเมือง
- ใ้รัฐบาลตั้งโรงงานกระดาษ และขอร้องให้ราษฎรเอาเสื้อผ้าที่ไม่ใช้แล้ว มา  
ขายให้แก่โรงงาน
- ใ้รัฐบาลจัดตั้งประกาศารในอ่าวไทย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแก่ชาวเรือ
- ใ้รัฐบาลตั้งการโทรเลขติดต่อกับประเทศอินเดียและจีน
- ใ้รัฐบาลส่งเรือรบไปกำจัดเรือสลัด ที่คอยตีปล้นเรือพ่อค้า ทางฝั่งทะเลตะวันออก  
ของอ่าวไทย และยังมีบทความเรื่อง "เมืองไทยจึงตื่นเกิด" 55

ในหนังสือไซแอมรีโพซิทอรี ปี 1830 เร่งเร้าพวกหัวก้าวหน้าในเมืองไทยว่า "บัดนี้ถึงเวลาแล้ว" ที่จะสร้างทางรถไฟให้ทั่วทุก ๆ ภาคของเมืองไทยเพื่อสร้างเมืองไทยให้ใหญ่ยิ่ง... คนไทยจะต้องตื่นตัว จะต้องศึกษาเล่าเรียน จะต้องตื่นขึ้นมาให้เห็นความสมัยใหม่ ฉะนั้นยานแห่งความเจริญจะบดขยี้คนไทย และทิ้งคนไทยไว้เบื้องหลังสำหรับเป็นตัวอย่างให้คนเขี้ยวเหย็น ในความเพิกเฉยไม่เอาไหนเสียเลย เมื่อโอกาสมาถึง..."

นอกจากนี้แล้ว หนังสือพิมพ์ยังได้เขียนบทความข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ทางรถไฟ ถนนต่าง ๆ ในพระราชอาณาจักร กิจการรถราง การโทรเลข - ไปรษณีย์ และอื่น ๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าทรงรับฟังเพราะพระองค์ทรงภาษาอังกฤษดี และพระองค์คงเห็นดีด้วยทุก ๆ เรื่อง<sup>56</sup> เช่น เมื่อหนังสือพิมพ์เสนอบทความเกี่ยวกับความบกพร่องของกระทรวงโยธาธิการว่า ถนนชำรุด เจ้าหน้าที่กรมรถไฟขาดความยุติธรรมในการประมูลสร้างทางรถไฟ หรือเกี่ยวกับความคิดเห็นในการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ พระองค์ทรงรับฟัง และมีพระราชหัตถเลขาเชิงตำหนิ การทำงานของราชการในกระทรวงโยธาธิการเสมอ ๆ แต่หนังสือพิมพ์ในขณะนั้นบางฉบับก็ลงข่าว เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของชาติตน จนรัฐบาลก็เอือมระอา แต่ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐบาลในขณะนั้น ก็ยอมรับฟังเสมอ ดังนั้นจะเห็นว่าการแนะนำของชาวต่างประเทศ ที่มีต่อรัฐบาลไทย ในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่รัฐบาลรับฟัง และนำไปพัฒนาปรับปรุงสิ่งสาธารณูปโภค ให้สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงให้ทันกับสถานการณ์ในสมัยนั้น ๆ

ปัจจัยทั้ง 4 ประการที่กล่าวมาแล้ว เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีอิทธิพลต่อการจัดการสาธารณูปโภค เพื่อให้ สะดวก รวดเร็วและทั่วถึงกว่าที่เป็นอยู่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำรงไว้ซึ่งเอกราชของชาติไทย การปฏิรูปการปกครอง ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและการปรับปรุงประเทศต่าง ๆ ทั้งด้านการศึกษา และการสาธารณูปโภคที่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงย่อมจะส่งผลให้การพัฒนาประเทศ การปรับปรุงประเทศตามแบบตะวันตกได้รับผลสำเร็จยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์และนโยบายในการปฏิรูปทางค่านาชาารณูโลกของพระบาทสมเ็ค้พระจุลจอม  
เกล้าเจ้าอยู่หัว

3.1 วัตถุประสงค์ในการปฏิรูปทางค่านาชาารณูโลก

พระบาทสมเ็ค้พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงแถลงพระราชประสงค์ในการปฏิรูปทางค่านาชาารณูโลกไว้ แคม้ได้แถลงในงานทุกค่านาที่ได้อปฏิรูป ส่วนมากทรงแสดงพระราชประสงค์ในประกาศและพระราชดำรัสในการปฏิรูปทางค่านาคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ซึ่งสรุปได้ว่า ต้องการความสะดวกในการคมนาคม ความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจ และความสะดวกในการปกครองประเทศ ดังปรากฏในประกาศสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2433 ความว่า

"... ทรงพระราชดำริเห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง ได้เป็นอย่างสำคัญอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะช่วยย่นหนทาง หัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกล ไปมากันยากให้กลับเป็นหัวเมืองไกล ไปมาถึงกันได้โดยสะดวก เร็วพลันการย้ายขนสินค้าไปมาเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้ หัวเมืองใดซึ่งที่กินอุคคคค แต่สินค้ายังไม่บริบูรณ์เพราะจ้คเส้นทางไปมายาก ไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่บังเกิดขึ้นไปค้าขายแลกเปลี่ยนกันกับเมืองอื่นได้ ก็คงมีผู้อุคคคคคสร้างท่าและเพาะปลูกส่งสินค่านั้นให้มากยิ่งขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์มีทางตั้งการท่ามาหาถิ่นกว้างขวางออกไป แล้วนำทรัพย์สินสมบัติ กรุงสยามให้มากยิ่งขึ้นด้วย ทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชาตรวจราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก..."<sup>1</sup>

<sup>1</sup>ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ(รวบรวม) "ประกาศสร้างรถไฟสยาม  
แตกกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา รศ. 109 " ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13 หน้า 184

แต่ในการพิจารณาจุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการดำเนินงานนั้น จำเป็นจะต้องพิจารณาแนวโน้มในการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ การอนุมัติสัมปทานทางรถไฟ กิจการรถราง และการสร้างถนนสายต่าง ๆ เป็นสำคัญด้วย ดังต่อไปนี้

### 3.1.1 วัตถุประสงค์ทางด้านการเมืองการปกครอง

การปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ การขนส่งและการสื่อสารนั้น วัตถุประสงค์หลักก็เพื่อความสะดวกในการกระทำการปกครอง ภายในประเทศ และด้านทานอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้จัดสร้างทางรถไฟ นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นการลงทุนด้วยเงินรายได้ ของประเทศจำนวนมหาศาล ด้วยเหตุนี้ การสร้างทางรถไฟแต่ละสาย รัฐบาลจึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบที่สุด และก็เป็นที่ประจักษ์อีกเช่นกันว่า จุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการสร้างทางรถไฟแต่ละสมัยนั้น รัฐบาลต้องการความสะดวกในการกระทำการปกครองภายในประเทศ และด้านทานอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก ทั้งนี้ เพราะการคมนาคม ที่สะดวก รวดเร็ว จะช่วยเอื้ออำนวยให้หัวเมืองมีความใกล้ชิดกับรัฐบาลกลาง ทั้งด้านการปกครอง และวัฒนธรรม ดังพระราชประสงค์ที่ปรากฏอยู่ในพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2443 ความว่า "... เมื่อประชาชนได้ค้นหาไปมาถึงกันมากยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อน โดยมีทางรถไฟที่ไต่ไกลแล้ว คงจะกระทำน้ำใจที่มี ความรักใคร่ซึ่งกันและกันนั้นเกิดขึ้น และความรักบ้านเมืองของตนด้วยก็ดี ... "2 และในพระราชดำรัสเปิดทางรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2448 ความว่า "... รถไฟไม่ว่ามีไปทางใดก็ย่อมนำพาความเจริญ และยอมเกื้อกูลให้คนทั้งปวงมีความรู้สึก รักชาติของตนยิ่งขึ้นอีก ความข้อนี้นี้และเป็นหัวข้อสำคัญที่จะให้เกิดความเจริญของบ้านเมืองได้ .... "3

การพิจารณาสร้างทางรถไฟของรัฐบาล<sup>พหุ</sup> จึงต้องอยู่บนรากฐานทางการเมืองการปกครอง

<sup>2</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ภ. 5 ขบ.5.6/38 พระราชดำรัสเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม รศ. 119

<sup>3</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ภ.5 ขบ 5.1/52 พระราชดำรัสเปิดทางรถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2448

ครองเป็นอันดับหนึ่ง ส่วนเหตุผลทางบ้านเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่าจะมีความสำคัญมากอย่างไรก็ตาม แต่ถ้ามีเส้นทางอื่น ที่มีความจำเป็นทางการเมือง การปกครองแล้ว รัฐบาลจะเลือกเส้นทางที่สำคัญทางการเมืองก่อน อาทิ การสร้างรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งเป็นรถไฟหลวงสายแรก ในปี พ.ศ. 2434 ทั้ง ๆ ที่การสร้างทางนี้ต้องสร้างเข้าไปในป่าที่ปราศจากคนอาศัย ช้างยังเดินไปด้วยโรคไขมาเลเรีย และสัตว์ก้นนาเกิดโรคของประสม ความยากลำบาก ทางเทคโนโลยีในการวางราง แต่รัฐบาลก็ต้องสร้างก่อนเส้นทางอื่น ๆ เพราะฝรั่งเสถกำลังคุกคามภูมิภาคนั้นอย่างรุนแรง และยังถือโอกาสเข้ามาแทรกแซงทางการเมืองนครราชสีมาด้วย ดังนั้น ทางรถไฟสายนครราชสีมาที่ เมื่อสร้างเสร็จแล้วจึงเป็นเส้นทาง ทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการลำเลียงกำลังทหาร และเสบียงอาหารจากกรุงเทพฯ เพียงไม่กี่ชั่วโมงก็ถึงนครราชสีมา เพื่อลำเลียงต่อไปยังชายแดนตะวันออกเฉียงเหนือใต้อีกทุกด้าน ความสำคัญของจุดมุ่งหมายข้อนี้จึงเปรียบเสมือนเป็นเครื่องกำหนดการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ อาทิ สายนครราชสีมา สายเหนือ สายใต้ ตามลำดับ

### 3.1.2 วัตถุประสงค์ทางบ้านเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ดี การปฏิรูปทางบ้านสาธารณูปโภค ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางรถไฟ ถนน การขุดคลองต่าง ๆ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมทางบ้านเศรษฐกิจด้วย ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายที่แท้จริงในการสร้างทางรถไฟนั้น จะสร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการกระชับการปกครองก็ตาม แต่วัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจก็ยังคงสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดถนนในกรุงเทพฯ การสร้างทางเกี่ยวตามภูมิภาคต่าง ๆ

แต่เดิมนั้น การคมนาคมสะดวกเฉพาะทางน้ำ จึงเป็นผลให้การตั้งบ้านเรือนและการประกอบอาชีพจำกัดเฉพาะตามแม่น้ำ ลำคลอง และชายฝั่งทะเล ส่วนที่ดินที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินยังคงปล่อยให้เปล่า ดังนั้นการปฏิรูปทางบ้านสาธารณูปโภคไม่ว่าจะเป็น การสร้างทางรถไฟ ถนน และขุดคลองต่าง ๆ ตลอดจนการสร้างทางเกี่ยวถนน จะช่วยบุกเบิกพื้นที่ที่การคมนาคมลำบาก ประชาชนไม่สามารถเข้าไปตั้งบ้านเรือนได้ ให้มีการคมนาคมติดต่อสะดวกยิ่งขึ้น ประชาชนจะได้เข้าไปทำการเพาะปลูก และสามารถนำผลผลิตออกมาจำหน่ายได้ ดังปรากฏใน

ประกาศสร้างทางรถไฟสยาม แดกรุงเพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา " เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2433  
 ว่า "...เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกล ไบมาถึงกันยากให้กั้นเป็น  
 หัวเมืองไกล...เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์มีทางตั้งการทามาหากินกว้างขวางออกไป  
 แลนำทรัพย์สมบัติกรุงสยามให้เ็นมากยิ่งขึ้นด้วย..."<sup>4</sup> หรืออีกนัยหนึ่ง เมื่อมีการบุกเบิกที่ดิน  
 ทำการเพาะปลูกเพิ่มขึ้น รัฐบาลก็ย่อมได้รับผลประโยชน์ทั้งด้านการค้าขาย การเก็บภาษีที่ดิน  
 และภาษีผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากการเพาะปลูก<sup>5</sup> เพิ่มมากขึ้นด้วย

ส่วนทางด้านการสร้างถนนหรือทางเกวียนนั้น รัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม  
 การค้าขายเป็นสำคัญ อาทิ ทางเกวียนเชื่อมระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ ตาก ลำปาง<sup>6</sup>  
 ลำพูน เชียงใหม่<sup>7</sup> เชียงราย<sup>8</sup> แพร่ อุดรศักดิ์ และน่าน ในภาคเหนือ ช่วยส่งเสริมการ

<sup>4</sup>ร.ค.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ(รวบรวม) "ประกาศสร้างทางรถไฟสยามแ  
 กรุงเพฯถึงนครราชสีมา รศ.109" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13 หน้า 184

<sup>5</sup> หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5.ยช.5.6/1 ที่ 125/3297 กรมหลวง  
 เทวะวงศ์ฯ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ ... คำ ปรัชม วัฒนพิศก 1250

<sup>6</sup> หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวงดำรง  
 ราชานุภาพทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์ ลงวันที่ 27 มีนาคม ร.ศ.118

<sup>7</sup> หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/96 พระองค์เจ้าเพ็ญโฉมพิงค์  
 กราบทูลสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม ร.ศ.122

<sup>8</sup> หจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5. ม.58/46 ที่ 903/4860 กรมหลวง  
 ดำรงราชานุภาพทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์ ลงวันที่ 28 สิงหาคม ร.ศ.124

ค้าขายในภาคเหนือ และระหว่างภาคเหนือกับลาว และพม่า หรือทางเกี่ยวระหว่างนครศรี-  
ธรรมราช พิทลุง ตรัง<sup>9</sup> สงขลา ปัตตานี<sup>10</sup> ไทรบุรี กลันตัน ซึ่งช่วยส่งเสริมการค้าขาย  
และการขนแร่ดีบุกในภาคใต้ หรือทางเกี่ยวจากมณฑลนครราชสีมาผ่านของตะโก มายังมณฑล  
ปราจีน<sup>11</sup> เป็นต้น

และการขุดคลองเป็นอีกวิธีหนึ่งที่รัฐบาลส่งเสริมเพื่อเปิดพื้นที่กว้างว่างเปล่าให้  
เป็นที่นาขึ้นมา ซึ่งได้มีการดำเนินการอย่างกว้างขวางทั้งรัฐบาลและเอกชน เป็นสิ่งที่ทำไ้ง่าย  
ราคาถูก และสะดวกกว่าการที่รัฐบาลจะทำถนน โดยทั่วไปแล้วพื้นที่เหล่านี้จะมีความอุดมสมบูรณ์  
อยู่มาก แต่ราษฎรไม่สามารถเข้าไปทำการเพาะปลูกได้ เพราะอยู่ห่างไกลและกันดาร ยากที่  
จะขี้นานพาหนะเข้าไปถึงได้โดยสะดวก

ดังนั้นเมื่อมีการขุดคลองขึ้นมา ราษฎรก็สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคม เข้าไป  
ทำการเพาะปลูกได้ ทั้งพ่อค้าและราษฎรก็สามารถซื้อขายผลผลิตได้อย่างสะดวกเกิดประโยชน์  
ทั้งสองฝ่าย เรือพ่อค้าเองก็สามารถไปซื้อข้าวได้ถึงแหล่งผลิต ซึ่งซื้อได้ในราคาถูกและมีกำไร  
มาก ในขณะที่ราษฎรก็ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ในการที่จะขนส่งข้าวของตนมาขาย  
ให้พ่อค้าในตลาด

### 3.1.3 วัตถุประสงค์ทางค่านิยม

#### 3.1.3.1 การปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคเพื่อความสะดวกในการคมนาคม

ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว การคมนาคมดั้งเดิมของไทยถูกจำกัดเฉพาะทางน้ำใน

<sup>9</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาด  
ไทยเสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้ รศ.115

<sup>10</sup> น.ต.

<sup>11</sup> กระทรวงมหาดไทย " รายงานพระยาจำเอนาบตีว่าด้วย เรื่องจัดการทำนุบำรุง  
เมืองนครราชสีมา " เทศกาลพิมพ์ เล่ม 5 หน้า 108

<sup>12</sup> กิตติ ตันไทย คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย (พ.ศ.2367-2453) หน้า 76

บางยุคกาลเท่านั้น อีกทั้งยังเพิ่มไปด้วยความลำบากทั้งในด้านการเดินทาง ความปลอดภัยในทรัพย์สินด้วย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักดีว่า การคมนาคมทางบกจะช่วยให้ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ให้ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมบางชนิด อาทิ รถไฟ รถยนต์ รถราง รถลาก รถจักรยายน จะสามารถช่วยย่นระยะทาง ระยะเวลา และสามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี ดังนั้นพระองค์จึงทรงพยายามอย่างยิ่งที่จะจัด ปรับปรุง ซักชวน และส่งเสริมให้ประชาชนที่เฝ้าสนใจเดินทางติดต่อกันทางบกมากกว่าการใช้ทางน้ำแต่อย่างเดียว นอกจากนี้ การจัดการคมนาคมทางบกให้สะดวกจะช่วยให้ประชาชนที่เฝ้าตั้งบ้านเรือนแยก แพน การอยู่ในแพตามริมน้ำ อันเป็นผลให้เกิดการขยายชุมชนและขยายเมืองให้กว้างขวางออกไป

เป็นที่น่าสังเกตว่า การคิดถนนทางเกวียน และการสร้างทางรถไฟนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเลือกเส้นทางดั้งเดิมที่ประชาชนเคยใช้มาก่อน กล่าวคือเลือกเส้นทางเลียบตามริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือทางเกวียนที่ใช้กันมานาน เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสขึ้นมาใช้ทางบก เมื่อทางน้ำไม่สะดวก ซึ่งนอกจากจะเป็นผลให้พ่อค้า ประชาชน เดินทางได้สะดวกแล้ว ยังช่วยให้บุคคลเหล่านั้นเกิดความเคยชิน และหันมาใช้การคมนาคมทางบกมากขึ้นด้วย

นอกจากนี้วัตถุประสงค์ในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขอีกด้านอื่น ๆ อาทิ เช่น การประปา วัตถุประสงค์ก็เพื่อให้ราษฎรภายในประเทศได้ดื่มน้ำสะอาด<sup>13</sup> การสื่อสาร วัตถุประสงค์ เพราะว่าการสื่อสารแบบเดิมนั้นขาดประสิทธิภาพและล่าสมัย ดังนั้น ภายหลัง พ.ศ. 2398 มีนานาประเทศที่ไค่ลงนามในสนธิสัญญาแบบเบาว์ริง เพราะฉะนั้นความจำเป็นที่จะเกิดต่อสงขาวไค่มากับต่างประเทศมีมากยิ่งขึ้น<sup>14</sup> ตลอดจนเพื่อให้การติดต่อสื่อสาร

<sup>13</sup> กรมศิลปากร ที่ระลึกในงานวันฉลองวัน เถลิงถวัลราชสมบัติของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
พระจุลจอมเกล้า ครบ 180 ปี หน้า 17

<sup>14</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตน-  
โกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2475 หน้า 335

ภายในประเทศสะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงทันเวลา และเหตุการณ์  
ไฟฟ้า วัตถุประสงค์ ในระยะแรกนั้นนำไฟฟ้ามาใช้เพื่อเดินรถรางเท่านั้น<sup>15</sup> เป็นรถราง  
ไฟฟ้า ต่อมาจึงนำมากระจายไปยังสถานที่ต่าง ๆ

วัตถุประสงค์ทั้ง 3 ประการที่กล่าวมาแล้ว เป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับ  
รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ในการพิจารณาการปฏิรูปการสาธารณูปโภค ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทาง  
รถไฟ การตัดถนน ซุกคลอง การสื่อสาร ขนส่ง กิจการไฟฟ้า น้ำประปา ซึ่งรัฐบาลจะต้องพิจารณา  
ทั้งเพื่อผลประโยชน์ทางด้านการเมือง - ปกครอง เศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับความสำคัญ

### 3.2 นโยบายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค

ในการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค ไม่ว่าจะเป็นในด้านคมนาคม การสื่อสาร  
ไฟฟ้า น้ำประปานั้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนางานแต่ละอย่างแตกต่างกัน ซึ่งเป็นผล  
ให้รัฐบาลวางนโยบายที่จะดำเนินการเองหรือให้เอกชนช่วยดำเนินการในการพัฒนาการสาธารณู  
ปโภคแต่ละอย่างต่างกันไปด้วย

#### 3.2.1 นโยบายในการพัฒนาการคมนาคมทั้งทางบก-น้ำ

ในการพัฒนาการคมนาคมทางบกนั้น รัฐบาลได้ให้ความสนใจทางรถไฟมากเป็น  
อันดับหนึ่ง<sup>16</sup> ถึงแม้ว่าในระยะแรก ๆ รัฐบาลจะอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการ เป็นการ  
แบ่งเบาภาระกิจของรัฐบาลก็ตาม แต่ในระยะหลัง ๆ รัฐบาลเห็นว่า ถ้าให้เอกชนดำเนินการ  
แล้ว เมื่อเกิดภาวะสงครามขึ้น รัฐบาลอาจเสียผลประโยชน์อันควรจะได้จากการดำเนินการ

<sup>15</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตน-  
โกสินทร์ รัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2475 เล่ม 2 หน้า 321

<sup>16</sup> เกื้อกูล ยืนยงอัมมัต " การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว " หน้า 62

รถไฟ<sup>17</sup> แม้ว่าจะมีข้อสัญญาระบุไว้ก็ตาม เป็นต้นว่า การใช้รถไฟในการลำเลียงทหารและเสบียงอาหารไปยังเขตแดนที่เกิดสงคราม ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่าเอกชนที่ดำเนินการรถไฟนั้น ส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ ซึ่งย่อมจะมีความรู้ลึกซึ้งชาตินิยมเป็นธรรมดา

การที่รัฐบาลให้ความสนใจกิจการรถไฟมากกว่า การคมนาคมทางบกวิธีอื่น ๆ ก็ด้วยเหตุผลประการแรกที่ว่า รถไฟเป็นยานพาหนะ ที่เร็วที่สุดในขณะนั้น ถึงแม้ว่าจะมีวงจำกัดวิ่งไปเฉพาะบนรางที่วางไว้ก็ตาม แต่รัฐบาลสามารถเลือกวางรางเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาการเดินทางได้มาก เป็นต้นว่า การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับ นครราชสีมา โดยทางเกวียนและเรือนั้น แต่เดิมจะต้องใช้เวลาประมาณ 20 - 30 วัน แต่เมื่อเดินทางโดยทางรถไฟ คงใช้เวลาเพียง 1 วัน หรือเพียง 8 ชั่วโมง<sup>18</sup> เท่านั้น นอกจากความรวดเร็วแล้วรถไฟยังให้ความสะดวก ใช้ได้ทุกฤดูกาล และมีเนื้อที่ในการบรรทุกของมากกว่า

อีกประการหนึ่งที่สำคัญมากก็คือ การพัฒนาการคมนาคมทางบกโดยทางรถไฟนี้ รัฐบาลสามารถได้รับผลตอบแทนโดยตรง<sup>19</sup> แม้ว่ารัฐบาลจะต้องลงทุนมาก ชนิดที่สุดต้องกู้เงินต่างประเทศมาลงทุนก็ตาม แต่เมื่อรัฐบาลได้เปิดเดินรถไฟแล้ว ก็จะได้รับเงินจากค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า มาตอนชำระเป็นค่าคอกเบี้ยและเงินต้นได้ ซ้ำยังได้รับผลตอบแทนทางอ้อมจากการเก็บภาษีสินค้าต่าง ๆ ด้วย แต่สำหรับการพัฒนาทางเกวียนและถนน ตลอดจนการขุดคลองนั้น รัฐบาลเห็นว่าไม่สามารถเก็บผลตอบแทนโดยตรงได้ คงได้รับแต่ผลตอบแทนทางอ้อม

<sup>17</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 5.1/24 รายงานการประชุมเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ. 125

<sup>18</sup> กองบรรณศาสตร์ กระทรวงต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 2 ส่วนวันที่ 1 นายเบตเก รายงานถึงกรมขี้นทเวระวงศ์ยุโรปการ เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2431 (คศ.1889)

<sup>19</sup> หอจดหมายเหตุเอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานการประชุมเทศบาลแผนกโยธาปีที่ 1 ร.ศ. 125

จากการเก็บภาษีสินค้า เท่านั้น<sup>20</sup> ดังปรากฏในความเห็นของกระทรวงโยธาธิการที่เสนอต่อที่ประชุมเทศบาล เมื่อปีพ.ศ. 2449 ความว่า

"... ที่ถึงแก่จะกู้เงินต่างประเทศ เขาทำถนนหนทางหรือขุดคลองน้ำ เหมือนน้ำบารุง เลือกสวนไรนาเหมือนอย่างท่าทางรถไฟ เฉพาะในเวลาไม่กี่ไม่ไหว เพราะการรถไฟเป็นเหมือนการค้าขายเมื่อได้ทำลงแล้ว ก็หมายได้ว่าคงจะได้ผลโดยตรงทันที พอคุณค่าตกเบียดจริงอยู่ในการบารุงทางน้ำ ทางบก หรือขุดเหมือนน้ำ ก็คงจะได้ผลเหมือนกัน คือการเก็บภาษีอากรคงจะเจริญขึ้น แต่เก็บของที่ได้ทางลอม และเห็นผลช้าไม่ทันแก่ที่จะส่งคอกเบียดเขาได้..."<sup>21</sup>

ส่วนการเก็บภาษีเกวียน ภาษีค่านานทางซึ่งเบียดลอมแทนโดยตรงนั้น รัฐบาลก็มีได้ค่าเป็นการแต่อย่างใด เข้าใจว่าทั้งนี้รัฐบาลคงต้องการชักชวนประชาชนให้เดินทาง ทางบกเพิ่มขึ้น จากการใช้ทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว ประกอบกับขณะนั้น การเดินทางโดยทางเกวียนเต็มไปด้วยอุปสรรคนานับประการ นอกจากทางทุรกันดารและจ้องเผชิญโจรผู้ร้ายแล้ว ยังขาดแหล่งซื้อเสบียงอาหาร น้ำดื่มควย ภารัฐบาลจะสร้างความยุ่งยากโดยการเก็บภาษีอีก พอค่าและประชาชนก็คงจะไม่เดินทางโดยทางเกวียนเป็นแน่

### ก. นโยบายการริเริ่มทางรถไฟ

#### 1. ความเคลื่อนไหวก่อนการสร้างทางรถไฟ

ก่อนที่รัฐบาลจะตัดสินใจสร้างทางรถไฟนั้น พระมหากษัตริย์และข้าราชการชั้นสูงได้รู้สึก และเคยเดินทางโดยทางรถไฟแล้วแต่ก็ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องสร้างทางรถไฟภายในประเทศแม้ว่าในระยะแรกนี้จะมีบริษัทชาวต่างประเทศเข้ามาขออนุมัติสัมปทานก็ตามแต่ รัฐบาลก็ยังไม่สามารถอนุมัติสัมปทานให้ได้ เพราะยังไม่ได้กำหนดนโยบายแน่นอนว่า รัฐบาลจะดำเนินการ ประกอบกับยังมีใครสำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟด้วย

เมื่อคณะราชทูตอังกฤษ ภายใต้การนำของเซอร์จอห์น เมาริง ได้เข้าเฝ้าเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษถวาย ก็มีการไฟจำลองย่อ

<sup>20</sup>

น.ค.

<sup>21</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2 11/13 รายงานการประชุม

ส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ และรถพวงครบขบวน เคบินนางด้วยแรงไอน้ำ<sup>22</sup> และประสบการณ์ ในการเดินทาง โดยทางรถไฟในประเทศอังกฤษของคณะทูตพิเศษของไทย ภายใต้การนำของหมอลำราโชทัย (ม.ร.ว. กระจ่าง อิศรางกูร) แต่ถึงกระนั้นก็ตามสถานการณ์ภายในประเทศในสมัยรัชกาลที่ 4 ยังไม่มีความจำเป็นใด ๆ ที่รัฐบาลจะต้องปรับปรุงการคมนาคมให้สะดวก รวดเร็ว ซึ่งจะต้องลงทุนมากมาย อย่างเช่นรถไฟ ดังนั้นรัฐบาลในขณะนั้น จึงยังมิได้คิดที่จะสร้างทางรถไฟ

ครั้นมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ความเคลื่อนไหวของชาวต่างประเทศ ที่จะอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟได้เริ่มต้นอีก ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว นิยมวิทยาการตามแบบตะวันตก<sup>23</sup> ประกอบกับได้โดยเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟมาแล้ว เมื่อคราวเสด็จประพาสอินเดีย ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2420 จึงมีชาวยุโรปที่ลอนดอน ได้มีหนังสือทูลเกล้าฯ ขอรับเหมาทำทางรถไฟ แต่เรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชหัตถเลขา คอบกงสุลอเมริกันว่า

"... ขอรับพระทัยที่นำผู้ที่จะรับทำทางรถไฟในเมืองไทยมาถวาย ขอแจ้งให้ทราบ ว่าทางที่จะไปโคราช คอเวอนเมนต์ของเรา ยังไม่ได้คิดจะทำทางรถไฟแต่ทีเดียวเพราะยังไม่ทราบตัดว่า การจะมีประโยชน์อย่างไรบ้าง ทุนรอน ซึ่งจะทำรถไฟก็กลัวจะไม่พอ จึงได้ให้ขึ้นไปตรวจดู ควรจะกีดเส้นทางรถไฟการ หรือครั้นเวประการใด จึงปรึกษากันดู เพื่อต่อไปมีประโยชน์อย่างไรจึงจะเป็นทางรถไฟ ตามกำลังที่จะทำได้ แต่เวลานี้ยังไม่ต้องการจะคิดในเรื่องรถไฟก่อน ..."<sup>24</sup>

จะเห็นได้ว่ารัฐบาลในขณะนั้นยังไม่พร้อมที่จะสร้างทางรถไฟ ทั้งทางด้านทุนทรัพย์ ความรู้ความชำนาญทางวิชาการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สถานการณ์ทั้งทางคสนการปกครอง ภายใน

<sup>22</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจ การรถไฟ ครบรอบ 72 ปี หน้า 23

<sup>23</sup> พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จดหมายเหตุพระราชกิจประจำวัน ภาค 6 หน้า 76

<sup>24</sup> พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จดหมายเหตุพระราชกิจประจำวัน ภาค 6 หน้า 76

ในประเทศไทยการคุกคามของจักรวรรดินิยมตะวันตกยังไม่รุนแรงมากนัก จนกระทั่งรัฐบาลต้องจัดการปรับปรุงการคมนาคมให้สะดวกรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม ชาวยุโรปโดยเฉพาะอังกฤษมิได้ละความพยายามที่จะอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพ่อค้าอังกฤษที่เข้ามาค้าขายใน อินเดีย และพม่า เริ่มสนใจที่จะแสวงหาเส้นทางเพื่อไปค้าขายกับมณฑลยูนนานซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน ประกอบกับภายหลังจากที่อังกฤษได้พม่าตอนล่าง ในสงครามอังกฤษพม่า ครั้งที่ 2 แล้ว รัฐบาลอังกฤษพยายามพัฒนาเมืองท่าอย่างกรุงเทพฯ และเมะล่ำเล็ง ให้เจริญขึ้น เพื่อระบายสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศอังกฤษมายังภูมิภาคนี้ พ่อค้าและวิศวกรอังกฤษ ตลอดจนสมาคมภูมิศาสตร์สมาคมพาณิชย์ต่าง ๆ ในอังกฤษ ก็มีส่วนช่วยรัฐบาลในการหาเส้นทางเพื่อไปค้าขายกับทางตอนใต้ของจีน หลายเส้นทาง และมีเส้นทางหนึ่งที่ผ่านประเทศไทย ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2426 (ค.ศ. 1883) นายเอ อาร์ โกรกูดอน วิศวกรอังกฤษประจำอินเดีย<sup>25</sup> ได้มีหนังสือถึงกรมท่าเพื่อรออนุญาตให้วิศวกรภายใต้การนำของนายโฮสต์ ฮัลเลต (Mr. Holt Hallet) เข้ามาสำรวจพื้นที่ทำการรถไฟ โดยจะเข้ามาทางเมืองเชียงใหม่ หรือ ตาก แล้วเดินทางขึ้นไปเชียงใหม่ และจะสำรวจกลับลงมาตลอดจนถึงกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าเพื่อประโยชน์ทางการค้าขาย จึงทรงอนุญาตและมีพระบรมราชโองการให้สมเด็จพระบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้าหม่อมมาลา กรมพระบารามปรบักันย์ มีตราถึงพระราชสัมภารากรและพระยาสุรสีห์รักษา<sup>26</sup> เจ้าเมืองกรมการตามระยะทางถึงกรุงเทพฯ ให้อำนวยความสะดวกให้แก่คณะผู้สำรวจ ในการซื้อเสบียงอาหาร และทรงให้ข้าราชการฝ่ายไทยสังเกตการสำรวจของวิศวกรอังกฤษ แล้วส่งรายงานอย่างละเอียดมายังรัฐบาลกลาง<sup>27</sup>

<sup>25</sup> เกื้อกูล ปันยงอนันต์ ล.ค. หน้า 65

<sup>26</sup> เกื้อกูล ปันยงอนันต์ ล.ค. หน้า 66

<sup>27</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 บ. 11 ก เลขที่ 8 เล่ม 2 ร.

ที่ 475 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าหม่อมมาลากรมพระบารามปรบักันย์

ต่อมาในปี พ.ศ. 2427 นายอาร์ชิบอด อาร์ โคลฮูน (Archibald R Colquhoun) และนาย โสลต์ อัลเลต ได้ขออนุญาตรัฐบาลไทย สร้างทางรถไฟระหว่างอินเดียนกับจีน โดยผ่านภาคเหนือของไทยทางเมืองตาก<sup>28</sup> รัฐบาลได้พิจารณาเรื่องนี้อย่างรอบคอบแล้ว มีความเห็นทางสายนี้ไว้แต่ในรายต่อเอกราชของชาติ<sup>29</sup> ทั้งนี้เพราะเมื่อพิจารณาในแง่ยุทธศาสตร์ ถ้าเส้นทางนี้สร้างเสร็จแล้ว ดังกฤษ สามารถส่งกำลังทหาร เข้ายึดดินแดนภาคเหนือได้สะดวก รวดเร็วกว่ากำลังทหารไทยจากกรุงเทพฯ ในแง่เศรษฐกิจทางรถไฟสายนี้ให้ผลประโยชน์ต่ออาณาจักรของอังกฤษมากกว่าไทยเพราะทางสายนี้จะนำสินค้าจากจีนและไทยไปสู่พม่า นอกจากนี้แล้วไทยยังต้องค่าประกันร้อยละ 5 ซึ่งคิดเป็นเงินกว่า 4 ล้านปอนด์<sup>30</sup> อีกประการหนึ่ง นายโยเซฟ เชมเบอร์เลน (Joseph Chamberlain) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคม ได้กล่าวถึง นายโคลฮูน ขณะสนทนากับกรมหมื่นนครสวรรค์พิพิธพิฑูว่า "... คาเอียง โกลฮูนและอัลเลต พยายามเพื่อขอสัมปทานได้ทำเช่นนี้เพียงเพื่อถอยเงินจำนวนมากราคาเช่า เข้ากระเป๋าของเขาเท่านั้น..."<sup>31</sup> ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงตอบปฏิเสธที่จะอนุมัติสัมปทานทางรถไฟสายนี้ แต่รัฐบาลยอมรับว่าจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ เชียงแสน และสร้างทางแยกมาเชื่อมที่เมืองตาก

ถึงอย่างไรก็ตาม ความกระตือรือร้นของอังกฤษ และฝรั่งเศสในขณะนั้น ย่อมทำให้ข้าราชการผู้ใหญ่ของไทยตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้างหรือยอมให้สัมปทานในการสร้างทางรถไฟ ในเรื่องที่ตั้งแนวว่าพระองค์เจ้าปฤษฎางค์ได้เสนอแนะให้รัฐบาล ตอบปฏิเสธการขอสัมปทานของ นายโคลฮูน แต่ก็ได้ให้ข้อคิดว่า

<sup>28</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 2

ตอน 2 หน้า 177

<sup>29</sup> ค.ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ กราบทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงเดือน กันยายน 2427

<sup>30</sup> ค.ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ กราบทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงเดือน กันยายน 2427

<sup>31</sup> ค. เมินโมเรนต์ำ ราชทูตสยามสนทนากับนายโยเซฟ เชมเบอร์เลน ค่ายเรื่องรถไฟ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2428 (คศ. 1886)

"...ข้าพระพุทธเจ้าจึงเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรต้องคิดอันให้มีทางรถไฟขึ้นด้วย ความอุทุกหนุ่นและอุทสาของไทยด้วย ถ้าหากจะไปจะซ้าร้ายไปที่จะเป็นที่คนยุโรป พุคไค้ว่าการ นั้น ๆ ไทยหาไค้อุทุกหนุ่นไม่หากว่าคนยุโรปอุทสาหัจค้จั่งขึ้น ไทยไม่ควรมีอำนาจจัจค้จั่ง และ ไค้ดลประโยชน์..."<sup>32</sup>

ส่วนกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ราชทูตสยามประจำอังกฤษ ได้แสดงความคิดเห็น เรื่องรถไฟว่า

" เรื่องการทำรถไฟนี้ ฉันทริตรองดูเห็นว่า ฝ่ายเราควรต้องทำโดยเร็วจริง จั้งจะเป็นความเจริญแก่บ้านเมืองให้เป็นประโยชน์เร็วขึ้น ทั้งจะเป็นที่ปรากฏแก่คนทั่วโลก ให้เห็นไค้ว่า เรามีความอุทสาที่สุดที่จัดการบ้านเมืองโดยจริงจั้ง จะทำให้เขากรุณาบ้องกัน ความเบียดเบียนขมเหง ... "<sup>33</sup>

ถึงแม้ว่า รัฐบาลจะเห็นความจำเป็นที่จะต้องสร้างทางรถไฟ แต่ก็ยังไม่เป็นนโยบาย ที่แน่นอน เป็นต้นว่า รัฐบาลจะทำเองหรือจะให้สัมปทานบริษัทใด รัฐบาลจะทำทางใดก่อน รัฐบาลจะหาเงินจากไหน เป็นต้น และที่สำคัญก็คือ รัฐบาลยังไม่แน่ใจว่าผลประโยชน์ที่ได้รับ จะคุ้มเงินที่ลงทุนหรือไม่ ดังนั้น สิ่งที่รัฐบาลทำก่อนก็คือ การสำรวจเส้นทางสร้างทางรถไฟ ทั้งนี้โดยจ้างวิศวกรชาวเดนมาร์ก ทำการสำรวจในปี พ.ศ. 2430 ซึ่งจะกล่าวต่อไป

## 2. นโยบายการพัฒนาระบบทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2441

เมื่อรัฐบาลตัดสินใจที่จะสร้างทางรถไฟ เนื่องจากอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก ทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสที่คุกคามอย่างรุนแรงทั้งทางด้านการเมืองการปกครอง ซ้ำพ้อค้าทั้งสองชาติ

<sup>32</sup> ก. ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์โรปกรณ์ ลง เดือนกันยายน 2427

<sup>33</sup> ก. ที่ 135 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์โรปกรณ์ ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2427

ยังพยายามใช้ข้อพิพาทบีบบังคับให้ไทยอนุมัติสัมปทานทางรถไฟ ซึ่งอาจจะนำไปสู่การแทรกแซงทาง  
ทางการเมืองได้นั้น ในปี พ.ศ. 2430 รัฐบาลจึงเริ่มวางนโยบายเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟ

2 ประการ คือ

2.1 รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง

2.2 รัฐบาลอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน

2.1 รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง ขณะที่รัฐบาลไม่แน่ใจว่าควร  
สร้างทางรถไฟเอง หรือจะให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชน ทั้งนี้ เนื่องจากว่าฐานะทางการเงินของ  
รัฐบาลยังไม่มั่นคงพอ และเกรงว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับจะไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนไปหลายสิบล้าน  
บาทนั้น มีข้าราชการผู้ใหญ่ เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ ทูลเกล้าฯ พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัว ดังเช่นพระองค์เจ้าปฤษฎางค์มีหนังสือกราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นเทววงศ์-  
วโรปการ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายต่อไปความว่า

"ข้าพระพุทธเจ้า เห็นด้วยเกล้าฯ ถ้าตกลงกันว่าจะทำทางรถไฟเป็นแน่แล้ว  
ควรจะทำเป็นของเคาเวอนเมนต์ เพราะจะได้มีอำนาจในการจัดแจงเพิ่มเติมทางให้ติดต่อกัน  
และห้ามปรามสินค้าคองห้าม และบังคับบัญชารักษาการบ้านเมืองได้ถนัดกว่า ทั้งจะทำทางให้  
ลัดเดี๋ยวกว่าติดต่อกับบ้านโคกเมืองโคกให้เป็นที่ป้องกันรักษาง่าย แลทั้งเป็นการเจริญในการค้าขาย  
ก็ได้ง่าย อีกประการหนึ่ง ถ้าไทยทำแล้ว เสียแต่ค่าจ้างอินยีนีย แลผู้ที่รักษาเป็นหัวหน้าของ  
การไม่ต้องเสียกำไร แลผู้ร้ายเหล่าชั้น ทั้งสิ่งของที่มีแล้วในเมืองไทยก็ได้ถือทุน ให้เสีย  
เงินน้อยลงด้วย..."<sup>34</sup>

นอกจากนี้ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ก็ทรงแสดงความคิดเห็น  
เช่นเดียวกันว่า รัฐบาลจะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง ด้วยเหตุผลที่ว่า

---

<sup>34</sup> ค.ที่ 61/1884 พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ ลงเดือน  
กันยายน 2427

"...การทำรถไฟเมืองไทยเรา นี้ เป็นเมืองที่ติดต่อกับชาติที่มีอำนาจใหญ่กว่าเรา ถ้าจะช้า การให้เขาทำรถไฟในแผ่นดินเราแล้ว ไม่ต้องมีความประสงค์เลย ว่าเราจะใช้อำนาจปกครองเราได้นั้น เป็นอันไม่ไค้แน่แล้ว เวลาซึ่งจะมีเหตุผลเป็นต้นว่า การรบบพุ่งกันขึ้นแล้ว เราจะต้องเสียทวงทีในต้นที่พันโคที่เคียว..."<sup>35</sup>

ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2433<sup>36</sup> รัฐบาลจึงได้จัดตั้งกรมรถไฟขึ้น เพื่อรับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับรถไฟ และกำหนดนโยบายในระยะแรกที่จะสร้างทางรถไฟเบิ่งของรัฐ

2.2. รัฐบาลอนุรักษนิยม 1. สัมปทานทางรถไฟแก่เอกชน ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2430 - 2441 การสร้างทางรถไฟเป็นสิ่งใหม่ของรัฐบาล และรัฐบาลไม่สามารถจะหาทุนทรัพย์ กำลังคนมาสร้างทางรถไฟด้วยตนเองทุกสาย อีกทั้งยังไม่แน่ใจผลประโยชน์ที่พึงจะได้เป็นการตอบแทน รัฐบาลจึงส่งเสริมการลงทุนของชาวต่างประเทศ แต่เฉพาะเส้นทางสายนั้น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าขายและรัฐบาลสามารถควบคุมได้ อาทิ สายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ , สาย กรุงเทพฯ - เพชรบุรี และ สายสงขลา - ไทรบุรี เป็นต้น ส่วนเส้นทางที่จะมีผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของประเทศแล้ว รัฐบาลจะไม่อนุวัติเด็ดขาด ดังตัวอย่างดังต่อไปนี้คือ

ในปี พ.ศ. 2434 นายแคร์ซี ได้ยื่นหนังสือขออนุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟจันทบุรี-พระตะบอง ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟได้สำรวจทางแล้ว เสนอความเห็นเห็นว่า ทางนี้เมื่อสร้างแล้วจะเป็นประโยชน์ในแง่เศรษฐกิจ เพราะแต่เดิมนั้นสินค้าแถบเมืองพระตะบอง ศรีโสภณ เสียมราฐ อันได้แก่ ข้าว ปลาเค็ม ม้า กระบือ กระวาน และอื่น ๆ ได้ส่งออกไปขายที่เมืองไซ่งอน โดยทางเรือไปยังทะเลสาบเขมร จากนั้นจะมีเรือกลไฟแล่นไปไซ่งอน

<sup>35</sup> ฎ. ที่ 177 กรมหมื่นเรศร์วรฤทธิ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2448

<sup>36</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/16 คำอ่านภาพย์ ของมิสเตอร์เบทเก เจ้ากรมรถไฟอ่านภาพย์ ถวายมิ่งคุณทูลพระกรุณา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ฯลฯ

แต่การเดินทางตามเส้นทางนี้ใช้ได้เพียงปีละ 5 เดือนเท่านั้น อีกทั้งยังต้องสิ้นเปลืองเวลาเดินทางหลายวัน แต่เมื่อสร้างทางรถไฟสายจันทบุรี - พระตะบองแล้ว จะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางจากเมืองพระตะบองมายังเมืองจันทบุรีเพียง 8 ชั่วโมงเท่านั้น เพื่อส่งต่อไปยังไซ่ง่อน โดยเรือกลไฟต่อไป<sup>37</sup>

แต่ในแง่การเมืองแล้ว รัฐบาลเห็นว่า เส้นทางนี้คุ้มทุนมาก ทั้งนี้เนื่องจากว่า ยังไม่มีเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับพระตะบองที่สะดวกและรวดเร็วพอ ดังจะเห็นได้จากความคิดเห็นของกรมหลวงเทววงศวิโรปการ ที่ว่า

"...ในความเห็นของข้าพเจ้านั้นกลับมาเห็นเสียว่า ทางรถไฟนี่จะเป็นประโยชน์แก่การค้าขายก็จริงอยู่ แต่ไม่เป็นประโยชน์แก่แผ่นดิน ด้วยจะทำให้เมืองพระตะบองใกล้ทะเลลงอีก และเป็นที่น่ากลัวจะป้องกันศัตรูยากลำบากมากกว่าเดิมนี่มากขึ้น กรุงสยามจะมีกำลังรักษามันต่อศัตรูในทางบกได้เร็วกว่าที่จะมีกำลังสู้ในทางทะเล เมื่อคิดดูเสียอย่างที่สุดว่า ถ้าจะตองเสียเมืองจันทบุรี ถ้าเมืองพระตะบองเมืองหนึ่งเมืองใดแล้ว แลมีรถไฟถึงกันเช่นนี้ก็จะทำให้เสียไปทั้งสองเมืองใด แต่ถ้าวางรถไฟไปเมืองพระตะบองนี้มีมาตรงยังกรุงเทพฯ ได้ก่อนแล้ว ก็จะไม่ขัดขวางกับทางที่จะต่อกับจันทบุรีด้วย จะจัดการป้องกันแต่กรุงไปไถ่กาย เห็นด้วยเกล้าฯ เช่นนี้ จึงวาทรงดไว้ก่อน..."<sup>38</sup>

### 3. นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2442 - 2453

นโยบายการสร้างทางรถไฟในระยะนี้เด่นชัดขึ้น โดยได้กำหนดเส้นทางสายที่ รัฐบาลจะดำเนินการด้วยตนเอง ในขณะที่เกี่ยวกับรัฐบาลเริ่มจำกัดเส้นทางที่จะอนุญาตอีกทั้ง

<sup>37</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.4/3 Project of the Batbambong and Chanthaboree Railway Company Limited

<sup>38</sup> ฎ. ที่ 4/1817 กรมหลวงเทววงศวิโรปการ ทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสมมัญฉิตย ลงวันที่ 11 พฤษภาคม รศ. 110.

เข้มงวดในการพิจารณาอนุมัติสัมปทาน ทั้งในด้านความมั่นคงของประเทศและความสามารถตลอดจนหลักทรัพย์ของผู้ขอสัมปทาน เพื่อป้องกันมิให้ล้มเหลวดังที่ผ่านมาในช่วงแรก

ความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานสร้างทางรถไฟ ได้เริ่มมีมากขึ้น ปรากฏว่าในช่วงปี พ.ศ. 2438 เป็นต้นมา มีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟมากมาย ซึ่งผู้ลงทุนส่วนใหญ่สนใจสร้างทางไปตะวันออก และตะวันออกเฉียงใต้<sup>39</sup> ซึ่งมีระยะทางสั้น ๆ และการค้าขายสมบูรณ์

ถึงแม้ว่า จะมีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟหลายราย เป็นเส้นทางสั้น ๆ ซึ่งผู้ขอสัมปทานคำนึงแล้วว่าจะได้ผลประโยชน์จากการลงทุน เช่นเดียวกับรถไฟสายสมุทรปราการก็ตาม แต่รัฐบาลก็ยังมิได้พิจารณาโดยเด็ดขาดในการกำหนดนโยบายแน่นอนว่า รัฐบาลจะสร้างหรืออนุมัติสัมปทานให้เอกชนสร้างทางสายใด เพราะในขณะนั้น กรมรถไฟยังมีเรื่องพิพาทกับบริษัทผู้รับเช่าก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาอยู่ อีกประการหนึ่งที่สำคัญก็คือ รัฐบาลไม่แน่ใจว่าเอกชนจะสร้างได้สำเร็จ ทั้งนี้เนื่องจากว่า บริษัทได้รับสัมปทานไปแล้ว ในระยะแรก ๆ ประสบปัญหาที่เหมือนกับคือขาดทุนในการก่อสร้าง จนกระทั่งต้องขอรับพระมหากรุณาธิคุณจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จากจำนวนสัมปทานที่รัฐบาลให้ 3 รายนั้น ประสบความสำเร็จเพียงสายเดียวคือสายสมุทรปราการ<sup>40</sup> ซ้ำบางรายยังมีการโอนสัมปทานเป็นทอด ๆ บ้าง ขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางบ้าง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเรื่องนารำคาญ และมีส่วนทำให้ความเจริญก้าวหน้าในการคมนาคมโดยทางรถไฟต้องล่าช้าไป

ในที่สุด เมื่อปี พ.ศ. 2443 ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ยกเลิกสัญญาจ้างเช่าของบริษัทอังกฤษอย่างเป็นทางการแล้ว รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายในการสร้างทางรถไฟ เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน ดังนี้

<sup>39</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ " การพัฒนาการคมนาคมทางบกสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ " หน้า 79

<sup>40</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ ล.ค. หน้า 79

ประการแรก รัฐบาลกำหนดจะสร้างทางรถไฟสายหลักด้วยตนเอง 3 สาย คือ กรุงเทพฯ นครราชสีมา กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ เชียงแสน และกรุงเทพฯ - แห่มมอญ ดังนั้น เมื่อผู้ใดขอสัมปทานที่เกี่ยวข้องเนื่องไม่ห่างไกลจากทางรถไฟดังกล่าว รัฐบาลจะไม่อนุญาต<sup>41</sup>

ประการที่สอง ทางที่ไม่เป็นประโยชน์แก่ทางราชการ เช่น กรุงเทพฯ ไปหา มณฑลตะวันออก ซึ่งรัฐบาลยังไม่มีแผนการสร้างทางรถไฟในบริเวณนั้น ดังนั้น ผู้ใดขอสัมปทาน เส้นทางบริเวณดังกล่าว รัฐบาลจะไม่รับพิจารณา<sup>42</sup>

ฉะนั้น เส้นทางที่รัฐบาลจะพิจารณาให้สัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน จะต้องไม่ใช่หรือใกล้เคียงกับทางรถไฟสายนครราชสีมา สายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานนั้น เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะเป็น ผู้พิจารณา ก่อน แล้วนำข้อพิจารณาไปเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีเพื่อพิจารณา ก่อนที่จะทูลเกล้า ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัววินิจฉัยชี้ขาด หลักเกณฑ์ที่ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ จะ ต้องพิจารณาก่อนเสนอที่ประชุมเสนาบดีนั้นคือ

ประการแรก การพิจารณาคุณลักษณะของผู้ขออนุญาต กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทรงเสนอความเห็นในที่ประชุมเสนาบดี เพื่อพิจารณาการอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสาย ทาง ๆ ว่า "...บรรดาผู้ที่ขอพระบรมราชานุญาตแล้วนี้ เกี่ยวเป็นข้าราชการทั้งนั้น ควรบอก เลิกเสียให้หมดไปครั้งหนึ่ง เพราะไม่เต็มใจที่จะให้ราชการรับคอนเซชันไปทำการอย่างนี้ แล้วบอกให้เขาทราบเสียว่า ถ้าจะขอพระบรมราชานุญาตใหม่ต่อไป ถ้าเป็นข้าราชการก็ต้องให้มี ผู้ที่ไม่ได้เป็นข้าราชการเข้ามาเป็นผู้รับอนุญาต..."<sup>43</sup>

<sup>41</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/19 รายงานการประชุมเสนาบดี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ.118

<sup>42</sup> ก.

<sup>43</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/19 รายงานการประชุมเสนาบดี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ.118

ประการที่สอง เส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟ

ประการที่สาม ข้อสัญญาต่าง ๆ ซึ่งจะต้องพิจารณารายที่ให้ผลประโยชน์ และอำนาจแก่รัฐบาลมาก

ประการที่สี่ เงินทุนต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลพิจารณาอย่างละเอียด เพื่อจะได้แน่ใจว่าเมื่อให้สัมปทานแล้ว ผู้รับสัมปทานจะสามารถสร้างทางได้ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลได้รับบทเรียนมาแล้วจากการให้สัมปทานในตอนต้นรัชกาลที่ 5 เพื่อให้รัฐบาลต้องคิดหวัง จึงต้องพิจารณาแหล่งที่มาของเงินทุนของผู้ขออนุญาต มีผู้รับรองเงินทุนหรือไม่ มีเงินทุนพร้อมแล้วหรือยังหรือจะมาหาในประเทศไทย เป็นต้น ปรากฏว่าในการพิจารณาครั้งนี้ ไม่มีผู้ใดได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟเลย

นอกจากหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว รัฐบาลยังคำนึงถึงความสำคัญทางการเมืองด้วย ดังเช่น กรณีที่หลวงคีลวิชาติเทศ (Major G. Sehan) ข้าราชการไทยชาวเดนมาร์ก ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากเมืองเพชรบุรีไปเมืองระนอง โดยขอทำสัญญาเหนือทางรถไฟสายสมุทรปราการ และสัญญาสัมปทานทางรถไฟสายเพชรบุรี<sup>44</sup> นั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชกระแสว่า

“รถไฟสายนี้ดีกว่าสงขลาไปเมืองไทรบุรีโดยประโยชน์ของเรานอกจากการซึ่งเขมรได้กล่าวไว้ในเรื่องรถไฟเพชรบุรียังไม่สำเร็จได้ ยังมีข้อสำคัญอีกอย่างหนึ่ง คือที่จะมานชุมพรไปกระนี้ เป็นทางที่ฝรั่งเศสต้องการอังกฤษหวง ตกเข้าไปอยู่ในเขตที่อังกฤษจ้อง ถ้าจะอนุญาตกันจริงเกือบจะต้องมีความเข้าใจกันอย่างไรกับอังกฤษก่อน...”<sup>45</sup>

<sup>44</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/7 ที่ 33/3281 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศากา กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 9 กันยายน ร.ศ.115

<sup>45</sup> น.ศ.

และพระองค์ยังทรงแสดงความห่วงใยว่า "... กิ่งกอลเวอนเมนต์เราจะทำเอง ก็ยังเป็นการ  
หนักอึ้งจะเป็นที่สะดุ้งหวาดมาก ทางที่จะเป็นประโยชน์มากก็จริง แต่ใจฉันไม่รักที่จะให้ ปล่อยให้  
เราจะปกครองไม่ไหว ถ้าเหมือนกับเพื่อนในอังกฤษรวบรวมเข้า..."<sup>46</sup>

ต่อมา นายบารัฐบาลเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรม  
หลวงดำรงราชานุภาพ ทรงเสนอให้รัฐบาลทำทางรถไฟเองทุกสาย นอกจากทางที่เป็นสาขา  
ปลายข้างหนึ่งต่อกับรถไฟหลวง และปลายอีกข้างหนึ่งจะหมดที่ไหนดก็ได้ หรือเป็นทางต่อทาง  
รถไฟหลวงก็ได้ จึงจะอนุมัติสัมปทานแก่เอกชน<sup>47</sup> การที่ทรงเสนอนโยบายเช่นนี้ ทรงให้เหตุผลว่า

"... เพราะดังเคยทุกวันนี้ ต่างประเทศที่มีทุนรอนและอำนาจยอมดำเนินในทาง  
ที่เข้าแทรกแซงในเมืองอื่น ๆ คอยอ้างเอาการค้าขาย เช่นทำการรถไฟ เป็นใหญ่กว่าอย่างอื่น  
เป็นเหตุเข้าแทรกแซง หาอำนาจในบ้านเมือง โดยอ้างว่าต้องป้องกันรถไฟที่ชาตินั้นทำ เป็นแบบ  
เข้าใจกันอยู่ในต่างประเทศเช่นนี้ ถ้าเมืองใดเช่นเมืองจีนเป็นตัวอย่าง ให้คอนเซสชันแก่ในชาติ  
ใดให้ทำรถไฟเมื่อใด ก็เป็นต้องเกรี้ยวกราวทำให้ชาติอื่นเข้ามาเช่นขอร้องต้องให้แก่ชาตินั้น ๆ  
บ้าง มิให้รู้สึกเสียเปรียบกัน เพราะตัวอย่างมีอยู่เช่นนี้ ถ้าพระราชทานคอนเซสชันรถไฟใน  
พระราชอาณาจักรแก่คนต่างประเทศได้ในเวลาใดเวลาหนึ่ง เพราะถ้าหากว่าต่างประเทศใด  
จะยอมลงทุนซื้อหุ้นส่วนรถไฟให้หมดหรือโดยมาก และเมื่อที่สุดทรัพย์สินสมบัติของชาวต่างประเทศที่  
มีหุ้นส่วนอยู่ในรถไฟที่เบมคอมเป็นไทย ถ้าเกิดถอยความขอยางไรนั้น ข้าพระพุทธเจ้าไม่แน่ใจ  
เลยว่าจะป้องกันไม่ให้อำนาจประเทศนั้น ๆ เกี่ยวข้องได้ คอยเหตุนี้จึงเห็นด้วยเกล้าว่า แม้

<sup>46</sup> ก. ที่ 36/455 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทเวศร์วงศ์โรปการ  
ลงวันที่ 29 กันยายน ร.ศ. 115

<sup>47</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5.ยช.5.2/22 ไปรเวต กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพกราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน ร.ศ. 120

บริษัทไทยเรือกอนไทยก็ไม่ต้องพระราชทานคอนเซชันให้ทำรถไฟ..."<sup>48</sup>

ถึงแม้ว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาจักรที่รัฐบาล  
ควรสร้างเองทุกสาย จะเป็นความคิดเห็นสวามิภักดิ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ ยังมีได้เป็นเหตุจากที่ประชุมเสนาบดีก็ตาม แต่ต่อมาที่ประชุมเสนาบดีก็ได้ลงมติ  
ว่า รัฐบาลจะสร้างทางรถไฟเองทุกสายในพระราชอาณาเขต\* เข้าใจว่าคงยึดนโยบายนี้เป็นหลัก  
ปฏิบัติในปี พ.ศ.2449 ทั้งนี้เพราะตั้งแต่ ปี พ.ศ.2449 เป็นต้นไป รัฐบาลมิได้อนุมัติสัมปทาน  
สร้างทางรถไฟแก่เอกชนเลย

## ข. นโยบายการปรับปรุงทางและถนน

### 1. นโยบายการปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาค

ในต้นรัชกาลที่ 5 รัฐบาลให้ความสนใจในการปรับปรุงทางเกวียนและถนนในภูมิภาค  
น้อยมาก รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ แต่เพียงให้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวง  
มหาดไทย และกระทรวงมหาดไทยคงปล่อยให้ข้าหลวงเทศาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการ โดยให้กรม  
การเมือง อำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ชลแรงชาวบ้านเมื่อพบเหตุต้องการทำมาแล้วช่วยกันதாகทาง  
ทางในหมู่บ้านของตน หรืออาจจะเกณฑ์แรงนักโทษ หรือจ้างเหมาเอกชนเป็นผู้สร้างทาง ดังนั้น  
การสร้างทางส่วนมากจึงเป็นทางเดินกว้างประมาณ 3 ศอก (2.50 เมตร) ภายในหมู่บ้านหรือ  
ระหว่างหมู่บ้านเป็นส่วนใหญ่ จะมีทางเกวียนเชื่อมจังหวัดซึ่งมีความจำเป็นในการติดต่อทางราชการ

<sup>48</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/22 ไปรเวต กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ กรวามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน ร.ศ.120

ยังไม่ปรากฏหลักฐานว่าลงมติในการประชุมเสนาบดีเมื่อใดแน่ แต่ในการประชุม  
เสนาบดีเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ.125 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำรัสว่า  
"ทางสายตะวันตกที่ควรแยกไว้ดูรักษาเป็นเรื่องหนึ่งต่างหาก แลสายอื่น ๆ นั้น เพราะชั้นเคิมที่  
ประชุมเสนาบดีได้ตกลงไว้ว่า การสร้างทางรถไฟควรรัฐบาลจะทำเองทั้งสิ้น..." อ่างจากหอ  
จดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม  
ร.ศ.125

หรือการค้าขายบ้างแต่ไม่มากนัก งานเหล่านี้ถ้าเป็นงานใหญ่จึงจะมีพนักงานจากกระทรวงโยธาธิการมาตรวจบ้างเป็นครั้งคราว<sup>49</sup> แต่ส่วนใหญ่แล้ว ข้าราชการ ประชาชนในแต่ละท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ ดังนั้น การสร้างทางจึงอยู่ในลักษณะเป็นไปตามความต้องการและความสามารถของแต่ละท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้ามณฑลใดที่ข้าหลวงเทศาภิบาลกระตือรือร้น มีความคิดริเริ่มอยู่เสมอ ประกอบกับได้รับความร่วมมือจากข้าราชการ พ่อค้า ประชาชนแล้ว มณฑลนั้นก็ดำเนินการสร้างทางได้

ต่อมาในปลายรัชกาลที่ 5 รัฐบาลตระหนักดีว่า ถ้ารัฐบาลมุ่งพัฒนาทางรถไฟ โดยปราศจากการปรับปรุงทางเกวียนและถนนเพื่อเชื่อมมายังทางรถไฟแล้ว ย่อมเป็นผลให้ประสิทธิภาพของการคมนาคมโดยทางรถไฟลดน้อยลงไปด้วย แต่การขาดแคลนทางเกวียนและถนนนั้นก็สืบเนื่องจากรัฐบาลมิได้จัดหน่วยงานที่จะรับผิดชอบงานโยธาหัวเมืองโดยตรง ซึ่งเป็นผลให้ขาดการวางแผนงาน ทั้งในขณะนั้นและในอนาคตต่อมา ประกอบกับทัศนคติของประชาชนพอใจในสภาพที่เป็นอยู่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทราบความบกพร่องเหล่านี้ดี และทรงพยายามที่จะแก้ไขเท่าที่จะทำได้ ดังเช่น ให้กระทรวงโยธาธิการ เป็นผู้รับผิดชอบงานโยธาหัวเมือง<sup>50</sup> เป็นต้น

## 2. นโยบายการปรับปรุงถนนและสะพานในเมืองหลวง

รัชกาลที่ 5 ทรงสนพระทัยในการสร้างถนนและสะพานในกรุงเทพฯ มากเป็นอันดับรองจากการพัฒนาทางรถไฟ โดยพระองค์ทรงให้ความสนใจสนพระทัยทุกด้าน ทั้งการจัดสรรงบประมาณ การวางโครงการทำถนนต่าง ๆ วิธีการสร้าง การกำหนดขนาดถนน การระบายน้ำ การปลูกต้นไม้ตามถนน ทลาดจนกระทั่ง การรักษาความสะอาดของถนน การที่พระองค์ทรงสนพระทัยมากเช่นนี้ เพราะกรุงเทพฯ ในขณะนั้นได้เริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการสร้างถนน สะพานในกรุงเทพฯ รัฐบาลมีนโยบายดังนี้คือ

<sup>49</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เลกส์สาร ร. 5 ยช. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศาภิบาล ศก. 121 เรื่อง จัดการโยธาหัวเมือง

<sup>50</sup> เกื้อกูล ยี่แยงอนันต์ ล.ค. หน้า 86

3. นโยบายในด้านการดำเนินงานนั้น รัฐบาลกำหนดนโยบายทั้งที่สร้างถนนด้วยตนเอง และอนุญาตให้เอกชนดำเนินการได้ โดยมีกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ชี้แจงวงเวียนเรื่องขนาดความกว้าง รูปแบบ และการกระจัดถนน <sup>51</sup>

4. นโยบายในการเลือกเส้นทางในระยะแรก รัฐบาลมุ่งสร้างถนนระหว่างชานเมืองกับภายในเมือง และสร้างถนนเลียบคูเมือง คลองคูกรุงเก่า และคลองคูเมืองเดิม เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนที่เคยชินกับการใช้ระบบการคมนาคมทางน้ำ หันมาเห็นประโยชน์ในการใช้ทางบกแทน

เป็นที่น่าสนใจว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีนโยบายเชิญชวนให้ประชาชนหันมาสนใจวิธีคมนาคมทางบกที่เรียบง่ายธรรมดา โดยการสร้างถนนเลียบตามคลองต่าง ๆ อาทิ ถนนกรุงเทพฯ เลียบคลองคูกรุงเก่า ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาชัย เลียบตามคลองคูเมืองเดิม เป็นต้น

5. นโยบายมุ่งสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้ว เพื่อส่งเสริมการค้าขาย อาทิ โครงการถนนอำเภอสำเพ็ง ในปี พ.ศ. 2435 แต่การสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้ว ต้องประสบอุปสรรคมากมาย โดยเฉพาะการเรียกเงินค่าที่ดิน และค่าธรรมเนียมในส่วนที่ถูกสร้างถนน เป็นผลให้การสร้างถนนต้องหยุดชะงักไปหลายปี

6. นโยบายเกี่ยวกับความกว้างขวางของถนนนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสนพระทัยมาก และได้สังเกตเห็นความสำคัญของถนนในอนาคตกว้าง แม้ว่าในระยะแรกถนนที่สร้างจะมีขนาดกว้างประมาณ 8-20 เมตร แล้วแต่ความสำคัญของถนนนั้น ๆ แต่เมื่อธุรกิจก้าวหน้า ประชาชนเพิ่มขึ้นและนิยมเดินทางโดยทางถนนมากขึ้นแล้ว ย่อมทำให้ถนนซึ่งกว้างกลับต้องแคบไป ดังเช่นถนนเจริญกรุง แรกสร้างถนนนั้น ประชาชนได้วิพากษ์วิจารณ์ว่าถนนกว้างเกินไป แต่เพียงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 เท่านั้น ถนนนี้ก็แคบเกินไปเสียแล้ว

<sup>51</sup> พกจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/117 สำเนาคำชี้แจงเรื่องที่จะแก้ไขการไปมาในถนนเจริญกรุงในชั้นหลัง.

ทำให้เกิดอุบัติเหตุเสมอ จากประสบการณ์เหล่านี้ ในปี พ.ศ.2451 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดกำหนดขนาดถนน 3 ประเภท คือ ถนนขนาดกว้าง 24 เมตร กว้าง 16 - 18 เมตร และกว้าง 10 - 8 เมตร โดยให้กรมสุขาภิบาลพิจารณาความคับคั่งของถนนที่จะสร้างใหม่ในอนาคต แล้วมีกั้นเขตขนาดความกว้างของถนนนั้น เมื่อยังหางบประมาณสร้างถนนให้กว้างตามขนาดที่กำหนดไม่ได้ ก็ให้ถมทางกว้างแต่เพียงจำเป็นเท่านั้น นโยบายนี้ได้เริ่มทดลองสร้างถนนจากถนนหัวลำโพง ไปถนนประแจจีน\* และทรงพระราชทานนามถนนนี้ว่าถนนราชดำริ<sup>52</sup>

### ค. นโยบายเกี่ยวกับกิจการรถราง

กิจการรถราง เป็นอุตสาหกรรมการขนส่งที่สำคัญในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ เพราะเป็นวิธีการคมนาคมทางบกวิธีหนึ่งที่รวดเร็วมากในสมัยนั้น รัฐบาลได้สังเกตเห็นว่าเมื่อกิจการรถรางจะเป็นกิจการเล็กเมื่อเทียบกับรถไฟ แต่ก็ต้องลงทุนในการวางรางตัวถังรถ และต้องอาศัยวิทยาการตะวันตกด้วย ประกอบกับรัฐบาลมีภาระกิจในการพัฒนาประเทศอีกมาก รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องนี้ โดยรัฐบาลจะไม่จัดดำเนินการเพื่อแข่งขันกับเอกชน แต่รัฐบาลได้ระมัดระวังในการพิจารณาอนุมัติสัมปทานเฉพาะบริษัทที่ให้ผลตอบแทนแก่รัฐบาลมากที่สุด อาทิ เงินค่าภาคหลวง บริการที่รัฐจะได้ใช้รถรางในภาวะฉุกเฉินหรือเมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนิน หรือสำหรับบุรุษไปรษณีย์ ขณะปฏิบัติหน้าที่ หรือบริการการรดน้ำถนน<sup>53</sup> เป็นต้น บริการเหล่านี้ บริษัทรถรางต่าง ๆ ที่ได้รับสัมปทานจะต้องจัดให้รัฐในลักษณะให้เปล่า หรือเรียกเก็บเงินในบางกรณี ตามเงื่อนไขในสัญญา

\* ปัจจุบัน คือ ถนนเพชรบุรี

<sup>52</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/91 ที่ 10/299 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวถึงพระยาสุโขมนัยวิวัฒน์ ลงวันที่ 17 พฤษภาคม ร.ศ.127

<sup>53</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5.น. 21/56 ที่ 37/15823 กรมหลวงนเรศวรฤทธิกราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ.124

### 3.2.2 นโยบายเกี่ยวกับกิจการการสื่อสาร

การสื่อสารที่สะดวก รวดเร็ว ทันสมัย และทั่วถึงกัน เป็นสิ่งที่รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ตระหนักถึงและเห็นความสำคัญอย่างมาก ดังนั้น รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงได้กำหนดนโยบายที่จะดำเนินการเองแทนการให้เอกชน (หมายถึง อังกฤษและฝรั่งเศส) ซึ่งต่างพยายามที่จะขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างสายโทรเลขในประเทศไทย<sup>54</sup> เป็นต้น โดยรัฐบาลได้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้น คือ กรมไปรษณีย์โทรเลข ซึ่งต่อมาได้รวมทั้งสองกรมนี้เข้าด้วยกัน เรียกว่า กรมไปรษณีย์โทรเลข<sup>55</sup> ในระยะแรก ๆ นโยบายในด้านการจัดบริการนี้จะจัดบริการขึ้นเฉพาะภายในเขตเมืองหลวงและเมืองรวม ๆ ก่อน ต่อมาจึงได้ขยายไปยังหัวเมืองนอก ๆ จนกระทั่งปัจจุบัน ได้บริการทั่วประเทศ

### 3.2.3 นโยบายเกี่ยวกับการประปา

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นความสำคัญของการมีน้ำสะอาดไว้อุปโภคและบริโภค ดังนั้น พระองค์จึงมีนโยบายที่จัดทำกิจการประปาขึ้น โดยกำหนดนโยบายที่รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการเอง ซึ่งนโยบายดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จในต้นรัชกาลที่ 6 จึงได้มีการเปิดบริการนำประปาแก่ประชาชน ซึ่งในระยะแรกนี้ คงจะเปิดบริการเฉพาะภายในเมืองหลวงก่อนแล้วจึงขยายไปยังหัวเมืองอื่น ๆ ในระยะต่อมา

### 3.2.4 นโยบายเกี่ยวกับกิจการไฟฟ้า

กิจการไฟฟ้าก็เป็นสิ่งสาธารณูปโภคที่สำคัญประการหนึ่งที่รัฐบาลในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าได้เล็งเห็นความสำคัญ ซึ่งนโยบายในการดำเนินการในระยะแรกเป็นของฝ่าย

<sup>54</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475 หน้า 339

<sup>55</sup> ค. หน้า 341

เอกชน ซึ่งต่างได้ขายกิจการต่อ ๆ กันในระหว่างบริษัทเอกชนชาติต่อ ๆ ด้วยกัน จนกระทั่ง  
ในที่สุดรัฐบาลได้ออกกิจการต่อทั้งหมดมาเป็นของรัฐ



## การปฏิรูปทางคมนาคมในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

### 4.1 การพัฒนาทางรถไฟ

#### 4.1.1. การสำรวจเส้นทางรถไฟ

ก่อนการพิจารณาสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ นั้น รัฐบาลจำเป็นต้องมีข้อมูลทางคำนวณประมาณการก่อสร้าง เส้นทางที่มีสภาพภูมิประเทศไม่เป็นอุปสรรคต่อเทคโนโลยีในการวางรางและอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2430 รัฐบาลได้ลงนามในสัญญาว่าจ้าง เซอร์แอนดรู คลาร์ก ( Sir Andrew Clark ) และบริษัทพันธมิตร แมกแทกการ์ท โลเชอร์ ( Messrs Punchard Mactaggart Lawther & Co) ซึ่งเป็นบริษัทอังกฤษเพื่อทำการสำรวจทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ พร้อมทั้งทางแยก 3 ทาง ดังนี้

- ตอนที่ 1 ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง กรุงเทพฯ
- ตอนที่ 2 ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง ลพบุรี
- ตอนที่ 3 ตั้งแต่ลพบุรี ถึง นครสวรรค์
- ตอนที่ 4 ตั้งแต่นครสวรรค์ ถึง อุดรดิตถ์ แพร
- ตอนที่ 5 ตั้งแต่แพร่ ถึง ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่
- ตอนที่ 6 ตั้งแต่สระบุรี ถึง นครราชสีมา
- ตอนที่ 7 ตั้งแต่อุดรดิตถ์ ถึง ปากลาย
- ตอนที่ 8 ตั้งแต่เชียงใหม่ ถึง เชียงราย เชียงแสน

โดยมีเงื่อนไขว่า บริษัทพันธมิตร จะต้องรายงานผลการสำเร็จอย่างละเอียดถี่ถ้วน พร้อมทั้งประเมินราคาก่อสร้างทุกตอน ทั้งทางรถไฟขนาดกว้าง 1 เมตร

ขนาดกว้าง 1.435 และขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร<sup>1</sup> ลินค้าใช้จ่ายเป็นเงิน 630,000 บาท<sup>2</sup> ต่อมาเนื่องจากมีเสียงเรียกร้องจากข้าราชการชั้นสูงบางท่าน ให้สร้างทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมาแทนสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ซึ่งจะต้องลงทุนมาก ดังนั้นในปี พ.ศ. 2431 รัฐบาลไทยได้จ้างวิศวกรชาวเยอรมันมาทำการสำรวจทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ กับนครราชสีมา โดยผ่านทางเมืองนครราชสีมา<sup>3</sup> ซึ่งเป็นเส้นทางค้าขายจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมาอีกทางหนึ่ง

ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางสร้างทางรถไฟนั้น ภัยเหตุที่ว่าเป็นการลงทุนที่ต้องใช้เงินจำนวนมาก รัฐบาลยังขาดความรู้ทางวิชาการด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงมีแนวโน้มที่จะสร้างทางรถไฟสายสั้น ๆ ก่อน ดังจะเห็นได้จากตอนหนึ่งของบทสนทนาระหว่างราชทูตสยามประจำอังกฤษ กับนายโยเซฟ เชมเบอร์เลียน รัฐมนตรีกระทรวงอาณานิคมของอังกฤษ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2429 ความว่า

"... การที่รัฐบาลคิดอยู่เดี๋ยวนี้นี้ ก็คิดแต่ทางสั้น ๆ เพียง 112 ไมล์คือทางไปเมืองนครราชสีมา เพราะเมืองนั้นเป็นเมืองรวมสินค้าเมืองลาวฝ่ายตะวันออก กับทั้งตะวันออกเฉียงเหนือทั้งปวงมาตั้งอยู่ที่เมืองนั้นหมด ไม่มีทางลงมากกรุงเทพฯ จึงคิดว่าถ้าทำทางนี้แล้ว คงจะไม่ขาดทุน..."<sup>4</sup>

ขณะที่รัฐบาลยังมีอาการลงใจว่าควรเลือกเส้นทางใดนั้น ฝรั่งเศสก็ได้คุกคามทาง

<sup>1</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟเพิ่มเติม 2 ส่วนวน  
ที่ 3 สัญญาทำการเซอเว

<sup>2</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/16 คำกราบบังคมทูลของนายเซตเท เจ้ากรมรถไฟในพิธี เปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 (รศ.115)

<sup>3</sup> ก.

<sup>4</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟเพิ่มเติม 2 ส่วนวน  
ที่ 1 เมงโมเรณคำ ราชทูตสยามสนทนากับนายโยเซฟ เชมเบอร์เลียนลงวันที่ 8 มีนาคม 2428 (คศ. 1886)

ด้านตะวันออกของไทย ดังโคลงมาแล้วในบทที่ 2 รัฐบาลจึงมีทางเลือกเพียงทางเดียวคือ  
 ต้องสร้างทางสายนครราชสีมา เพื่อกระตุ้นการปกครองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้น  
 รัฐบาลไทยจึงประกาศประมูลจ้างเหมาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

#### 4.1.2 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

##### ก. การเลือกเส้นทาง

ภายหลังจากที่รัฐบาลกำหนดการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว รัฐบาลได้  
 พยายามเลือกเส้นทาง โดยคำนึงว่าจะต้องเป็นเส้นทางเก่าแก่ ที่พอคาประชาชนนิยมเดินทางมา  
 นานแล้ว มีสภาพทางภูมิศาสตร์อันไม่เบียดเบียนหรือกระทบต่อทางเทคโนโลยี ในการสร้างทางรถไฟอีกทั้ง  
 มีระยะทางสั้น เพื่อมิให้สิ้นเปลืองงบประมาณด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องตัดสินใจเลือกเส้นทางเก่า  
 แก่ 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแรกจากกรุงเทพฯ มาตามลำน้ำเจ้าพระยาจนถึงเมืองสระบุรี ซึ่ง  
 จะมีทางเวียนต่อไปยังเมืองนครราชสีมา หรือเส้นทางที่ 2 จากกรุงเทพฯ มาตามลำคลองบาง  
 ชนาก แฉ่นำบางประกง เมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง จนถึงเมืองนครราชสีมาโดยได้รับคำ  
 แนะนำจากบริษัทพันธบัตร ที่รัฐบาลจ้างมาสำรวจทาง เมื่อปี พ.ศ. 2430 ว่า

"... การที่ได้ตรวจดูกระทำให้เห็นชัดปราศจากสงสัยได้ว่าที่กระทำทางรถไฟ ต่อ  
 กัน ในระหว่างเมืองนครราชสีมาเข้ากับกรุงเทพฯ นั้นจะต้องทำไปทางเมืองสระบุรี ที่จะไปทาง  
 เมืองปราจีนบุรีนั้นไม่ได้ ระยะทางที่จะคิดกันได้อย่างสั้นที่สุด ในระหว่างเมืองปราจีนบุรี กับเมือง  
 นครราชสีมา นั้นมีเครื่องกีดขวาง และเป็นทำเลลำบากในธรรมชาติที่เห็นนั้นมากนัก และการอ้อมทาง  
 เมืองวัดนาและนางรองนั้น ก็เป็นทางไกลมากกว่าที่จะคิดเทียบคู่กับทางสระบุรี เมืองนครราชสีมา  
 นั้นเป็นอันมาก..."<sup>5</sup>

แต่การสร้างทางรถไฟไปตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มในฤดู  
 น้ำท่วมสูงถึงประมาณ 9 ฟุต หรือมากกว่าทุกปี<sup>6</sup> การสร้างทางรถไฟตามทางนี้จะต้องถมทาง

<sup>5</sup> ค. นายเบตเก รายงานถึงกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 29 มกราคม  
 2431 (กศ. 1889)

<sup>6</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เลกสาร ร.5 ขช.5.9/2 คำแปลที่ 18468 นายคลาก  
 พูลกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 28 มีนาคม รศ. 109

ให้สูงขึ้น และเปิดทางน้ำไหลจำนวนหลายแห่ง ทำให้สิ้นเปลืองค่าก่อสร้าง ด้วยเหตุที่มีบริษัท  
 บัณฑิตกิจได้เสนอแนะให้รัฐบาลเล็งไปสร้างทางตะวันออกของกรุงเทพฯ แล้วตัดตรงไป  
 ทางเหนือจนถึงท่าเรือจะดีกว่า แต่เนื่องจากทางนี้ไม่ผ่านเมืองอยุธยา ถ้าพระบาทสมเด็จพระ  
 พระเจ้าอยู่หัวต้องพระราชประสงค์ทางรถไฟไปถึงบางปะอินแล้ว จะทำทางแยกจากทางใหญ่  
 ไปยาวประมาณ 12 ไมล์ก็ได้ ทางแยกนี้คงจะไม่เสียเงินมากเหมือนที่จะทำทางตรงไปถึง  
 บางปะอิน อยุธยา และท่าเรือ<sup>7</sup> ขอเสนอแนะนี้ กรมขุนนครสวรรค์ ให้เหตุผลว่า"...  
 พิจารณาแล้วก็ยังไม่เห็นว่าถูกกว่าที่ไปไกลข้างแม่น้ำ เพราะลดการฉกฉวยที่ดินมาก ด้วยเหตุว่า  
 การแผ่นดินในตอนนี้มีระดับที่สูงแปลกกันมาก... อีกประการหนึ่ง ทางที่ตรวจไว้แล้วนี้ก็ได้  
 ลงทุนเข้ามาสิ้นเงินเป็นอันมาก..."<sup>8</sup> ในที่สุดรัฐบาลได้ตัดสินใจเลือกทางจากกรุงเทพฯ ไป  
 ตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา สระบุรี และนครราชสีมา

ข. การเลือกขนาดรางรถไฟ

การเลือกขนาดรางรถไฟ เป็นปัญหาหนึ่งที่ถกเถียงกันมากกว่าควรสร้างขนาดแคบ  
 1 เมตร หรือขนาดมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร ความเห็นของข้าราชการที่เกี่ยวข้องกับการ  
 สร้างทางรถไฟในขณะนั้น แยกแยกเป็น 2 กลุ่ม โดยกลุ่มที่สนับสนุนการสร้างทางรถไฟขนาดแคบ  
 อาทิต พระยาสุรศักดิ์มนตรี ได้ให้เหตุผลว่า การค้าขายในเมืองต่าง ๆ ตามทางที่รถไฟแล่นผ่านนั้น  
 ยังมีสินค้าไม่มากนัก คงจะไม่คุ้มกับการลงทุนสร้างทางรถไฟด้วยรางขนาดธรรมดา รัฐบาลควร  
 ประหยัดเงินทุนที่จะสร้างรางขนาดธรรมดา มาสร้างทางรถไฟสายอื่นต่อไป<sup>9</sup> อีกทั้งยังได้รับการ  
 สนับสนุนจากรัฐบาลอังกฤษที่ครอบครองอาณานิคมอินเดีย พม่า และมลายู ให้สร้างทางขนาดแคบ  
 เพื่อความสะดวกในการสร้างทางรถไฟเชื่อมติดต่อกับประเทศไทย

<sup>7</sup>ดู.

<sup>8</sup>พหุจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/2 ที่ 135/3 กรมขุนนครสวรรค์-  
 นวัตกรรมเขื่อนสมมติพรพิทักษ์ ลงวันที่ 1 สิงหาคม ร.ศ.110

<sup>9</sup>พหุจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.6/1 ที่ 61/9 พระยาสุรศักดิ์-  
 มนตรี กราบพูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 28 กันยายน ร.ศ.109.

ส่วนกลุ่มที่สนับสนุนให้สร้างทางขนาดธรรมดา อาทิ นายเบทเก เจ้ากรมไฟฟ้า ได้ให้เหตุผลในฐานะผู้บริหารและวิศวกรคนหนึ่งที่<sup>10</sup> ประการแรกเส้นทางทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ ไปเมืองนครราชสีมา เป็นทางตรงสร้างผ่านไปตามที่ราบ จะมีทางโค้งบ้างเพียง 20 กิโลเมตร และไม่มีทางโค้งวงแคบมาก อันจะเป็นความลำบากในการเดินรถ ดังนั้นจึงควรสร้างทางขนาดธรรมดา ประการที่ 2 รถไฟที่วิ่งบนรางขนาดธรรมดาสามารถวิ่งได้เร็ว จะช่วยย่นเวลาการเดินทางได้ดีกว่ารางขนาดแคบ ประการที่ 3 ถึงแม้ว่าจะต้องลงทุนในการวางรางขนาดธรรมดาด้วยราคาสูงในระยะแรกก็ตาม แต่จะคุ้มทุนในระยะเวลานาน เพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่าขนาดแคบ

กลุ่มที่สนับสนุนให้สร้างรางขนาดธรรมดา ดูมีน้ำหนักมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อกรมขุนวิศวานุวัตติวงศ์ ทรงเห็นด้วยที่จะให้ทางรถไฟสายนครราชสีมาสร้างด้วยรางขนาดธรรมดา ทั้งนี้ทรงเห็นการฉ้อโกงในประเทศไทยยังมีทรัพยากรอีกมากมาย ทั้งป่าไม้ เหมืองแร่ และที่ดินที่จะได้รับการบุกเบิกทำการเพาะปลูก ผลิผลเหล่านี้จะถูกส่งลำเลียงมายังกรุงเทพฯ เพื่อส่งออกจำหน่ายต่างประเทศต่อไป เมื่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอนาคตทวีขึ้นมากแล้ว ทางขนาดแคบจะไม่เพียงพอกับความต้องการ ซึ่งถ้ารัฐบาลจะต้องเปลี่ยนขนาดรางใหม่แล้ว จะทำให้สิ้นเปลืองมากกว่าการลงทุนสร้างทางขนาดธรรมดาแต่ครั้งแรก ดังจะเห็นได้จากพระหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ความตอนหนึ่งว่า

"...ในประเทศสยามนี้จะเอาอย่างรถไฟขนาดเล็ก ซึ่งทำในเมืองไกลก็ดียิ่งนั้น ไม่ได้เพราะภูมิประเทศติดกัน กรุงสยามนี้เมืองหลวงอันบริบูรณ์ด้วยสมบัติซึ่งตั้งอยู่ใกล้ทะเล อันเป็นปากช่อง สินค้าทั้งหลายซึ่งเกิดขึ้นทั่วประเทศอันใหญ่กว้างนั้น จะต้องไหลมารวมลงในเมืองหลวงทางเดียว ไม่เหมือนเมืองอื่นที่ใกล้เคียงอันไม่สามารถที่จะเป็นดังกล่าวนี้ได้..."<sup>11</sup>

<sup>10</sup>สมใจ ไพโรจน์ "บทบาทของประเทมหาดำนาจตะวันตก ในการเสริมสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" หน้า 73-74

<sup>11</sup> ทอจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.6/1 ที่ 61/109 กรมขุนวิศวานุวัตติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 ตุลาคม รศ. 109

ในที่สุจริตรัฐบาลเห็นชอบด้วยในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาด้วยวงขนาด  
ธรรมดา และประกาศให้มีการประกวดราคาจ้างเหมาสร้างทางรถไฟด้วยวงขนาดธรรมดา

### ค. การประกวดราคาสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา

ในการประกวดราคาสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา นั้น ปรากฏว่า  
มีบริษัทที่ขอประกวดราคา ณ ที่ทำการกรมรถไฟกรุงเทพฯ ในวันที่ 15 ตุลาคม 2434 สอง  
รายคือ นายเลนซ์ ( Lenz ) ตัวแทนจากบริษัทเยอรมัน และนายยอร์ช เมอเรีย แคมพ์-  
เบลล์ ( George Murray Campbell ) ตัวแทนของบริษัทอังกฤษจากสิงคโปร์<sup>12</sup> การ  
ประกวดราคาค้างนี้ได้กลายเป็นเรื่องการแข่งขันอิทธิพลในการสร้างทางรถไฟระหว่างเยอรมัน  
และอังกฤษ ทั้งปรากฏในหนังสือของกรมหลวงเทเวศร์วิโรปการ กรมมิ่งมณฑลพระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัว

"ด้วยการทำทางรถไฟนครราชสีมา นั้น มีความสงสัยและอิจฉากันอยู่ในระหว่าง  
อังกฤษกับเยอรมัน เป็นอันมากอันใด ความทราบฝ่าฝืนของขุติพระบาททุกประการนั้นแล้ว..."<sup>13</sup>

สถานทูตของทั้งสองประเทศพยายามติดต่อ เข้า ฝ้ากรมหลวงเทเวศร์วิโรปการ  
เพื่อชี้แจงถกเถียงกัน ราชทูตอังกฤษและหนังสือพิมพ์ฉบับภาษาอังกฤษในประเทศไทยต่างโจมตี  
นายเบเทเก เจ้ากรมรถไฟซึ่งเป็นชาวเยอรมันว่า ซัดความยุติธรรมในการประกวดราคาค  
ก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา โดยพยายามให้บริษัทเยอรมันเป็นผู้ได้รับการว่าจ้างสร้าง  
ทางรถไฟสายนี้ ถึงแม้ว่าเจ้ากรมรถไฟของไทยจะมีพฤติการณ์สนับสนุนบริษัทเยอรมันก็ตาม แต่  
ข้อเท็จจริงของเจ้ากรมรถไฟหลายอย่างก็เพื่อผลประโยชน์ของรัฐชาติไทย อาทิ กรณีที่ระบุไว้ใน  
สัญญาที่ว่าเมื่อเกิดกรณีขัดแย้งระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทแคมพ์เบลล์ แล้ว จะต้องให้ชาว

<sup>12</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 5.6/7 นายเบเทเก ทูตกรมขุน  
นครราชสีมาถึงวงศ์ ลงวันที่ 19 ตุลาคม ร.ศ.110

<sup>13</sup> ล. ที่ 206/11390 กรมหลวงเทเวศร์วิโรปการ กรมมิ่งมณฑลพระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18 ตุลาคม ร.ศ.110

อังกฤษที่ดำรงตำแหน่งประธานสมาคมวิศวกรแห่งลอนดอน (President of the Engineering Society of London) เป็นผู้ตัดสิน ทำให้นายเบทเกสลงด้วยว่าอาจมีแผนการแฝงอยู่ จึงเอาคนอังกฤษมาตัดสินคดีพิพาท<sup>14</sup> เป็นต้น ซึ่งปรากฏต่อมาภายหลังเป็นจริงตามที่นายเบทเกสลงสืบ นอกจากนี้การยื่นของประกวดราคา นายแคมป์ เบลล์ ยังมีข้อบกพร่องหลายประการ เป็นต้นว่า การเปลี่ยนแปลงราคาคากก่อสร้าง ภายหลังจากบริษัทอังกฤษได้รับว่าจ้างสร้างทางรถไฟแล้ว กรมรถไฟได้ตรวจราคาคากก่อสร้าง พบว่ามีารรวมเงินยอดต่าง ๆ ผิดอยู่สองแห่ง ทำให้ราคาคากก่อสร้างเพิ่มขึ้นจาก 9,744,425 บาท เป็น 9,773,712 บาท นอกจากนี้ นายแคมป์เบลล์ ยังได้ขอแก้ไขราคาคากก่อสร้างอีก เนื่องจากคำนวณคากก่อสร้างสถานีที่นครราชสีมาผิดไปจากแบบแผนของกรมรถไฟ รัฐบาลได้ยินยอมให้แก้ไขราคาให้ถูกต้องตามจริง เพื่อความยุติธรรม ดังนั้นราคาคากก่อสร้างจึงเพิ่มจาก 9,773,712 บาท เป็น 9,798,492 บาท<sup>15</sup>

การที่บริษัทอังกฤษได้รับการว่าจ้างสร้างทางรถไฟครั้งนี้ ถึงแม้ว่าจะเป็นตามหลักการที่รัฐบาลได้ตั้งไว้ก็ตาม แต่เหตุผลที่แท้จริงแล้ว รัฐบาลต้องการคานอำนาจเยอรมันที่มีอิทธิพลควบคุมการบริหารกรมรถไฟไทย ตามหลักการแล้วรัฐบาลจะจ้างเหมาบริษัทที่เสนอราคาคากก่อสร้างต่ำกว่า และมีหลักฐานมั่นคงกว่า<sup>16</sup> ดังนั้น เมื่อบริษัทอังกฤษเสนอราคา 9,744,425 บาท ซึ่งต่ำกว่าบริษัทเยอรมันที่เสนอราคา 11,976,925 บาท ถึงแม้ว่าบริษัทอังกฤษจะมีข้อบกพร่องบางอย่างดังที่กล่าวมาแล้วก็ตาม รัฐบาลในขณะนั้นก็หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องจ้างบริษัทอังกฤษ เพราะถ้ารัฐบาลจ้างเหมาบริษัทเยอรมันสร้างทางรถไฟแล้ว

<sup>14</sup> สมใจ ไพโรจน์ธีระรัฐศ ล.ค. หน้า 82

<sup>15</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.5.6/7 รายงานแผนก่อสร้างรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ร.ศ.110

<sup>16</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/7 รายงานการว่าจ้างก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ร.ศ.110

อาจจะถูกครหาว่า จากกรมรถไฟเป็นชาวเยอรมัน ทั้ง ๆ ขณะนั้นรัฐบาลยังไม่มีข้าราชการไทย  
 ที่มีความชำนาญในการสร้างทางรถไฟเลย แต่นโยบายของไทยในเรื่องความอำนานนั้นก็กลับกลายเป็น  
 เป็นปัญหาในภายหลัง และสร้างความเสียหายทั้งการเงิน ความก้าวหน้า ในการพัฒนาทางรถไฟ  
 และเกียรติภูมิของชาติด้วย

การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ได้เริ่มขึ้นเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
 เจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทอดดินเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2434 การก่อสร้างได้ทำ  
 พร้อม ๆ กัน 3 ช่วง คือกรุงเทพฯถึงกรุงเทพฯ กรุงเทพฯถึงแก่งคอย และแก่งคอยถึงนครราชสีมา  
 ตามกำหนดนั้น ทางรถไฟสายนี้บริษัทอังกฤษก่อสร้างเสร็จภายในปี พ.ศ. 2439 แต่การสร้างทาง  
 รถไฟสายนี้ต้องลาซาไปด้วยอุปสรรคหลายประการ เป็นคนว่า สภาพภูมิประเทศระหว่างกรุงเทพฯ  
 ถึงอยุธยา เป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมทุกปี การสร้างทางรถไฟจะต้องถมดินสูงขึ้น 2 เมตรกว่า ส่วนช่วง  
 แก่งคอยถึงนครราชสีมา นั้น เป็นทางเข้าไปในป่าดงพระยาเย็น ซึ่งเต็มไปด้วยสัตว์ป่าดุร้าย สัตว์  
 เสือยลล่าเหยื่อเป็นอันตรายและใช้ป่าอันรกทึบ เป็นผลให้กรรมกร เจ็บป่วยล้มตายไปมากมาย ช้ำยัง  
 เป็นที่ชยาคต่อกรรมกรรุ่นใหม่ที่จะเข้าไปทำงาน นอกจากนี้กรณีวิกฤตการณ์สยาม ปี พ.ศ. 2436  
 เป็นอุปสรรคอีกประการหนึ่งที่ทำให้การสร้างทางรถไฟหยุดงักไปชั่วคราว อุปสรรคเหล่านี้จะ  
 กล่าวอย่างละเอียดในบทต่อไป

เหตุการณ์ที่มีผลสำคัญอย่างยิ่งต่อความล่าช้าในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา  
 ก็คือข้อพิพาทระหว่างเจ้ากรมรถไฟไทย กับบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างชาวอังกฤษ ตลอดระยะเวลา  
 การก่อสร้าง บริษัทอังกฤษมีข้อขัดแย้งกับนายเบทเก เจ้ากรมรถไฟไทย ทั้งในเรื่องการตั้งเครื่อง  
 เหล็กรถไฟเข้ามาเกินความจำเป็นในขณะนั้น การสร้างทางเพียงต้องการกอบโกยผลประโยชน์  
 จากรัฐบาลไทยอย่างเต็มที่ เช่น การถมดิน ความขัดแย้งทางเทคโนโลยีวิชาการก่อสร้างรถไฟ  
 ความขัดแย้งเหล่านี้ หวังความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ จนทั้งสองฝ่ายต้องตั้งอนุญาโตตุลาการ เพื่อ

เพื่อตัดดินถึง 3 ครั้ง\* การตัดดินแต่ละครั้งกลายเป็นข้อพิพาทระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษ มิใช่ บริษัทอังกฤษเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทอังกฤษพยายามตั้งอำนาจและอิทธิพลของรัฐบาล อังกฤษเข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นผลให้การพิจารณาแต่ละครั้งรัฐบาลไทยเสียเปรียบต้องเสียทั้งเงิน ซกไซคาเสียหลายแสนบาท ต้องเสียเวลาการก่อสร้างทางรถไฟ ต้องเสียเกียรติภูมิของชาติ\*\* ในที่สุดรัฐบาลไทยสามารถยกเลิกจ้างเหมามบริษัทอังกฤษอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม \*\*\* พ.ศ.2443

การเปิดเดินรถไฟหลวงครั้งแรกระหว่างกรุงเทพฯกับอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ได้เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินมาประทับรถม้าที่เดินรถไฟ และเปิดให้ประชาชนเดินทางเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2439 ส่วนเส้นทางอยุธยาถึงแก่งคอย ได้เปิดเดินรถไฟเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2440 และเปิดเดินรถไฟตลอดจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา ระยะทาง 264 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2443<sup>18</sup>

\* ครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2437 ครั้งที่ 2 เมื่อ พ.ศ.2439 และครั้งที่ 3 เมื่อ พ.ศ.2442  
\*\* ไบรด์คูรายละเอียดการตัดดินทั้งสามครั้งจาก สมใจ ไพโรจน์มีร์ รัชต์ลค. หน้า 91-

179

\*\*\*  
เจ้ากรมรถไฟไทยได้บอกเลิกสัญญาว่าจ้างบริษัทอังกฤษ ตั้งแต่วันที่ 6 พฤษภาคม 2439 จนบริษัทฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากรัฐบาลไทย แต่การตัดดินของอนุญาโตตุลาการ ครั้งที่ 2 นี้ไม่เป็นที่พอใจของบริษัท จนกระทั่งต้องมีการพิจารณาครั้งที่ 3 ใน พ.ศ.2442 ซึ่งปรากฏว่า รัฐบาลไทยจะฟ้องชดเชยค่าเสียหายถึง 2,500,000 บาท ภายในวันที่ 6 พฤษภาคม 2443 มิฉะนั้น จะต้องชำระค่าดอกเบี้ย ร้อยละ 10 ด้วย

<sup>17</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5. ยช.5.6/16 คำมิสเตอร์เบทเก เจ้า กรมรถไฟอาณานิคมสยามยังสมเด็จพระกรุณา เมื่อคราวเปิดรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม ร.ศ.115

<sup>18</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช 5.1/52 ปรากฏที่แสดงวันที่ทางสาย ต่าง ๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้าง ระยะทางยาว และราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเดิน ในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ.124

ความสำเร็จในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เป็นผลให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองหลวง กังขุภักดีในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น เพราะทางรถไฟสายนี้ สามารถย่นระยะเวลาเดินทางตั้งเดิมโดยทางเกวียน ซึ่งใช้เวลาเดินทาง 20 - 30 วัน<sup>19</sup> เหลือเพียง 10 ชั่วโมง ในระยะแรก ๆ ที่เปิดเดินรถ และลดลงเหลือเพียง 8 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2446<sup>20</sup> นอกจากนี้ยังทำให้การติดต่อคมนาคมได้ตลอดทั้งปี และปลอดภัยจากโรคภัยต่าง ๆ ว่าเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์

#### 4.1.3 โครงการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา - นครราชสีมา

ก่อนที่กรมรถไฟจะสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาสำเร็จนั้น รัฐบาลได้กำหนดโครงการที่จะสร้างทางรถไฟต่อไปยังริมฝั่งแม่น้ำโขง และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงจัดหาเงินทุน แต่แล้วในที่สุดรัฐบาลมีความจำเป็นทางด้านการเงิน จึงต้องหยุดชะงักไปตลอดรัชกาล

การเลือกเส้นทางนี้ รัฐบาลยังคงคำนึงถึงเส้นทางตั้งเดิมที่ประชาชนนิยมใช้ 2 เส้นทาง คือ จากเมืองนครราชสีมาไปตามลำน้ำมูลจนถึงเมืองอุบลราชธานี และข้ามไปเมืองขมปาศก็ได้หรือจากเมืองนครราชสีมา มีทางเกวียนไปยังเมืองหนองคาย ขณะที่รัฐบาลยังมีใจติดสินใจเลือกทางใดนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ทรงเตรียมจัดสรรเงินทุนเพื่อสร้างทางรถไฟที่ ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาที่ทรงมีถึง กรมขุนนครสวรรค์ดิวงส์ว่า

<sup>19</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารแนวรถไฟ แห่ง 2 ส่วนหน้า 1 นายเบตเก พูลกรรมเห็นหัววงส์โครงการ ลงวันที่ 29 มกราคม 2432 (กศ. 1889)

<sup>20</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 5.6/42 ที่ 83/8998 กรมขุนนครสวรรค์ดิวงส์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 29 ตุลาคม รศ. 122

"...ด้วยเงินที่เป็นทุนตำราดไฟตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ขึ้นไปถึงเมืองหนองคาย ตามที่บันทึกเก็บตัวเงินอันมีอยู่ และเชื่อว่าจะใช้ได้ในครั้งแรก คือเงินพระคลังข้างที่ซึ่งอุทิศต่อการวัดทุนเงิน 800,000 บาท อุทิศต่อโรงเรียน โรงพยาบาล และโรงเรียนเล็ก ทุนเงิน 800,000 บาท ดอกเบี้ย 250,435 บาท 61 สตางค์ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นได้ดอกเบี้ยและต้นเงิน สองรายนี้ 1,850,432 บาท 61 สตางค์ เป็นเงินฝากอยู่ในแบงก์แล้วจะถอนมาเมื่อใดก็ถอนได้ จะได้เงินส่วนของลูกชายใหญ่ ที่แมกกลาง รับว่าจะเก็บส่งอีก 400,000 บาท รวมเป็นเงินที่ได้แน่นอนแล้ว 2,250,435 บาท 61 สตางค์ เงินของลูก ๆ อีกประมาณอยู่ใน 320,000 บาท เป็นอย่างต่ำ แลถ้าจะได้เงินในรายสภาอุณาโลมแดงประมาณ 320,000 บาท คงจะเก็บทุนได้รวมทั้งสิ้นที่มีเงินพร้อมอยู่แล้วในเวลานี้ 2,890,435 บาท 61 สตางค์ เป็นอย่างต่ำ...นอกจากที่ไต่ถามมาข้างต้นนั้นแล้ว แลยังมีเหลือไว้สำหรับที่จะสร้างป้อมและซื้อเครื่องสาตราวุธบ้าง ทำการที่ค้างอยู่บ้างเล็กน้อยพอสมควร นอกนั้นก็หมดตัวอยู่เพียงเท่านี้ บอกรับให้รู้ไว้เพื่อจะได้คิดทูลขอซึ่งจะทำการต่อไป"<sup>21</sup>

\* ลูกชายใหญ่ หมายถึงสมเด็จพระเจ้าฟ้าชายมหาวชิรมฤต พระราชโอรสพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าสว่างวัฒนา ประสูติเมื่อวันพฤหัสบดี ที่ 21 มิถุนายน 2421 และได้รับแต่งตั้งเป็นสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมารพระองค์แรก เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2429 สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร ได้รับพระราชทานที่ดินจากพระราชบิดาเพื่อเก็บผลประโยชน์ อาทิ ที่ดินที่บางคอแหลมหรือที่บริเวณใกล้วัดไตรมิตรวราราม เป็นต้น สวรรคตเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2437 (รศ. 113)

\*\* แมกกลาง หมายถึง พระนางเจ้าสว่างวัฒนา พระบรมราชเทวี

<sup>21</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/15 ต้นร่างไปรษณีย์ที่ 54/2426 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมขุนเวสสุวรรณวัตติวงศ์ ลงวันที่ 14 พฤษภาคม รศ. 112

ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2436 กระทรวงโยธาธิการได้ส่งนายกิตตินส์ วิศวกร  
กรมรถไฟ เดินทางไปสำรวจเส้นทางจากเมืองนครราชสีมาไปเมืองหนองคาย และตรวจสอบสภาพ  
บ้านเพื่อการค้าขายในเมืองหนองคาย นายกิตตินส์ ได้เสนอรายงานว่า การสร้างทางรถไฟ  
จะช่วยบรรเทาไม้ซุงคอง ๆ ที่มีอยู่จำนวนมากตลอดทางจากเมืองนครราชสีมา ถึงหนองคาย  
และทางฝั่งขวาแม่น้ำโขงเหนือเมืองหนองคาย ซึ่งสามารถล่องตามลำน้ำมายังเมืองหนองคาย  
และบรรทุกรถไฟจากกรุงเทพฯได้ นอกจากนี้ยังมี โคน กระจับปี่ อีกจำนวนมาก เขาได้เสนอให้  
รัฐบาลสร้างถนนจากเมืองใหญ่มายังทางรถไฟที่จะสร้าง ซึ่งจะทำให้การค้าขายเจริญรวดเร็ว  
ได้แก่การค้าขายในเมืองหนองคายขณะนี้ก็มีน้อย เนื่องจากคาขนส่งสินค้าสูงมาก เป็นผลให้สิน  
ค้าจากกรุงเทพฯ มีราคาสูงขึ้น 500 - 600 เปอรเซนต์ 22

แต่แล้วในที่สุด โครงการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาต่อไปยังหนองคาย หรือ  
ค้าขายฝั่งแม่น้ำโขง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของยูคิตอง ตลอดรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุ  
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้ง ๆ ที่ทรงกระษัตริย์ จักรหาเงินทุนเพื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ตั้งแต่ปี  
พ.ศ. 2436 ทั้งนี้เนื่องจากว่า

ประการแรก เหตุการณ์ในปี ถอ ๆ มา รัฐบาลมีความจำเป็นจะต้องนำเงินที่มี  
อยู่ เพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ ทั้งนี้เพราะรัฐบาลอังกฤษเริ่มสนับสนุนวิศวกร และพ่อค้าชาว  
อังกฤษ เข้ามาร่วมดำเนินการสร้างทางรถไฟสายเหนือ นอกจากนี้รัฐบาลอังกฤษยังเข้ามาซื้อสิทธิพล  
เหนือจำหน่ายทางภาคเหนือด้วย ทำให้รัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญที่จะต้องจัดการคมนาคม  
ระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองเชียงใหม่โดยสะดวก รวดเร็วกว่าที่เบ้ที่อยู่ในขณะนั้น เพื่อผลประโยชน์  
ทางการเมืองการปกครอง

ประการที่สอง รัฐบาลเห็นว่าทรัพยากรและการค้าขายภายในเขตภาคอีสาน และ  
มณฑลอุดร ยังมีไม่มากมาย ส่วนการค้าขายระหว่างเมืองหนองคายกับเมืองหลวงพระบางก็มีน้อย  
มาก ส่วนมากเมืองหลวงพระบาง ค้าขายกับทางเมืองเชียงใหม่ ดังนั้น ผลประโยชน์ที่จะได้รับ  
จากการสร้างทางรถไฟสายนี้อาจไม่คุ้มกับการลงทุน

22. รายงานเรื่องทางรถไฟที่จะคิดสร้างขึ้น ตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ถึงหนองคาย  
กันยายน รศ. 113

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

ข้อ 1. ถ้ารัฐบาลไทยจะทำทางรถไฟติดต่อจากกรุงเทพฯ ไปยังดินแดนลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนที่เป็นดินแดนไทย ถ้าให้ทำโดยเจ้าพนักงานไทยและทุนของไทยแล้ว จะต้องทำ ความตกลงกับฝรั่งเศสก่อน

ข้อ 2. การให้ท่าเรือ คลอง ทางรถไฟ ที่ราชอาณาจักรไทย ไทยจะต้องไม่ ให้สิทธิแก่ชนชาติอื่นมากกว่าฝรั่งเศส

ข้อ 3. ไทยกับฝรั่งเศส จะต้องตกลงกันจัดสร้างทางรถไฟติดต่อระหว่างเมือง จำปาศักดิ์ กับเขตแดนเมืองหลวงพระบาง เพื่อใช้แทนเรือที่ไม่สะดวกในแม่น้ำโขง

ข้อ 4. ไทยกับฝรั่งเศสจะร่วมมือกันสร้างทางรถไฟตั้งแต่เมืองพนมเปญ ถึง เมืองพระตะบอง โดยค่าเงินการก่อสร้างในดินแดนของแต่ละฝ่ายเองโดยลำพัง หรือรัฐบาลทั้งสองจะยินยอมให้บริษัทไทยปนชาวตะวันตกจัดทำตลอดทางก็ได้<sup>23</sup>

ตามเงื่อนไขทำให้สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทรงแสดง ความคิดเห็นว่าไทยไม่ควรคิดสร้างทางรถไฟจากเมืองนครราชสีมา ไปยังริมฝั่งแม่น้ำโขง ไม่ว่า ทางใดภายใน 10 ปี นับแต่ปี พ.ศ. 2449 ที่ทรงแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมเสนาบดีสภา<sup>24</sup> และปรากฏว่าไม่มีการสร้างทาง รถไฟตามโครงการนี้ตลอดรัชกาลที่ 5 และ 6 ด้วย

<sup>23</sup> กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ สนธิสัญญาและความตกลง ทวิภาคีระหว่างประเทศไทย กับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ 2512 หน้า 252 - 253

<sup>24</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.1/24 รายงานเสนาบดีสภา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม รศ. 125

#### 4.1.4 การสร้างทางรถไฟสายเหนือ

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะมิได้โครงการสร้างทางรถไฟสายเหนือโดยการสำรวจทางตั้งแต่ปี พ.ศ. 2430 แล้วก็ตาม โครงการนี้ต้องหยุดชะงัก เมื่อรัฐบาลต้องเร่งรีบสร้างรถไฟสายนครราชสีมาาก่อน แต่แล้วเหตุผลทางการเมืองเป็นผลให้รัฐบาลต้องเร่งรีบสร้างรถไฟสายเหนือและกัควัยเหตุผลทางการเมืองอีกเช่นกัน ที่รัฐบาลต้องยุติการสร้างทางรถไฟสายเหนือเพียงแต่ทำบดแมงพวกเพื่อมาสร้างทางรถไฟสายใต้

สถานการณ์ที่มีบีบบังคับให้รัฐบาลต้องสร้างทางสายเหนือได้เริ่มขึ้นอย่างไม่รุนแรงนัก ขณะที่ทำการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมายังไม่เรียบร้อย เมื่อรัฐบาลอังกฤษได้เริ่มพยายามแทรกแซงอิทธิพลเข้ามาทางภาคเหนือ โดยการสนับสนุนพ่อค้าอังกฤษเข้ามาขออนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายเหนือตั้งแต่เมืองอุตรดิตถ์ถึงเมืองเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2440 ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาถึงพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ ความว่า "... ด้วยฉันเห็นว่า การเรื่องโก๋เวอน-เมนต์อังกฤษพวก ๆ ใ้พวกกำนันเข้ามาว่าอยู่ ถ้าจะชักโครมเสียแต่หน้าไม่เอาที่จะดูเป็นหักโหมรุนแรงนัก..."<sup>25</sup> ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจึงพยายามเจรจาทัดต่อกับบริษัทที่ขอสัมปทานจนกระทั่งบริษัทได้ขอแก้ไขข้อผิดในสัญญา ซึ่งรัฐบาลจะยอมให้ไม่ได้ จึงทอบบฎีเสข

จากการกระทุ้งของรัฐบาลและพ่อค้าอังกฤษ รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางสายเหนือ ช่วงตั้งแต่บ้านภาชีถึงเมืองลพบุรี ระยะทาง 4252 กิโลเมตร ด้วยขนาดรางกว้าง 1.435 เมตร โดยเริ่มดำเนินการก่อสร้างทันทีในวันที่ 16 มีนาคม 2440<sup>26</sup> ในถากก่อสร้างทางรถไฟช่วงนี้มีปัญหาว่า กรมรถไฟควรจะเลือกทางใดระหว่างทางที่ต้องตรงไปเมืองลพบุรีหรือทางอ้อมไปพระพุทธรบาท ซึ่งมีระยะไกลกว่าทางตรง 10 กิโลเมตร เรื่องนี้กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาธา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการมีความเห็นว่า "... ถ้าไปทางตรงจะถูกเงินกว่าหาก

<sup>25</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/9 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ

<sup>26</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/52 ราษฎรที่แสดงวันที่ทางสายต่าง ๆ ได้เปิดราคาก่อสร้าง ระยะทางยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเงินในวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 124

เพราะคิดอุปราคาโยชน์ที่จะได้ไ้ทางรับคนโดยสารขึ้นพระบาทในฤดูเดียวในปีหนึ่ง น่าจะไม่พอกับที่ต้องทำทางอ้อมไกลไปถึง 10 กิโลเมตร...<sup>27</sup> ในที่สุดรัฐบาลได้เลือกสร้างทางตรงไปเมืองฉะบุรี แต่การก่อสร้างค่อนข้างล่าช้า ในระยะทาง 42.52 กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้างถึง 4 ปี จึงสามารถเปิดเดินรถได้ในวันที่ 1 เมษายน 2444<sup>28</sup>

ส่วนการก่อสร้างในช่วงต่อไปนั้น นายแฮร์มัน เก็ช เจ้ากรมรถไฟได้เดินทางไปสำรวจเส้นทางสร้างทางรถไฟจากเมืองนครสวรรค์ไปมณฑลพายัพ ในปี พ.ศ. 2444 และเสนอแนะทาง 4 สาย<sup>29</sup> ให้รัฐบาลเลือก คือ<sup>30</sup>

1. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองกำแพงเพชร เมืองตาก ตัดไปเมืองสี่ บรพช เมืองลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ โดยไม่ผ่านเมืองลำปาง ระยะทางยาว 415 กิโลเมตร
2. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ผ่านเมืองกำแพงเพชร เมืองตาก ขึ้นไปเมืองเถิน เมืองลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ ทางยาว 445 กิโลเมตร
3. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองพินธุโลก อุดรคิศักดิ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ ระยะทาง 491 กิโลเมตร ซึ่งเป็นทางเดียวกับที่ทางมีนฮาร์ตสำรวจแล้ว

<sup>27</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.9/7 ที่ 114/8532 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาตรา กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ รศ.116

<sup>28</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทางสายต่าง ๆ ได้เปิดราคาก่อสร้าง ระยะทางยาว และราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดในวันที่ 31 มีนาคม รศ.124

<sup>29</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.9/11 ที่ 118/9132 กรมขุนบริษัทรานุวัตติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 ธันวาคม รศ.120

<sup>30</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุนบริษัทรานุวัตติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 สิงหาคม รศ.121.

4. ตั้งแต่เมืองนครสวรรค์ ผ่านเมืองพินูโลก อูครติคัต ตัดไปลำปาง ลำพูน ถึงเมืองเชียงใหม่ โดยไม่ผ่านเมืองแพร่ ระยะทาง 450 กิโลเมตร

จะเห็นได้ว่า เส้นทางที่ 1 และ ที่ 2 นี้ เป็นทางตามลำน้ำปิง แต่คนละฝั่งแม่น้ำ เส้นทางที่ 1 เมื่อพิจารณาในแง่เศรษฐกิจแล้ว ยังมีความต้องการทางรถไฟน้อยมาก เพราะในแง่เศรษฐกิจแล้ว ยังมีความต้องการทางรถไฟน้อยมาก เพราะในบริเวณที่มีประชาชนอาศัยประมาณ 70,000 คน ส่วนมากเป็นกรรมกรที่มีฐานะยากจนในโรงงานอุตสาหกรรมป่าไม้ การค้าขายยังไม่มาก จะมีการค้าขายคั่งคั่งก็แต่เฉพาะเมืองเชียงใหม่เท่านั้น อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้จะสะดวกต่อการสร้างทางรถไฟเชื่อมกับทางรถไฟในพม่า ซึ่งอังกฤษแสดงท่าทีว่าจะสร้างมานานแล้ว ส่วนเส้นทางที่ 3 และ 4 นั้น เป็นทางตามลำน้ำน่าน ซึ่งถ้าแนวทางนี้จะเป็นเส้นทางอ้อมกว่า ตามลำน้ำปิงก็ตาม แต่เป็นที่ตั้งของเมืองสำคัญ ๆ ทั้งการเมือง การทหาร และค้าขาย เป็นต้นว่า ทางด้านการทหาร มีกองทหารประจำเมือง พิจิตร พินูโลก อูครติคัต<sup>31</sup> ลำปาง แพร่<sup>32</sup> ซึ่งพร้อมที่จะเคลื่อนกำลัง เข้ายับเหตุการณไม่สงบในภาคเหนือได้ทันที ส่วนทางด้าน การค้าขายนั้น เมืองอูครติคัตเป็นชุมทางสินค้าเมืองน่าน เมืองแพร่<sup>33</sup> เมืองลำปาง เมืองหลวงพระบาง เมืองคำมูชาย เมืองหมอลัก และเมืองนครไทย ดังนั้นจะเห็นได้ว่า เส้นทางตามลำน้ำน่านนี้เป็นเส้นทางที่จะให้ประโยชน์หลายด้านแก่รัฐบาล แม้ว่ารัฐบาลอังกฤษสร้างทางรถไฟในพม่าเสร็จแล้วก็ตาม รัฐบาลไทยก็สามารถสร้างทางแยกไปยังเมืองตากและชายแดนติดต่อกับพม่าได้ ประกอบกับเจ้ากรมรถไฟได้เสนอแนะแก่รัฐบาลไทยในฐานะวิศวกรว่าควรถวายเส้นทางที่ 4 ซึ่งจะสั้นกว่าก่อสร้างน้อยกว่าทางอื่น แต่ได้รับผลประโยชน์หลายประการ ถึงแม้ว่าเส้นทางนี้จะไม่ผ่านเมืองแพร่ ซึ่งเป็นชุมทางสินค้าจากลาวและทางเหนือของไทยก็ตาม แต่ก็ทางเกี่ยวเนื่องจากเมืองแพร่มายังเมืองอูครติคัตได้ จากกรมรถไฟกะมประมาณการก่อสร้างจากเมืองนครสวรรค์ถึงเมืองเชียงใหม่ประมาณ

<sup>31</sup>การดี มหาพันธ์ การปฏิรูปการทหารในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 250

<sup>32</sup>ดู หน้า 257

<sup>33</sup>หลอจกหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2 14/110 กรมหมื่นดำรงราชานุภาพ กรามพูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม รศ. 127

29,800,000 บาท ซึ่งเมื่อรวมกับทางรถไฟตั้งแต่เมืองลพบุรี ประมาณราคาก่อสร้าง  
35,800,000 บาท<sup>34</sup> ด้วยเหตุผลข้างต้น รัฐบาลจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายเหนือโดย  
ผ่านเมืองลพบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

ในการสร้างทางรถไฟ ได้แบ่งงานก่อสร้างเป็น 4 สาย คือ

- สายลพบุรีถึงปากน้ำโพ
- สายปากน้ำโพถึงพิษณุโลก
- สายพิษณุโลกถึงอุตรดิตถ์
- สายอุตรดิตถ์ถึงเชียงใหม่

การก่อสร้างส่วนแรกจากลพบุรีถึงปากน้ำโพ ได้เริ่มบ้างแล้วในปี พ.ศ.2443  
แต่มาหยุดชั่วคราวเมื่อปี พ.ศ.2444 เพื่อระดมกำลังสร้างทางสายเพชรบุรี<sup>35</sup> แต่แล้วสถานการณ์  
ทางการเมืองได้บีบบังคับให้รัฐบาลต้องรีบกลับมาสร้างทางรถไฟสายเหนืออย่างเร่งด่วน ทั้งนี้  
เนื่องจากว่าเกิดเหตุการณ์ที่เรียกว่า กบฏเจ็ยวเมืองแพร่ขึ้นในปี พ.ศ.2445

กบฏเจ็ยวเมืองแพร่ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเนื่องจากชาวพื้นเมืองได้ออกปฏิบัติการต่อ  
ต้านการที่รัฐบาลกลางจากกรุงเทพฯ เข้าไปควบคุมการปกครองประเทศราชเชียงใหม่ ลำพูน  
ลำปาง แพร่ น่าน ระหว่างปี พ.ศ.2420 - 2445 อันเป็นผลให้เมืองเหล่านี้ ซึ่งแต่เดิมมีอำนาจ  
ปกครองอิสระ เจ้าเมืองสามารถเก็บผลประโยชน์จากภาษีอากรต่าง ๆ ได้ ของสูญเสียผลประโยชน์  
ของตน เมืองประเทศราชเหล่านี้ ต่างมีความไม่พอใจรัฐบาลกลาง แต่โอกาสที่จะแสดงออกต่าง  
กันไป สำหรับเมืองแพร่ก็ถึงแม้ว่าจะถูกกำจัดอิสระภาพ แต่ก็ไม่รู้สึกรัฐบาลกลางมีอำนาจพอ  
ที่จะบังคับให้ทำอะไรได้ จึงมีความคิดที่จะกบฏขึ้นมา<sup>36</sup> ดังนั้น เมื่อโจรเจ็ยวเข้าดั้นเมืองแพร่นั้น

<sup>34</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุนนริศ-  
รานุวัติกวรงค์ กราบหมอบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 สิงหาคม รศ.121

<sup>35</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/20 สำนักกราบบังคมทูลใน  
การเปิดทางรถไฟปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม ร.ศ.124

<sup>36</sup> คร. เศษ บุญมาก "กบฏเจ็ยวเมืองแพร่" รศ. 121" สังคมศาสตร์ปริทัศน์  
6(2) 73 กันยายน - พฤศจิกายน

เจ้าหน้าที่เมืองแพร่จึงให้การสนับสนุน นอกจากนี้เจ้ยาวชาวเมือง และชาวพื้นเมืองก็ให้การสนับสนุนเช่นกัน ค้วยเหตุว่าประชาชนเหล่านี้เกิดความรู้สึกว่าตนถูกกดขี่ ถูกเกณฑ์แรงงานทำถนนนั้น ๆ ที่ได้เสียเงินแทนการเกณฑ์แล้วก็ตาม ทั้งยังรู้สึกเกลียดชังข้าราชการที่เข้าไปกวดขันตนค้วย เหตุการณ์นี้ได้สร้างความรู้สึกหวาดกลัวแก่รัฐบาล เมื่ออังกฤษและฝรั่งเศสถือโอกาสเข้าแทรกแซงทันที แต่ฝรั่งเศสมีโอกาสน้อยกว่าอังกฤษ เนื่องจากมีกำลังทหารทางค้ำนั้นไม่มากพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกองสูงสุดอังกฤษประจำเมืองนาน ได้ถือโอกาสแทรกแซงสนับสนุนเจ้ยาว โดยหวังว่าถ้าเจ้ยาวทำการสำเร็จ เจ้ยาวจะได้ตั้งเมืองฝางเป็นเมืองเจ้ยาวอิสระและอังกฤษได้โอกาสแผ่อำนาจจากรัฐนาน รับเอาไว้เป็นเมืองอารักขาอีกเมืองหนึ่งในจักรวรรดิอังกฤษ<sup>37</sup> แต่กองสูงสุดอังกฤษยังไม่ทันจะแสดงอิทธิพลเข้าใกล้เกลี้ยกรอที่ได้ กองทัพรัฐบาลกลางสามารถปราบกบฏได้อย่างรวดเร็ว ก่อนเหตุการณ์จะลุกลามต่อไปและรัฐบาลกลางได้จัดการปกครองภายในเมืองแพร่ให้เรียบร้อย<sup>38</sup>

การยกกองทัพไปปราบกบฏเจ้ยาวเมืองแพร่ครั้งนี้ เป็นผลให้รัฐบาลกลางตระหนักถึงความจำเป็นรีบด่วนในการจัดการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวงกับหัวเมืองภาคเหนือให้สะดวกรวดเร็ว เพราะรัฐบาลไม่แน่ใจว่าเหตุการณ์เช่นนี้จะเกิดขึ้นอีกเมื่อใด ข้าอังกฤษและฝรั่งเศสยังคงหาโอกาสจะแทรกแซงขยายอิทธิพลมาทางภาคเหนือของไทยค้วยคั้งนี้รัฐบาลจึงตัดสินใจเร่งสร้างทางรถไฟสายเหนือช่วง ลพบุรี - ปากน้ำโพทันที่ในปี พ.ศ. 2445 โดยการระดมหาเงินทุนมาสร้างทางสายนี้ ในขณะที่เดียวกับรัฐบาลจำต้องงดการสร้างทางรถไฟสายบางพระ(สายตะวันออก) เพราะไม่มีเงินพอที่จะสร้างทางทั้ง 2 สายพร้อม ๆ กัน<sup>39</sup>

<sup>37</sup> ก. หน้า 76

<sup>38</sup> น.ค.

<sup>39</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5. ยช.5.2/24 รายงานเสนาบดีสภาเมื่อวันที่ 4 เมษายน รศ.123

การสร้างทางจากปากน้ำโพไปเมืองเชียงใหม่ เริ่มไปด้วยความยากลำบากมาก บางตอนต้องระเบิดหินเจาะอุโมงค์ บางตอนต้องถมดินสูง ต้องสร้างสะพานข้ามห้วยจำนวนมาก เว้นแต่ การสร้างทางที่ที่อุปสรรคมากมาย ทั้งทางด้านภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ภัยพิบัติและสิ่งอื่น ๆ (ซึ่งจะกล่าวต่อไปในเรื่องอุปสรรคในการปฏิรูปสาธารณูปโภคในสมัยรัชกาลที่ 5) ถึงอย่างไรก็ตามกรมรถไฟสามารถเปิดเดินระหว่างกรุงเทพฯถึงเมืองพินอ์โลก ได้เมื่อพฤศจิกายน 2450 และเปิดเดินถึงบ้านคารา แขวงเมืองพินอ์โลกใน ธันวาคม 2452 แต่แล้วในที่สุดการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือของหยุดชะงักลง ด้วยเหตุที่รัฐบาลต้องพัฒนาทางรถไฟสายใต้ เพื่อกระตุ้นการปกครอง และเศรษฐกิจของหัวเมืองทางภาคใต้ รัฐบาลได้ยุติการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือเพียงแค่น้ำตกแม่หลวง จังหวัดอุตรดิตถ์<sup>40</sup> และระดมทรัพย์ตลอดจนกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อมาสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อไป

#### 4.1.5 การสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีและสายใต้

การสร้างทางรถไฟสายใต้ที่ รัฐบาลได้ดำเนินการเป็น 2 ระยะ โดยเริ่มดำเนินการตอนแรกระหว่างกรุงเทพฯกับเพชรบุรีก่อน ภายหลังจากรับโอนสัมปทานจาก นายกินส์ แล้ว ส่วนระยะที่ 2 ซึ่งเป็น การสร้างทางตอนล่างนั้น ต้องหยุดชะงักไประยะหนึ่ง เพราะรัฐบาลไม่แน่ใจว่าจะสร้างต่อจากเพชรบุรีลงไป หรือจะสร้างเชื่อมบางเมืองทางตอนล่างก่อน ประกอบกับ กรมรถไฟกำลังเร่งดำเนินการสร้างทางสายเหนืออยู่ แต่แล้วสถานการณ์ทางการเมืองและเศรษฐกิจ ก็ได้กระตุ้นเตือนให้รัฐบาลต้องดำเนินการสร้างทางต่อจากเมืองเพชรบุรี ลงไปสู่แหลมมลายู

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะรับโอนสัมปทานจากนายกินส์แล้ว แต่ก็มีได้สร้างทางตามเส้นทางตามเส้นทางในสัมปทานนั้น กรมรถไฟได้จ้างนายกินส์ ทำการสำรวจเส้นทางใหม่ และในที่สุด รัฐบาลได้ประกาศสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรี โดยเริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยตรงไปทาง ตะวันตก เลี้ยวตามแนวคลองมหาสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำท่าจีน ตรงข้ามบ้านเขมร ไปจนถึงเมืองนคร

<sup>40</sup> เอกชนหมายเหตุแห่งชาติ เลกสาร ร.5 ค.5.1/27 ที่ 101/9645 พระองค์เจ้ากิติยากร กรามมธุระบาทสมเด็จพะเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มีนาคม รศ. 127

ประชุม ทรงห้ามบ้านโง้ง เลี้ยวไปทางใต้เลียบใกล้ฝั่งแม่น้ำ ข้ามแม่น้ำแม่กลองไปเมืองราชบุรี<sup>41</sup> ถึงแม่น้ำทางที่สร้างใหม่ก็จะลงทุนก่อสร้างมากกว่า แต่ก็เป็นที่คาดหมายว่าจะเก็บผลตอบแทนได้ดีกว่าทางเลียบปากอ่าวไทย

เป็นที่น่าสังเกตว่า เส้นทางที่รัฐบาลเลือกสร้างนี้ เป็นทางอ้อมยาวกว่าที่จะสร้างเลียบริมปากอ่าวไทย ทั้งนี้เนื่องจากว่าการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับเพชรบุรีนั้น พอดีกับขบวนรถทุกคืนโดยทางเรือ ดังนั้นการรถไฟจึงต้องสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยหวังรับผู้โดยสารมากกว่ารับรถทุกคืน ค่าใช้จ่ายที่ทางรถไฟที่สร้างจึงต้องบานเบืออย่างสำคัญ ๆ เช่น เมืองนครปฐม ซึ่งในแต่ละปีจะมีชาวไทยไปนมัสการพระปฐมเจดีย์เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีด่านท่าบดที่มีประชาชนตั้งบ้านเรือนอาศัยประกอบอาชีพ เพาะปลูกถึง 6 ตำบล คือ กรุงเทพฯ พระปฐมเจดีย์ บ้านโง้ง โขหาราม ราชบุรี เพชรบุรี<sup>42</sup> ถึงแม่น้ำทางที่สร้างใหม่ก็จะลงทุนก่อสร้างมากกว่า แต่ก็เป็นที่คาดหมายว่าจะเก็บผลตอบแทนได้ดีกว่าทางเลียบปากอ่าวไทย

การสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรี ซึ่งยาวประมาณ 151 กิโลเมตร ได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2442<sup>43</sup> และสามารถเปิดเดินรถไฟ ในวันที่ 1 เมษายน 2446 สิ้นค่าก่อสร้างประมาณ 8 ล้านบาท<sup>44</sup>

ต่อมาในปี พ.ศ. 2446 รัฐบาลอังกฤษซึ่งได้ขยายอิทธิพลมาทางภาคเหนือของไทย ก็ได้หยุดยั้งที่จะขยายอิทธิพลขึ้นทางภาคใต้อีก ในขณะนั้นบริษัทของชาวอังกฤษสนใจเข้ามาขอสัมปทานการขุดแร่ที่บุกเบิกจำนวนมาก พอดีว่าเวลานี้ได้กระตุ้นให้รัฐบาลไทยพัฒนาการคมนาคม

<sup>41</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/21 หนังสือจากกระทรวงโยธาธิการ กราบพูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มิถุนายน รศ.122

<sup>42</sup> น.ก.

<sup>43</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.1/52 มีผู้ชี้แจงวันที่ทางสายต่าง ๆ ได้เปิดราชการก่อสร้าง ระยะยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเดินในวันที่ 31

มิถุนายน รศ.124

<sup>44</sup> น.ก.

เพื่อความสะดวกในการค้าขายและขนส่งแร่ ในพื้นที่เมืองอุบลราชธานีซึ่งหนึ่งสี่ของผู้แทน  
อังกฤษที่เมืองสิงคโปร์ เรื่องที่ผู้จะขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากหมู่บ้านบุกิต เมอร์ติแจม  
(Buhit Mertajam) ในแคว้นเวลเลสส์ ไปจนถึงพรมแดนไทรบุรี ถ้าสำเร็จก็จะ  
ขอสร้างต่อมายังบ่อแร่แห่งหนึ่งในเมืองกวลี<sup>45</sup>

ในเรื่องที่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย กรมขุนวิเศษราชานุวัตรวิงศ์ เสนาบดีกระทรวง  
โยธาธิการ กรมหมื่นมณฑิตราชมณฑัย เสนาบดีกระทรวงการคลัง ร่วมกับปรึกษาทั้งสามท่าน  
ลงความเห็นพร้อมกันว่า การสร้างทางรถไฟต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายูตามความ  
ประสงค์ของอังกฤษนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องทำ จะปฏิเสธหรือร้องขอจนกว่าจะสร้างทางจาก  
เมืองเพชรบุรีลงไปทางใดไม่ได้<sup>46</sup> แต่การสร้างทางสายนี้ ควรที่รัฐบาลจะสร้างเอง หรือ  
อนุญาตให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูสร้างขอเข้ามา ซึ่งกรมหลวงดำรงราชานุภาพ กรมหมื่น  
มณฑิตราชมณฑัย และนายดี คร.เบล ที่ปรึกษาราชการแผ่นดิน เห็นตรงกันว่าควรให้รัฐบาล  
สหพันธรัฐมลายูสร้างขอเข้ามาเพราะถ้ารัฐบาลไทยจะทำเองย่อมสิ้นเปลืองเงินทองมาก ส่วน  
กรมขุนวิเศษราชานุวัตรวิงศ์ ทงกันว่ารัฐบาลไทยควรสร้างเอง เพื่อป้องกันการขออนุญาตสร้าง  
ทางขอเข้ามาอีก ในที่สุดที่ประชุมคณะกรรมการลงมติว่า ควรให้รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูเข้า  
ทางโดยมีเงื่อนไขว่า รัฐบาลไทยจะเรียกคืนเมื่อไรก็ได้<sup>47</sup> นอกจากนี้คณะกรรมการยังเสนอ  
ให้กรมรถไฟไทยรีบทำการสำรวจทางสร้างทางรถไฟสายใต้ตลอดจากเมืองเพชรบุรี

<sup>45</sup> กองบรรณาธิการ กระทรวงการต่างประเทศ เลกสารหมวดรถไฟ ฉบับ 30  
สำเนาที่ 5 ที่ 378/2022 กรมขุนสมมตอมรพันธ์ หลกกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่  
31 มกราคม รศ. 122

<sup>46</sup> ก. กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กรมขุนวิเศษราชานุวัตรวิงศ์ กรมหมื่นมณฑิตราช  
มณฑัย กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม รศ. 123

<sup>47</sup> ก. ที่ 32/7382 กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัว ลงวันที่ 20 ตุลาคม รศ. 123

รัฐบาลไทยได้มีหนังสือขอความช่วยเหลือของคณะกรรมการ แต่ผู้ก่อตั้งก็มีหนังสือตอบว่า "... พนักงานกองตรวจแผนที่ ซึ่งสำหรับที่จะตรวจทางรถไฟคือเข้ามาถึงภูมินั้น จะไปใช้เสียในการตรวจทางก่อสร้างอื่น ๆ แลพนักงานก่อสร้างรถไฟก็คิดเสียด้วย การก่อสร้างภายในเฟเดอเรเตด มาเลสเตสต์ เพราะฉะนั้นการที่จะเข้ามาจากภูมินั้นจำจะต้องงัดไว้เพื่อจะหารือกันต่อไปเมื่อภายหลัง"<sup>48</sup>

ถึงแม้ว่าทางรถไฟที่อังกฤษขอสร้างนี้จะล้มเลิกไปก็ตาม แต่กรณีนี้ได้กระตุ้นเตือนรัฐบาลไทยให้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดการคมนาคมในแหลมมลายู เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าขาย และขนส่งแร่ อันจะเป็นการป้องกันมิให้รัฐบาลอังกฤษและพ่อค้าอังกฤษถือเป็นข้ออ้างในการรุกรานไทย ประกอบกับต่อมาในปี พ.ศ. 2448 ได้มีผู้ขออนุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งรัฐบาลได้ตอบปฏิเสธว่าจะสร้างทางนี้ด้วยตนเอง<sup>49</sup> และเหตุผลที่สำคัญอย่างยิ่งคือ นายเวสเทนการด์ ผู้ช่วยที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทย และพระยาศรีสมเทพ ได้เดินทางไปตรวจราชการมณฑลภูเก็ต ไทรบุรี และนครศรีธรรมราช ได้เสนอรายงานตรวจราชการแหลมมลายูว่า รัฐบาลควรจะทำเรื่องขึ้น โดยเฉพาะการคมนาคมซึ่งจะช่วยให้การค้าเจริญขึ้น<sup>50</sup> ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาแล้วข้างต้น รัฐบาลจึงได้เร่งดำเนินการทันที โดยส่งนายภิกขิตินส์ เลขานุการกรมรถไฟ และกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ออกเดินทางเพื่อตรวจทางรถไฟในแหลมมลายู โดยออกเดินทางเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2449 ภายหลังจากการเดินทางกลับมาแล้ว เขาได้เสนอรายงานต่อเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ว่าควรรับส่งทางรถไฟสายแหลมมลายูทันที เพื่อผลประโยชน์ทางการค้า และราชการบ้านเมือง<sup>51</sup> โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น

<sup>48</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.2/29 ที่ 2058/10234 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกระหม่อมสมเด็จพระพันปีหลวง ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ รศ. 124

<sup>49</sup>

น.ก.

<sup>50</sup> สมใจ ไพโรจน์ธีระวิทย์ น.ก. หน้า 294

<sup>51</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.5/24 ที่ 55/2888 พระยาสุพรรณนิยวินิต กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน รศ. 125

6 เส้นทาง คือ เพชรบุรี - ชุมพร ชุมพร-บ้านดอน บ้านดอน-นครศรีธรรมราช นครศรีธรรมราช - พัทลุง พัทลุง-ตรัง และพัทลุง-สงขลา<sup>52</sup>

นอกจากนี้แล้ว นายกิตติเศิ ได้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมอีกฉบับหนึ่ง โดยขอให้รัฐบาลรีบสร้างรถไฟสายใต้ เพื่อกระตุ้นการปกครองหัวเมืองภาคใต้ และเพื่อป้องกันการแทรกแซงของอังกฤษ โดยอ้างการสร้างรถไฟสายใต้ ดังปรากฏในรายงานเพิ่มเติมของนายกิตติเศิ ดังนี้

"... การชักช้าเปิดทางรถไฟสายนี้ เมื่อจะกล่าวถึงทางโปลิติกแล้วก็แปลว่า จะเปิดบ้านเมืองตอนใต้ให้เข้าไป ถ้าเป็นเช่นนี้หนึ่งสี่ปีพละเกรส ก็จะสามารถยุงต่าง ๆ ลงไปหลายจะทำให้พวกสะเพรามีเสียงเข้ามาแทรกแซงในการเรื่องนี้ ความซื่อตรงของเจ้าเมืองแขกตามหัวเมืองภาคใต้นั้น เป็นขลนาสงสัย มากอยู่ แต่ถึงกระนั้นเมื่อรัฐบาลทำการติดต่อกับหัวเมืองเหล่านี้ตลอดเร็วเข้า และสนิทสนมกับเข้าแล้ว ความมั่นคงจะมีมากขึ้น ในแควลามิสเตอร์กิตติเศิได้ออกไปตรวจ สังเกตเมืองภูเก็ต และตามข้างใต้เมืองอื่น ดูทำการสนิทสนมกับเมืองปักษ์ใต้มากกว่ากรุงเทพฯ และความคิดทั้งสินค่า ดูเหมือนจะดำเนินไปข้างเมืองปักษ์ใต เป็นธรรมดาอยู่เอง เพราะมีเรือกลไฟเดินติดต่ออยู่ทุกอาทิตย์ ทางกรุงเทพฯทางที่เดียว ถ้ามีทางรถไฟเดินตลอดไป และทำการติดต่อกันได้ทุก ๆ วัน ความสนิทสนมแห่งหัวเมืองเหล่านี้จะแข็งแรงขึ้น การที่จะพุดจาโต้ตอบก็ไ้รวดเร็วขึ้น เมื่อรัฐบาลเราจัดการแข็งแรงขึ้น แม้วาจะมีข้อความที่เข้าใจผิดกันอย่างไร ก็อาจจะเยียวยาได้โดยรวดเร็ว ทั้งเมืองไทย และเมืองกัลลันต์ก็เหมือนกัน

กว่าจะถึงเวลาที่จะเริ่มทำ รัฐบาลเราจะได้รับความรบกวนเสียพอ โดยมีผู้คิดจะขอลดภาษีศรััน ทำโดยมาก ถึงแม้วาเวลาที่จะตัดสิน ผู้ที่อนุญาตได้ก็จริงอยู่ แต่ต่อไปกลัวจะป้องกันไม่ไ้คควยว ในเวลาที่มีผู้พอรอน และพวกพอคตามหัวเมืองปักษ์ใต้ ตั้งใจอยู้วาจะสร้างทางนี้ตั้งนั้น ถ้ารัฐบาลมีความมุ่งหมายจะให้บ้านเมืองเจริญขึ้นแล้ว ก็ต้องคิดจัดการก่อสร้างเสีย หรือมิฉะนั้นยอมให้บริษัททำ

<sup>52</sup> หนองจกหมายเทศแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช. 5.5/25 รายงานตรวจทางรถไฟแพระมมลายู หนองมิตเตอร์ กิตติเศิ เดชานุการ กระทรวงโยธาธิการ รศ. 125

อนึ่ง เป็นสิ่งที่ไม่ควรจะละเลืงว่า รัฐบาลแหลมมลายูของอังกฤษ ได้ลงมือ เซอ  
 เวทางลูลลามเข้ามาในอาณาคเขตเมืองไทยแล้ว เป็นค่นวาทางเมืองกัลลกันนี้ ซึ่ให้เห็นพอกยู  
 แล้วว่า เป็นการจำเพื่ที่จะคองทำทางไปทางไต โดยเร็วที่สุด ที่จะเป็นได้..."<sup>53</sup>

ในการพิจารณาสร้างทางรถไฟสายใต้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่  
 หัว ทรงตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วย พระยาสุริยานุวัตร พระยาสุชนนัยวินิต และ  
 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ รวมทั้งอเมริกา ทั้งสามท่านมีความคิดเห็นว่

1. รัฐบาลควรจะสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐ เพื่อเป็นสาชวรณประโยชน์ เพราะ  
 ถ้าอุนุคีสัมปทานแก่บริษัทแล้ว จะทำให้บริษัทนั้นมื่ออำนาจทางอุมิในการขนส่งแร่ โดยทางรถไฟ  
 ควบ

2. การสร้างทางรถไฟเพื่อที่จะให้เป็นประโยชน์ทางราชการและการค้าขายแล้ว  
 กรออย่างยั้งที่ รัฐบาลจะคองดำเินการพร้อมกันทุกคอง ถ้าสร้างทางตั้งแต่เพชรบุรีลงไปทาง  
 เกือบ ยอมไม่ทันความคองการของบ้านเมือง ถ้าสร้างทางตั้งแต่แหลมมลายูขึ้นมาถึงเมืองเพชร  
 บุรี จะทำให้ลำบากยากแถกควรปกครอง

3. การหาเงินทุนในการสร้าง ควรจะพิจารณาภายหลัง <sup>54</sup>

นอกจากนี้ทั้ง 3 ท่านได้เนอแนะให้รัฐบาลเร่งทำนุบำรุง การค้าขายการคมนาคม  
 ในเขตพลตาง ๆ ความล่ำคัมความสำคัญถึงคองไปที มณฑลภูเก็ต มณฑลปัตตานี มณฑลนครศรีธรรม  
 ราช มณฑลชุมพร<sup>55</sup> ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ทรงให้จัดการบำรุงมณฑล  
 ภูเก็ต และการรถไฟแหลมมลายู พร้อมกับ โดยให้เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ เสนอ

<sup>53</sup> หอดจกนายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.5/24 ความเห็นเพิ่มเติมของ  
 นายกิตติณส์ ในเรื่อง จะสร้างรถไฟสายใต้

<sup>54</sup> ก. บันทึกรความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟไปหัวเมืองมลายู

<sup>55</sup> น.ค.

รายงานวิธีการหาเงินทุนสร้างทางรถไฟสายใต้ ส่วนเสนาบดี กระทรวงโยธาธิการมีหน้าที่  
เสนอขอเห็นการดำเนินการสร้างทางรถไฟ 56

ในปี พ.ศ. 2452 นายกิตตินส์ ซึ่งได้รับมอบหมายจากเสนาบดี กระทรวงโย  
ธาธิการ ให้วางโครงการ การสร้างทางรถไฟ พร้อมทั้งประมาณการค่าก่อสร้าง ได้เสนอ  
โครงการให้คณะกรรมการอำนวยการช่วย กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธา  
ธิการ กรมมหาดินบุรีศรีมหากษัตริย์ และนายวิลเลียมสัน ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติ  
พิจารณาโครงการดังกล่าว และลงมติกำหนดการสร้างทางรถไฟ ดังนี้

ตารางที่ 1 กำหนดการสร้างทางรถไฟสายใต้

	ระยะทาง(กม.)	ปีที่ดำเนินการ พ.ศ.	ปีที่เสร็จ พ.ศ.	จำนวนปี
นครบุรี ถึง บ้านตะอ่ำ	42	2452	2454	3
ตรัง ถึง พัทลุง	100		2455	4
สงขลา ถึง พัทลุง	100		2455	4
ชุมพร ถึง นครศรีธรรม ราช	319	2453	หลัง 2458	6
พัทลุง ถึง นครศรีธรรม ราช	91	2454	2456	3
บ้านตะอ่ำ ถึง ชุมพร	243	2455	2458	4
สงขลา ถึง ระแงะ	180	2459	2461	3

56 ก. ร่างที่ 11/1400 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 มกราคม

พินา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.5/24 ที่ 10/660 กรมหลวง  
นเรศวรฤทธิ์

กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 15 พฤษภาคม รศ. 128 และ  
กรมรถไฟได้แต่งตั้งให้นายกิตติณัฐ ซึ่งเป็นชาวอังกฤษเป็นผู้อำนวยการสร้างทางรถไฟสายใต้  
เขาได้เลือกผู้รวมงานประกอบด้วย วิศวกรหลายชาติ ทั้งอังกฤษ ฝรั่งเศส และเยอรมัน ซึ่ง  
เคยสร้างทางสายที่เคยมาแล้ว ขณะเดียวกัน รัฐบาลได้ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่  
ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้ ตั้งแต่เพชรบุรี ปราณบุรี คุมพร หลังสวน ไซยา ตรัง นครศรี  
ธรรมราช พัทลุง สงขลา ตลอดถึงระแงะ 57 ไมล์ แรกของการก่อสร้าง (พ.ศ. 2452 )  
กรมรถไฟได้เริ่มก่อสร้าง 3 ตอน พร้อมกัน คือ ตอนเพชรบุรี - ชะอำ ตอนตรัง - พัทลุง  
และตอนสงขลา - พัทลุง การที่นายกิตติณัฐ เลือกเส้นทางดังกล่าวก็เพื่อความสะดวก ในการ  
ขนส่งอุปกรณ์ขึ้นเมืองหาพัทลุง สงขลา ทางเหล่านี้สร้างเสร็จและเปิดเดินรถไฟในรัชสมัยพระ  
บาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

#### 4.1.6 การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

การคมนาคมทางตะวันออกระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองทางชายฝั่งทะเลอ่าวไทย  
หรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองยะเจียงเพรา และปราจีนบุรีนั้น เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทั้ง  
ในแง่ยุทธศาสตร์ และการค้ามาตั้งแต่ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาล  
สมัยต่อมา มาได้ส่งเสริมโดยการชดเชย เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมแถบนั้น ดัง  
ได้กล่าวมาแล้วในตอนที่ 1 ครั้งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อมีการพัฒนา  
ทางรถไฟแล้ว มีผู้สนใจขอสัมปทานสายนี้มาก เพราะเส้นทางระยะสั้น ที่มีผู้คนอาศัยตั้ง  
บ้านเรือนอยู่มาก อีกทั้งยังเป็นจุดทาง ทางการค้าที่มาจากเขมร และบางส่วนของภาคตะวันออก  
เฉียงเหนือด้วย ดังนั้นภายหลังจากทางรถไฟสมุทรปราการ ซึ่งเป็นกิจการคมนาคมขนส่งทางบก  
ของเอกชน เปิดเดินรถและประสบความสำเร็จแล้ว มีผู้สนใจขอสัมปทานสร้างทางรถไฟต่อไป  
ยังตะวันออกก็มากขึ้น ในปี พ.ศ. 2439 มีผู้ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟไม่ทางตะวันออกถึง

57 ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนด  
จัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 23 รศ. 128-129

3 ราย ดังกล่าวมาแล้ว แลขณะนั้นรัฐบาลยังไม่สนใจที่จะพัฒนาทางรถไฟ ทางทิศตะวันออก  
ทั้งนี้ เนื่องจากว่ารัฐบาลต้องห่วงเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟนครราชสีมา และอีกประการหนึ่งการ  
คมนาคมทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาสะดวกพอสมควร

ภายหลังจากที่รัฐบาลสร้างทางสายนครราชสีมาแล้ว ในปีพ.ศ. 2443 รัฐบาลได้เริ่ม  
โครงการสำรวจเส้นทางตะวันออก เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาว่ารัฐบาลควรจะสร้างเองหรือ  
ลยบริษัทเอกชนแก่เอกชนต่อไป ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2444 เจ้ากรมรถไฟจึงเดินทางเพื่อสำรวจตั้งแต่  
กรุงเทพฯ ถึงศรีราชา และเสนอรายงานต่อรัฐบาลว่าควรสร้างทางรถไฟสายนี้ 4 ระยะ คือ  
กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา ฉะเชิงเทราถึงพนัสนิคม พนัสนิคมถึงชลบุรี และชลบุรีถึงบางพระรวม  
เป็นระยะทาง 137 กิโลเมตร ประมาณเงินค่าก่อสร้าง 8,000,000 บาท ถ้าจะต่อไปถึงศรี  
ราชาเป็นทางอีก 5 กิโลเมตร ก็ต้องใช้เงินค่าก่อสร้างมาก เพราะสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟ เพียงบางพระเท่านั้น 58  
แต่แล้วทางรถไฟสายตะวันออกจากกรุงเทพฯ ถึงบางพระ ซึ่งกำหนดจะสร้างในปี พ.ศ. 2445  
ก็กองล้มเลิก ด้วยเหตุที่ว่ารัฐบาลจำเป็นต้องสร้างทางสายเหนือ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ทางรถไฟสายตะวันออกได้รับการกระตุ้นเตือนจากข้าราชการ  
ไทย โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ได้มีหนังสือทูลเกล้าฯ ขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออก  
ด้วยเงินพระคลังข้างที่ ถ้าไม่ทรงโปรดให้พระคลังข้างที่สร้างแล้ว เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี  
ขอตั้งแผนการสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงศรีราชา 59 รัฐบาลได้นำเรื่องนี้เข้าสู่ที่ประชุม  
เสนาบดี เพื่อพิจารณาเห็นว่าสมควรที่รัฐบาลควรจะสร้างทางนี้เอง

กรมการรถไฟเริ่มสร้างทางสายตะวันออก ในเดือนพฤศจิกายน 2448 ตั้งแต่กรุงเทพฯ  
โดยแยกจากทางรถไฟสายนครราชสีมาที่สะพาน ขมราช มาข้ามคลองบางกะปิ คลองประเวศบุรีรมย์

58 หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.2/24 รายงานการประชุมเสนาบดี  
เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม รศ. 120

และแนวเส้นทางประมง จนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ระยะทางยาว 63.4 กิโลเมตร ด้วยรางขนาดกว้าง 1.435 เมตร<sup>60</sup> และเปิดเดินรถไฟเมื่อ พ.ศ. 2450<sup>61</sup> การสร้างทางสายตะวันออก กองยุติเต้เมืองฉะเชิงเทรา ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลมีภารกิจที่จะต้องพัฒนาทางรถไฟสายอื่น ๆ ที่สำคัญกว่า



<sup>60</sup> หลอดขยายเหล็กแห่งชาติ เลกสาร ร.5 ขต. 5.5/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออกรายงาน วันเปิดรถไฟสายตะวันออก หน้า 199

<sup>61</sup> ถ. รางหมายกำแหงการ เปิดรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือ หน้า 182



#### 4.1.7 การสร้างทางรถไฟของเอกชน

ก่อนที่รัฐบาลจะกำหนดนโยบายที่จะดำเนินการสร้างทางรถไฟทุกสายด้วยตนเองนั้น รัฐบาลยังคงอนุมัติสัมปทานแก่ผู้ขออนุญาต ตลอดรัชกาลที่ 5 รัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟ แก่ผู้ขออนุญาต 6 สาย คือ สายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ สายสงขลา - ไทรบุรี สายเพชรบุรี สายพระพุทธบาท สายมหาชัย และสายแม่กลอง การดำเนินงานของเอกชนเหล่านี้ประสบความสำเร็จจนกระทั่งเปิดเดินรถไฟได้ นอกจากสายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ แล้วมี

ก. รถไฟสายพระพุทธบาท เป็นทางรถไฟสาขาของรถไฟสายเหนือ โดยแยกจากรถไฟสายเหนือที่เมืองลพบุรี ท่อไปยังสถานพระพุทธบาท ระยะทางเพียง 9 กิโลเมตร สร้างด้วยรางขนาดกว้าง 75 เซนติเมตร<sup>62</sup> ซึ่งรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่ พระเจ้านองยาเชอ กรมหมื่นนเรธิปประพันธ์พงษ์ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2444 ในกำหนด 40 ปี นับแต่วันลงนามในสัญญา<sup>63</sup>

ทางรถไฟสายพระพุทธบาท ได้เริ่มดำเนินการสร้างโดยบริษัทราง พระพุทธบาททุนจำกัด แต่ปรากฏว่า ในปลายปี พ.ศ. 2444 พระเจ้านองยาเชอ กรมหมื่นนเรธิปประพันธ์พงษ์ ขาดเงินที่จะดำเนินการต่อไปต้องรบกวนขอพระราชทานกู้เงินจากพระคลังข้างที่จำนวน 60,000 บาท โดยเอาหุ้นส่วนในบริษัทรางพระพุทธบาททุนจำกัด และประกันชีวิตของกรมหมื่นนเรธิปประพันธ์พงษ์ เป็นหลักประกัน<sup>64</sup> แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มิทรงโปรด ด้วยราคาหุ้นของบริษัทราง

<sup>62</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.7 กรมหมื่นนเรธิปประพันธ์พงษ์ กรามพูลกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม รศ. 119

<sup>63</sup> ก. หนังสือสัญญารถไฟสายพระพุทธบาท

<sup>64</sup> ก. กรมหมื่นนเรธิปประพันธ์พงษ์ พูลกรมขุนสมมต อมรพันธ์ ลงวันที่ 8

พระพุทธรูปทองคำดี ไม่นับคงพอ คงมีกรรมที่ในนราธิปราชย์พงษ์ จึงได้ทูลเกล้าทูลพระบาท  
ทูลเกล้าทูลพระบาทครั้งข้างที่ 1,000 - 1,200 ฟัน หรือมากกว่านั้น ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัวมีทรงโปรดอีก<sup>65</sup> แต่เนื่องจากทรงส่งสารกรรมที่ในนราธิปราชย์พงษ์ และเสียคายน  
บริษัทไทยที่จะต้องเลิกกิจการไป จึงทรงรับมอบหุ้นของบริษัทรถรางพระพุทธรูปทองคำดี<sup>66</sup>

กิจการรถไฟสายนี้ เป็นสายที่มีระยะทางสั้น ๆ มีผู้โดยสารเดินทางไม่มาจำนวนมาก  
เฉพาะฤดูกาลมัสการพระพุทธรูปเท่านั้น ดังนั้นบริษัทจึงต้องประกอบกิจการอื่นจนจือ เช่น  
การขนส่งไม้ ฟืน หิน ปูน ถาน เป็นต้น

ข. รถไฟสายมหาชัย หรือรถไฟท่าจีน ทางรถไฟสายมหาชัยเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อม  
ระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดสมุทรสาคร ทางรถไฟสายนี้ ขุนนางาปริวัตร ( Mr. Lonis  
Xavier ) ได้ขอสัมปทานต่อรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2439<sup>67</sup> แต่รัฐบาลไม่อนุมัติ  
จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 ขุนนางาปริวัตร ได้มีหนังสือเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทครั้งหนึ่ง รัฐบาลจึงได้  
พิจารณาและอนุมัติสัมปทานให้ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม<sup>68</sup> โดยเริ่มตั้งแต่ตั้งตะวันตกของแม่น้ำ  
เจ้าพระยา ปลายคลองสำโรง ถึงมหาชัย ใกล้โกกรกราก จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางยาว  
33 กิโลเมตร กำหนดระยะทางสัมปทาน 40 กิโลเมตร และเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2447  
โดยกรมการขนส่งทางรถไฟในพระปรมาภิไธย

ค. รถไฟสายแม่กลอง ทางรถไฟสายแม่กลอง เป็นเส้นทางรถไฟที่ต่อจากรถไฟสาย  
ท่าจีนไปยังจังหวัดสมุทรสาคร เลียบตามปากอ่าวไทย ซึ่งพระยาไวยุทธิวิเศษเทศน์ได้ยื่นขอสัมปทาน

<sup>65</sup>ดู. ที่ 12/78 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมที่ในนราธิปราชย์พงษ์ ลง  
วันที่ 12 เมษายน รศ. 120

<sup>66</sup>ดู. ที่ 32/783 กรมขุนสมมตอมรินทร์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
ลงวันที่ 10 กันยายน รศ. 121

<sup>67</sup>ออกหมายเทศน์แห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.2/19 ที่ 34/1297 หนังสือ  
กระทรวงโยธาธิการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 พฤษภาคม รศ. 118

<sup>68</sup>ออกหมายเทศน์แห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.8/2 หนังสือสัญญาอนุญาตทาง  
รถไฟแก่ท่าจีนไปแม่กลอง รศ. 124

ต่อรัฐบาล และรัฐบาลไต้หวันเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2448 โดยเริ่มตั้งแต่ฝั่งตะวันตก  
แม่น้ำท่าจีน เหนือวัดหัวแหลมตรงข้ามมหาชัย ข้ามไปยังแม่น้ำแม่กลอง ระหว่างวัดบ้านแหลมใหญ่  
กับบ่อน้ำพุร้อนซำตึก<sup>69</sup> รวมระยะทางยาว 33.8 กิโลเมตร ในกำหนดระยะเวลาสัมพันธภาพ 40 ปี  
ซึ่งพระคลังข้างที่มีหุ้นส่วนอยู่ด้วย.



---

<sup>69</sup>น.ก.

ตารางที่ 3 แสดงเวลาอนุมัติขัณฑ์ทาน ระยะทาง และอื่น ๆ ของรถไฟเอกชนในรัชกาลที่ 5

ระยะเวลาในการพัฒนา	ทางสาย	กำหนดอนุมัติขัณฑ์ทาน			กำหนดเปิด (พ.ศ.)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ขนาดกว้าง (เมตร)	อายุขัณฑ์ทาน (ปี)
		วัน	เดือน	ปี				
1 2430 - 2441	สายสมุทรปราการ	16	กันยายน	2429	2436	21	1.00	50
2 2442 - 2453	สายพระยาพิชัย	15	พฤษภาคม	2444		9	0.75	40
	สายท่าจีน	27	พฤษภาคม	2447	2447	33	1.00	40
	สายแม่กลอง	10	มิถุนายน	2448		33.8	1.00	40

ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขศ.5.2/19 ที่ 34/1297 หนังสือกระทรวงโยธาธิการ กรมรถไฟหลวง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
ลงวันที่ 17 พฤษภาคม รศ. 118

#### 4.2 การพัฒนารถราง

##### ก. รถรางในกรุงเทพฯ

พลเรือโทพระยาชลยุทธโยธิน (Andread Du Plesses Richelien) ชาวเดนมาร์กได้ร่วมมือกับเพื่อนร่วมชาติเดียวกัน เช่น นายเวสเทินโฮลซ์ ได้รับพระบรมราชานุญาตให้ตั้งบริษัทรถรางกรุงเทพฯ<sup>70</sup> เมื่อ พ.ศ. 2430 โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทอังกฤษ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเดินทางในกรุงเทพฯ บริษัทวางรถรางตั้งแต่หน้าศาลเจ้าพ่อหลักเมือง แล้วอ้อมโค้งไปทางถนนเจริญกรุงจนถึงอุโมงค์กอกกอก เป็นระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร และเปิดรับคนโดยสารได้เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2431 ต่อมาอีกปีหนึ่ง บริษัทรถรางได้ขยายทางรถรางไปจนถึงบางคอกแถม (ถนนตก) ระยะทางอีก 3 กิโลเมตร รถรางนั้นเป็นรถรางที่ไขว้มาเขียนแปด อัตราค่าโดยสารคิดเป็น ระยะ 2 ไพ ( 6 สตางค์) แต่บริษัทรถรางก็กิจการไม่ได้ผล จึงเปลี่ยนเจ้าของเป็นชาวเดนมาร์กใน พ.ศ. 2435 และใน พ.ศ. 2437 ได้เปลี่ยนไปใช้ไฟฟ้าในการเดินรถรางแทนม้าลาก

สำหรับไฟฟ้านั้น จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ได้นำมาใช้เป็นครั้งแรก พ.ศ. 2427 โดยดูแบบอย่างมาจากประเทศฝรั่งเศส เครื่องกำเนิดไฟฟ้าได้ติดตั้งในพระบรมมหาราชวัง แล้วได้กระจายไปยังสถานที่อื่น ๆ ทั้งนี้บริษัทไทยเป็นผู้ดำเนินการไฟฟ้า ต่อมาบริษัทนี้ได้เลิกกันไป พระยาชลยุทธโยธินได้ริเริ่มตั้งบริษัทเดนมาร์ก (ต่อมาคือบริษัทไฟฟ้าสยาม) เพื่อผลิตไฟฟ้าออกจำหน่าย และวางโครงการที่จะเดินรถรางทั่วกรุงเทพฯด้วย ในชั้นแรกบริษัทไฟฟ้าของเดนมาร์กต้องทำงานหนักเพื่อให้ได้ผลกำไร ต่อมาได้ประสบผลสมตามความมุ่งหมายพำกัไว้ในแง่ผู้ถือหุ้นอย่างน่าพึงพอใจ ครั้นถึง พ.ศ. 2455 บริษัทไฟฟ้าของเดนมาร์กได้ขายหุ้นส่วนใหญ่ให้แก่บริษัทเบลเยียมบริษัทหนึ่ง และดำเนินการด้วยดีสืบต่อมาจนถึงภายหลัง

<sup>70</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 (รัชกาลที่ 5 - พ.ศ. 2475) หน้า 321

การเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 ส่วนบรรษัทที่จำหน่ายไฟฟ้าในในระยะแรก ผู้คนไม่ใคร่กล้าขึ้นเพราะกลัวไฟฟ้าถูก เพื่อชักชวนให้ประชาชนนิยมใช้บรรษัท บรรษัทบรรษัทใดให้ผู้ที่ประสงค์ใช้บรรษัทใดโดยไม่ต้องเสียค่าโดยสารในระยะแรก ต่อมาก็เก็บค่าโดยสารเพื่อมีให้ขาดทุน และก็ได้โอนกิจการบรรษัทให้แก่บริษัทไฟฟ้าสยามเมื่อ พ.ศ. 2443 และสามารถขยายโครงการเดินบรรษัทได้ตามที่กำหนดไว้ ดังปรากฏว่า ได้เปิดเดินบรรษัทสายสามเสนจากสถานีปากน้ำหัวลำโพง ถึงบางกระบือ ในพ.ศ. 2443 บรรษัทสายแดง ในพ.ศ. 2447 ต่อมาในพ.ศ. 2447 บริษัทได้รวมกิจการสายแดง สายสามเสนและสายถนนตกเข้าด้วยกัน ภายใต้การจัดการของบริษัทเอง 71

ข. การบรรษัทในต่างจังหวัด ในต่างจังหวัด รัฐบาลได้ให้สัมปทานแก่เอกชน การบรรษัทเพื่อรับส่งประชาชน และขนส่งพืชผลในระยะห่างไกล เช่น ที่เมืองนครราชสีมา และเมืองภูเก็ต แต่ในที่สุดก็ต้องเลิกสัมปทานดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ทั่วเมืองต่าง ๆ มีถนนสายสั้น ๆ ภายในเขตของเมือง การติดต่อทางบกกระหว่างเมืองต่าง ๆ ยังคงอาศัยทางเกวียนกันอยู่มาก

4.3 รถลาก เป็นพาหนะที่พระยาโชฎ๊กราชเศรษฐี (พุท) ข้าราชการกรมท่าซ้ายได้นำรถลากจากเมืองซัวเตา ในประเทศจีน เข้ามาใช้ในเมืองไทย เมื่อราวต้นรัชกาลที่ 5 และได้นำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายปรากฏว่าเป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย มีขางจากเมืองซัวเตาเข้ามาต่อรถลากในกรุงเทพฯ แล้วกระจายกันออกไปตามหัวเมือง ผู้รับจ้างลากรถชนิดนี้ ตามปกติเป็นชาวจีนเท่าที่ได้ตั้งเกณฑ์มาชาวจีน ลากรถมักจะนิยมสูบบุหรี่ โดยอ้างว่าเพื่อทำให้หายปวดเมื่อย เพราะว่าการลากรถดังกล่าว ซึ่งคนชอบ เรียกว่า "รถแจก" เป็นงานหนัก คนลากรถขาดความเป็นระเบียบในการจราจร และแต่งกายไม่เรียบร้อย อาศัยเหตุผลดังกล่าว จึงโปรดให้ตราพระราช

71 บริษัทการไฟฟ้าสยาม จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชัน เมื่อ พ.ศ. 2482 สัมปทานการเดินบรรษัทของบริษัทได้สิ้นสุดลง เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2492 รัฐบาลได้ออกนิตการนี้ให้การไฟฟ้ากรุงเทพฯ ซึ่งสังกัดกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย ดำเนินงานต่อตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2493 เป็นต้นมา เมื่อรัฐบาลตกลงที่จะแก้ไขการจราจรให้คล่องตัว ก็เลิกการเดินบรรษัททั่วทั้งพระนคร ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2511

บัญญัติรถลาก ขึ้นในพ.ศ. 2444 กำหนดให้มีการจดทะเบียนรถลาก และอัตราค่าโดยสาร  
 เช่น ภายในระยะ 25 เส้น ผู้โดยสารหนึ่งคนเก็บ 4 อัฐ 2 คน 6 อัฐ รถลากไต่หายไปจาก  
 ความนิยม เมื่อมีผู้ใช้รถยนต์แบบต่าง ๆ ก็อย่างแพร่หลายก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง  
 พ.ศ. 2475

#### 4.4 รถจักรยาน นายเคอร์ค ปาทรัก แมกมิลแลน (Kirk Patrick Macmillan)

ช่างเหล็กชาวสกอตได้ประดิษฐ์ รถจักรยานขึ้นใน พ.ศ. 2382 เมื่อรถจักรยาน  
 เข้ามาถึงเมืองไทย เป็นชนิดที่มีล้อหน้าสูงมาก ล้อหลังเล็กนิดเดียว ต่อมาก็มีผู้นำรถจักรยาน  
 ชนิดสองล้อเท่ากัน เข้ามาจำหน่าย ก็เป็นที่นิยมของคนทั่วไปทั้งในพระนคร และทางจังหวัด  
 จนถึงปัจจุบัน เพราะว่าใช้ไต่ทุกพื้นที่ ไม่จำเป็นต้องเป็นถนนดี และเรียบ ไม่ต้องใช้น้ำมัน  
 มีความคล่องตัว ตลอดจนใช้บรรทุกของได้ และราคาก็พอสมควรด้วย

#### 4.5 รถยนต์ ในหนังสือ "สาส์นสมเด็จพระนพรัตน์ของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยา นริศรานุวัดติวงศ์ และสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ กล่าววาทะว่า รถยนต์คันแรกใน ประเทศไทยเป็นของจอมพล เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี หาใช่ของสมเด็จพระเจ้าในกรมหลวงราชบุรี ดิเรกฤทธิ์ ตามที่เข้าใจกันไม่ แต่พระองค์ท่านสั่งมาเมื่อโรนั้นยังค้นหาหลักฐานไม่พบ ก็คงจะ เป็นประมาณราว ๆ พ.ศ. 2442 - 2446 ภายหลังจากที่รัชกาลที่ 5 คือพระบาทสมเด็จพระจุลจอม เกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสยุโรปเป็นครั้งแรก เมื่อปี พ.ศ. 2440

เมื่อครั้งกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ทรงประหารเมื่อปี พ.ศ. 2447 และได้เสด็จ  
 ไปรักษาพระองค์ยังทวีปยุโรป ในการเสด็จไปครั้งนี้เมื่อถึงกรุงปารีส ก็ได้สั่งให้บริษัทรถยนต์ของ  
 ซาดิเยอร์มันในกรุงปารีส ให้ประดิษฐ์รถเก๋ง 1 คัน ยี่ห้อ "เมอร์เซเดส" ซึ่งเป็นรถคัน 1  
 ในเวลานั้น และเมื่อเสด็จกลับมาเมืองไทย ก็ได้ทรงนำรถคันนี้มาด้วย เสด็จในกรมได้นำนม  
 เกด้า ถวายในรัชกาลที่ 5 เมื่อปี พ.ศ. 2447 เป็นต้นว่ารถพระที่นั่ง ได้มีขึ้นเป็นครั้งแรก  
 และเสด็จในกรมทรงเป็นคนขับอีกด้วย

ครั้งเมื่อรัชกาลที่ 5 คือพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงประทับ  
 รถยนต์พระที่นั่ง ประพาสที่ต่าง ๆ ในยามว่าง อีกทั้งใช้รถยนต์ในพระราชกรณียกิจและงานราชพิธี

ก็ทรงสะดวกสบาย กว้างขวางที่หนึ่งเป็นอันมาก แตรยนต์ก็ยังมีเพียงคันเดียว พระบรมวงศานุวงศ์ฝ่ายหน้าและฝ่ายใน มีอยู่หลายพระองค์ ก็ยังทรงโปรดปราณทั้งนั้น ดังนั้นทรงโปรดให้ส่งรถยนต์เข้ามาอีกหลายคัน

รถยนต์ใช้ได้ดีมีประโยชน์สะดวกและรวดเร็วทันใจ คือความว่า รถลาก ประกอบกับถนนหนทางในกรุงเทพฯ ก็มีมากแล้ว พระองค์จึงทรงคิดส่งรถยนต์มาเป็นของพระราชทานแก่พระบรมวงศานุวงศ์ และเสนาบดี ในวันเฉลิมพระชนม์พรรษา ทั้งนี้เพื่อจะได้ใช้เป็นประโยชน์แก่ทางราชการที่จำเป็น

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงรับสั่งเกณฑ์ช่างเหล็กที่ไหวพริบดี หูตาว่องไว ไปฝึกซ้อมรถยนต์คันแรกของเจ้าหญิงพิมพ์อำไพ ซึ่งนับเป็นครูหญิงคนแรกที่สอนฝึกหัดขับรถยนต์ในประเทศไทย วิชาเหล็กในเมื่อเข้าฝึกหัดกันแล้ว ก็เข้ารับตำแหน่งเป็นพนักงานขับรถยนต์หลวง และตั้งแต่บัดนั้นก็ส่งรถยนต์เข้ามาเรื่อย ๆ เป็นจำนวนมาก

โดยเฉพาะ รถยนต์รุ่นแรกี่รูปร่างดูดีเล็ก โคมไฟหน้ารถก็ไม่มี เวลากลางวันไปไหนก็มองดูก็เขินอาย ใส่ใบตะเกียง แทนโคมไฟ หางบาลีก็ก้านยาวสูง ไม่มีพวงมาลัย เกียร์อยู่นอกตัวถัง ซ้ายยังแถมเป็นเกียร์หน้าอีกด้วย

ต่อมาพวกเศรษฐีมีเงินเห็นว่ารถยนต์มีความสง่างามสมเกียรติยิ่ง จึงพากันสั่งซื้อเข้ามาเป็นครั้งใหญ่ ทำให้ถนนเจริญกรุงรู้สึกคับแคบลง และสาเหตุนี้เองจึงได้มีการสร้างถนนเพิ่มเติมขึ้นอีกหลายทอดหลายสาย ส่วนการเดินรถยนต์โดยสมัครประจำทางเกิดขึ้น โดยอาศัยความริเริ่มของพระยาภักดีบรมเศรษฐี (เลิศ เศรษฐบุตร) เมื่อ พ.ศ. 2450 โดยให้รถเทียมด้วยม้าจากสะพานยศเส ถึงประตูน้ำ ครั้นกิจการเจริญขึ้น ได้เปลี่ยนไปใช้รถยนต์ยี่ห้อ ฟอร์ดเป็นรถโดยสาร การเดินรถยนต์โดยสารหรือรถเมล์ ขยายตัวออกไปสี่มคมา โดยจัดเป็นบริษัทนายเลิศ จำกัด (หรือบริษัทรถเมล์ขาว เพราะวารถเมล์ทุกคันหาสีขาว มีตรากากะบาทสีแดงในวงกลมสีแดง) บริษัทนายเลิศ จำกัด เเพงเลิกกิจการในสมัย นายธานีเทร่ กรวิเชียร เป็นนายกรัฐมนตรี ในพ.ศ. 2520 โดยรัฐบาลซื้อกิจการบริษัทรถเมล์ต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ตั้งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

## 4.6 การสร้างถนน

### 4.6.1 การสร้างถนนในเมืองหลวง

#### ก. จุดประสงค์

ในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ นับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาเมืองหลวงตามแบบสมัยใหม่ ทั้งการวางผังขยายเมือง การสาธารณสุขโรคต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดระบบการคมนาคมทางบก ซึ่งเข้ามามีบทบาทสำคัญมาก ถึงแม้ว่าการคมนาคมทางน้ำจะยังคงเป็นที่ตาม แยกความต้องการการสัญจรไปมาที่รวดเร็ว สะดวกทุกฤดูกาลมีมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเจริญทางการค้าได้ขยายตัวออกไป ทั้งนี้สืบเนื่องจากการทำสัญญากับต่างประเทศ ดังได้กล่าวมาแล้ว ในแผนที่ 2 ร้านค้าตามสองฟากถนนที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ริเริ่มขึ้นเป็นที่แพร่หลาย เป็นผลให้ประชาชนมีการติดต่อกันมากขึ้น และที่สำคัญอย่างยิ่งก็คือ การที่รัฐบาลพัฒนาการคมนาคมทางบกในส่วนภูมิภาคจากภาคต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ โดยรอบ สินค้าจากชนบทจะขนขึ้นเวียนกันหรือจะส่งออกยังต่างประเทศได้สะดวก จำเป็นต้องที่พระระบบการคมนาคมทางบกภายในกรุงเทพฯ ที่สะดวกรวดเร็วด้วย

#### ข. หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนน

ในการดำเนินงานปรับปรุงการคมนาคมทางบกในเมืองหลวง จะได้ผลมากขึ้นเพียงใด มีปัจจัยสำคัญประการหนึ่งก็คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบการสร้างซ่อมแซมถนน ซึ่งเรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พยายามจัดหน่วยงานเพื่อมีใ้หน่วยงานรับช้อนกันหรือมีการถวาทโทะกัน ในลักษณะคอย ๆ แกจนกระทั่งประสบความสำเร็จเมื่อสามารถตั้งสุขาภิบาลขึ้น เพื่อรับผิดชอบการสร้างซ่อมแซมรักษาถนนและรักษาความสะอาดกรุงเทพฯ เป็นต้น

แต่เดิมการตัดถนนนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาธิการ ทั้งในด้านการเสนอโครงการ การออกแบบการสำรวจทาง การประเมินราคาค่าก่อสร้าง การก่อสร้างและการรักษาความสะอาดของถนน ต่อมาในปี พ.ศ. 2400 เมื่อรัฐบาลได้ก่อตั้งกรมสุขาภิบาลขึ้น เพื่อทำ

หน้าที่รักษาความสะอาดในกรุงเทพฯ และรักษาถนนด้วย โดยอยู่ในสังกัดกระทรวงนครบาล  
แม้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะทรงตั้งพระทัยให้กรมสุขาภิบาลรับผิดชอบ  
ในการสร้างถนนด้วยก็ตาม แต่ขณะนี้กรมสุขาภิบาลยังขาดกำลังคน โดยเฉพาะนายช่าง ทั้ง  
นี้พระองค์จึงมีพระราชหัตถเลขา ที่ 37/466 ถึงกรมมหาดินสวาทพณิชยการ ลงวันที่ 2  
สิงหาคม 2441 ให้กรมโยธาและกรมสุขาภิบาลประสานงานกันในการสร้างถนนสายต่าง ๆ  
ในกรุงเทพฯ ความว่า

"... ควรที่กรมโยธาภิบาลกับกรมสุขาภิบาล จะต้องตรวจแลกิจการที่จะทำถนนพร้อม  
กันเพื่อบริการในกรมเดียวกัน เพราะกรมหนึ่งจะทำ กรมหนึ่งจะรักษา เป็นต้นว่าจะตัดถนนสาย  
ใด ในเมื่อจะขีดแผนที่ลง ถ้าขีดแผนที่ลงแล้ว ให้ปลุกษากรมสุขาภิบาลในทางที่จะวางถนนตรง  
แลคค้อย่างไร จะขุดวางไว้สำหรับทำท่อลึกกว้างอย่างไร ซึ่งจะเป็การสะดวกแก่กรมสุขา-  
ภิบาลเมื่อได้รับถนนให้ไปรักษา..."<sup>72</sup>

ต่อมาในปี พ.ศ. 2442 กรมสุขาภิบาลได้รับหน้าที่สร้างถนนด้วยสมดังเจตนารมณ์  
ที่ต้องการให้กรมสุขาภิบาลรับผิดชอบในการบำรุงท้องถิ่น แต่การสร้างสะพานยังคงอยู่ในหน้าที่  
ของกระทรวงโยธาธิการ การโอนหน้าที่ครั้งนี้เป็นผลให้การสร้างถนนก้าวหน้าขึ้น หม่อมปัทมา  
เรื่องการกล่าวโทษกันในความล่าช้าในการสร้างถนน ซึ่งแต่เดิมกระทรวงโยธาธิการอ้างว่า  
การสร้างถนนต้องล่าช้า เพราะกระทรวงนครบาลไม่มอบที่ดินให้ ส่วนกระทรวงนครบาลก็ให้  
เหตุผลว่า กระทรวงโยธาธิการสร้างถนนโดยพยายามหลีกเลี่ยง แต่ไม่ถูกต้องของคนจน คนจนจึง  
เข้าถือกันรูดทุกซอกความไม่ธรรม<sup>73</sup> ปัญหาที่เป็นผลให้การสร้างถนนขณะนั้นหยุดชะงัก

<sup>72</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/19 ที่ 37/416 พระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัวถึงกรมมหาดินสวาทพณิชยการ ลงวันที่ 2 สิงหาคม รศ.117

<sup>73</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/3 สังเขปความเรื่องขัดข้องใน  
การจัดที่ดินลงวันที่ 16 พฤษภาคม รศ.113

ไปหลายปี (จะกล่าวอย่างละเอียดต่อไป) ดังนั้นการที่กระทรวงนครบาลรับผิดชอบทั้งการเวนคืนที่ดิน ตัดถนนและรักษาถนนด้วยแล้ว ย่อมเป็นการตัดวิญญูหากกล่าวโทษกัน ส่วนการแก้ไขอุปสรรคต่าง ๆ อันเนื่องจากการสร้างถนนย่อมขึ้นอยู่กับกระทรวงนครบาลเป็นผู้รับผิดชอบ

แต่ด้วยเหตุที่การสร้างสะพานยังคงเป็นหน้าที่ของกระทรวงโยธาธิการ จึงเป็นผลให้เกิดความตื่นแหว่สิ่งกำไ้ช้จ่ายใ้การจ้างนายช่าง พนักงาน และเครื่องมือช่างอื่นกัน ดังนั้นพระยาสุโขทัยวิจิตร เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจึงเสนอให้โอนหน้าที่การสร้างสะพานในกรุงเทพฯ ให้กรมสุขาภิบาลด้วย กระทรวงโยธาธิการคงรับหน้าที่ในการซ่อมแซมพระราชวัง และโยธาหัวเมือง<sup>74</sup> ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงอนุญาต ดังนั้นในปลายรัชกาลที่ 5 กรมสุขาภิบาลจึงรับหน้าที่ในการสร้างถนน สะพาน รักษาถนน และสะพานในกรุงเทพฯ

### ค. โครงการสร้างถนนในกรุงเทพฯ

การดำเนินงานตามนโยบายที่รัฐบาลต้องการส่งเสริมและชักชวนให้ประชาชนใ้ถนนทางบกในกรุงเทพฯ รัฐบาลจึงได้จัดสร้าง ซ่อมแซมถนนต่าง ๆ จำนวนมากมาย เมื่อเทียบกับในสมัยรัชกาลที่ 4 ในระยะแรกนั้น รัฐบาลได้สร้างถนนเลียบตามคูเมือง เพื่อให้ประชาชนเคยชินกับ การเดินทางตามถนน ภายหลังจากนี้รัฐบาลมีโครงการสร้างถนนที่สำคัญ 3 โครงการ คือ

#### 1. โครงการถนนอำเภอสำเเพ้

โครงการนี้ได้จัดขึ้นเพื่อดำเนินงานตามนโยบาย ในระยะแรกที่ต้องการสร้างถนนในท้องที่ ที่เจริญแล้ว เพื่อส่งเสริมการค้าขาย ย่านการค้าในสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากถนนเจริญกรุงแล้ว อำเภอสำเเพ้ เป็นย่านการค้าภายในประเทศที่เจริญมากอีกแห่งหนึ่ง แต่ด้วยเหตุที่ขาดถนนสายใหญ่ ๆ กันตะอำนวยการความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า การเลือกซื้อสินค้าจึงเป็นผลให้การค้าขายไม่เจริญเท่าที่ควร ดังปรากฏในหนังสือที่  $\frac{470}{23}$  กรมขุนเวรรัตนวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21 มกราคม

<sup>74</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 น. 5.8/41 ที่ 4/67 พระยาสุโขทัยวิจิตร บูลสมเด็จ พระบรมโอรสาธิราช ลงวันที่ 16 เมษายน รศ. 126

2434 ความว่า

"... ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ว่าไม่มีที่แห่งใดจะเจริญมากกว่าแขวงลำพืด้วยเป็นเท่าใดการกำขายมีประโยชน์มาก ในที่นั้นแต่ประโยชน์ซึ่งมีในที่นั้นถูกพรอง เหตุเพราะถนนน้อย และที่มีอยู่แล้วก็แคบเล็กเป็นที่รัดขวาง ทางไปมาของการกำขายไม่พอแก่การเจริญซึ่งควรจะเกิดขึ้นได้อีกเป็นอันมาก ถ้าทำถนนใหญ่เพิ่มเติมขึ้นอีก ที่ดินเหล่านั้นคงเจริญขึ้นอีกหลายสิบเท่า โดยไม่ต้องสงสัย ในการที่จะทำถนนเพิ่มเติมขึ้นนั้น จำจะต้องรีบทำโดยเร็ว เพราะที่ทั้งหลายในแขวงลำพืดั้งเดิม ย่อมมีผู้สร้างที่ขึ้นใหม่เสมอไว้เว้นว่างถ้าไม่รีบจัดการเสีย นานไปการตัดถนนก็คงไม่สำเร็จ เพราะท้องไปคึกคึกซึ่งมีราคาแพงมาก .."<sup>75</sup>

โครงการถนนในย่านลำพืดั้งเดิมที่กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เสนอนั้น มีถึง 18 ถนน คาคี ถนนแยวราช ถนนจักรวรรดิ ถนนราชวงษ์ ถนนหลวง<sup>76</sup> เป็นต้น พร้อมทั้งแผนที่ แผนการค่าเงินงาน และงบประมาณการก่อสร้าง แต่ไม่ปรากฏหลักฐานถึงกล่าว โครงการนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงอุทิศให้กระทรวงโยธาธิการดำเนินการได้

แต่การตัดถนนในอำเภอลำพืดั้งเดิมนี้ ต้องล่าช้ามาก ด้วยเหตุที่ แนวถนนถูกที่ดินหรือที่ดินของพ่อค้า ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินต่างประเทศ จึงเกิดการฟ้องร้องขอเงินค่าซื้อถอนภาษีที่ดิน แม้กระทั่งประชาชนชาวไทย ก็ได้นำหนังสือถึงเสนาบดี กระทรวงนครบาลด้วยเพื่อขอค่าตอบแทน<sup>77</sup> คู่ปรารถนาเหล่านี้เป็นผลให้การสร้างถนนแยวราช และถนนในอำเภอลำพืดั้งเดิมล่าช้าไปหลายปี ตั้งแต่เริ่มโครงการในปี พ.ศ. 2434 จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2441 ถนนในอำเภอลำพืดั้งเดิมก็ยังไม่เสร็จตลอดสาย<sup>78</sup> ดังที่ในปี พ.ศ. 2441 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีรับสั่งให้

<sup>75</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/1  $\frac{370}{3}$  กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม รศ. 111

<sup>76</sup> ก. ที่ 169/7 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม รศ. 111

<sup>77</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/3 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมวิมลพิษวิทยากรมฤทธิศาสตร์ ลงวันที่ 16 มีนาคม รศ. 116

<sup>78</sup> ก. สำนักการประชุม เว็ลวันที่ 4 มิถุนายน รศ. 117

กรมหนึ่งในนครรัฐสุโขทัย เสนาบดีกระทรวงนครบาล และกรมหนึ่งเป็นพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ร่วมกันปรึกษาเรื่องถนนยาวราชให้สำเร็จ ในที่สุด ทกลงว่ากรมหนึ่งในนครรัฐสุโขทัย จะรับประกาศต่างหน้าให้เจ้าของเรือดอนบ้านเรือที่ถูกทำถนนภายใน 1 เดือน ระหว่างวันที่ 6 มิถุนายน - 6 กรกฎาคม 2441<sup>79</sup> เพื่อกระทรวงโยธาธิการจะได้สร้างถนนให้สำเร็จตลอดสาย

โครงการถนนอำเภอสำเริงได้รับการดำเนินงานอีกครั้งหนึ่งในปลายรัชกาลที่ 5 ภายหลังจากการเกิดเพลิงไหม้คิดต่อกันหลายครั้ง ในเวลานั้นแล้ว รัฐบาลจึงประกาศตัดและขยายถนนใหม่ที่เพลิงไหม้ เพื่อความสะดวกในการค้าขาย และสวัสดิภาพในทรัพย์สินของประชาชน ที่อาศัยในแถบนั้น ทั้งนี้เพราะว่าในบริเวณอำเภอสำเริงมีประชาชนอาศัยแออัด ถนนและทางเดินแคบ ตั้งแต่เมื่อเกิดอัคคีภัย เข้มงวดตั้งเพลิงจึงไม่สามารถเข้าไปดับคิหน้ำที่ได้ เป็นเหตุให้ไฟลุกลามกว้างขวางเกิดความเสียหายมากมายทุกครั้ง<sup>80</sup> ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินงานสร้างถนนตามโครงการอำเภอสำเริงเต็มได้ขุดอุบสรก จนเป็นผลให้รัฐบาล ต้องเปลี่ยนนโยบายจากการสร้างถนนในที่ที่เจริญแล้ว มาดำเนินการในที่ที่ยังไม่เจริญแทน ซึ่งส่วนมากได้แก่ทางตำบลเหนือของกรุงเทพฯ

## 2. โครงการถนนอำเภอกุฉินิคม

โครงการถนนอำเภอกุฉินิคม เป็นโครงการที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ริเริ่มที่นครสุโขทัย ด้วยการสร้างพระราชวังสวนกุฉินิคม ในปีพ.ศ. 2441 เพราะที่ที่ตั้งพระราชวังสวนกุฉินิคมได้เกิดกับการเดินทางของประชาชน ที่อาศัยในบริเวณนั้น ดังนั้น เพื่อความสะดวกในการ

<sup>79</sup> น.ค.

<sup>80</sup> ร.ค.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศตัดถนนใหม่ที่เพลิงไหม้ กำแพงตลาดน้อย และวัดสัมพันธวงษ์ ท้องที่อำเภอสำเริง เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 125" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 2 ร.ศ. 125 - 6 หน้า 161

กรมการขนส่งประจําพระเจ้ายุธยํหะ ทรงมีพระราชดำริว่า

"... ส่วนการที่เป็นของควรรณนโยบายจะหา เพราะเป็นการราษฎรเดินไปมาที่  
 แรกก่อน ราษฎรยอมเดินไปมาตามท้องทุ่งลัดมาออกถนนสามเสนโดยทางหนึ่งทางใดก็ได้ เช่นทาง  
 วังศุภกิจซึ่งปลูกพยับพลอยู่เคียงนี้ เมื่อลอมบิดเสียไม่ให้ราษฎรเดินไปมา ก็จำเป็นต้องเปิดทางอื่นให้  
 เดิน จึงเป็นการจำเป็นของศักดินา ราชวัด (ถนนนครไชยศรี) สกัคคานเหนือสายหนึ่ง ถนน  
 ชิว (ถนนสวรรคาลัย) สกัคคานกะวันนอกสายหนึ่ง ถนนคอเสื้อ (ถนนพินิจโลก) สกัคคานใต้  
 สายหนึ่ง เป็นถนนเจริญบริเวณสวนศุภกิจ และถนนตัดลงแม่น้ำเพื่อจะให้เพื่อจะให้เป็นการสะ  
 ควกแก่ผู้ค้าขายและผู้ที่ตั้งอยู่ในท้องถนนสามเสนอีก 3 สาย คือ ถนนข้างอื่นนอก(ถนนราชวิถี)  
 ถนนวงเคืองนอก(ถนนสุโขทัย) ถนนดาวช่าง ยังปลายถนนเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งออกไปนอก  
 บริเวณสวนศุภกิจแก่เพื่อจะให้สวนศุภกิจจกถนนหลวง และคลองเปรมประชากร ซึ่งที่นรกและวัง  
 เป็นอันมาก แยกจะบิดเสียไม่ได้ เพราะเป็นทางที่เรือราษฎร เดินไปมาตลอดจนถึงแขวงกรุงเก่า  
 ฤๅจำเป็นต้องทำใหม่จนสะดวก..."<sup>81</sup> นอกจากนี้ยังมีถนนวงกะวัน(ถนนศรีอยุธยา) ถนนลก  
 (ถนนพระรามที่ 5) ถนนอก(ถนนนครปฐม) ถนนสมัยโคกหนู (ถนนสุพรรณ) ถนนวงกวาว (ถนน  
 นครราชสีมา) ถนนพฤกษาศาลเหนือ (ถนนวิชัย) เป็นต้น

ถนนในโครงการนี้ สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างชาน  
 เมืองทางด้านเหนือกับภายในกรุงเทพฯ ระหว่างบริเวณนี้กับสถานีรถไฟสามเสน และระ  
 หว่างบริเวณนี้ไปฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนในโครงการนี้ส่วนมากมีขนาดความกว้างประมาณ  
 12 เมตร มีการวางแผนในการสร้างถนนในลักษณะวิชาการสมัยใหม่ ซึ่งมีแนวถนนตรงและขนาน  
 กัน ลัดทั้งตัดกับในลักษณะสี่เหลี่ยมตามแบบกะวันศกค้าย

เมื่อพิจารณาโดยดองแท้แล้ว จะเห็นได้ว่า การที่พระบาทสมเด็จพระเจ้ายุธยํหะ  
 ทรงสร้าง พระราชวังสวนศุภกิจ และสร้างถนนบริเวณนั้น จอกจากจะเอื้อยย้ายพระราชวังไปยัง

<sup>81</sup> จดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 9/39 ที่ 36/414 พระบาทสมเด็จพระ  
 พระเจ้ายุธยํหะ ถึง กรมมหาดมณฑลราชธานี ลงวันที่ 31 กรกฎาคม รพ. 118

ที่สงบเรียบร้อยแล้ว สาเหตุที่แท้จริงน่าจะเป็นแผนการขยายเมืองหลวงด้วย เพราะทรงมองเห็นเหตุการณ์ไกลกว่า กรุงเทพฯ คงจะท้องเจริญเติบโตค่อนข้างรวดเร็วต่อไป ประกอบกับสภาพเมืองหลวงในขณะนั้นดีเกินกว่าที่ควรจะเป็น โดยเฉพาะภายในบริเวณคลองคูกรุงเกษม บริเวณทางคำเฒ่า\* และบริเวณอำเภอมางรี\* ซึ่งเป็นย่านการค้า และที่ตั้งสถานางสุด แม้ว่าในขณะนั้นบริเวณบางลำภูยังเป็นสวนอยู่ก็ตาม แต่ก็สมควรจะมีการวางแผนขยายเมืองหลวงไปทางเหนือโดยเฉพาะบริเวณอำเภอกุสิต ซึ่งเป็นที่ที่เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะตั้งบ้านเรือนเพราะเป็นที่ราบลุ่มกว้างไกลออกไปทางเหนือ

### 3. โครงการสร้างถนนราชดำเนิน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงริเริ่มโครงการถนนราชดำเนิน ในปี พ.ศ. 2442 ภายหลังจากได้เริ่มโครงการถนนอำเภอกุสิตแล้ว โครงการถนนราชดำเนิน เป็นโครงการที่มีจุดประสงค์เพื่อสำหรับเสด็จพระราชดำเนินระหว่างพระบรมมหาราชวังกับพระราชวังดุสิต เพื่อความสะดวกของบ้านเมือง และเพื่อให้ประชาชนได้เดินเที่ยวพักผ่อน<sup>82</sup> ด้วยเหตุนี้จึงทรงมีพระราชประสงค์ให้สร้างถนนราชดำเนินให้กว้างที่สุดในขณะนั้น ให้สองฟากถนนราชดำเนินที่ตั้งวังและสถานีราชการใหม่ ๆ มีโปรดให้สร้างตึกแถวหรือร้านค้า ๆ ซึ่งจะทำให้กลายเป็นย่านการค้า ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขา ที่ 30/696 ถึงพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ ความว่า

"... เพราะที่เวลานั้นเป็นแคสวน ไม่มีบ้านเรือนมากนัก และอยู่ตรงหน้าพระที่นั่ง ออกมาจะเป็นที่คองขม เป็นถนนแอฟชั่นเนบอลสำหรับที่รถวนไปวนมา ที่สองข้างนั้นต่อไปจะต้อง

\* โปรดดูรายละเอียดจากแผนที่กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2439 จากวารสารสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 13 กรกฎาคม 2509

<sup>82</sup> ร.ศ.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศแก่เรื่องจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน" ประมวลกฎหมายประจำศก เล่ม 17 หน้า 105 - 106

เป็นวังเป็นนอกพิธีใหญ่ ๆ ฐานันดรที่มีที่จะตั้งร้านหมุ่ ๆ หมิม ๆ ไม่ได้... เพื่อแก้ไขเป็นการใหญ่สำหรับประชุมคนไปเที่ยวเล่นนี้ คงจะกลับเป็นทางคนไปมาเที่ยวแค่นี้ขึ้น นับว่าเป็นราชที่ทองเมืองไทยสักแห่งหนึ่ง..."<sup>83</sup>

ตามโครงการถนนราชดำเนินนี้ ได้ดำเนินการสร้างเป็น 2 ระยะ ในระยะแรก เมื่อปี พ.ศ. 2442 รัฐบาลได้ประกาศสร้างถนนราชดำเนินนอกจากถนนเบญจมาศ ตรงเข้ามาสู่กรุงเทพฯ โดยผ่านตำบลโสมพิทักษ์กำลังกันคร และตำบลน้ำหล่อ<sup>84</sup> ต่อมาในปี พ.ศ. 2444 รัฐบาลได้ประกาศให้กรมสุขาภิบาลรับผิดชอบสร้างถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่สะพานเสี้ยวตรงไปข้างคลองบางลำพูต่อกับถนนราชดำเนินนอก<sup>85</sup> โดยกำหนดแบบถนนราชดำเนินนอกเหมือนกัน คือมีที่ทางรถวิ่ง 3 สาย แต่ละสายมีทางเดินที่ปลูกต้นไม้บริเวณ โดยถนนสายกลางกับท่อว่าง 16 เมตร ถนนเดินเท้าที่ปลูกต้นไม้ ฝั่งถนนสายกลางข้างละ 10 เมตร ถนนรถสายนอกสองข้างกับทั้งท่อว่าง ขยายข้างละ 8 เมตร ทางเดินเท้าสายนอกอีกข้างละ 3 เมตร รวมทั้งสิ้น 58 เมตร ถนนที่มีอุ้งตลอดทั้งสายเข้าไปในตัวดินก่อสร้างถนนราชดำเนินนอกทั้งสาย และก่อสร้างสะพานพานหินพิศลา สะพานพานน้ำดีลาศ ซึ่งสวยงามมากในสมัยนั้น ประมาณว่าเป็นเงินหลายแสนบาท ถึงแม้ว่าถนนนี้จะไม่คุ้มค่า ในแง่เศรษฐกิจ เพราะมิได้เป็นประโยชน์ ต่อการค้าขายใด ๆ แต่เมื่อพิจารณาในแง่เจตนารมณ์ของผู้สร้างแล้วแม้เวลาจะล่วงเลยมาเกือบร้อยปีแล้วก็ตาม ถนนราชดำเนินนี้ก็ยังคงเป็นศรีสง่าของบ้านเมือง

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าโครงการถนนอ่าวอกุสิต และโครงการถนนราชดำเนิน จะทำให้ การคมนาคมระหว่างชานพระนคร ทางด้านเหนือ กับภายในกำแพงเมืองสะดวกแต่ก็ยัง

<sup>83</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.9/41 ที่ 30/696 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์

<sup>84</sup> ร.ต.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม) "ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 17 หน้า 77

<sup>85</sup> ก. "ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนินกลาง" ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 18 หน้า 139

ปราศจากถนนที่จะเชื่อมระหว่างท้องที่บริเวณทางข้ามใต้ของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นย่านการค้าและที่ตั้งสถานกงสุลต่าง ๆ กับบริเวณอำเภอคูสิต เป็นผลให้การเดินทางระหว่างสองเขตนี้ ต้องอ้อมเข้าไปในกำแพงเมือง ดังนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนวิสุทธินิศ\* ตั้งแต่ถนนหัวลำโพงมาทางเหนือข้ามถนนพหลุวัน ข้ามคลองบางกะปิ ไปยังถนนประแจจีน<sup>86</sup> (ถนนเพชรบุรี) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางระหว่างสองเขตนี้

นอกจากนี้ยังมีถนนสายย่อย ๆ อีกมากมายที่เชื่อมระหว่างถนนสายหลักทั้งหลายที่ช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางได้ อาทิ ถนนวรจักร ถนนพลับพลาไชย ที่เชื่อมถนนเจริญกรุง และถนนบำรุงเมือง หรือถนนจักรพรรดิพงษ์ ถนนวรจักร และถนนจักรวรรดิที่เชื่อมถนนราชดำเนิน ถนนหลานหลวง ถนนบำรุงเมือง ถนนเจริญกรุง และริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

#### ง. วิธีการสร้างถนนและอื่น ๆ

สำหรับการสร้างถนนภายในกรุงเทพฯ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น นับว่าเป็น ก้าวหนึ่งนำไปสู่วิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งต้องอาศัยความรู้ความชำนาญทางวิชาการ อาทิ การสำรวจทางให้ตรง บั๊กเซตแดนดินให้กว้างเท่ากัน มีการปรับพื้นถนนแต่ยังมีโคลนกรีก ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 ถนนยังเป็นการพูนดิน ดังนั้นในฤดูฝนหรือในเวลาน้ำหลาก ถนนก็กลายเป็นโคลนคม ยกตัวอย่างถนนพาหุรัด ซึ่งเป็นถนนที่เจริญแล้ว ยังต้องย่ำโคลนระคับนอง<sup>87</sup> ส่วนในฤดูร้อนก็มีฝุ่น ต้องรคน้ำถนน ต่อมาการสร้างถนนเริ่มใช้อิฐหักกากปูนถมบู้ด้วยอิฐตะแคงโรยทราย<sup>88</sup> หรือถมด้วยหินย่อย<sup>89</sup> แต่วิทยาการเหล่านี้ค่อย ๆ

\* ถนนวิสุทธินิศ เข้าใจว่าคงเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพญาไท ภายหลังจากที่สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ ผนวชแล้ว

<sup>86</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.9/39 ที่ 29/445 ลงวันที่ 8 สค.รศ.118

<sup>87</sup> มล.ยิ่งศักดิ์ อิศรเสนา ประวัติเจ้าพระยาบรมพงษ์ทิติชน หน้า 21

<sup>88</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/39ที่69/4403 พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 สิงหาคม รศ. 118

<sup>89</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/62ที่ 3/79 พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ ทูล กรมจุนสมมทอมรพันธ์ ลงวันที่ 12 เมษายน รศ. 121

เปลี่ยนแปลงตามลำดับ ในลักษณะเป็นการทดลอง เมื่อวิธีใดไม่เหมาะสมก็เปลี่ยนวิธีอื่น ไปเรื่อย ๆ

การสร้างถนนลูกรังในสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้นนั้น ยังปราศจากการวางรากถนนให้มั่นคงแข็งแรง ดังนั้นเมื่อรถม้าวิ่ง แ่น้อลูกรังพลิกมากองเกล้อรถตามถนน บางครั้งก็พลิกโถมเข้ามา เป็นผลให้รถม้าวิ่งได้ไม่ไกลก็เร็ววิ่งไม่ไหว<sup>90</sup> บางแห่งเป็นหลุมเป็นบ่อ สภาพถนนเช่นนี้ เป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ของนักหนังสือพิมพ์ภายในประเทศอยู่เสมอ

ดังนั้นในปี พ.ศ. 2445 กรมสุขาภิบาล ได้เสนอให้นายมโฮเตีย<sup>91</sup> (Ma hotiere) นายช่างใหญ่สำรวจสภาพถนนในกรุงเทพฯ เขาเสนอแนะให้กรมสุขาภิบาลวางรากถนนให้แข็งแรงโดยขุดถนนให้ลึก ถมด้วยหินก้อนใหญ่แล้วจึงถมหินย่อยตอนบน ส่วนระดับพื้นถนนควรมีลักษณะหลังเต่า เพื่อให้หน้าบถนนไหลลงสู่รางน้ำทั้งสองข้างถนน

นอกจากรัฐบาลจะต้องคำนึงถึงวิธีการสร้างพื้นถนนให้แข็งแรงแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตระหนักถึงการวางทางระบายน้ำ เพราะในกรุงเทพฯ มีฝนตกสม่ำเสมอ และมีคลองอยู่จำนวนมาก จำเป็นจะต้องหาทางระบายน้ำลงสู่คลองและแม่น้ำ ซึ่งจะช่วยให้ถนนไม่ชำรุดเร็ว พระองค์ทรงย้ำเสมอว่า "... ร่องน้ำนั้นจำจะต้องทำเป็นช้อนคน ถ้าไม่ทำร่องน้ำแล้ว เหมือนไม้ค้ำถาดน..."<sup>92</sup> แต่การก่อกองน้ำสองข้างถนนนั้นสิ้นเปลืองงบประมาณมาก พระองค์จึงทรงโปรดให้ทำรางน้ำสองข้างถนนแทน ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาที่ 36/465 ถึงกรมหมื่นพิทยาลงกรณ์ ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2441 ความว่า

"... เข้าใจว่า การที่ตัดถนนใหม่เดี๋ยวนี ไม่สู้จะได้ระวังในการที่จะขุดรางน้ำให้ลึกและมีระดับน้ำ เมื่อขุดไว้ตั้ง ๆ ถ้าไม่มีระดับ ฝนตกมากน้ำก็พัดเอาดินบนถนนลงไป กลบร่องกลับขึ้น ขึ้นอย่างเดิม แยกกลายเป็นที่ลุ่มเมื่อจะทำใหม่ การตัดถนนเห็นว่าไม่ควรที่จะคิดมุ่ง

<sup>90</sup> ธีระวุฒิ สุทธิสงคราม สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เล่ม 2 หน้า 89-90

<sup>91</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5 ขธ.9/85 รายงานเรื่องถนนและการรักษาความสะอาดในบริเวณกรุงเทพฯ ของมโฮเตีย เสนอต่อเจ้าพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ 21 ตุลาคม พ.ศ. 121

<sup>92</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5 ขธ.9/62 ที่ 36/1087 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึง กรมหลวงนเรศวร์วรฤทธิ์ ลงวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 120

หมายว่าจะต้องก่อสร้างทุกสายไป เพราะเมืองอื่น ๆ เหมือนสิงคโปร์ และชาว เขาก็ไม่ได้ใช้ท่อ  
 กอเลยเว้นไว้ แต่บางแห่งซึ่งสำคัญ แต่เขาได้ขุดวางไว้ให้ลึก ๆ กว้าง ๆ หน่อย พอที่น้ำจะ  
 ตกได้สะดวก ถนนก็ทุกหนทุกแห่ง การทำถนนในกรุงเทพฯ นี้ไม่ได้เห็นขุดร่องข้างถนนเลย มี  
 แต่คิดจะทำท่อทั้งสิ้น จะเอาท่อนอนที่ใหญ่มาทำพอ เมื่อไม่ได้ทำท่อนอนก็ยอมเสียโดยเร็ว เพราะ  
 ฉะนั้นขอให้คิดเรื่องวิธีทำถนนใหม่ ให้มีร่องทั้ง 2 ข้าง เหมือนอย่างสิงคโปร์ และยาวทุกสาย  
 ซึ่งจะทำใหม่ ..."<sup>93</sup>

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นความจำเป็น  
 ที่จะต้องพัฒนาเมืองหลวงตามแบบสมัยใหม่ ทรงวางแผนการขยายเมืองหลวงตามแบบสมัยใหม่  
 ทรงวางแผนการขยายเมืองหลวง การจัดระบบการคมนาคมทางบกให้มีความคล่องตัว การจัด  
 ระบบการระบายน้ำคู่ ไปกับการสร้างถนน การจัดสาธารณสุขโลก และการรักษาความสะอาดใน  
 เมืองหลวง การปรับปรุงการคมนาคมทางบก ในกรุงเทพฯ นั้น พระองค์ทรงสนพระทัยทั้งในการ  
 วางโครงการถนนสายต่าง ๆ การจัดหน่วยงานเพื่อรับผิดชอบทั้งการสร้าง ซ่อมแซมรักษาถนน  
 ไว้ในหน่วยงานเดียวกัน ตลอดจนกระทั่งการปรับปรุงวิธีการสร้างถนน การระบายน้ำ การปลูก  
 ต้นไม้เพื่อให้อากาศบริสุทธิ์ จากการที่พระองค์ทรงสนพระทัยในเรื่องอย่างมาก เป็นผลให้ระบบ  
 การคมนาคมทางบกในกรุงเทพฯ ในขณะนั้นเจริญก้าวหน้าขึ้นมา จากการที่มีถนนเพียงไม่กี่สาย  
 ในตอนต้นรัชกาล กลายเป็นกรุงเทพฯ ที่มีถนนจำนวนมากมายึดโยงติดต่อกัน มียานพาหนะ  
 ทั้งส่วนตัวและมวลชนคอยบริการ ชาวกรุงเทพฯ ให้ไปมาติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น

<sup>93</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช. 9/19 ที่ 36/465 พระบาทสมเด็จพระ  
 พระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมมหานิติบาลมณฑลพิษณุโลก ลงวันที่ 2 สิงหาคม ร.ศ. 117

#### 4.6.2 กกรสร้างทางและถนนในส่วนภูมิภาค

การดำเนินงานเพื่อปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาคในทศวรรษที่ 5 นี้เป็นไปอย่างล่าช้าและเกือบจะไม่มีโครงการใด ๆ อย่างแน่นอน ทั้งนี้เพราะรัฐบาลกำหนดนโยบายในการ

\* การพิจารณาความหมายระหว่างคำว่า " ทาง " และ " ถนน " ในสมัยรัชกาลที่ 5 ผู้เขียนจะยึดหลักความหมายของคำทั้งสองคำตามที่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราชโองบายว่า "... เรื่องที่เรียกว่า ถนนถ้าไม่มีอะไรปู อะไรถม ให้แข็งข้างบนก็คงเป็นทางเท่านั้น" ( หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.9/74 ที่ 414/1714 พระราชพิธีลดเลขา ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ร.ศ.102 )

ดังนั้นคำว่า "ถนน" หมายถึงทางสัญจรไปมาที่สร้างตามแบบตะวันตก โดยมีการสำรวจแนวทางเพื่อให้เห็นตรง มีความกว้างสม่ำเสมอตลอดสาย มีการปรับระดับพื้นถนนให้ราบเรียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นถนนต้องถมด้วยหินใหม่มีความแข็งแรงพอ การสร้างถนนจึงมีความยากลำบากกว่าการสร้างทาง ถนนจึงมีเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น

ส่วน "ทาง" นั้นสร้างตามแบบเดิมคือลาดลงไปตามแนวทางเดิม ที่มีคนเดินไปมาเป็นเวลานานถึงแม้ว่าในระยะต่อมา การสร้างทางจะมีวิทยาการดีขึ้น คือ มีการสำรวจให้ทางตรง แต่ก็มีได้มีการถมหินให้พื้นผิวแข็งทั้งนี้เนื่องจากหินที่ขุดแล้ว ซึ่งใช้สำหรับถมทางหายากมาก และทางที่ถมหินยังไม่เหมาะกับยานพาหนะประเภทเกวียนด้วย ทางในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งเป็น 2 ชนิด คือทางเดินเท้า เป็นทางแคบ ๆ พอคนเดินสวนกันได้ตามหมู่บ้านต่าง ๆ และทางเกวียน ซึ่งเป็นทางกว้างประมาณ 3 วา เป็นอย่างน้อย เพื่อให้เกวียนขนส่งสินค้าไปขายในทางเดินได้ ทางเกวียนและทางเดินเท้าเหล่านี้มีอยู่ทั่วไปในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย.

ปรับปรุงทางและถนน โดยให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับภูมิภาค ดังนั้นการดำเนินงานปรับปรุงจัดสร้างทางเกวียนและถนนในแต่ละมณฑล จึงขึ้นอยู่กับความต้องการ ความสามารถของข้าหลวงเทศาภิบาล ข้าราชการ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนแต่ละท้องถิ่นหรือตามคำสั่งของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย หรือเป็นไปตามพระบรมราชโองการ ผู้เขียนได้ศึกษาการดำเนินงานตามลักษณะของทางหรือถนนที่ปรับปรุงหรือสร้างขึ้นใน 2 ลักษณะ คือ

ก. ทางหรือถนนภายในเมือง

ข. ทางหรือถนนระหว่างเมือง ระหว่างมณฑล

ก. ทางหรือถนนภายในเมือง

ลักษณะทางและถนนในเมืองต่าง ๆ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่รัฐบาลปรับปรุงหรือสร้างขึ้นจะมีลักษณะคล้าย ๆ กัน คือ เป็นการสร้างไปยังแหล่งชุมนุมชน สถานที่ราชการ ชุมทางคมนาคมต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ถนนและทางผ่านใจกลางเมือง ถนนประเภทนี้ไม่มีอยู่ทุกเมือง ทั้งนี้เนื่องจากว่า ทั้งนี้เนื่องจากว่าลักษณะเมืองในสมัยรัชกาลที่ 5 ยังเป็นเมืองแบบเดิม ซึ่งไม่ว่าเมืองนั้นจะมีรูปสี่เหลี่ยมหรือวงรีก็ตาม จะต้องมีคูน้ำและกำแพงเมืองล้อมรอบ ภายในกำแพงเมืองเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชน ทั้งวัด ตลาด และสถานที่ราชการต่าง ๆ ส่วนการเดินทางหรือติดต่อกัน จะมีถนนตัดผ่านกลางเมืองจากประตูกำแพงเมืองด้านหนึ่งไปยังประตูเมืองอีกด้านหนึ่ง ทางประเภทนี้จะมีขนาดกว้างประมาณ 4 วา หรือ 8 เมตร เป็นอย่างน้อย ซึ่งถือว่ากว้างมากในสมัยนั้น การที่ต้องสร้างให้กว้างก็เพื่อให้สัตว์พาหนะ เกวียน และคนเดินทางได้สะดวก เพราะว่าถนนหรือทางประเภทนี้ จะผ่านแหล่งชุมนุมชน ตลาด วัด และสถานที่ราชการ

ด้วยเหตุที่ถนนหรือทางประเภทนี้ เป็นเส้นทางที่สำคัญที่สุดในเมืองจึงว่าเป็นถนนหรือทางเอกประสงค์ ทั้งทางราชการ การค้าขาย ศาสนา และการคมนาคม ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของข้าหลวงเทศาภิบาล ข้าราชการเมือง กรมการอำเภอ ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับภูมิภาค ที่จะต้องขอความร่วมมือจากประชาชน หรือจ้างกรรมกรจีน หรือใช้แรงงานโทมในการสร้างหรือซ่อมแซมอยู่เสมอ

จากถนนสายนี้ ซึ่งเป็นถนนหลักของเมืองจะมีถนนสาขาแยกออกไปยังที่ต่าง ๆ อันจะช่วยให้ประชาชนจากที่ต่าง ๆ สามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งชุมชนในเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น ถนนหรือทางประเภทนี้มีอยู่ทั่วไป เช่นเมืองเชียงใหม่ นครราชสีมา ชนมท<sup>94</sup> หนองหาร<sup>95</sup> เป็นต้น

2. ถนนหรือทางที่เชื่อมสถานที่ราชการต่าง ๆ และเชื่อมหมู่บ้านกับสถานที่ราชการ ต่าง ๆ ถนนหรือ ทางประเภทนี้จะเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อราชการมาก ถนนเหล่านี้ย่อมจะช่วยให้ประชาชนสามารถติดต่อขอความช่วยเหลือจากทางราชการได้ทันทีเช่นกัน อาทิ ถนนที่เชื่อมระหว่างหมู่บ้านกับสถานที่ตำรวจ หมู่บ้านกับที่ว่าการอำเภอ เป็นต้น ค้วยเหตุที่ถนนเหล่านี้มีความสำคัญ และจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องจัดให้แก่ประชาชน เพื่อความสะดวกในการรักษาความสงบ ทั้งนี้ ผู้บริหารในท้องถิ่นนั้น ๆ จึงมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ที่จะเกณฑ์กักโทษ หรือเกณฑ์ประชาชน เพื่อสร้างทางเหล่านี้ ทางประเภทนี้มักไม่กว้างนัก สร้างขึ้นเพื่อใช้เดินทางเดินมากกว่า การขนส่งสินค้า อาทิ ถนนจากที่ว่าการอำเภอจนถึงตำบลหมู่บ้านสกอม แขวง อำเภอจะกว้าง 1 วา 3 ศอก ยาว 150 เส้น 7 วา<sup>96</sup> ถนนจากที่ว่าการอำเภอระแงะไปต่อกับเขตแดน บางนรา กว้าง 3 วา<sup>97</sup> ถนนหน้าที่ว่าการอำเภอแม่สอด ไปยังตำบลแม่ทาว และโรงพักตำรวจภูธร กว้าง 8 ศอก ยาว 4 เส้น 6 วา เป็นต้น <sup>98</sup>

<sup>94</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/77 ที่ 723/3769 พระยาสิทธิเทพ  
พุลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 8 กรกฎาคม รศ. 123

<sup>95</sup> ก. ที่ 1219/11615 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ พุลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ รศ. 120

<sup>96</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/69 ที่ 24/2140 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์  
พุลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 26 พฤษภาคม รศ.123

<sup>97</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/93ที่ 912/6340 กรมหลวงดำรงราช  
านุภาพ พูล กรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 7 ตุลาคม รศ. 129

<sup>98</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยช.9/90 ที่ 3923/37363 กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ พุลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 4 มีนาคม รศ. 125

3. ถนนหรือทางเชื่อมหมู่บ้านกับหมู่บ้าน และหมู่บ้านกับศาสนสถานต่าง ๆ ทางประเภท นี้มีความสำคัญต่อชีวิตประจำวันของประชาชนโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางเดินเท้าระหว่างหมู่บ้านกับวัด หรือศาสนสถานต่าง ๆ ทางประเภทนี้เป็ยทางเดินไม่กว้างนัก ที่ประชาชนมีจิตศรัทธา ร่วมแรงร่วมใจสร้างขึ้นหรือเรียกรายเงินเพื่อจ้างกรรมกรจีนสร้าง นอกจากนี้ยังมีทางจากหมู่บ้านไปยังศาสนสถานอื่น ๆ ยกตัวอย่างที่เมืองอุทัยธานี หลวงวิจิตรชดชัยปลัดเมืองและกรมการอำเภอได้ขอแรงกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประชาชน ในอำเภอหนองปรวง และนักโทษช่วยกันตัดถนนทั้งแถมลาดหลวง ไปเจิงเขาสะแกกรัง กว้าง 5 วา ยาว 27 เส้น 11 วา และให้ชื่อว่า " ถนนพระบาท " ทั้งนี้เนื่องจากว่าที่เขาสะแกกรังมีรอยพระพุทธบาทจำลองประดิษฐานอยู่<sup>99</sup>

นอกจากนี้ยังมีถนนหรือทางที่สร้างไปยังชุมทางคมนาคมอื่น ๆ โดยสร้างจากหมู่บ้านไปยังแม่น้ำ ริมฝั่งทะเล และสถานีรถไฟ ตามแต่สภาพของภูมิภาคนั้น ๆ อาทิ ทางจากเมืองนครศรีธรรมราชไปยังปากน้ำ ซึ่งเป็นท่าเรือรับส่งสินค้าที่สำคัญ<sup>100</sup> ส่วนทางในภาคกลางมักจะสร้างมาสู่ทางรถไฟที่ผ่าน เช่น " ถนนหนองแค " ที่สร้างตากที่ว่าการอำเภอหนองแคจังหวัดสระบุรี มาถึงสถานีรถไฟ<sup>101</sup> หรือถนนจากอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาครไปยังสถานีรถไฟท่าฉลอม<sup>102</sup> เป็นต้น ถนนหรือทางเกี่ยวประเภทนี้ มีความสำคัญอย่างยิ่งในทางเศรษฐกิจ

<sup>99</sup> ก. ที่ 20/125 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 13 เมษายน รศ. 122

<sup>100</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยธ.ม.2/14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เสด็จตรวจราชการเมืองปากน้ำ รศ. 115

<sup>101</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5ยธ.9/80 ที่ 251/1952 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 15 พฤษภาคม รศ. 121

<sup>102</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร.5 ยธ.9/92 ที่ 1280/7981 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 25 กันยายน รศ. 127

การเมือง และสังคม เพราะถนนหรือทางประเภทนี้จะเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากชนบทสู่เมือง และจากเมืองต่าง ๆ สู่เมืองหลวงต่อไป ในขณะที่เดียวกันก็เป็นปัจจัยสำคัญเชื้ออำนาจแก่รัฐบาลในการเผยแพร่วิทยาการ วัฒนธรรมความเจริญต่าง ๆ ไปสู่ชนบทด้วย แต่อย่างไรก็ดี รัฐบาลในขณะที่มีการรณรงค์ให้ประชาชนให้ความสนใจในการปรับปรุงทางหรือถนนน้อยเกินไป ประกอบกับความไม่กระตือรือร้นของประชาชน เป็นผลให้ความก้าวหน้าในการปรับปรุงทางหรือถนนมีน้อยมาก

### ข. ทางหรือถนนระหว่างเมืองระหว่างมณฑล

ทางเกวียน ทางเดินเท้าและถนนที่เชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง มณฑลกับมณฑล และกรุงเพทากับมณฑลต่าง ๆ เปรียบเสมือนเป็นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดในสมัยนั้น เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงภายในประเทศ ทางประเภทนี้ส่วนมากแล้วข้าหลวงเทศาภิบาลประจำมณฑลจะเป็นผู้เสนอแผนงานมายังกระทรวงมหาดไทย เพื่อจัดสรรงบประมาณก่อสร้าง แต่ในบางกรณีกระทรวงมหาดไทยจะเป็นผู้เสนอโครงการให้ข้าหลวงเทศาภิบาลปฏิบัติ เพราะกรมหลวงค่างวางราชานุภาพโปรดการตรวจราชการมณฑลต่าง ๆ เส้นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดที่สำคัญในสมัยนั้นที่รัฐบาลจำเป็นต้องปรับปรุงหรือจัดสร้าง มีดังนี้

#### 1. เส้นทางเพื่อการค้า

##### - ภาคเหนือ

การคมนาคมทางบกโดยทางเกวียน ทางเดินเท้า มีบทบาทสำคัญยิ่งในภาคเหนือทั้งก่อนและหลังการสร้างทางรถไฟ ด้วยเหตุที่ว่าการคมนาคมทางน้ำไม่สะดวกพอ ถึงแม้ว่าจะมีแม่น้ำหลายสาย แต่ก็ไหลเชี่ยวและเต็มไปด้วยเกาะแก่ง ประกอบกับที่ตั้งของภาคเหนือมีความสำคัญอย่างยิ่งในด้านการค้าชายระหว่างไทย พม่า จีนตอนใต้ และลาว เมืองสำคัญ ๆ ทางภาคเหนือมีทางเกวียน ทางเดินเท้า เชื่อมติดต่อกันมานานแล้ว รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 เที่ยงแท้ปรับปรุงให้ดีขึ้น

ภายหลังจากที่อังกฤษได้ครอบครองพม่าแล้ว ได้พยายามหาเส้นทางในดินแดนอังกฤษเองเพื่อติดต่อโดยตรงกับจีนตอนใต้ ยังผลให้เส้นทางการค้าดั้งเดิมที่ผ่านทางเหนือของประเทศไทยลดความสำคัญลง รัฐบาลได้พยายามปรับปรุงเส้นทางเหล่านี้ให้มีสภาพดีขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นการบำรุงการค้าชายแดน ยังมีผลต่อการปกครอง และการเก็บภาษีอากรด้วย ฉะนั้นในปี พ.ศ. 2442 พระยาศรีสหเทพ จึงได้พยายามสร้างทางหลวงจากปากน้ำโพ ผ่านเมือง ทากเถิน ลำปาง<sup>103</sup> ซึ่งเป็นส่วนที่จะเชื่อมอานวยให้เส้นทางการค้าจากเมืองเมาะลำเลิงในพม่า ผ่านเมืองตากไปยังเมืองเชียงใหม่สะดวกยิ่งขึ้น เพราะแต่เดิมการเดินทางจากเมืองตากไปเมืองลำปาง ตามลำน้ำวังเต็มไปด้วยอุปสรรค และเส้นทางนี้มีความสำคัญสืบต่อกันมา จนกระทั่งในปัจจุบันนี้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางสายเอเชีย

ส่วนเส้นทางทางการค้ากับลาวนั้น ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลพายัพได้ปรับปรุงทางดั้งเดิมจากเมืองอุตรดิตถ์ ไปปากลาย หรือไปเมืองน่าน เพื่อต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง เส้นทางนี้มีทางเกี่ยวเนื่องจากอุตรดิตถ์ไปเมืองแพร่ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางเกี่ยวเนื่องระหว่างเชียงใหม่และลำพูน ซึ่งเป็นทางที่มีสภาพดีมาก<sup>104</sup> และยังได้รับซ่อมแซมจากพระยาสุรสีห์วิสิษฐศักดิ์ ข้าหลวงใหญ่มณฑลพายัพอยู่เสมอ ๆ เส้นทางดังกล่าวมาแล้วนี้ ทำให้ภาคเหนือกลายเป็นทางผ่านระหว่างพม่า ไทย ลาว

ถึงแม้ว่าเส้นทางทางเกี่ยวเนื่องภาคเหนือจะเชื่อมติดต่อกันได้สะดวก อันเป็นผลประโยชน์ในการค้าขาย และการปกครอง แต่ต่างปราศจากทางเชื่อมกับกรุงเทพฯ ที่มีประสิทธิภาพดีแล้ว ทางเกี่ยวเนื่องเหล่านี้ก็ยังมีคุณค่าต่อรัฐบาลกลางน้อยลง ดังนั้นการที่รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายเหนือ

<sup>103</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 27 มีนาคม ร.ศ. 118

<sup>104</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 เม.2.14/94 พระองค์เจ้าเพ็ญพัฒนพงศ์ ทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม ร.ศ. 122

ในปี พ.ศ. 2445 ย่อมเป็นผลให้การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเหนือ สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น แม้ว่าภายหลังรัฐบาลจะสร้างทางรถไฟเพียงแค่มืองอุตรดิตถ์ก็ตาม แต่ก็มีทางเกวียนไปยังเมืองเชียงใหม่ ได้อย่างสะดวก

### - ภาคใต้

ส่วนทางภาคใต้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าและอุตสาหกรรมแห่งใหม่ที่เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ชาวต่างประเทศซึ่งส่วนมากเป็นชาวอังกฤษ ได้เข้ามาลงทุนทำเหมืองแร่ดีบุกจำนวนมาก บุคคลเหล่านี้มีส่วนกระตุ้นในการพัฒนา ปรับปรุง หรือสร้างทางเกวียนและถนนในเมืองสำคัญ ๆ อาทิ เมืองภูเก็ต นครศรีธรรมราช สงขลา เป็นต้น อันการนี้กระตุ้นให้รัฐบาลเร่งพัฒนาภาคใต้ ดังที่ภายหลังจากการเสด็จประพาสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และการตรวจราชการของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ทุกครั้งทรงย้ำถึงการสร้างหรือปรับปรุงทางเกวียน ระหว่างมณฑล - ระหว่างเมือง เพื่อบำรุงการค้าขายอยู่เสมอ นอกจากการปรับปรุงทางคังเดิม (ที่กล่าวมาแล้วในตอนที่ 1) ที่ช้มานานแล้ว ยังมีการสร้างทางขึ้นใหม่ อาทิ ในปี พ.ศ. 2439 ภายหลังจากการตรวจราชการ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ท่านได้ทรงเสนอโครงการสร้างถนนจากเมืองสงขลาออกไป 3 สาย คือ ไปเมืองนครศรีธรรมราช สายหนึ่งไปเมืองไทรบุรีสายหนึ่งและไปยังเมืองจันทะเพา หนองจิก ยะหริ่ง สายบุรี<sup>105</sup> อีกสายหนึ่ง เส้นทางเหล่านี้นอกจากจะให้ประโยชน์ทางการค้าการเก็บภาษีอากรแล้วยังเป็นประโยชน์ในด้านการเมืองการปกครองด้วย

แต่การสร้างทางเกวียนตามที่กล่าวมาแล้ว เติมไปด้วยความล่าช้า ทั้ง ๆ ที่ได้ริเริ่มโครงการตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2439 แล้วก็ตาม จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2449 ทางเหล่านี้ก็ยังไม่เสร็จโดยสมบูรณ์<sup>106</sup> ประสิทธิภาพในการสร้างทางเกวียน และถนนจะมีมากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับความสามารถของข้าหลวงเทศสภิบาล ทั้งในด้าน การแสวงหาเงินทุน แรงงาน วัสดุและ

<sup>105</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2 14/74 เรื่อง เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้

<sup>106</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 การประชุมเทศาภิบาล

การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ข้าราชการเทศบาลที่ควรได้รับการยกย่องในการบำรุงเส้นทางการค้า  
ท่านหนึ่งคือ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ ข้าราชการเทศบาลเมืองภูเก็ต ท่านมีความคิดก้าวหน้า  
สามารถหาวิธีชักชวนพ่อค้าในท้องถิ่นให้ช่วยเหลือในการสร้างทาง เมื่อพ่อค้าคนใดได้รับบัตรสัมปทาน  
เมืองแร่ ท่านก็ขอให้ช่วยส่งอาหารมาเลี้ยงนักโทษ ที่ท่าถนน<sup>107</sup> เมื่อถนนนี้ก่อสร้างเสร็จก็ตั้ง  
ค่านเก็บภาษี<sup>108</sup> เพื่อเป็นรายได้ของมณฑล เมื่อครั้งที่ท่านเป็นผู้ว่าราชการเมืองตรัง ก็ได้ตัด  
ถนนหรือทางเชื่อมระหว่างเมืองต่าง ๆ ให้ทั่วถึงกัน คือตัดถนนจากภูเก็ตไปพังงา จากพังงา  
ไปกระบี่ และต่อไปยังตรังที่อำเภอสิเกา จากตรังตัดถนนไปทูลอง และนครศรีธรรมราช<sup>109</sup>

แต่ถึงแม้ว่าในภาคใต้ จะมีทางเกวียนตั้งเดิม เชื่อมระหว่างเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก  
และเมืองท่าชายฝั่งทะเลตะวันตกมากมายก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการ นอกจากรัฐบาลจะ  
ซ่อมแซมทางเก่าแล้ว ยังได้สร้างทางใหม่ เชื่อมชายฝั่งทั้งสองอีกหลายสาย เป็นผลให้ตอนล่าง  
ของภาคใต้ มีระบบการคมนาคมทางเกวียนที่คล่องตัว เปรียบเสมือนสายใยเชื่อมโยงเมืองท่า  
ชายฝั่งทั้งสอง อาทิ ทางจากเมืองนครศรีธรรมราช ผ่านเมืองพัทลุงมาเมืองตรัง ทางจากเมือง  
สงขลามายังเมืองพัทลุง<sup>110</sup> ทางจากเมืองกาญจนดิษฐ์ มายังเมืองกระบี่<sup>111</sup> เป็นต้น ทางเกวียน  
ที่เชื่อมชายฝั่งทั้งสองที่สำคัญ ซึ่งกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ เสนอให้สร้างด้วยหวังว่าจะทำให้เมือง  
ตรังกลายเป็นเมืองท่าชายฝั่งทะเลตะวันตกที่สำคัญยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเมืองต่าง ๆ ตามชาย  
ฝั่งตะวันตก ตลอดจนกระบี่ทั้งปวง ต้องซื้อข้าวจากพม่า ถ้าเปิดทางนี้ ราคาข้าวของไทย

<sup>107</sup> ขุนเสนาณรงค์ภักดี ประวัติและผลงานของพระยารัษฎานุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ  
ระนอง) หน้า 21

<sup>108</sup> ก. หน้า 28

<sup>109</sup> ก. หน้า 29

<sup>110</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 การประชุมเทศบาล

ร.ศ.1251

<sup>111</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.9/78 สำเนารายงานเปิดทางซึ่งอ่าน  
ถวายกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ

คงถูกกว่า<sup>112</sup> ทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อการค้า การเก็บภาษีอากรหัวเมืองด้วย<sup>113</sup>

ในขณะที่การคมนาคมทางบกโดยทางเกวียนในตอนล่างของภาคใต้มีความคล่องตัว  
 แยกทางตอนบนนั้นทางเกวียนดั้งเดิมจากเมืองเพชรบุรีมายังเมืองชุมพร กลับเลื่อมหายไป พ่อค้า  
 ไม่นิยมจะเดินทาง ครั้นกรมหลวงดำรงราชานุภาพชักชวนให้พ่อค้า ประชาชนเข้าลงทุนนี้ แต่กลับ  
 ไม่ได้รับความสนใจ ทั้งนี้คงเป็นด้วยการสัญจรทางนี้เต็มไปด้วยอุปสรรคขาดสะพานข้ามห้วยต่าง ๆ<sup>114</sup>  
 มีโจรผู้ร้ายชุกชุม และที่สำคัญเข้าใจว่าตามระยะนี้ขาดกำลังซื้อชายสินค้า ด้วยเหตุว่ามีประชาชน  
 อพยพน้อย แต่รัฐบาลปล่อยให้สภาวะการณเป็นเช่นนี้ไปได้ทั้งนี้เนื่องจากว่าการติดต่อกะหว่าง  
 กรุงเทพฯ กับภาคใต้เพียงทางเดียวโดยทางเรือ ถึงแม้ว่าจะมีทางรถไฟบ้างแล้ว ก็เพียงเมือง  
 เพชรบุรีเท่านั้น ในที่สุดรัฐบาลจึงปรับปรุงทางเกวียนจากเพชรบุรี มายังชุมพร และนครศรีธรรม  
 ราช อันเป็นเส้นทางสำคัญ ที่ทำให้ระบบการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

#### - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ส่วนทางเกวียนเพื่อการค้าทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่จัดว่าเป็นทางหลวงที่รัฐบาล  
 ได้ปรับปรุง นอกจากเส้นทางดั้งเดิมแล้วเกือบจะไม่มีเส้นทางใหม่ ทั้งนี้ด้วยเหตุว่าการค้าขายและ  
 การลงทุนทางอุตสาหกรรมในภูมิภาคนี้มีน้อยมาก เพื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ เส้นทางการค้า  
 ระหว่างเมืองนครราชสีมา หนองคาย และหลวงพระบาง เริ่มลดความสำคัญลงชาวลาวนิยม  
 ขนส่งสินค้าไปทางภาคเหนือของไทยมากกว่า ในปลายรัชกาลที่ 5 ปีพ.ศ. 2450 ได้มีโครงการ  
 สร้างทางใหม่ 2 ทาง และบำรุงซ่อมแซมทางจากเมืองนครราชสีมาไปเมืองอุบลราชธานี ส่วนทาง

<sup>112</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย  
 เสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้ รศ. 115

<sup>113</sup> น.ค.

<sup>114</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9101 ที่ 2036/30390 กรมหลวงดำรง  
 ราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 24 กันยายน รศ. 125

สร้างใหม่ขึ้น เริ่มจากเมืองนครราชสีมาทั้งสิ้น ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่าเมืองนครราชสีมา<sup>148</sup> เป็นที่รับ  
ส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองในมณฑลอุดรและมณฑลอิสาน ตลอดจนถึงลำแม่น้ำโขง  
ทางแรกเริ่มจากเมืองนครราชสีมาไปยังเมืองสุรินทร์และอุบลราชธานี ส่วนทางที่ 2 เป็นทาง  
ระหว่างมณฑลนครราชสีมาและมณฑลปราจีนโดยผ่านช่องตะโก<sup>115</sup> จึงนับได้ว่าการปรับปรุงทาง  
เกวียนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีลักษณะเป็นทางเกวียนเหมือนทางรถไฟ ตามนโยบายที่ทาง  
รัฐบาลได้กำหนดไว้ตอนปลายรัชกาลที่ 5 สำหรับทางเกวียนในภูมิภาคอื่น ๆ นี้มีลักษณะเป็น  
เส้นทางคมนาคมเสริมแทนทางรถไฟมากกว่า

โครงการทางหลวงจากเมืองนครราชสีมา ตัดผ่านช่องตะโกมามณฑลปราจีนบุรี ซึ่ง  
กรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ข้าหลวงพิเศษราชการ ทำเหมืองข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการ  
มณฑลปราจีนบุรี ได้เสนอต่อที่ประชุมเทศาภิบาลประจำปี พ.ศ. 2440 เส้นทางตามโครงการของ  
มณฑลปราจีนบุรี เป็นทางตั้งเดิมมาก่อน ซึ่งรัฐบาลจะปรับปรุงใหม่เป็นทางหลวง เพื่อบำรุง  
การค้า เพราะเส้นทางจากเมืองรัตนนครมายังเมืองปราจีนบุรี จะช่วยรวมสินค้าจากมณฑลอุดร  
อิสาน นครราชสีมา และเขมร ซึ่งเป็นของฝรั่งเศสมายังมณฑลปราจีนบุรี<sup>116</sup> ทางที่จะก่อสร้างใหม่  
ผ่านช่องเขาตะโกนี้ เริ่มตั้งแต่เมืองนครราชสีมา มาทางเมืองนางรอง ละหานทราย อรัญประ  
เทศ รัตนนคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรี ซึ่งเป็นทางที่พ่อค้าคอนโค กระบือ  
จากเมืองนครราชสีมา มาขายที่มณฑลปราจีนบุรีและจันทบุรี แต่เมื่อมณฑลบูรพาตกอยู่ภายใต้การ  
ครอบครองของฝรั่งเศสแล้ว เป็นผลให้พ่อค้าจากมณฑลนครราชสีมาจะย้ายมาขายในกานำโค  
กระบือ และเกวียนสินค้ามาค้าขาย จำเป็นที่รัฐบาลจะขึงจัดสร้างทางนี้ให้สะดวกอีกครั้ง เมื่อ  
รัฐบาลสามารถตั้งให้พ่อค้าสนใจใช้เส้นทางนี้จนเคยชินแล้ว<sup>117</sup> แม้ว่าฝรั่งเศสจะบำรุงทางของ  
เขาเสม็ด ก็คงแย่งสินค้าไปจากทางนี้ไม่ได้มาก

<sup>115</sup> กระทรวงมหาดไทย "รายงานพระมาจำแนบตัวว่าด้วยเรื่องจัดการทำนุบำรุง  
เมืองนครราชสีมา" เทศาภิบาล เล่มที่ 5 แผ่นที่ 28

<sup>116</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขร.9/106 ที่ 62/1424 กรมหลวง  
นเรศร์ฤทธิ์ กราบขูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 มกราคม รศ. 126

<sup>117</sup> น.ค.

เมื่อรัฐบาลแต่งตั้งให้นายสปีโย วิศวกรกระทรวงโยธาธิการออกไปสำรวจเส้นทาง  
ที่พ่อค้าใช้เดินทางกันมานานแล้ว เขาได้รายงานความคิดเห็นเช่นเดียวกับรายงานของนาย  
กิตตินส์ เมื่อครั้งไปตรวจทางจากเมืองนครราชสีมา ถึงเมืองปราจีนบุรี โดยผ่านช่องตะโกว่า  
รัฐบาลไม่จำเป็นต้องสร้างทางใหม่ทั้งหมด ควรจะสร้างทางใหม่เฉพาะของตำบลลูกทุ่งมาศ ของ  
ตะโกและจัดปรับปรุงแก้ไขสะพานที่ชำรุด ซุกบ่อน้ำตามตำบลที่จำเป็น<sup>118</sup> เพื่ออำนวยความสะดวก  
แก่พ่อค้าที่ตอนใด กระปือ มาขายในเขตชลปราจีนบุรี นายสปีโย ได้กะงบประมาณทางที่จะก่อสร้าง  
ใหม่ รวมเป็นเงิน 40,000 บาท <sup>119</sup>

การสร้างสะพาน และซุกบ่อน้ำเป็นสิ่งจำเป็นมากในการเดินทางโดยทางเกวียน ที่  
เชื่อมเขตชลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเดินทางเกวียนในภาคใดก็ตาม มักจะขาดสะพานที่มีคุณภาพดีพอ โดย  
เฉพาะอย่างยิ่งในภาคเหนือ ซึ่งมีห้วยน้ำขึ้นเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้พาหนะในกองคาราวาน  
ต้องเดินลุยน้ำข้ามห้วยเกิดความอ่อนเพลีย มากเจ็บ และสินค้าได้รับความเสียหาย ถึงแม้ว่า  
ข้าหลวงเทศาภิบาลในเขตชลต่าง ๆ จะได้สร้างสะพานขึ้น แต่ก็ไม่ได้มาตรฐานดีพอ ทั้งนี้กระทรวง  
โยธาธิการจึงได้ส่งแบบสะพานไปยังเขตชลต่าง ๆ เพื่อจะได้มีแบบสะพานที่มั่นคงไม่ต้อง  
เสียเวลา และเปลืองเงินในการสร้างสะพานใหม่อยู่เสมอ ๆ <sup>120</sup>

ส่วนทางภาคตะวันออกนั้น การคมนาคมส่วนมากใช้ทางน้ำเป็นสำคัญจะมีทางเกวียน  
บ้างระหว่างเมืองชลบุรี กับเมืองพนัสนิคมจนถึงท่าตะกวด ซึ่งเป็นทางเล็ก กว้างเพียง 2 เมตร  
เท่านั้น แต่ได้ผลคุ้มค่า ด้วยเหตุที่ว่ามีพ่อค้าและประชาชนจำนวนมาก สัญจรไปมาในแต่ละวัน  
จนกระทั่งประชาชนสามารถตั้งร้านขายอาหารตลอดระยะทาง <sup>121</sup>

<sup>118</sup> ก. ที่ 2236/908 นายอาแลกรี ถึงพระยาเสถียรธรรมาธิบดี ลงวันที่ 23 มีนาคม ร.ศ. 126

<sup>119</sup> ก. ที่ 44/3213 กรมหลวงนเรศวรฤทธิ กรมพล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
ลงวันที่ 2 ธันวาคม ร.ศ. 127

<sup>120</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2. 11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล ร.ศ. 128

<sup>121</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร. 5 ม. 2. 14/38 จดหมายรายวันเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ไปตรวจราชการเมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา เมื่อ มกราคม ร.ศ. 119

## 2. เส้นทางเพื่อการเมืองการปกครอง

### - ภาคเหนือ

ภายหลังจากการปฏิรูปการปกครองในปี พ.ศ. 2435 แล้ว เส้นทางคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ในขณะที่ทางรถไฟยังไม่ถึง ทางเกวียนจะช่วยให้มากในทุกภูมิภาค ในยามปกติทางเกวียนเหล่านี้ทำหน้าที่ให้ความสะดวกในการค้าขาย การตรวจราชการ การเก็บภาษีต่าง ๆ แต่ในภาวะฉุกเฉินแล้ว ทางเหล่านี้ก็กลายเป็นเส้นทาง ทางทหารไป อาทิ เมื่อคราวเกิดกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ ในปีพ.ศ. 2445 นั้น เส้นทางจากเมืองตาก ผ่านลำปาง มาแพร่ จากเมืองเชียงใหม่ ผ่านลำปางมาแพร่ และจากเมืองพินนูล็อกผ่านอุตรดิตถ์ไปแพร่ ได้กลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการลำเลียงอาหารจากเมืองนครสวรรค์ ตาก พินนูล็อก สวรรคโลก สุโขทัย มายังเมืองอุตรดิตถ์<sup>122</sup> เพื่อเดินทางไปเมืองแพร่ต่อไป เส้นทางเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญ ยังผลให้รัฐบาลกลางสามารถส่ง กำลังทหารจากมณฑลอื่น ๆ ไปปราบกบฏได้อย่างรวดเร็ว ถ้าขณะนั้นทางภาคเหนือขาดทางเกวียนแล้ว เหตุการณ์กบฏเงี้ยวเมืองแพร่คงจะลุกลามจนต่างชาติเข้าแทรกแซงได้ ภายหลังจากเหตุการณ์นี้สงบลงแล้ว อุปสรรคจากการเดินทางเพื่อไปปราบกบฏครั้งนี้ ได้เป็นผลสะท้อนให้รัฐบาลเร่งปรับปรุงทางเกวียนใหม่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างสะพานข้ามห้วย ต่าง ๆ

ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐบาลมิได้ทอดทิ้งเมืองที่อยู่ตามชายแดนทางภาคเหนือ ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2458 พระยาสุรสีห์วิสิษฐศักดิ์ ข้าหลวงใหญ่มณฑลพายัพได้ปรึกษากับข้าหลวงเชียงใหม่เห็นควม สร้างทางแคบเชียงใหม่ไปเชียงราย เพื่อบำรุงการส่วนราชการ การค้า และการสัญจรไปมา เป็นทางกว้าง 3 วา ยาว 400 เส้น<sup>123</sup>

<sup>122</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร. 5ม. 63/3 เรื่องเงี้ยวเมืองแพร่ หน้า 29

<sup>123</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารร. 5ม. 58/46 ที่ 903/5860 กรมหลวงดำรง

## - ภาคใต้

ส่วนทางตอนใต้ ถึงแม้ว่าจะไม่มีปัญหาจากการปฏิรูปการปกครองอย่างรุนแรง ถึงกับจับอาวุธขึ้นต่อสู้ก็ตาม แต่มีความเคลื่อนไหว พดุงการณต่าง ๆ อันส่วว่าจะทำควมไม่สงบขึ้นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณเขตจังหวัดเมือง ภายหลังจากเหตุการณ์นี้ เพื่อมิให้เป็นการประมาท รัฐบาลได้เร่งรัดสร้างทางเกวียน จากเมืองสงขลาอันเป็นศูนย์บัญชาการแห่งหนึ่งทางภาคใต้ของรัฐบาลกลาง ไปยังหัวเมืองชายแดน อาทิ จากเมืองสงขลาไป ไทรบุรี จากเมืองสงขลาไปหัวเมืองทั้งเจ็ดในมณฑลปัตตานี และเร่งดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้ เพื่อให้การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคใต้วลเร็วยิ่งขึ้น

ดังนั้นการดำเนินการปรับปรุงการคมนาคมทางบกโดยทางเกวียน และถนนในภูมิภาค ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 นี้ ด้วยเหตุที่รัฐบาลให้ความสนใจน้อยมาก ถนนและทางเกวียนในแต่ละมณฑล จึงมีลักษณะเป็นการปรับปรุงทางเก่าที่ไ้ช้มานานให้มีสภาพดีขึ้น หรือสร้างทางใหม่ขึ้นตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่ไม่สะดวก ถนนและทางเกวียนเหล่านี้จะมีจำนวนมากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับความกระตือรือร้นของผู้บริหาร ข้าราชการและประชาชน ในมณฑลนั้น ๆ ถึงแม้ว่าในปีฉดวรัชกาลที่ 5 รัฐบาลเริ่มมีนโยบายปรับปรุงทางและถนนในภูมิภาคเพื่อเชื่อมระหว่างมณฑล หรือเชื่อมมาสู่ทางรถไฟ โดยการจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมืองขึ้นก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้ว จากหลักฐานเท่าที่ปรากฏในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่ารัฐบาลได้ดำเนินการตามนโยบายนี้ น้อยมาก เท่าที่ปรากฏชัดมีเพียงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น ที่มีทางเกวียนจากมณฑลใกล้เคียงมายังชุมทางรถไฟสายนครราชสีมา ส่วนเส้นทางอื่นไม่ปรากฏ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในภูมิภาคอื่นได้รับการพัฒนาทางรถไฟช้ากว่าก็เป็นได้ หรืออาจเนื่องมาจาก ประชาชนยังนิยมการเดินทางโดยเรือ เช่น ในภาคกลาง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มณฑลที่ได้รับการปรับปรุงทางเกวียน ซึ่งเป็นผลประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและการติดต่อทางราชการนั้น ส่วนใหญ่ได้แก่ มณฑลที่ได้จัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมืองขึ้น อาทิ มณฑล นครศรีธรรมราช ภูเก็ต พายัพ พินนูล็อก เป็นต้น

การพัฒนาการคมนาคมทางบกในส่วนภูมิภาค ทั้งทางรถไฟ ถนนและทางเกวียน มี

ลักษณะที่ทุกเส้นทางออกจากกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง ซึ่งสอดคล้องกับระบบการปกครอง การปกครองที่ต้องการตั้งค่านาสุสวนกลาง และระบบเศรษฐกิจที่ต้องการระดมทรัพยากรธรรมชาติเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งออกจำหน่ายต่างประเทศต่อไป

#### 4.7 การสร้างสะพาน

ในการสร้างถนนเพื่อขยายการคมนาคมทางบก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้สร้างสะพานไปพร้อมกัน สะพานที่สร้างในรัชกาลสมัยของพระองค์มี 3 แบบ คือ สะพานไม้ สะพานเหล็ก และสะพานท่อ นอกจากการสร้างสะพานเพื่อย่นระยะเวลาเดินทาง เช่น สะพานเฉลิมโลกข้ามคลองแสนแสบ ในพ.ศ. 2451 หรือเชื่อมกับถนนหน้าวัดสระเกศ เช่น สะพานข้ามคลองวัดสระเกศใน พ.ศ. 2444 ยังมีการขยายสะพานเล็กให้กว้างกว่าเดิมเพื่อ ขยายยานพาหนะและผู้คนผ่านไปมาได้สะดวก และเพื่อซ่อมแซมหรือสร้างสะพานขึ้นใหม่แทนสะพานเดิมที่ชำรุดทรุดโทรม เช่น สะพานพระอรชรชยา ซึ่งสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอและพระ อรรชยาทรงร่วมกันบริจาคเงินมาเพื่อพระราชกุศล การสร้างถนนที่ดีและสร้างสะพานเป็น หน้าที่ของกระทรวงโยธาธิการซึ่งมอบให้กรมโยธาฯ เมื่อทำเสร็จ ก็มอบให้กรมสุขาภิบาลเป็นผู้รักษา ค่าใช้จ่ายในการสร้างและซ่อมแซมถนนและสะพาน ตามปกติได้มาจากเงินงบประมาณแผ่นดิน

" นอกจากจะใช้เงินที่จัดสรรไว้โดยเฉพาะแล้ว รัชกาลที่ 5 ยังทรงอุทิศเงินในวันเฉลิมพระชนมพรรษา เป็นพระราชกุศลฉลองพระชนมายุครบรอบแต่ละปี สร้างสะพานเพื่อเป็นประโยชน์แก่มหาชนทั่วไป ทรงบริจาคเงินสร้างสะพานตั้งแต่ พ.ศ. 2434 - 2453 ปรากฏว่ามีสะพานที่สร้างด้วยเงินนี้ถึง 17 แห่ง สะพานดังกล่าวมีชื่อนำหน้าว่า "เฉลิม" และลงท้ายด้วยตัวเลขตามปีพระชนมายุ"<sup>124</sup> เช่น สะพานเฉลิมศรี พ.ศ. 2438 ตั้งอยู่ที่บางขุนพรหม ข้ามคูวัดสามพระยา สะพานเฉลิมเวียง พ.ศ. 2442 ถนนเขาวราชข้ามคลองฉนวนวัดศีก สะพานเฉลิมพันธ์ พ.ศ. 2449 ข้ามคลองสาคร และสะพานเกษ พ.ศ. 2453 หัวถนนสี่พระยา ข้าม

<sup>124</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เรื่องสังคมไทยสมัยรัชกาลที่ 5 (พระนคร บริษัท บี.เอฟ.ไอ. 2522) หน้า 70

คลองหัวลำโพงเป็นต้น ส่วนสะพานเฉลิมฯ ทาง ๆ เท่าที่ทราบเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2523 ยังคงเหลือเพียง 4 แห่ง เช่น สะพานเฉลิมโลก พ.ศ. 2451 ซ้ำคลองแสนแสบ เช่นเดียวกับสะพานเฉลิมเหล่า พ.ศ. 2452 ที่ข้ามคลองแสนแสบเหมือนกัน ส่วนสะพานเฉลิมฯ อื่น ๆ ทางราชการได้จัดการถมหมกเพื่อขยายถนน นอกจากนี้ เจ้านายข้าราชการและพ่อค้ายังได้บริจาคทรัพย์เพื่อสร้างสะพานขึ้นเช่นกัน เช่น พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศิริวงศ์วัฒนศักดิ์ ทรงจัดการขอมสะพานท่าและทรงตั้งชื่อใหม่ว่าสะพานแม่ศรี และหลวงอุกรภักดิ์พานิชสร้างสะพานกิมแสงหลี่ ซ้ำคลองสามเสน

มณฑลกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นที่ตั้งกรุงเทพฯ ยังประกอบด้วยเมืองนครเขื่อนขันธ์ เมืองสมุทรปราการ เมืองมีนบุรี เมืองปทุมธานี และเมืองธัญบุรี การทำนุบำรุงการคมนาคมในหัวเมืองเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้อาศัยความสามัคคีร่วมแรงร่วมใจกันบริจาคทรัพย์ของข้าราชการ และประชาชน ในท้องถิ่นนั้นเอง โดยลงมือทำเอา หรือจ้างกุลิเงินทำ ดังปรากฏกรณีเช่นนี้โดยหลายราย เช่น ใน พ.ศ. 2445 ชาวเมืองนครเขื่อนขันธ์ทั้งไทยและจีนได้บริจาคเงิน 1,840 บาท สร้างถนนลูกรัง ยาว 6 เส้น กว้าง 4 ศอก พร้อมด้วยสะพานเพื่อเป็นทางเข้าหมู่บ้านของตน ต่อมาใน พ.ศ. 2452 นายอำเภอลองหลวง เมืองธัญบุรี ออกเงินส่วนตัวและเรียกรายการกรมการอำเภอกำนัน ผู้ใหญ่บ้านและราษฎร เพื่อถมดินทำถนนต่อจากที่ว่าการอำเภอยาว 20 วา กว้าง 6 ศอก สูง 2 ศอก 1 คืบ เมื่อสร้างถนนและสะพานเสร็จแล้ว ผู้ที่ได้ผลประโยชน์และแรงงานก็ทำเรื่องรวบรวมถวายกระทรวงนครบาล เพื่อนำความกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอพระราชทานถวายพระราชกุศล หลังจากนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงอนุโมทนา นับได้ว่าเป็นการส่งเสริมกำลังใจ และความสามัคคีในการบำรุงท้องถิ่น เพื่อสาธารณประโยชน์ และความเจริญของท้องถิ่นเอง

#### 4.8 การขุดคลอง

ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 กรุงเทพฯคงมีสมญาเป็นนคร " เวนิสแห่งภาคตะวันออก " ราษฎรคิดตลอดใจไปมาโดยอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยาและคูคลองต่าง ๆ ในต่างจังหวัด การคมนาคมทางน้ำก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน เพราะฉะนั้นจึงต้องทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมทางน้ำให้ใช้ได้สะดวก เช่น คลองต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่ทรุด

โทรม ขึ้นเงินและสกลปรก จำเป็นต้องขุดลอกคลองเสียใหม่ นอกจากนี้ยังมีการขุดใหม่ ซึ่งเป็นที่พอพระราชหฤทัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมาก ได้มีพระราชดำริเกี่ยวกับเรื่องการขุดคลองว่า " ในปีที่หนึ่งควรจะมีการขุดคลองใหม่ขึ้นสักสายหนึ่งจะทำให้บ้านเมืองเจริญ จึงจะออกพระราชทรัพย์มีละพันซึ่งหรือสองพันซึ่งก็ไม่ทรงเสียค่าย " <sup>125</sup> เช่น

#### 4.8.1 คลองสวัสดิคีเปรมประชากร

พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ จัดการขุดคลองสวัสดิคีเปรมประชากร ใน พ.ศ. 2431 ด้วยเหตุที่ได้เสด็จพระราชดำเนินไปพระราชทานพระกรูณ ณ กรุงเก่า โดยทางชลมารค ทรงเห็นว่า ลำน้ำเจ้าพระยาระหว่างกรุงเทพฯ กับกรุงเก่า เป็นทางอ้อมคดเคี้ยว ทำให้การเดินทางล่าช้า และอาจเป็อันตรายได้ในฤดูน้ำเหนือไหลหลากลงมา ดังนั้นคลองขุดก็เป็นคลองลัดสะดวกและรวดเร็วในการสัญจรไปมา คงจะมีผู้คิดมาสร้างบ้านเรือนเพื่อประกอบ การถสิกรรม เช่น ทำนา ซึ่งจะนำความเจริญให้แก่เขตคลอง คลองสวัสดิคีเปรมประชากร เริ่มตั้งแต่คลองโคกออกลำน้ำเกาะเกิดผ่านดอนเมืองมาถึงกรุงเทพฯ โดยบรรจบคลองตลิ่งกรุงเกษมหน้าวัดโสมนัสวิหาร เป็นระยะทางยาว 1,271 เส้น 3 วา การขุดคลองดังกล่าวแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2415 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จผ่านคลองนี้เป็นปฐมฤกษ์ และพระราชทาน พระบรมราชานุญาตให้ราษฎรผ่านไปตามคลองนี้ โดยไม่ต้องเสียเงินค่าคลองและภาษีคลอง ทอดคลองสวัสดิคีเปรมประชากร ซึ่งเรียกตามแบบชาวบ้านว่า " คลองเปรมประชากร " ได้เจริญขึ้น มีบ้านเรือนของราษฎรหนาแน่น และสะดวกในการคมนาคม การขุดคลองสวัสดิคีเปรมประชากร ได้ให้ประโยชน์ ด้านการคมนาคมทางน้ำ และการขยายพื้นที่ประกอบ การเกษตรกรรมไปพร้อมกัน

#### 4.8.2 คลองรังสิตประยูรศักดิ์

สำหรับคลองรังสิตประยูรศักดิ์ซึ่งต่อมาชื่อว่า " คลองรังสิตประยูรศักดิ์ "

<sup>125</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ หมายเลขเอกสาร ร.5, กษ.94/1 เรื่องคำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ของบริษัทคลองและกุนาสยามในพิธีเปิดประตูน้ำคลองรังสิตประยูรศักดิ์

นั้น พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์ หม่อมราชวงศ์สุพรรณ สนิทวงศ์ พระปฏิบัติ  
 ราชประสงค์ พระนางาภิชนาภิ หลวงสาธตราษฎ์ และนายโยราคม คราซี ได้เข้าหุ้นกันตั้ง  
 บริษัทชุกคลองและคunasยาม ได้รับพระราชทานราชานุญาตพิเศษตามที่ขอในการชุกคลองทั่ว  
 พระราชอาณาจักรก่อนผู้อื่นเป็นเวลา 25 ปี เริ่มใน พ.ศ. 2431 หุ้นในการชุกคลองเป็นของ  
 บริษัทซึ่งได้รับกรรมสิทธิ์ในที่ดินสองฝั่งที่ไม่มีผู้ใดจับจอง วัดตั้งแต่ฝั่งคลองขึ้นไปฟากละ 40 เส้น  
 ทั้งสองฟากตลอดลำคลองใหญ่ และ 25 เส้น ทั้งสองฟากลำคลองเล็ก บริษัทจะขายให้ผู้ใดก็ได้  
 แต่บริษัทต้องเหลือที่ดินฝั่งทั้งสองข้าง ข้างละ 6 วา บริษัทเป็นผู้รักษาคคลองโดยเก็บเงินจาก  
 เรือที่ผ่านไปมา โดยแบ่งให้รัฐบาล 20 เปอร์เซ็นต์ ของเงินที่บริษัทเก็บได้ทั้งหมด<sup>126</sup>

บริษัทนี้ไ้ลงมือชุกคลองในบริเวณท้องทุ่งหลวงหรือบริเวณคลองรังสิตในปัจจุบันเมื่อ  
 พ.ศ. 2433 ในขั้นแรกจ้างกุลิเงินชุก ทอมาใช้ เครื่องจักรชุกเป็นไปอย่างรวดเร็ว และสะดวก  
 กว่าเก่าก่อน บริษัทยังได้สร้างประตุน้ำจุฬาลงกรณ์และประตุน้ำเสาวภาของศรี ในคลองรังสิต  
 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2439 ด้วย

แม่น้ำลำคลองนับว่าเป็นประโยชน์เป็นอันมากในการคมนาคมทางเรือ แต่คลองก็อาจ  
 จะตื้นเขิน และท่าน้ำก็อาจมีผู้ทำให้เสียหายได้ จึงโปรดเกล้าฯ ได้ตั้งกรมคลองขึ้น มีหน้าที่ป้องกัน  
 รักษาคลองและท่าน้ำ และลงโทษผู้ทำลายคลองและท่าน้ำอีกด้วย คลองและท่าน้ำมักจะมีชำ  
 รุก เป็นเหตุให้ท้องจ่ายงบประมาณแผ่นดินช่อมอญมอญ ๆ เช่น ในการชุกซ่อมคลองภาษีเจริญ  
 ต้องเสียค่าใช้จ่าย 137,214 บาท เพื่อเป็นการรักษาคคลองนี้ให้ใช้ได้สะดวก ทางราชการหมั้น  
 เรือกลไฟ แล่นเร็วเกินกว่าชั่วโมงละ 200 เส้น พร้อมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมเรือที่เดินเข้า  
 มาในคลองภาษีเจริญอีกด้วย ทาหนะทางเรือที่ใช้กันในรัชกาลที่ 5 ได้แก่ เรือกลไฟ เรือยนต์  
 เรือแจว เรือพาย และกรรเชียง ผู้ใดจะใช้เรือชนิดไหนก็ได้แล้วแต่ฐานะของตน

<sup>126</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, หมายเลขเอกสาร ร.5, กษ.9.43 เรื่อง บริษัท  
 ชุกคลองและคunasยาม

#### 4.9 การไปรษณีย์

ในพศ. 2424 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ กรมหลวงภาณุพันธุวงศ์วรเดช เสรี่ยมการที่จะเปิดการไปรษณีย์ขึ้นภายในกรุงเทพฯ เป็นการทดลองพระองค์ทรงเป็นสมเด็จพระอนุชาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสละพระทัยในการไปรษณีย์มาก่อน ในพศ. 2418 พระองค์ทรงเป็นหัวหน้าเจ้านายหลายพระองค์ ช่วยกันออกหนังสือพิมพ์รายวันชื่อ " ขาวราชการ " (Court) แต่เนื่องจากผู้มารับไปรับหนังสือพิมพ์นี้ไม่พร้อมกันจึงทรงจัดการให้มีบุรุษส่งหนังสือให้แก่สมาชิกที่มารับพร้อมกับ ๆ รับส่งจดหมายปิดตู้ด้วย บุรุษผู้นี้เรียกว่า " ไปสคน " (Postman) ตู้ปิดที่จดหมายเรียกว่า " แสคนป์ " (ดวงตราไปรษณียากร) แต่หนังสือขาวราชการได้เลิกกลับไปในปีพศ. 2419 ต่อมาเจ้าหมื่นเสมอใจราช (ม.ร.ว. เทวโณ) ในพระสัมพันธวงศ์เธอ พระองค์เจ้ามุกดเล็กได้กราบทูลว่า ... สมควรจัดการไปรษณีย์ขึ้น

เมื่อสมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมหลวงภาณุพันธุวงศ์วรเดชทรงจัดการวางระเบียบแผนที่จะเปิดการไปรษณีย์ได้เรียบร้อยแล้ว จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมไปรษณีย์ขึ้น เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พศ. 2426 มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เหนือปากคลองโองอ่าง ส่วนกรมโทรเลขซึ่งดำเนินงานได้เรียบร้อยแล้ว เช่นเกี่ยวกับการไปรษณีย์ ก็โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งเป็นกรมโทรเลข มีสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมหลวงภาณุพันธุวงศ์วรเดช (จอมพล สมเด็จพระราชปิตุลาบรมวงศาธิบุษ เจ้าฟ้ากรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดชในรัชกาลที่ 7) ทรงดำรงตำแหน่งผู้สำเร็จราชการ กรมไปรษณีย์ และกรมโทรเลข ต่อมาในพศ. 2423 โปรดเกล้าฯ ให้รวมงานโยธาที่รวมอยู่ในกระทรวงต่าง ๆ มาตั้งเป็นกระทรวง กระทรวงโยธาธิการ และรวมกรมไปรษณีย์ และกรมโทรเลขเข้าในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ

การไปรษณีย์เริ่มขยายงานจากกรุงเทพฯ ไปยังหัวเมือง หมดแต่ในกรุงเทพฯเอง ก็ค่อยจัดทำจากเขตพระนครและขยายไปยังเขตอื่น ๆ ต่อไป เพื่อให้ราษฎรคุ้นเคยกับการไปรษณีย์ไปทีละน้อย โดยอาศัยวิธีจัดการดังต่อไปนี้

1. บัญชีหมายเลขบ้านเป็นเขต ตำบล แล้วให้ตีคหมายเลขบ้านไว้ตามบ้าน
2. จัดหาระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการไปรษณีย์
3. จัดหาตราไปรษณียากรหรือแสตมป์ขึ้น โดยสั่งตราไปรษณียากรจากห้างวอเทอร์โลว์ ประเทศอังกฤษ เป็นครั้งแรก รวม 6 ราคา คือ 1 โสฬศ 1 อัฐ 1 เสี้ยว 1 ซีก 1 เฟื้อง และ 1 สลึง มีจำนวนอย่างละ 500,000 ดวง

4. สร้างเครื่องมือเครื่องใช้ในการไปรษณีย์ เช่นตู้ไปรษณีย์ เครื่องชั่งไปรษณีย์ ภัณฑุ์ ไปรษณีย์ และเครื่องแบบบุรุษไปรษณีย์ เป็นต้น

5. ตั้งโรงเรียนไปรษณีย์ โทรเลขขึ้นเพื่อฝึกสอน เมื่อ พ.ศ. 2432 โรงเรียนนี้ได้ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้และความชำนาญในงานของกรมสืบต่อมา

เมื่อการกิจการไปรษณีย์ โทรเลขได้ผลเป็นที่พึงพอใจ รัฐบาลได้ขยายกิจการไปตามหัวเมืองและติดต่อกับต่างประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีระเบียบข้อบังคับเป็นแบบเดียวกันเพื่อให้ประสานร่วมกันอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนในประเทศต่าง ๆ รัฐบาลนานาประเทศได้เล็งเห็นคุณประโยชน์ ของการไปรษณีย์ และการโทรเลข จึงได้จัดตั้งองค์การขึ้น 2 องค์การ คือ องค์การสหภาพสากลไปรษณีย์ ในพ.ศ. 2417 และองค์การสหภาพโทรคมนาคม ระหว่างประเทศ ในพ.ศ. 2407 องค์การทั้งสองตั้งสำนักงานกลาง ณ กรุงเบอร์ลิน ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เพื่ออำนวยความสะดวก ในการติดต่อประสานงานซึ่งกันและกัน ตลอดจนจัดข้อแย้งและการทำความเข้าใจในเรื่องต่างๆ ให้เป็นไปโดยราบรื่น องค์การสหภาพทั้งสองจัดการประชุมทุก 5 ปี เพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมแบบทและความสะดวกต่าง ๆ เป็นครั้งคราว ประเทศไทยได้เป็นภาคีสมาชิกในองค์การดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2428 สืบต่อมาจนบัดนี้ และมีผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมด้วย พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าปทุมวงค์ ราชบุตรีไทยประจำประเทศต่าง ๆ ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาได้เป็นผู้แทนไทยเข้าร่วมการประชุมสหภาพสากลไปรษณีย์ ครั้งที่ 1 ณ กรุงลิสบอน ประเทศโปรตุเกสและการประชุมสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ ครั้งที่ 1 ณ กรุงเบอร์ลิน ประเทศเยอรมนี

นอกจากนี้ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าปทุมวงค์ ได้เลือกนายปวงเกา ชาวเยอรมันเข้ารับราชการในกรมไปรษณีย์ เกี่ยวกับเรื่องนี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรง

มีพระราชหัตถเลขาถึงสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงภาณุพันธุ์วงศ์วรเดช มีข้อความตอนหนึ่งว่า

"ถึงท่านเล็ก ค้วยเขอจกหมายว่า การที่จะเข้าไปสตัยเนียบ และการที่จะไปประชุมที่กรุงลิสบอนนั้นได้ตรวจแล้ว การที่จะเข้าไปสตัยเนียบนั้น จำเป็นที่จะต้องเข้าเนียบ เพราะเห็นประโยชน์ดังได้พูดกับเขอแล้ว การซึ่งจะเสียหายอันใดนี้ปฤญฎางค์ได้บอกเข้ามา ยังให้คักอยู่เพวญประมาณว่าจะไม่เกิน 25 ชั่ง เห็นว่าจะเสียเงิน 25 ชั่ง เหมือนกับท่านญูเพื่องหนึ่ง ได้กุศลร้อยเพื่องพันเพื่อง ซึ่งจะทำให้เมืองเราเดินไปข้างหน้าอยู่ ฉนั้นได้บอกแกเขอแล้วว่า จนทลิมเจ็กพันซึ่งก็ยอมเสียได้ เพราะฉะนั้นไม่ต้องคิดต่อไปอีกว่าจะเข้าตาไม่เข้า ทกลงเป็นเข้าเนียบ

การที่จะเรียกคนเข้าไปในการไปสตัยเนียบนั้นได้เป็นถาวรจำเนียบ เห็นว่าเรียกคนเขอวณังความคิดของเขออย่างหนึ่งนั้นเป็นดีกว่าทุกอย่าง ต้องมีหนังสือถึงปฤญฎางค์ว่าเป็นการเยี่ยมคนเข้ามาปีหนึ่งถาจะไม่กำหนดปี ถาจะจัดการเรียบร้อยก็ได้ เห็นว่าถ้าได้จัดลงเป็นแบบแล้ว การก็จะไม่ยากอันใดนัก คงจะหัดคนของเราได้ ให้เขอมีหนังสือถึงปฤญฎางค์"<sup>127</sup>

ปัจจุบันนี้ องค์การสหภาพสากลไปรษณีย์และองค์การสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศเป็นองค์การชำนาญพิเศษแห่งองค์การสหประชาชาติ

การไปรษณีย์โทรเลขได้ดำเนินกิจการสืบต่อมา งานอย่างหนึ่งของกรมที่ควรสังเกตคือได้ทำตั๋วตรา หรือดวงตราไปรษณีย์ (Stamp) หลายครั้ง เช่น ใน พ.ศ. 2442 2446, 2448, 2450, และ พ.ศ. 2453 เพื่ออนุโลมตามสัญญาสากลไปรษณีย์ ในตอนปลายรัชกาลที่ 5 เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2453 กรมไปรษณีย์ได้รับพระบรมราชานุญาตประกาศใช้และจำหน่ายตั๋วไปรษณีย์รูปครุฑพ่าห์เป็นฉัตร์พระบรมรูปดังนี้

<sup>127</sup> พระราชหัตถเลขา รัชกาลที่ 5 ถึงสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงภาณุพันธุ์วงศ์วรเดช จ.ศ. 1246.

1. ราคา 2 สตางค์ พื้นสีเหลืองและวงในสีส้มเขียวอ่อน
  2. ราคา 3 สตางค์ พื้นและวงในสีเขียว
  3. ราคา 6 สตางค์ พื้นและวงในสีแดง
  4. ราคา 14 สตางค์ พื้นและวงในสีน้ำเงิน
  5. ราคา 28 สตางค์ พื้นและวงในสีน้ำตาล
  6. ราคา 12 สตางค์ พื้นสีค้ำวงในสีเหลืองอ่อน
- ที่ไปรษณีย์นี้ได้นำออกใช้เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2453

#### 4.10 การโทรเลข

ในคอนทน์รัชกาลที่ 5 อังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งปกครองอาณานิคมติดพรมแดนของไทย ทางพยายามที่จะขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างสายโทรเลขในประเทศไทย รัฐบาลฝรั่งเศสที่เมืองไซ่ง่อนแจ้งผ่านกงสุลของตนว่า มีความประสงค์จะสร้างสายโทรเลขตั้งแต่เขตแดนเขมรมาถึงกรุงเทพฯ และรับเป็นพระจักรสร้างสายโทรเลขในเขตของไทย โดยมีเงื่อนไขว่าจะขอให้ฝ่ายไทยคัดเสาทีจะพาดให้เท่ากัน เมื่อทำการเสร็จแล้ว จะยกสายโทรเลขดังกล่าวให้แก่ไทยในเวลาเดียวกันนั้น รัฐบาลอังกฤษก็ไต่ยื่นหนังสือขอให้ขอกความช่วยเหลือจากฝรั่งเศส และจะขอสร้างสายโทรเลขจากพม่าจากเมืองทวายเข้ามาในประเทศไทย มหาประเทศทางมุ่งแสวงหาผลประโยชน์ทางการ เมืองและเศรษฐกิจของตนให้เพิ่มพูนและรวดเร็วกว่าเดิม ซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนถึงเอกราชและอธิปไตยของไทย เพื่อกำรงรักษาความมั่นคงบ้านเมืองพร้อมกับแสดงให้เห็นว่ายังมีความสัมพันธ์อันดีกับมหาอำนาจดังกล่าว ไทยได้ตกลงยืนยันความคิดเดิมที่รัฐบาลจะเป็นผู้นำทางและวางสายโทรเลขเอง เพื่อกำเนินการตามที่ได้ตกลงมานี้ใน พ.ศ.2418 รัฐบาลได้มอบหมายให้กรมกลาโหมเป็นเจ้าหน้าที่สร้างทางสายโทรเลข กำหนดให้ใช้โทรเลขได้เฉพาะในราชการเท่านั้น<sup>128</sup> ทางสายโทรเลขแห่งแรกซึ่งมีระยะทาง

<sup>128</sup> คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 5 - พ.ศ.2475) เล่ม 2 หน้า 339

45 กิโลเมตร เปิดใช้ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงสมุทรปราการตลอดถึงลำภูกาย ต่อมาโคตสาย  
ไปถึงปากน้ำเจ้าพระยา โดยวางสายเคเบิลใต้น้ำ หน้าที่สำคัญของประกาศารคือแจ้งข่าวแก่  
เรือที่เข้าออกผ่านสันดอนและติดต่อกับกรุงเทพฯ ทางโทรเลขสายที่ 2 คือสายกรุงเทพฯ -  
บางปะอิน สร้างเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2421 และภายหลังได้สร้างต่อไปจนถึงอยุธยา

การไปรษณีย์และการโทรเลขเป็นงานที่เกี่ยวข้องและอาศัยซึ่งกันและกัน ด้วยเหตุนี้  
จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมโทรเลขขึ้นใน พ.ศ. 2426 โดยรับโอนงานโทรเลขของทหารมา  
ดำเนินการต่อไป สมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ทรงเป็นผู้บังคับบัญชา ครั้นถึง  
พ.ศ. 2433 กรมทั้งสองนี้ได้เข้าอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ

ในระยะเวลาดังกล่าว กรมโทรเลขได้ขยายกิจการออกไปเป็นลำดับ ใน พ.ศ. 2426  
สร้างทางสายโทรเลขจากกรุงเทพฯ ผ่านปราจีนบุรี กบินทร์บุรี อรัญประเทศ ศรีโสภณ จนถึง  
คลองกำปังปลัก ในจังหวัดพระตะบอง และเชื่อมกับสายโทรเลขอินโดจีนต่อไปถึงไซ่ง่อน นับว่า  
เป็นโทรเลขสายแรกของไทยใช้ติดต่อกับต่างประเทศ และเปิดให้ประชาชนใช้ได้ในเดือนกรกฎาคม  
พ.ศ. 2426 พร้อมกับเปิดทางสายโทรเลขกรุงเทพฯ อยุธยา และกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ  
ให้ประชาชนใช้ได้เช่นเดียวกัน

ใน พ.ศ. 2427 กรมโทรเลขได้สร้างทางสายโทรเลขข้ามวันตกจากกรุงเทพฯ ผ่าน  
กาญจนบุรีถึงตำบลเขาแดน ซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างไทยกับพม่า แล้วเชื่อมต่อกับสายโทรเลขจน  
ถึงเมืองมะละแหม่ง แต่ภายหลังทางสายโทรเลขถึงเมืองมะละแหม่งได้เลิกเดินไป เนื่องจาก  
การบำรุงรักษาสายโทรเลขนี้ประสบความสำเร็จยากลำบากต้องผ่านป่าทึบและห้วยเขา ทางสายโทรเลข  
คงทำงานแต่ในอาณาเขตไทยจากกรุงเทพฯ ถึงกาญจนบุรี

กรณีพิพาทระหว่างไทยกับฝรั่งเศสและการรบที่ปากน้ำเจ้าพระยา ร.ศ. 112 (พ.ศ.  
2436) ได้เน้นประโยชน์ของโทรเลข ช่วยให้อ้อมต่าง ๆ ที่ปากน้ำ เช่น ป้อมพระจุลจอมเกล้า  
ติดต่อกับกรุงเทพฯ ได้ในทันทีและยิ่งกว่านั้น กระทรวงการต่างประเทศของไทยยังสามารถส่ง  
ราชการติดต่อกับทุกฝ่าย ณ กรุงปารีสได้รวดเร็วกว่า " ในวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2436

กรมหลวงเทเวศร์วรวงศ์โรปกการ ได้มีโทรเลขไปยังพระองค์วิวัฒนาหงส์ (กรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์) แจ้งเรื่องเรือรบฝรั่งเศส ที่จะเข้ามาแสดงความขู่เชิญไทย ให้นำความไปร้องเรียนต่อ ม. เกแวลด์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศฝรั่งเศส <sup>129</sup> จึงได้กระทรวงโยธาธิการจึงมอบหมายให้กรมโทรเลขสร้างทาสายโทรเลขเพิ่มขึ้น ในพศ. 2440 สร้างสายโทรเลขจากกรุงเทพฯ ไปแม่สอด เพื่อเชื่อมต่อกับสายโทรเลขของพม่าไปมะละแหม่งและย่างกุ้ง ในพศ. 2441 เปิดที่ทำกาโทรเลขอีกหลายแห่ง เช่น ที่หนองคาย ปากลาย ขอนแก่น และบึงกาฬ สายโทรเลขระหว่างสงขลา - ไทรบุรี และไทรบุรี - กัวลาลุมเปอร์ ก็ได้สร้างในปีเดียวกันนั้น สายโทรเลขกัวลาลุมเปอร์ เชื่อมกับสายโทรเลขของสหพันธรัฐมลายูไปสู่บีนังและสิงคโปร์

การบริหารงานกรมโทรเลข ได้รับการปรับปรุงให้มีสมรรถภาพสูงขึ้น พร้อมกับพยายามที่จะประหยัดรายจ่ายด้วย เช่นทางสายโทรเลขส่วนมากฉนวนเข้าไปในป่าทึบ ทำให้ยากลำบากแก่การบำรุงและการซ่อมแซมเครื่องมือเครื่องใช้ ส่วนทางรถไฟผ่านทางโล่งเตียน เพราะฉะนั้นเมื่อมีการสร้างรถไฟขึ้นแล้ว จึงโอนการโทรเลขรวมทั้งงบประมาณค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ไปให้กรมรถไฟจัดการ โดยให้สร้างทางสายโทรเลขรวมไปกับทางรถไฟ นอกจากนี้ การไปรษณีย์ก็เกี่ยวข้องกับการโทรเลข " ถ้าได้จัดให้รวมกันเข้าเป็นกรมหนึ่งกรมเดียวกัน น่าจะเป็นประโยชน์ได้ต่อไป เช่น การไปรษณีย์ และโทรเลขในนานาประเทศ เขาก็ได้จัดให้เป็นกรมเดียวกันเป็นแบบอย่างอยู่แล้ว โดยมาก และการที่คิดจะให้กรมทั้งสองรวมกันเข้านี้ เห็นด้วยเกล้าว่าจะเบาเงินลงไค้อีกมากกว่าที่แยกกันอยู่ดังนี้ ทั้งเป็นทางให้ราชการสะดวกง่ายขึ้น" <sup>130</sup> ในวันที่ 19 กรกฎาคม พศ. 2441 จึงโปรดเกล้าให้รวมกรมไปรษณีย์และกรมโทรเลขเข้าเป็นกรมเดียวกันเรียกว่า กรมไปรษณีย์โทรเลข

<sup>129</sup> ก. หน้า 341

<sup>130</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ หมายเลขเอกสาร ร.5 ขบ.3.1/5 เรื่อง หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิสาครา กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5, สำเนา 78/3042' 13 กรกฎาคม รศ. 117 (กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิสาครา ทรงเป็นเสนาบดี กระทรวงโยธาธิการในเวลานั้น)

ในระยะแรกของการโทรเลข ระบบการโทรเลขเป็นระบบกระแสทางเดียว (Simple Current Morse System) ซึ่งทำงานได้ช้าและเสียเวลามากกว่า เพราะส่งและรับโทรเลขได้คราวละหนึ่งฉบับ ต่อมาจำนวนโทรเลขเพิ่มขึ้นมาก รัฐบาลไทยจึงปรับเปลี่ยนไปใช้ระบบกระแสไฟฟ้าสองทาง (Double Current System) ซึ่งส่งและรับโทรเลขคราวละสองฉบับ ยังผลให้การรับส่งรวดเร็วยิ่งขึ้นการโทรเลขจึงเป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลาย ติดต่อกันได้ทั่วประเทศ

#### 4.11 การโทรศัพท์

ใน พ.ศ. 2424 กรมกลาโหม ได้ริเริ่มการโทรศัพท์ในประเทศไทย เช่นเดียวกับการโทรเลขโดยอาศัยใช้สายโทรเลขที่ติดต่อกันระหว่างกรุงเทพฯ กับสมุทรปราการ เพื่อส่งข่าวจากสมุทรปราการเข้ามากรุงเทพฯ ว่าเรือผ่านเมืองนั้นเวลาใด การใช้โทรศัพท์เพื่อประโยชน์ดังกล่าวนี้ได้ผลดี กรมไปรษณีย์จึงเปิดการใช้โทรศัพท์ สำหรับประชาชนชาวพระนคร ในพ.ศ. 2429

เครื่องโทรศัพท์ที่ใช้ในรัชกาลที่ 5 แยกออกได้เป็น 3 แบบ ดังนี้

1. เครื่องโทรศัพท์แบบแรกส่งมาจากประเทศเยอรมนี เป็นแบบสายเดี่ยวอีก หม้อไฟขนาดย่อม ติดต่อกับเครื่องทุกเครื่อง เมื่อพูดโทรศัพท์ จะเรียกไปยังอีกเครื่องหนึ่งก็ต้องหมุนระฆังซึ่งติดอยู่ที่เครื่องนั้น ปรากฏว่าเป็นเครื่องโทรศัพท์ที่ไม่ใครแพร่หลาย มีสายพาดไปตามเสายาว ประมาณ 86 กิโลเมตร แต่เมื่อได้ใช้เครื่องแบบใหม่เป็นเวลา 10 ปีเศษ ก็เกิดชำรุดเสียหาย
2. ใน พ.ศ. 2441 กรมไปรษณีย์โทรเลข ต้องสั่งเครื่องโทรศัพท์อย่างใหญ่ แบบใช้แม่ตอร์ 4 หม้อ เป็นจำนวน 500 เครื่อง เพื่อมาติดตั้งแทนเครื่องโทรศัพท์แบบแรก แต่เมื่อใช้เป็นเวลานานมี เครื่องโทรศัพท์มักจะชกช้อง จึงเป็นเหตุให้ไม่มีใครนิยมใช้ มีผู้เช่าใช้อยู่ ประมาณ 300 คน ใน พ.ศ. 2449
3. ใน พ.ศ. 2450 กรมไปรษณีย์โทรเลข ได้จัดตั้งเครื่องโทรศัพท์ แบบใหม่กว่า เครื่องโทรศัพท์เดิม โดยเรียกประมูลราคา กรมไปรษณีย์โทรเลขตกลงให้ บริษัทอิริคสันสต็อกโฮล์ม ประเทศสวีเดน เป็นผู้รับเหมาเครื่องโทรศัพท์ กว้างเหกว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง ในการโทรศัพท์ กำหนดเวลาที่จะติดตั้งเครื่องให้แล้วเสร็จเพียง

4 เดือน นอกจากนี้กรมไปรษณีย์โทรเลขยังได้จ้างวิศวกรของบริษัทมาคอยดูแลเครื่องโทรศัพท์ที่กรุงเทพฯ และฝึกสอนนายช่างไทยให้ดูแลรักษา และแก้ไขเครื่องโทรศัพท์ด้วย เครื่องโทรศัพท์แบบอวิวิชัน ใช้การได้ดี แตกต่างกับแบบเก่าคือ กระแสไฟฟ้าที่ต้องการใช้ในการพูดโทรศัพท์นั้น ส่งไปหม้อไฟ หรือเครื่องทำกระแสไฟฟ้า ซึ่งอยู่ ณ ที่ทำการโทรศัพท์กลาง เมื่อผู้ใดจะโทรศัพท์ถึงผู้ใช้โทรศัพท์ ก็เรียกเจ้าพนักงานโทรศัพท์ ณ ที่ทำการโทรศัพท์กลาง โดยแจ้งเลขหมายประจำโทรศัพท์ของอีกฝ่ายหนึ่งให้ต่อไปยังหมายเลขโทรศัพท์นี้ปรากฏว่าผู้นิยมใช้โทรศัพท์แบบนี้มีจำนวนทวีขึ้นเป็นลำดับ จำนวนไปรษณีย์โทรเลข ระบุว่า ใน พ.ศ. 2468 มีผู้ใช้โทรศัพท์ใช้ติดต่อกับบุคคลอื่นถึง 1,422 ราย ในกรุงเทพฯ <sup>131</sup> ในระหว่างนั้น โทรศัพท์ก็ขยายออกไปใช้ตามหัวเมือง เช่นสามารถโทรศัพท์ ทางไกลจากจังหวัดนครปฐม และสมุทรปราการ มาถึงกรุงเทพฯ โดยผ่านที่ทำการไปรษณีย์กลาง

#### 4.12 การวิทยุโทรเลข

เครื่องรับส่งวิทยุโทรเลขที่ทางราชการไทยนำมาใช้เป็นเครื่องรับส่งวิทยุโทรเลขแบบมาร์โคนี ซึ่งอำนวยความสะดวกได้รวดเร็วกว่าการสื่อสารโทรเลข โทรศัพท์ ซึ่ง " จำเป็นจะต้องพาดสายเชื่อมโยงไปมาหากัน อุปสรรคต่าง ๆ ขอมมีอยู่มาก เช่นเกี่ยวกับการปักเสาพาดสายไปในภูมิภาคทุรกันดาร หรือเป็นที่เกาะเป็นทะเลคน การวางสายโทรเลขโทรศัพท์ผ่านไปย่อมไม่เป็นการสะดวก " <sup>132</sup>

ใน พ.ศ. 2447 บริษัท บี.กริม ซึ่งเป็นบริษัทเยอรมันและดำเนินการค้าสิ่งทอมาจนถึงปัจจุบัน เป็นผู้แทนบริษัทวิทยุโทรเลข " เทลีสฟองแกน " ได้ขอให้กระทรวงโยธาธิการตั้งสถานีทดลองขึ้นที่เกาะสีชังและที่วัดสระเกศ แต่การทดลองไม่ได้ผล ต่อมาอีกสองปี ในพ.ศ. 2449 สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศได้จัดให้มีการประชุมครั้งแรกที่ ด้วยการใช้วิทยุ ณ

<sup>131</sup> จำนวนไปรษณีย์โทรเลข (กรุงเทพฯ โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี 2523 ) หน้า 37

<sup>132</sup> ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลข ครบรอบ 80 ปี พ.ศ. 2426-2506 หน้า 57

กรุงเบอร์ลิน ประเทศไทยได้ให้ นายเฮช เคอเชเนียส ( H. Keuchenius )  
 ที่ปรึกษาสถานทูตไทยประจำกรุงเบอร์ลิน เป็นผู้แทนเข้าร่วมการประชุม เพื่อจะได้ทราบความ  
 คืบหน้าของการใช้วิทยุโทรเลข ครั้นถึง พศ. 2450 ทางราชการทหารเรือได้จัดการติดตั้ง  
 เครื่องรับส่งวิทยุโทรเลขแบบมาร์โคนี ขึ้นเป็นครั้งแรก เพื่อใช้ในการติดต่อกายในกองทัพเรือ  
 ในปีเดียวกันนั้น กองทัพบกก็เริ่มใช้เครื่องวิทยุโทรเลข สนามแบบมาร์โคนี เช่นเดียวกัน

#### 4.13 การประปา

เรื่องของการประปานั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงให้ความสำคัญ  
 เช่นเดียวกับสิ่งสาธารณูปโภคอื่น ๆ พระองค์ทรงมีพระราชดำริว่า " กรุงเพนนครเป็น  
 ราชธานี เป็นที่ชุมนุมหังอาคารบ้านเรือนอยู่หนาแน่น มีพระทัยหมายจะให้พลเมืองมีความสุขสำ  
 รากปราสจากโรคภัยไข้เจ็บ จึงเมื่อวันที 16 พฤศจิกายน พศ. 2440 ทรงพระกรุณาโปรด  
 เกล้าฯ ให้ทรงมีพระราชกำหนดสุขาภิบาล และประกาศตั้งกรมสุขาภิบาลสำหรับพระนครขึ้นแต่  
 การยังไม่สำเร็จได้ก็พระราชประสงค์ ด้วยเหตุที่ยังขาด " น้ำบริสุทธิ์ " ซึ่งสำหรับจะบริโภค  
 และใช้สอยชำระล้างสิ่งต่าง ๆ เพื่อนำมาบริโภค แต่ยังมีปัญหาอยู่หลายอย่างเป็นต้นว่า ดิน  
 แ่นดินในกรุงเทพฯมีระดับต่ำ ซากสายน้ำที่ไหลมาจากภูเขาที่ไกล

พหปี พศ. 2446 กรมสุขาภิบาลได้จ้างชาวฝรั่งเศส ชื่อ นายเคอลามะโฮเตีย ซึ่ง  
 เป็นผู้ชำนาญวิชาชาวมาเป็นนายช่างสุขาภิบาล นายเคอลามะโฮเตีย จึงได้คิดหาน้ำบริโภค  
 สำหรับพระนคร ตามนัยที่ได้พระราชดำริไว้แต่เดิม พร้อมทั้งได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ  
 วิธีการจัดหา น้ำมีอยู่หลายวิธีการจัดหา น้ำมีอยู่หลายวิธี และได้เสนอวิธีหนึ่งเป็นวิธีที่เหมาะสม  
 สมสะดวก อีกทั้งไม่ต้องลงทุนมากเกินไป คือ วิธีการที่สูบน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในที่  
 ซึ่งน้ำเพิ่มขึ้นไปถึง คือที่ตำบลเชียงราก จังหวัดปทุมธานีนี้มากรองน้ำ

เมื่อกรมสุขาภิบาลได้รับคำแนะนำจาก นายเคอลามะโฮเตีย แล้วจึงได้ส่งเรื่องนี้  
 ไปให้กระทรวงเกษตรธิการพิจารณาว่า จะจัดวางแกกการชักน้ำ สำหรับการเพาะปลูก  
 ตามความเห็นของนายแวนเคอไฮเต นายช่างจัดทำทางน้ำสำหรับการเพาะปลูกอย่างไรบ้าง  
 หรือไม่ นายแวนเคอไฮเต พิจารณาแสดงเหตุผลทางชลประทานตามที่ได้อธิบายไว้ว่า " จะชัก

ขวางในการหาน้ำบริโภค เพราะถ้าถึงเวลาสร้างท่านมขาคน้ำ ในแม่น้ำเพิ่มจะขึ้นไปตาม  
ลำน้ำได้ไกล น้ำจะเต็มนาน การที่คิดว่าจะสูบน้ำจากแม่น้ำท่าบลเชียงรากนั้นคงจะไม่สำเร็จ  
และ การที่จะตั้งสูบน้ำ ที่โค่นั้นก็ยากที่จะกำหนดให้แน่นอนได้ในเวลานั้น ถ้าทำแล้วก็มีลำคลอง  
เป็นทางน้ำจึงคิดมาถึงพระนคร การจัดหาน้ำบริโภคก็จะมีระยะสั้นสั้นเปลืองงบประมาณน้อย "

กรมสุขาภิบาลได้นำความเห็นของนายช่างทั้งสองคนขึ้น กราบบังคมทูลพระกรุณาพราม  
ฝ่าละอองธุลีพระบาท โปรดเกล้าฯ ให้เสนอในที่ประชุมเสนาบดี นายเคอลามะโฮเตีย กับนาย  
แวนเคอไฮเค ต่างก็แสดงเหตุผลคัดค้าน และสนับสนุนความเห็นของตนหลายคราว ในที่สุดเมื่อ  
เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2446 พระราชทานพระบรมราชวินิจฉัยว่า มีข้อที่จะพิจารณาอยู่ 2 ข้อ  
คือ ยังไม่ทำการชลประทานเต็มที่ และน้ำในแม่น้ำก็กว่า น้ำในลำคลอง ที่จะนำมาใช้ในการ  
ประปาและทรงพระราชดำริถึงการที่ตำบลนครชัยศรี หาน้ำได้ควยวิธี จะตั้งลำคลองที่ตำบล  
พระปฐมเจดีย์ ถ้าในกรุงเทพฯทำสำเร็จ เช่นนั้นคงจะคัดขอระวางส่งด้วยได้บ้าง กรมสุขาภิบาล  
กับกระทรวงเกษตรการจึงได้จัดให้นายช่างและแพทย์สุขาภิบาลไปตรวจการและทดลองน้ำที่  
จังหวัดนครปฐม นายช่างและแพทย์สุขาภิบาลตรวจแล้วขึ้นรายงาน รมใจความว่า น้ำนั้นจะเอา  
เป็นการมั่นคงแน่นอนยังไม่ได้ ทั้งถ้าจะทำสำหรับพระนครก็จะเปลืองเงินมาก บ่อที่ดินเช่นนี้  
ควรใช้แต่ในตัวเมืองที่กินคานน้ำเท่านั้น การจึงต้องระงับชั่วคราว

ต่อมาเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2447 กรมสุขาภิบาลได้ทำรายงานและงบประมาณการ  
ลงทุน และประมาณรายได้โดยสังเขปขึ้นกราบบังคมทูล และส่งไปยังเสนาบดีสภาด้วย แต่การ  
ยังส่งอยู่ในระหว่างวินิจฉัยถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2448 พระราชทานพระบรมราชานุญาต  
ให้ทำการหาน้ำบริโภคตามรายงานของนายเคอลามะโฮเตีย และตกลงให้กรมคลองทำทางน้ำ  
ตามวิธีการของกรมคลองด้วย นายช่างสุขาภิบาลและนายช่างท่อน้ำทำงานร่วมกันและเสนอ  
รายงานรมใจความว่า จะปิดท่านมที่ชัยนาทแล้ว ชุกคลองสายตะวันออกตามรูปการของกรม  
คลองให้ถึงสามเสนเพื่อใช้น้ำ แต่จะทำให้เล็กกว่าขนาดที่กะไว้พอใช้ชั่วคราว

ในปี พ.ศ. 2449 การชุกคลองซึ่งเป็นหน้าที่ของกรมคลองยังช้าอยู่ กรมสุขาภิบาล  
เห็นว่าไม่ทันการ จึงให้นายเคอลามะโฮเตีย คิดหาเรื่องน้ำใช้ก่อน เมื่อนายเคอลามะโฮเตีย

ไต่ถามรายงานงบประมาณรายจ่าย รายรับ เสร็จแล้วนำความขึ้นกราบบังคมทูล เมื่อเดือนสิงหาคม พศ. 2449 ทกลงในที่ประชุมตามวิธีที่ดีที่สุดนี้คือ ชุกคลองมาจากเชียงราก การชุกคลองเป็นหน้าที่ของกรมคลองทำมาจนถึงที่ตั้งสูง คือ

กันแม่น้ำน้อยในตำบลบางหลวง เชียงราก ตอนหนึ่งเป็นที่ซึ่งน้ำไว้ แล้วชุกคลองรับน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยา ที่เหนือวัดสำแล จังหวัดปทุมธานี ไปทะลุถึงที่ตำบลซึ่งน้ำนั้นให้เป็นทางน้ำเข้าไปสู่ที่ซึ่งคลองหนึ่ง ชุกคลองส่งน้ำจากคลองบางหลวง เชียงราก มาถึงคลองสามเสน คลองหนึ่งชุกคลองลึกสำหรับเรือเดิน 2 คลอง ทำประตูน้ำรวม 3 ประตู ทำท่อไซพอนลอคใต้คลอง 3 แห่ง กรมสุขาภิบาลทำที่ตั้งสูงที่กรองน้ำและการฝังท่อที่ตั้งดัง

วันที่ 13 กรกฎาคม พศ. 2452 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมสุขาภิบาล จัดการที่จะนำน้ำมาใช้ในพระนครตามแบบอย่างที่เหมาะสมแก่ภูมิประเทศคือ

1. ให้ตั้งทำที่ซึ่งน้ำที่คลองเชียงราก จังหวัดปทุมธานี อันเป็นที่พื้นเขตน้ำเค็มจะขึ้นถึงทุกฤดูกาล
2. ให้ชุกคลองแยกจากที่ซึ่งน้ำ สำหรับให้น้ำเค็มมาตามคลอง เมื่อลำคลองที่ชุกสายน้ำมานี้ ผ่านคลองเดินแห่งใด ให้ไซท่อเหล็กยังลอคมาใต้คลอง เพื่อจะมีให้น้ำในลำคลองเดินปะปนกับสายน้ำที่จะนำลงมาใช้นั้น ลำคลองนี้ตัดตรงมาจากลำน้ำเชียงราก ทิศตะวันตก ของทางรถไฟนครราชสีมา จนถึงคลองบางซื่อ ตั้งแต่ที่นั้นมาคลองหัวเลี้ยวไปทางทิศตะวันออกของ ทางรถไฟจนถึงฝั่งคลองสามเสนทางทิศเหนือ.
3. ให้ตั้งโรงสูบน้ำขึ้น ณ ที่นั้น เพื่อจะได้สูบน้ำขึ้นในที่ซึ่งน้ำ และกรองให้น้ำใสบริสุทธิ์จะได้จำหน่ายน้ำจากที่นี้ไปโดยท่อยังตั้งใหญ่ ซึ่งจะได้ตั้งไว้ในพระนคร ณ สถานที่อันสมควร แล้วจำหน่ายน้ำไปยังที่ต่าง ๆ โดยท่อที่แยกย้ายไปตามผู้ที่มีความประสงค์

กิจการที่จะนำมาใช้ในพระนครนี้ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เรียกตามภาษา  
สันสกฤตเพื่อจะให้คำสั้นว่า " การประปา "

เมื่อกรมสุขาภิบาล ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ได้จัดการซื้อที่ดิน  
สร้างการประปารวม 4 ราย เป็นเนื้อที่ 1,097 ไร่ 3 งาน 43 วา 1 ศอก ที่ซึ่งมีผู้ใจ  
บุญยกให้ช่วยทางราชการ 33 ราย รวม 24 ไร่ 3 งาน 88 วา 3 ศอก

ได้เริ่มดำเนินการแต่ปลายเดือนกันยายน พ.ศ. 2452 จนสำเร็จเรียบร้อย  
สมบูรณ์ในสมัย พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระองค์โตเสด็จ พระราชดำเนิน  
ทรงเปิดใช้เมื่อ วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2457 <sup>133</sup>



ปัญหา อุปสรรค ตลอดจนการแก้ไขที่เกิดจากการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ควยเหตุที่การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขไม่ว่าจะเป็นการจัดการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ การสื่อสาร และอื่น ๆ ตามแบบวิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งประเทศไทยขาดความรู้ ความชำนาญอีกทั้งเป็นงานที่ต้องลงทุนมาก ดังนั้นในการดำเนินงาน รัฐบาลจึงประสบปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่จะต้องแก้ไขตลอดเวลา ดังจะได้อธิบายต่อไปนี้

### 5.1 ปัญหาทางการเงินและการแก้ไข

เงินเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟ ถนน และสะพาน เพราะงานเหล่านี้รัฐบาลจะต้องจัดสรรเงินเพื่อใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินถูกรถไฟหรือถนน ท่อขุดระคากก่อสร้าง อีกทั้งค่าแรงงาน ผู้คุมงาน ผู้ตรวจเครื่องเหล็กต่าง ๆ ของซื้อวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักรรถไฟ ตลอดจนเครื่องมือในการสร้างทางรถไฟและถนน รัฐบาลไม่สามารถจัดหาเงินมาใช้จ่ายเพื่อการนี้เมื่อไรก็ตาม ก็จะเป็นผลให้การพัฒนากการคมนาคมทางบกของล้าช้า ทุยคชะงัก งานบางอย่างไม่ถูกของตามหลักการที่ดี อาทิ ถนนคค อีกทั้งงานบางม่างมีอาจเริ่มตนได้ เช่น การสร้างทางเกวียนระหว่างเมือง ระหว่างมณฑล ปัญหาการเงินนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเข้าพระทัยเป็นอย่างดี แต่ควยเหตุที่ว่าการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟแต่ละสายจะตองใช้เงินทุนหลายสิบล้านบาท ในขณะที่ฐานะการเงินของรัฐบาลยังไม่ดีซำยังมีภาระกิจในการปฏิรูปประเทศทางค่านอื่น ๆ อีกมากมาย แม้กระนั้นก็ตาม พระองค์ทรงพยายามเตรียมจัดหาเงินไว้ใช้จ่ายในการปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขไว้ทุกวิถีทาง ทั้งการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน การระดมทุนภายในประเทศจากพระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และคหบดี จนในที่สุดต้องกู้เงินจากต่างประเทศควย

### 5.1.1 การจัดงบประมาณแผ่นดิน

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยอยู่ในภาวะการปรับปรุงประเทศทุก ๆ ด้านตามแบบอารยประเทศ เพื่อต้านทานการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตก การปฏิรูปทางศาสนารูปปโลกเป็นภารกิจอย่างหนึ่งของรัฐบาล ซึ่งจะเป็นเครื่องเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการปกครองภายในประเทศ และต้านทานอิทธิพลตะวันตก ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการพัฒนาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะตองนำรายโคของประเทศไทยมาลงทุนในการจัดให้มีสิ่งสาธารณูปโลกเหล่านี้ ซึ่งเป็นการลงทุนที่ใช้เวลาอันยาวนาน กว่าจะได้รับผลตอบแทนก็ตาม แต่เพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐบาลจึงจัดงบประมาณเพื่อการสาธารณูปโลกมากเป็นอันดับสามรองจากกระทรวงกลาโหม และกระทรวงมหาดไทยตามลำดับ และจากจำนวนงบประมาณกระทรวงโยธาธิการนี้ ส่วนใหญ่เป็นการใช้จ่ายทางด้านการลงทุนพัฒนาทางรถไฟและการสื่อสาร ซึ่งเป็นการติดต่อกที่สะดวก รวดเร็วที่สุดในขณะนั้น ส่วนงบประมาณการสร้างและปรับปรุงถนน ทางเกวียนยังมีน้อยมากไม่ถึงประมาณครึ่งหนึ่งของรายจ่ายเพื่อสร้างทางรถไฟหรือไปรษณีย์โทรเลข ประกอบกับขอรายจ่ายเพื่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมสุขาภิบาล ตั้งแต่ปี พ.ศ.2442 เป็นผลให้ขอรายจ่ายการสร้างถนน บางส่วนขึ้นอยู่กับกระทรวงนครบาล

### 5.1.2 การระดมทุนภายในประเทศ

#### ก. แหล่งเงินทุน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตระหนักดีว่าการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโลกนี้จะหวังแตงงบประมาณแผ่นดินเพียงอย่างเดียวไม่ได้ เพราะเป็นงานที่ต้องลงทุนมาก ประกอบกับในขณะนั้นประเทศไทยยังขาดองค์กรที่จะช่วยส่งเสริมในการลงทุนกิจการใหญ่ ดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้นว่า การขาดระบบเงินตรา การที่ประชาชนยังนิยมเก็บเงินไว้ในรูปของผลผลิต เช่น ที่ดิน ทองและอัญมณีต่าง ๆ ยังไม่มีธนาคารอันจะเป็นแหล่งสะสมเงินภายในประเทศ ยังขาดการรวมกลุ่มของพ่อค้าประชาชนที่พร้อมจะลงทุนในกิจการใหญ่ ๆ เป็นต้น แต่การจัดให้มีสิ่งสาธารณูปโลกที่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกันจะทำให้ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทั้งโดย

ทางตรงและทางอ้อม ควยเหตุผลดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงทรงพยายามหาวิธีการต่าง ๆ ในการระดมทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นวิธีการตามแบบตะวันตก เพื่อชักชวนส่งเสริมให้คนไทยช่วยกันแบ่งเบาภาระกิจของรัฐบาล

### 1. การร่วมนุ้

การร่วมนุ้ที่พระองค์ทรงเริ่มที่พระบรมวงศานุวงศ์เป็นกลุ่มแรก โดยหวังว่าให้เป็นตัวอย่างในการชักชวนประชาชนให้เกิดความมั่นใจในการลงทุนควย ดังเช่นในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา พระองค์ทรงชักชวนพระมเหสี พระราชโอรส พระราชธิดา และพระบรมวงศานุวงศ์ทั้งหลาย ให้นำเงินที่เก็บไว้เฉย ๆ มาร่วมนุ้ในการสร้างทางรถไฟสายนี้ ดังปรากฏในพระราชหัตถเลขา ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาภา เสนาบดีกระทรวงมูรชาธร ทรงแสดงความหวังโยว่าเงินที่พระองค์ไปชักชวนมาให้ลงทุนนี้จะกลายเป็นเงินของแผ่นดินไป ดังข้อความต่อไปนี้

"... โดยเอาไปชื้อบ้านจแผ่นดินโดยแท้ ควรจะให้เป็นประโยชน์แก่แผ่นดินควย ให้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่จะได้รับเงินนั้นโดยชอบธรรมควย จึงได้เป็นต้นคิดควยตั้งควยในการทำรถไฟเมืองนครราชสีมา ควยหมายใจว่าเงินรายนี้พอฉันจะเรียกหาว่ากล่าวเอาตามมูรกรรยา ซึ่งนับว่าเป็นเงินนอนนิ่งอยู่ไค้มาใช้ให้เป็นประโยชน์แผ่นดิน ก็มีผู้ทักเตือนอยู่ว่าเงินรายนั้นนไปจะกลายเป็นเงินแผ่นดิน มูรกรรยาฉันจะกลับไค้อะไรไปกวาแตกอน แต่ฉันไค้มีความทอถอย ควยเกินแก่ความไค้เปรียบในราชการบ้านเมือง..."<sup>1</sup>

นอกจากนี้แล้วพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยังทรงชักชวนประชาชนให้เชาทุนสวนควย โดยทั่วกันในการชื้อจางนุ้เบกษา เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2433 (รศ. 109) โดยจำหนายเป็นนุ้ ๆ ละ 100 บาท ในจำนวนไม่เกิน 16,000 นุ้ และกำหนดแบ่งผลกำไรภายใน 10 ปี ถึงแมวาลกำไรยังแบ่งไค้ หรือไค้แบ่งค่างวารอยละ 5 ต่อปีแล้วกระทรวง

<sup>1</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.6/12 (สำเนา) ช.ที่ 982/111 ม.ช.

11 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาภา ลงวันที่ 15 มีนาคม รศ. 111

การคลังรับประกันจะจ่ายเงินแผ่นดินแก่ผู้ถือหุ้นจนครบร้อยละ 5 ต่อปี<sup>2</sup> ผู้ถือหุ้นส่วนโดยมาก ได้แก่ พระบรมวงศานุวงศ์ ตามที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ก็มีข้าราชการตั้งแต่เจ้าพระยา พระยา พระหลวง ขุน เป็นต้น ซึ่งรวมแล้วไม่ถึง 30 ราย เป็นที่น่าสังเกตว่ามีศเจ้าพระยา คือ เจ้าพระยามหินทรศักดิ์ธำรง เพียงท่านเดียว เท่านั้น ส่วนประชาชนสามัญตามหลักฐานแล้วมีแต่รายชื่อไม่ปรากฏจำนวนหุ้น เข้าใจว่าคงได้ถอนออกไปหรือตามเก็บเงินไม่ได้ และในจำนวนที่มีอยู่ไม่ถึง 10 รายเท่านั้น<sup>3</sup> การที่ประชาชนไม่สนใจเข้าหุ้นส่วน ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลประกาศค่าประกันก็ตาม เพราะข้าราชการประชาชนที่มีฐานะดีในสังคมไทยยังขาดความรู้ในเรื่องเข้าหุ้นส่วน นอกจากนี้ประชาชนที่มีฐานะดีเหล่านี้ นิยมการเก็บเงินไว้กับตัว ซึ่งมันคงปลอดภัยกว่าการลงทุนในกิจการต่าง ๆ ความเชื่อถือของประชาชนเช่นนี้ เป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่งในการลงทุนพัฒนาการสาธารณูปโภคโดยตลอด

## 2. การออกพันธบัตรเงินกู้

ถึงแม้ว่าวิธีการเข้าหุ้นส่วนจะไม่ใช่ที่นิยมของประชาชนก็ตาม แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมิได้ทรงละความพยายามที่จะระดมทุนจากประชาชน ประกอบกับรัฐบาลไม่มั่งงปประมาณในการสร้างทางรถไฟมากพอ ดังนั้น ในการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกพระองค์ได้โปรดเกล้าฯ ให้เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ไปศึกษาวิธีการกู้เงินภายในประเทศ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ได้มอบหมายให้นายวิลเลียมซัน ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติเป็นผู้ศึกษาวิธีการกู้เงินภายในประเทศ ในที่สุดรัฐบาลเห็นว่าควรใช้วิธีการออกพันธบัตรเงินกู้ โดยให้คอกเบี้ยร้อยละ 5 ต่อปี และกำหนดคคคคอกเบี้ยทุก ๆ 3 เดือน<sup>4</sup>

<sup>2</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.6/52 ประกาศสร้างทางรถไฟสยามแต่กรุงเทพาถึงเมืองนครราชสีมา หรือ เสถียร ลายลักษณ์ ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 12 รศ.108-109 ประกาศสร้างทางรถไฟสยามแต่กรุงเทพาถึงนครราชสีมา หน้า 183 - 193

<sup>3</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช.5.6/18 บัญชีพระนามและนามทานผู้ถือหุ้นส่วนรถไฟนครราชสีมา

<sup>4</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5.ค.25/8 รายงานเสนาบดี เมื่อวันที่ 12 มกราคม รศ.123

แต่วิธีการออกพันธบัตร เงินกู้ นี้ จะได้ผลประโยชน์ใดมิได้ปรากฏหลักฐาน เข้าใจว่าจะไม่เป็นที่นิยมของประชาชนอีก ก็คงจะเห็นได้จาก พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพยายามนำวิธีการระดมทุนตามแบบตะวันตกมาใช้ ซึ่งเป็นวิธีการสมัยใหม่ ที่พลกนิกรของพระองค์ไม่เข้าใจ ซ้ำยังไม่กล้าเสี่ยงในการลงทุนต่าง ๆ วิธีการ เหล่านี้จึงไม่ประสบความสำเร็จ

### ช.นโยบายการระดมทุน

ในขณะรัชกาลที่ 5 ใช้วิธีการระดมทุนโดยตรงนั้น พระองค์ได้ใช้วิธีการระดมทุนทางออมไคยียคหลักจิตวิทยา เป็นสำคัญด้วย อาทิ

1. พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิบัติเป็นตัวอย่างแก่พลกนิกรในการบริจาคเงิน เพื่อสร้างสาธารณกุศล เนื่องในงานวันเฉลิมพระชนมพรรษา โดยเริ่มพระราชอุทิศเงินเท่าพระชนมวารวันละสลึง สำหรับสร้างสะพานทุก ๆ ปี ในปี พ.ศ. 2437 ทรงรวบรวมได้เป็นเงิน 3743 บาท 75 สตางค์ แต่การสร้างสะพานเฉลิม 42 ซึ่งเป็นสะพานแรกในโครงการสะพานเฉลิมจากถนนสามเสนข้ามคลองบางขุนพรหมนั้น กระทรวงโยธาธิการประมาณเงินที่จะต้องใช้ 4,566 บาท พระองค์จึงทรงพระราชอุทิศเพิ่มเติมอีก 822 บาท 25 สตางค์<sup>5</sup> และทรงพระราชอุทิศสร้างสะพานด้วยวิธีนี้ทุก ๆ ปี ตลอดรัชกาลของพระองค์ จึงมีสะพานเฉลิมถึง 16 สะพาน

วิธีดังกล่าวนี้ เป็นการใช้จิตวิทยาที่สำคัญ เพราะปกคิชาวไทยนิยมการทำบุญให้ทาน เนื่องในโอกาสต่าง ๆ อยู่แล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงชักชวนประชาชนให้บริจาคเงินสร้างถนน สะพาน เพื่อเป็นสาธารณกุศล และเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลทางอ้อมด้วย ด้วยวิธีดังกล่าวนี้ ได้มีพระบรมวงศานุวงศ์อุทิศเงินเพื่อสร้างสะพานตามรอยบุคคลบาทเป็นต้นว่าในปี พ.ศ. 2447 "... สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอทั้งหลายในพระอรรคชายาเธอและพระอรรคชายาเธอ มีพระประสงค์ทรงบริจาคทรัพย์บำเพ็ญกุศลน้อมตามพระชนมายุปีละ 8 บาท เรียง

<sup>5</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช . 9/7 ที่ 1647/10 หนังสือราชการของกรมหมื่นพิทยาลาภพิชชิตาคาไม่ปรากฏว่าถึงใคร ลงวันที่ 21 กันยายน ร.ศ. 113

พระองค์ รวมเป็นเงินประมาณ 130 ซึ่ง มีเศษ..."<sup>6</sup> พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ จัดงบประมาณปี พ.ศ.2448 เพื่อสร้างสะพานข้าม คลองเม่งสงในถนนดวงตะวันตามพระราชประสงค์ของพระอรรคชายา นอกจากนี้ ในปี พ.ศ.2452 หม่อมเจ้าเป้าไกรกรมพระรามอิสเรศ ก็ได้นำเงินจำนวน 2,400 บาท กับทองรูปพรรณต่าง ๆ บริจาคเพื่อสร้างสะพาน<sup>7</sup> เช่นกัน

2. รัฐบาลได้ประกาศเกียรติคุณผู้บริจาคเงินสร้างสะพาน ถนน และทางเดินเท้าในราชกิจจานุเบกษา เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนได้ช่วยเหลือรัฐบาล ในปีหนึ่ง ๆ ทั้งกระทรวง นครบาล กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงโยธาธิการได้ส่งรายพระนามและนามผู้ออกเงินสร้าง สาธารณกุศลจากมณฑลต่าง ๆ เพื่อขอพระบรมราชานุญาตประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นจำนวน มาก อาทิ เมื่อปี พ.ศ.2447 พระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ อธิบดีกรมสุขาภิบาล ได้มีหนังสือ 41/2886 ลงวันที่ 23 มกราคม 2447 กราบทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังนี้คือ

" กรมสุขาภิบาล ได้แนะนำชักชวนผู้สร้างตึกใหม่ให้ทำทางเดินเท้า มีผู้ได้ทำอีก 6 แห่ง ซ่อมทางเดิน 1 แห่ง คือ หน้าที่กแถวพระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นจันทบุรีนฤนาถ รับทำที่มุมถนนพาหุรัด และถนนจักรเพชรกว้าง 1 วา ยาว 4 วา 2 ศอก แห่งหนึ่ง ที่หน้าที่กแถวเจ้าจอมสมบุญ ถนนเจริญกรุง 2 แห่ง กว้าง 1 วา 1 คืบ รวมยาว 19 วา...ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาต ประกาศพระนามและนามผู้รับทำและรับซ่อมทางเดินเท้าทั้งเจ็ด ในหนังสือพิมพ์ราชกิจจานุเบกษาให้ปรากฏว่า ได้มีความยินดีออกหนุนแก่การ สุขาภิบาล เป็นตัวอย่าง สำหรับผู้ซึ่งจะมีความยินดีรับทำในภายหน้าสืบไป"<sup>8</sup>

<sup>6</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช. 9/63 ที่ 62/1720 หนังสือ ราชการกรามทูลกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 7 มีนาคม ร.ศ.123

<sup>7</sup> สำเนาพระราชหัตถเลขา ถึง กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 13 กรกฎาคม ร.ศ.

<sup>8</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช. 9/37 ที่ 41/2886 พระยาเทเวศร์ วงษ์วิวัฒน์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 23 มกราคม ร.ศ.123

3. พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานชื่อถนน สะพานที่ประชาชนได้สร้างขึ้น อาทิ เมื่อปี พ.ศ. 2441 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้อาทรเตง ผู้อำนวยการบริษัทกิมเซ่งหลี สร้างสะพานข้ามคลองสามเสน และขอพระราชทาน "สะพานอาทรเตง" เพื่อเป็นเกียรติแก่ผู้ลงทุนสร้างด้วย<sup>9</sup> ซึ่งพระองค์ทรงพระราชทานอนุญาตตามที่ขอ

ด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังที่กล่าวมานี้ เป็นผลให้ประชาชนมีส่วนร่วมช่วยดำเนินการจัดตั้งสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตัดถนน สร้างสะพานในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากและเป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการสร้างกุดล จากเดิมซึ่งนิยมสร้างแต่brick มาเป็นการสร้างถนน สะพาน และอื่น ๆ แทน

### 5.1.3 การเงินจากต่างประเทศ

ด้วยเหตุที่การระดมทุนภายในประเทศไม่ไต่ผล ประกอบกับรายจ่ายทางด้านการทหาร การศาล การปกครอง และการศึกษาเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้น นายริเวตต์ คาร์นัค (Mr. Rivett Carnac) ที่ปรึกษากระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ได้แสดงความคิดเห็นว่า

"... เวลามาถึงแล้วที่รัฐบาลควรจะได้เลิกเดินตามความคิดที่เป็นอยู่เดี๋ยวนี้นี้ การปกครองบ้านเมืองที่กำลังเจริญรวดเร็ว จำเป็นต้องใช้เงินที่ขึ้นทุกปีสำหรับการศาล การทหาร การศึกษา และการโยธาธิการ และการปกครองต่าง ๆ ทั่วไป เป็นต้น เห็นว่าไม่ควรจะชักชวนเอาเงินผลประโยชน์ไปลงทุนในการโยธาที่เกิดผลประโยชน์ในตัวได้ เช่น การรถไฟ และการคลองนา ซึ่งต่อไปข้างหน้าคงจะหาผลประโยชน์พอใช้จ่าย และเหลือเป็นกำไรแก่รัฐบาลได้ด้วย เหตุฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าเห็นว่า เป็นเวลาจวนจะมาถึงแล้วที่กรุงเทพฯ จะต้องเดินตามรอยประเทศอื่น ๆ ที่มีความเจริญ คือ ฎึงเงินมาลงทุนในโยธาต่าง ๆ ที่เกิดผลประโยชน์ เพื่อนำมาบำรุงบ้านเมืองให้เจริญ

<sup>9</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 9/62 ที่ 61/2105 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 12 มิถุนายน ร.ศ. 117

ยิ่งขึ้น<sup>10</sup>

การกู้เงินครั้งแรกของไทยนี้เป็นที่ถกเถียงกันมาก ข้าราชการผู้ใหญ่มีความคิดเห็น  
แตกแยกเป็นสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งเห็นว่าการกู้เงินจากต่างประเทศ จะเป็นภาระนำประเทศไปผูกพัน  
กับประเทศมหาอำนาจตะวันตกชาติหนึ่งชาติใดโดยเฉพาะ อีกทั้งกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดี  
กระทรวงโยธาธิการ และนายเกษ เจ้ากรมรถไฟไทย มีความเห็นว่าถ้ากู้เงินมาเพื่อสร้างทาง  
รถไฟแล้ว ยังไม่จำเป็นต้องกู้ เพราะการกู้เงินครั้งนี้จะเป็นผลให้ทางรถไฟสร้างเสร็จเร็วขึ้นเพียง  
1-2 ปีเท่านั้น แต่รัฐบาลจะต้องเป็นหนี้<sup>11</sup> ส่วนข้าราชการอีกฝ่ายหนึ่ง อาทิ กรมหมื่นเมษิศราช-  
หฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ นายวิเวศต์ คาร์นิค ที่ปรึกษากระทรวงพระคลัง  
มหาสมบัติ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เป็นต้น ต่างมีความเห็นว่า  
ควรจะกู้เงินต่างประเทศ แม้ว่าจะไม่นำมาใช้ในกิจการรถไฟก็ตาม แต่ก็กิจการอื่นเช่นเช่น การ  
ทหาร การปกครองในมณฑลพายัพ ก็เป็นกิจการเร่งด่วนที่จำเป็นต้องใช้เงิน<sup>12</sup> ข้าราชการฝ่าย  
หลังนี้เห็นความจำเป็นทางการเมืองการปกครองเป็นสำคัญ ในเรื่องนี้พระยาสุริยานุวัตร อัคร-  
ราชทูตไทยประจำกรุงปารีส ได้มีหนังสือทูล กรมหลวงเทเวศร์วัชรปการโดยสรุปว่า ควรกู้เงิน  
ต่างประเทศ แต่การกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟ โดยยังไม่แน่ใจในผลกำไรแล้ว ควรกู้เพื่อกิจการ  
อื่นดีกว่า อาทิ การตั้งธนาคารเพื่อให้เกษตรกรกู้ไปลงทุน เมื่อผลผลิตเพิ่มขึ้นแล้ว จึงควรสร้าง  
ทางรถไฟ แต่ถ้าวการกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟครั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ในด้านการปกครอง และ  
รักษาเอกราชของชาติแล้ว แมว่ารัฐบาลจะขาดทุนก็ต้องยอม<sup>13</sup>

<sup>10</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค.5.1/14 รายงานของที่ปรึกษากระทรวง  
พระคลังมหาสมบัติ และอธิบดีกรมตำรวจและสารบัญชี เสนอต่อ กรมหมื่นเมษิศราชหฤทัย เสนาบดี  
กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 18 เมษายน ร.ศ.120

<sup>11</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5.ค.25/4 ที่ 156/12766 กรมหลวง  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ.121

<sup>12</sup> ก. ที่ 226/1780 กรมหมื่นเมษิศราชหฤทัย กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัว ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ.121

<sup>13</sup> ก. ที่ 185 พระยาสุริยานุวัตร ทูลกรมหลวงเทเวศร์วัชรปการ ลงวันที่ 13  
มีนาคม ร.ศ.121

ในที่สุด ภัยเหตุความจำเป็นในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองเหนือ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่า จะต้องกู้เงินต่างประเทศเป็นแน่ จึงทรงแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง เพื่อพิจารณาการกู้เงินอันประกอบด้วย กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กรมขุนมหิศรานุวัตรวิวงศ์ กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย และเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ มีความเห็นโดยสรุปว่า รัฐบาลจะต้องกู้เงินอย่างแน่นอน แต่การกู้เงินเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อนำมาใช้ในการลงทุนที่มีผลตอบแทนโดยตรง และถ้าเป็นการกู้เงินขายในประเทศยิ่งเป็นการดี โดยจะต้องคำนึงถึงข้อสัญญาเป็นสำคัญ<sup>14</sup>

ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานพระบรมราชานุญาต พระยาสุริยานุวัตร อัครราชทูตไทยประจำกรุงปารีสจัดการกู้เงินต่างประเทศเป็นจำนวน 1,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยไม่ต้องมีอะไรเป็นประกัน<sup>15</sup> และต่อมาในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลไทยได้กู้เงินเพื่อปรับปรุงกิจการรถไฟ และสาธารณประโยชน์อื่น ๆ อีกเป็นจำนวนเงิน 3,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยไม่มีอะไรเป็นประกัน<sup>16</sup> และกู้เป็นครั้งที่ 3 เมื่อปี พ.ศ. 2451 เพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ เป็นจำนวนเงิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง

การเจรจาเงินสร้างทางรถไฟสายใต้นี้ ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาทางการทูต ระหว่างไทยกับอังกฤษ พ.ศ. 2443-2452 ภัย นายสโตรเบลที่ปรึกษาราชการแผ่นดินของประเทศไทย ได้เสนอให้รัฐบาลไทยกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษแต่การเจรจาดังกล่าวทั้ง 2 ฝ่ายมีอากตกลงกันได้ เพราะรัฐบาลอังกฤษไม่ยอมให้กรมรถไฟหลวงของไทยดำเนินการสร้างทางรถไฟ ภัย เหตุผลที่ว่า ข้าราชการกรมรถไฟหลวงส่วนมากเป็นชาว

<sup>14</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค. 5.2/9 คณะกรรมการที่ปรึกษาการกู้เงิน กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กันยายน ร.ศ. 122

<sup>15</sup> "พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระบรมราชานุญาติ ให้พระสุริยานุวัตร จัดการยืมเงิน ต่างประเทศ" ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21 หน้า 961

<sup>16</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ค. 25/9 ที่ 142/10333 กรมหลวงเทเวศร์วิโรปการ ถึงพระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 125

ชาวเยอรมัน รัฐบาลอังกฤษเกรงกลัวอิทธิพลเยอรมันจะรุกรานเข้ามาทางใต้<sup>17</sup> การเจรจา  
ได้เริ่มขึ้นอีกครั้งอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อนายสโตรีเบลเสนอนายแปซิทรราชทูตอังกฤษประจำ  
ประเทศไทยในระหว่างการพบกันเป็นส่วนตัวว่า เขาเห็นว่าไทรบุรี กลันตัน และตรังกานู เป็น  
แหล่งแห่งความอ่อนแอ และไม่ได้ผลประโยชน์อะไรเลยต่อรัฐบาลไทย ไทยควรยกดินแดนเหล่านี้  
นี้ให้กับอังกฤษ แต่เขาจะเสนอเรื่องนี้กับรัฐบาลไทยได้ก็ต่อเมื่อคาดหวังว่าไทยจะได้ผลประโยชน์  
ที่เหมาะสมเป็นการตอบแทนจากอังกฤษ คือการยกเลิกปฏิญญาฉบับ พ.ศ. 2440 การแก้ไขเรื่อง  
สิทธิสภาพนอกอาณาเขต ทางการค้า ตามทางสนธิสัญญา ค.ศ. 1907 (พ.ศ. 2450) ที่ได้ทำกับ  
ฝรั่งเศส และการสร้างทางรถไฟสายใต้ โดยใช้เงินกู้ยืมเงินยืมจากสหพันธรัฐมลายู<sup>18</sup> รัฐบาล  
อังกฤษได้จัดให้มีการประชุมระหว่างกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอาณานิคม และกระทรวง  
การอินเดียของอังกฤษ ภายหลังจากที่ได้รับรายงานของแปซิทร ที่ประชุมตกลงกันว่า อังกฤษจะเปิด  
การเจรจาสัญญากับไทย และเห็นด้วยกับข้อเสนอของแปซิทร เกี่ยวกับทางด้านการศึกษาและการ  
แก้ไขปัญหาคความแตกต่างระหว่างคนในบังคับอังกฤษชาวเอเชียและชาวยุโรป นอกจากนี้กระทรวง  
อาณานิคมเสนอว่า อังกฤษควรได้บิสและสูลท่วย เนื่องจากเมืองทั้งสองนี้ขึ้นอยู่กับไทรบุรี ส่วน  
การยกเลิกปฏิญญาฉบับ พ.ศ. 2440 ต้องมีเงื่อนไขว่า จะมีข้อตกลงเหมือนกับมาตราที่ 7 ของสนธิ  
สัญญาไทยกับฝรั่งเศส พ.ศ. 2447 ไซแทน สำหรับการสร้างทางรถไฟสายใต้ นั้น อังกฤษยอมให้

<sup>17</sup>ดร. แกมสุข นุมนนท์ "การเจรจาทางการทูตระหว่างไทยกับอังกฤษ ค.ศ. 1900-  
1909 " โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ฉบับประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หน้า 8

\*  
ปฏิญญาฉบับนี้เป็นสัญญาที่ไทยทำกับอังกฤษ โดยตกลงว่า รัฐบาลไทยจะไม่ยินยอม  
ให้ชาติหนึ่งชาติใดเข้ามาเช่า ชื่อ หรือถือกรรมสิทธิ์เหนือดินแดนไทยบริเวณใต้ตำบลบางสะพาน  
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยปราศจากความเห็นชอบของรัฐบาลอังกฤษ และฝ่ายอังกฤษตกลงจะให้  
ความคุ้มครองทางทหารแก่ไทยในกรณีที่ถูกรุกรานจากชาติอื่น สัญญานี้จึงเป็นประโยชน์แก่อังกฤษ  
ทั้งทางการเมืองและการค้า อาทิ การอนุมัติสัมปทานต่าง ๆ กับอังกฤษมักอนุญาตให้สัมปทานเฉพาะ  
ชนชาติอังกฤษเท่านั้น

<sup>18</sup>กิ่งแก้ว นิคมชา การเจรจาและข้อตกลงระหว่างไทยและอังกฤษ เกี่ยวกับหัว  
เมืองมลายูในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ระหว่าง พ.ศ. 2443-2452 หน้า 134

ไทยกู้เงินจากสหพันธรัฐมลายูโดยคิกคอกเบียในอัตราค่า แต่การก่อสร้างทางรถไฟต้องควบคุม  
โดยกรมรถไฟของสหพันธรัฐมลายู<sup>19</sup> ในการสร้างทางรถไฟนี้ สโตรีเบลไม่เห็นด้วย ที่จะให้  
รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูควบคุมการก่อสร้าง แต่เห็นชอบด้วยที่จะใช้เฉพาะวิศวกรชาวไทยและ  
ชาวอังกฤษเท่านั้น พร้อมทั้งสนับสนุนให้ตั้งหน่วยงานขึ้นพิเศษทางหากที่กรุงเทพฯ เพื่อควบคุม  
และจัดการเกี่ยวกับการก่อสร้าง ในเรื่องการกู้เงินนี้ ราชทูตอังกฤษได้ถามความคิดเห็นของ  
เซอร์จอห์น แอนเดอร์สัน ( Sir John Anderson ) ผู้สำเร็จราชการประจำสิงคโปร์  
ซึ่งได้เสนอความเห็นเห็นว่า สหพันธรัฐมลายูควรเป็นผู้ดำเนินการสร้างทางรถไฟ โดยจะคิกคอก  
เบียเงินกู้เพียง 3 $\frac{3}{4}$  เพอร์เซ็นต์ แต่ถ้าว่ายไทยยังคงยื่นกรามปฏิเสธ สหพันธรัฐมลายูยอม  
ลดข้อเรียกร้องลงเป็นว่าต้องได้รับการปรึกษาหารือถึงแผนการ และการสำรวจทั้งหมดรวมทั้ง  
บุคคลที่จะทำงาน และอัตราคอกเบียเงินกู้ต้องไม่ต่ำกว่า 4 เพอร์เซ็นต์<sup>20</sup>

ภายหลังจากนายสโตรีเบลถึงแก่กรรมแล้ว นายเวสเทนการ์ท ได้ทำหน้าที่ที่ปรึกษา  
ราชการแผ่นดินของไทย และดำเนินการเจรจากับอังกฤษต่อไป เขาไม่เห็นด้วยที่แผนงานและ  
การสำรวจทั้งหมดต้องผ่านการยอมรับจากสหพันธรัฐมลายูก่อน เพราะจะทำให้รัฐบาลไทย  
ไม่สามารถเลือกเส้นทางที่เป็นประโยชน์แก่ยามากที่สุด ต่อมาการเจรจาเรื่องคอกเบียเงินกู้  
ได้กลายเป็นเรื่องต่อรองเรื่องเกี่ยวกับดินแดน โดยรัฐบาลไทยจะยกดินแดนเขามันต์คอนันต์  
ซึ่งเป็นดินแดนที่อุดมสมบูรณ์ และทำรายได้มาสู่ไทยมิใช่น้อย ให้แก่อังกฤษ ถ้าได้เงินกู้สร้างทาง  
รถไฟสายใต้ในอัตราคอกเบีย 3 $\frac{3}{4}$  เพอร์เซ็นต์ เป็นการตอบแทน ข้อเสนอแนะนี้แปลยิตไม่เห็นด้วย  
เขาเห็นว่าปัญหาเรื่องสร้างทางรถไฟสายใต้ และเรื่องดินแดนมิใช่เรื่องเดียวกัน

ในที่สุดผลการเจรจายุติด้วยการลงนามในสัญญาระหว่างกรมหลวงเทเวศร์วัชร  
ปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทย และนายราฟ แปะยิต ราชทูตอังกฤษประจำ  
กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2451 (ร.ศ. 121 หรือ ค.ศ. 1909) และแลกเปลี่ยนสัตยาบัน

<sup>19</sup>ค. หน้า 135 - 138

<sup>20</sup>ค. หน้า 144 - 145

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2452 ที่กรุงลอนดอน มีใจความโดยสรุปว่ารัฐบาลไทยยอมยกเลิกสิทธิการปกครองและการบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรัง กานู ปะลิส และเกาะใกล้เคียงให้อังกฤษ โดยอังกฤษยอมให้คนในบังคับอังกฤษขึ้นศาลต่างประเทศ ส่วนคนในบังคับอังกฤษที่จดทะเบียนหลังวันลงนามในสัญญาจะอยู่ในอำนาจศาลไทย แต่ศาลอังกฤษมีสิทธิเรียกคดีมาพิจารณาได้ จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมายครอบครัวตามหลักสากล<sup>21</sup> อังกฤษยอมยกเลิกปฏิญญาสัม พ.ศ. 2440 ส่วนการสร้างทางรถไฟนั้น รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินได้ไม่เกิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยมีเงื่อนไขว่า รัฐบาลไทยจะไม่เบิกเงินเกินปีละ 750,000 ปอนด์สเตอร์ลิง ในอัตราดอกเบี้ย 4 เปอร์เซ็นต์ ต่อปี จากจำนวนเงินกู้แต่ละปี และกรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมลายู มีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายนี้<sup>22</sup>

#### 5.1.4 การใช้จ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดิน

ปัญหาเกี่ยวกับการเงินที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสร้างถนน โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ก็คือ การเวนคืนที่ดิน เพราะเป็นปัญหาที่ทำให้รัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนเพิ่มขึ้นและยังผลให้การสร้างถนนต้องล่าช้าไปหลายปีด้วย ปัญหาที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพยายามแก้ไขเสมอ

การสร้างถนนแต่เดิมนี้ รัฐบาลมีต้องเสียเงินเมื่อที่ดินที่ถูกเวนคืนมาจากประชาชนเพียงแต่เสียค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าแรงงาน ค่าวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ต่อมาในปี พ.ศ. 2437 การสร้างถนนในกรุงเทพฯ แทบทุกสายต้องหยุดชะงัก เพราะไปถูกที่ดินของคนในบังคับต่างประเทศซึ่งได้เรียกเงินชดเชยเหมือนการสร้างถนนในประเทศอื่น ๆ<sup>23</sup> ปัญหานี้เป็นผลให้กระทรวงโยธาธิการพยายามสร้างถนนโดยหลีกเลี่ยงไม่ให้ถูกตีราคาสูง แต่ถนนเหล่านั้นกลับถูกที่ดินของราษฎรธรรมดา

<sup>21</sup> คร. แดมสุช บูมเมนต์ ล.ค. หน้า 12 - 13

<sup>22</sup> กองบรรณานุกรม กระทรวงการต่างประเทศ เอกสารหมวดรถไฟ หน้า 34 ส่วนวันที่ 2 สัญญาไทยกับอังกฤษ เรื่องทางรถไฟสายใต้

<sup>23</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช. 9/3 ถึงเขบความเรื่องชื้อชื้อของการจัดที่คักถนน กรมพินนเรศวรฤทธิ กราบพูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 6 พฤษภาคม

ประชาชนเหล่านั้นจึงมีหนังสือร้องเรียนขอความเป็นธรรมต่อกรมที่ดินนครหลวงรัตนบุรี เสนอบท  
 กระทรวงนครบาล ซึ่งมีหน้าที่เวรคืนที่ดินให้แก่กระทรวงโยธาธิการ กรมที่ดินนครหลวงรัตนบุรี  
 ทรงแก้ไขโดยการร่างพระราชบัญญัติ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงเห็น  
 คัญว่าเป็นความคิดที่ถูกต้อง แต่ร่างพระราชบัญญัติของกรมที่ดินนครหลวงรัตนบุรีเป็นอุปสรรค  
 สำคัญยิ่งในการสร้างถนน เพราะรัฐบาลจะต้องซื้อที่ดินที่ถูกถนนตามราคาในขณะนั้น ซ้ำยังจะต้อง  
 ใช้จ่ายค่าอื่น ๆ ในการสร้างถนนอีก เมื่อเป็นเช่นนี้รัฐบาลจะไม่มีเงินพอสร้างถนนต่อไปได้  
 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงระงับร่างพระราชบัญญัตินี้ แม้กกรมที่ดินนครหลวง  
 รัตนบุรีจะส่งร่างพระราชบัญญัติมาใหม่ ก็ยังไม่ถูกพระราชกฤษฎีกาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
 เจ้าอยู่หัว<sup>24</sup>

ปัญหาการเวนคืนที่ดิน เป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างถนนอยู่หลายปี เพราะกระทรวง  
 นครบาลไม่สามารถเวนคืนที่ดินให้กระทรวงโยธาธิการสร้างได้ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2442  
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเสนอแนะวิธีการสร้างถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการเวนคืนที่ดิน โดย  
 ให้เจ้าของที่ดินที่ถูกถนนช่วยออกเงินค่าสร้างถนน อาทิ ถนนราชดำเนินนอก ราชดำเนินกลาง  
 จักรพรรดิพงษ์ ค่ายรั้ว หลานหลวง เป็นต้น โดยรัฐบาลกำหนดให้วิธีการดังกล่าวอยู่บนพื้นฐาน  
 ฐานที่ว่า เจ้าของที่ดินที่ถูกถนนควรช่วยเหลือรัฐบาลในการสร้างถนน เพราะรัฐบาลต้องนำเงิน  
 ภาษีอากรที่เรียกเก็บจากประชาชนทั่วประเทศ เพื่อสร้างถนนอันจะเป็นผลประโยชน์โดยตรงแก่  
 เจ้าของที่ดินที่ถูกถนน เพราะที่ดินนี้ย่อมราคาสูงขึ้น ดังนั้น เจ้าของที่ดินที่ถูกถนนจึงควรเป็นผู้ช่วย  
 ช่วยเหลือรัฐบาลในการสร้างถนนด้วย

ด้วยวิธีนี้ การสร้างถนนแต่ละสายภายในกรุงเทพฯ ในปลายรัชกาลที่ 5 รัฐบาล  
 จะตั้งกรรมการชุดหนึ่ง โดยมีเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการหรืออธิบดีกรมสุขาภิบาลเป็นประธาน  
 จัดซื้อที่ดินหรือที่ดินที่ถูกถนนหรือให้คาร์ร็อดอนที่รื้อได้ แล้วทำการก่อสร้างเมื่อสร้างเรียบร้อยแล้ว

<sup>24</sup> ดู พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมที่ดินพิทยาลาภพิชชาภา ลงวันที่

จึงขายที่ดินสองฟากถนนแก่เจ้าของที่ดินเดิม ในราคาเฉลี่ยจากจำนวนเงินรายจ่ายที่ใช้สร้างถนนหักเงินที่ได้จากการขายสิ่งของที่ดินที่สร้างถนนนั้น เป็นจำนวนเงินที่ใช้สร้างถนนที่แท้จริง แล้วนำมาเฉลี่ยตามส่วนทำเลที่ดิน นำขึ้นทูลเกล้าฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว จึงนำมาขายให้เจ้าของที่ดิน ถ้าเจ้าของที่ดินไม่ต้องการซื้อที่ดินสองฟากถนน ก็ให้รัฐบาลประกาศประมูลขายต่อไปราคาที่ดินใหม่ นี้ เมื่อหักเงินค่าที่ดินที่ถูกถนนแล้ว ส่วนเงินที่เหลือมอบให้เจ้าของที่ดิน ซึ่งไม่ได้รับที่ดินคืน โดยส่วนมากหรือน้อยตามจำนวนของที่ดิน 25

ถึงแม้ว่าวิธีการดังกล่าวจะมีปัญหาบ้าง จนกรมหมื่นนครสวรรค์ฯ ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติทำถนนหลวงค่อที่ประชุมเสนาบดี ในปี พ.ศ. 2447 และร่างพระราชบัญญัติทำถนนหลวงฉบับนี้ มีลักษณะคล้ายคลึงกับวิธีการตัดถนนดังกล่าวก็ตาม แต่ติดขัดด้วยคนในบังคับต่างประเทศ 26 พระราชบัญญัตินี้จึงมิได้มีการประกาศใช้แต่อย่างใด อย่างไรก็ตามวิธีการดังกล่าวนี้จะเป็นหลักปฏิบัติในการสร้างถนนทุกสายในกรุงเทพฯ หรือไม่ ไม่มีหลักฐานยืนยันได้

วิธีการสร้างถนนตามแบบนี้ แม้ว่าจะดูเหมือนว่ารัฐบาลหลักการการสร้างถนนให้แก่ประชาชนก็ตาม แต่ก็มีข้อดีกว่าวิธีเดิมที่เจ้าของที่ดินที่ถูกสร้างถนน ต้องสูญเสียที่ดินโดยไม่ได้รับสิ่งตอบแทน ในขณะที่เจ้าของที่ดินริมถนนได้ผลประโยชน์จากที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น วิธีการใหม่นี้เจ้าของที่ดินที่ถูกสร้างถนนจะได้รับเงินตอบแทน โดยเจ้าของที่ดินริมถนนช่วยกันออกแต่ขณะเดียวกัน เจ้าของที่ดินริมถนนแม้ว่าจะเสียเงินแต่ราคาที่ดินก็สูงขึ้นด้วย และยังมีโอกาสเลือกที่จะรับเงินแทนก็ได้ ถ้าไม่ต้องการที่ดินคืน เพราะรัฐบาลจับออกขายที่ดินนั้นแก่ผู้อื่นต่อไป ซึ่งวิธีการนี้ยุติธรรมสำหรับทุกฝ่าย ส่วนรัฐบาลนั้นก็มีภาระที่จะต้องดำเนินการซ่อมแซม และรักษาสืบต่อไป

ฉะนั้นปัญหาการเงินจึงเป็นปัญหาสำคัญมาก ซึ่งรัฐบาลพยายามหาวิธีการสร้างทางรถไฟ ถนน ทางเกวียน และอื่น ๆ ให้ประหยัดเงินของแผ่นดินให้มากที่สุด และขณะเดียวกันก็พยายามระดมกำลังเงินทุกวิธีทาง เพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติทางด้านการอุปโภคต่อไป

25 กรมศิลปากร "ประกาศจัดที่ดินสร้างถนนราชดำเนิน" ทำเนียบนามภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนคร และธนบุรี หน้า 80 - 86

26 หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 9/67 พระราชบัญญัติสร้างถนนหลวงในบริเวณกรุงเทพฯ

## 5.2 ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในระดับต่าง ๆ และภาวะแก้ไข

การขาดแคลนบุคลากรในการดำเนินงานต่าง ๆ เป็นปัญหาสำคัญมากในการพัฒนาประเทศตามแบบตะวันตก ทั้งทางด้านการปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ การปฏิรูปการทหาร การคลัง การศาล การศึกษา และอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานทางด้านสาธารณูปโภค ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางรถไฟ ทางรถราง ถนน การสื่อสาร การประปา และอื่น ๆ เป็นวิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญเฉพาะอย่าง แม้กระทั่งงานในระดับกรรมกร ยังต้องอาศัยทักษะเฉพาะงานด้วย จึงจัดหากรรมกรได้ยากมาก ส่วนงานในระดับช่างฝีมือ หรือผู้คุมงานและงานระดับผู้บริหาร ก็อาจจะกล่าวได้ว่าประเทศไทยไม่มีกำลังคนในขั้นนี้เลย การขาดแคลนบุคลากรทุกระดับนี้ เป็นผลให้การปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคล่าช้า งานบางประเภทผลิตผลขาดทำให้มอญเสมอ ๆ เกิดการสร้างอิทธิพลของชาวตะวันตกในวงราชการไทย ปัญหาเหล่านี้รัฐบาลพยายามแก้ไขทุกวิถีทาง ทั้งการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และการแก้ไขในระยะยาว เพื่อจัดหาบุคคลมาดำเนินงานใหม่บรรลุเป้าหมายที่วางไว้

### 5.2.1 การขาดแคลนบุคลากรระดับกรรมกร

งานการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคทุกชนิดต้องอาศัยกรรมกรดำเนินงานจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟในแต่ละช่วง ต้องใช้กรรมกรหลายพันคน แต่ในขณะเดียวกันลักษณะสังคมไทยและจำนวนประชากรในขณะนั้นไม่เชื่ออำนาจต่อการจัดหากรรมกรเป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าตลอดระยะเวลาอันยาวนาน ในประวัติศาสตร์ไทยการสงครามแต่ละครั้งก็เพื่อแสวงหากำลัง แม่นในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งประเทศไทยปราศจากสงครามใหญ่ ๆ มาหลายสิบปีแล้วก็ตาม แต่จำนวนประชากรยังมีน้อยมาก พื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นป่าไม้ หรือที่รกร้างว่างเปล่า ดังนั้นการจัดหาคนจำนวนมากเพื่อสร้างทางรถไฟจึงเป็นการยากมาก อีกประการหนึ่งลักษณะนิสัยตลอดจนทักษะในการประกอบอาชีพของคนไทย ยังไม่เหมาะกับการใช้แรงงานแบบกรรมกร ชาวไทยส่วนมากเป็นกสิกร รักความเป็นอิสระ แต่งานใช้แรงงานนี้ต้องการความอดทน ในการทำงานได้ตลอดทั้งวัน ประกอบกับสภาพความเป็นอยู่ของชาวไทยยังมีอาหารอุดมสมบูรณ์ ไม่มีความจำเป็นในการค้ำนรับจ้างใช้แรงงานยกตัวอย่าง การสร้างทางรถไฟสายเหนือ รัฐบาลต้องประสบปัญหาขาดแคลนคนตัดไม้ จะจ้างชาวพื้นเมืองก็ไม่ได้

เพราะชาวพื้นเมืองเหล่านี้ที่กินทำกินเพาะปลูกของตน<sup>27</sup> ย่อมไม่ยอมละทิ้งงานประจำ  
คั่งกล่าว เป็นคน คว้ยเหตุผลคั่งกล่าวข้างต้น เป็นผลให้การจัดหากรรมกรสร้างทางรถไฟ  
เต็มไปด้วยความลำบากมาก จึงเป็นผลให้การสร้างทางรถไฟต้องล่าช้า

การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนกรรมกรนี้ รัฐบาลต้องพยายามทุกวิถีทางที่จะจัด  
หาแรงงานเพื่อแก้ปัญหานี้ โดย

ก. วิธีแรก รัฐบาลว่าจ้างกรรมกรจีนจากประเทศจีนโดยตรง

เพื่อสร้างทางรถไฟเกือบทุกสาย กรรมกรจีนเหล่านี้มีประสิทธิภาพในการทำงาน  
สามารถทำงานได้วันละเกือบ 12 ชั่วโมง ตั้งแต่อำรุ่งเกือบมาย 5 โมงกว่า และยังมีควม  
เป็นอยู่อย่างง่าย ๆ แต่เนื่องจากต้องเผชิญกับสภาพอากาศ ที่หนาวเย็น ร้อนชื้นแฉะป่าดงดิบ  
ประกอบด้วยมีการพักผ่อนไม่เพียงพอ สภาพร่างกายจึงทนไม่ไหว<sup>28</sup> ล้มเจ็บและตายเป็นจำนวนมาก  
จนเป็นที่ชยาคของกรรมกรรุ่นใหม่ที่จะมาทำงาน นอกจากนี้กรรมกรจีน และกรรมกรชาว  
พื้นเมืองมณฑลฮีสานยังก่อปัญหาอยู่เสมอ ๆ การวิวาทกัน ขโมยโค กระบือ สุมเงิน ปัญหาเหล่านี้  
นี้เมื่อรัฐบาลกวัดขั้นเข้มงวด ก็ทำให้จัดหากรรมกรได้ยาก<sup>29</sup> ส่วนกรรมกรที่ทำงานเป็นเวลายาว  
นานแล้ว มักจะประท้วงโดยการหยุดงานเพื่อเรียกค่าแรงเพิ่มขึ้น<sup>30</sup> จึงเป็นผลให้การสร้าง  
ทางรถไฟต้องล่าช้า และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

<sup>27</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.9/16 ที่ 49/4928 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กรกฎาคม รศ. 122

<sup>28</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.1/1 ใบบอกที่  $\frac{34}{284}$  ของพระยา  
ประสิทธิศิลปการ ขำหลวง มณฑลนครราชสีมา ลงวันที่ 25 มีนาคม รศ. 113

<sup>29</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.214/110 กรมหลวงดำรงราชา  
นุกาภ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม รศ. 127

<sup>30</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ยช.5.9/13 ที่ 48/4692 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 กรกฎาคม รศ. 112

การว่าจ้างกรรมการในการสร้างทางรถไฟนี้ รัฐบาลต้องระวังปัญหาอันจะเกิดจาก  
 ทางกรมเมืองด้วย อาทิ กรณีการสร้างทางรถไฟสายเหนือ เมื่อกรมรถไฟต้องประสบปัญหาขาด  
 แคลนคนงาน เพราะคนงานชาวจีนที่เคยว่าจ้างได้ง่าย เข็ดชยาสุขภาพอากาศและโรคภัย จากการ  
 สร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ดังนั้นจึงมีผู้เสนอรัฐบาลให้จ้างคนงานจากชาวหรือผู้ถิ่น แต่ใน  
 เรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่า

"ผู้ไม่มีหนังสือสัญญา กับเรา ขมขมยกเอกสารสตราเทรียทอเรียก็จริง แต่ยกข้อเมื่อ  
 ใดตั้งใดก็เป็นกฎหมายสำหรับเมืองยังไม่มิใด ผู้มีอยู่ยังคงได้เอกสารเทรียทอเรียลเหมือนชาติที่  
 ปรอง จึงเห็นว่าถ้ามีความขึ้นยิ่งจะปกครองลำบาก อีกประการหนึ่งกลัวจะหนีอากาศเมืองร้อน  
 ไม่ไต่ก็จะป่วยการ

จึงเห็นว่า ถ้าคิดจัดการรับกู้เงินตรงมาจากเมืองจีนได้จะดีกว่า พวกจีนที่เคยจัดการ  
 รับเงินก็มิอยู่ ขอให้ไต่สวนดู ถึงที่ยะวาเขาก็ใช้เงิน เพราะเหตุฉะนั้น การที่จะคิดรับกู้ยยะวาเข้า  
 มาทำการยังจะสู้เงินไม่ได้ เพราะกลัวอย่างในเมืองเขาเองยังต้องใช้เงิน ทั้งนี้

อีกประการหนึ่ง ที่เป็นข้อเสียอย่างนั้น ลาวมณฑลอิสานตามณฑลอุดร ยิ่งได้มากเท่า  
 ไต่ยิ่งดี"<sup>31</sup>

นอกจากนี้การจ้างแรงงานจีน ยังมีผลพลอยได้ ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟ  
 เรียบร้อยแล้ว คนงานจีนเหล่านี้อาจจะตั้งหลักแหล่งทำการเพาะปลูก หรือทำงานในอุตสาหกรรม  
 เมืองแร่ที่บุกและอื่น ๆ<sup>32</sup> เพราะภายในประเทศจีนในขณะนั้น ประสบความยุ่งยากทางการเมือง  
 มีประชาชนจำนวนมากประสบความอดอยาก ทางเดินทางออกจากประเทศเพื่อเลี้ยงชีพรับจ้าง  
 ทำงานในประเทศต่าง ๆ ทางแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทย  
 ก็ยังขาดแรงงานอีกมาก ดังนั้นแรงงานชาวจีนเหล่านี้มีส่วนช่วยพัฒนาทางบ้านสาธาณูปโภค  
 โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟและการขุดคลอง

<sup>31</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 5.9/19 ที่ 19/396 พระบาทสมเด็จพระ  
 พระเจ้าอยู่หัวถึงกรมขุนนครราชสีมา ณ วันที่ 6 มิถุนายน ร.ศ.123

<sup>32</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ 5.5/24 ที่ 55/2888 พระยาสุหม  
 นัยวินิต กราบพลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน ร.ศ.125

## ข. วิธีที่ 2 รัฐบาลได้เกณฑ์แรงงานราษฎรเพื่อสร้างถนน

ทางเวียตในภูมิภาค ซึ่งเป็นการเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ เพื่อทำสาธารณประโยชน์ และเพื่อการรับรองผู้มีบรรดาศักดิ์ การเกณฑ์แรงงานนี้เพื่อช่วยให้ รัฐบาลประหยัดค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนได้มาก ดังปรากฏในความเห็นของกระทรวงโยธาธิการ เสนอต่อที่ประชุมเทศาภิบาล ปีพ.ศ. 2449 เรื่องขอแรงงานราษฎรทำการโยธาว่า

"... ขอกล่าวแต่เฉพาะมณฑลนครศรีธรรมราช ที่ได้เห็นมาแล้วใน ภายในปี 10 ปีนี้ ได้คิดถนนค้ำข้างโคกค้ำข้างอยู่ใน 13,000 เส้น โคกค้ำข้างค้ำข้างน้ำขนาด 3 วาข้าง 4 วาข้าง อยู่ใน 1,700 เส้น โคกค้ำข้างที่ถาวรพอข้างเค้นโคกค้ำข้างใน 100 สะพาน ถ้าจะคำนวณแรงค้ำข้างก็ไม่ต่ำกว่า 1,500,000 บาท ..."<sup>33</sup>

ซึ่งถ้าจะรวมมณฑลอื่น ที่มีการบำรุงโยธาหัวเมืองมากเช่นกัน อาทิ มณฑลพายัพ พินิจโลก ฎเกิดแล้ว การเกณฑ์แรงงานประชาชนคงจะประหยัดเงินให้รัฐบาลหลายสิบบาทแต่อย่างไรก็ดี เมื่อการเกณฑ์แรงงานราษฎร ถ้ามิได้เป็นประโยชน์โดยตรงแก่ผู้ถูกเกณฑ์แล้ว ย่อมเป็นเหตุให้เกิดความรู้สึกว่าถูกกดขี่ เบียดเบียนแรงงานโคก ในครั้งนั้นปรากฏว่าโคกมีประชาชนร้องเรียนต่อเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เมื่อคราวตรวจราชการเมืองพิทลุง<sup>34</sup> ซึ่งกระทรวงมหาดไทยโคกตรวจสอบเรื่องราวโดยตลอด แล้ว จึงมีหนังสือสั่งไปว่า "... การทำทางนี้ข้อความในพระราชบัญญัติจักอยู่แล้ว ให้เกณฑ์โคกไม่ต้องเกณฑ์จ้าง แต่จะช่วยโคกอย่างหนึ่งคือ การเกณฑ์คนทำทางนี้ ถ้าจะทำทางโคกให้เกณฑ์คนที่อยู่ในหมู่บ้านนั้นทำ ไม่ให้เกณฑ์คนทางอื่นมาทำเพื่อประโยชน์แก่ราษฎรที่อยู่ในแถบนั้น จะโคกเค้นไปมาโดยสะดวกเป็นประโยชน์แก่ตนเอง..."<sup>35</sup>

ปฏิกริยาที่แสดงออกซึ่งความไม่พอใจของประชาชนในการเกณฑ์แรงงานนี้ ถึงแม้ว่าจะไม่เป็นสาเหตุในการก่อความไม่สงบขึ้น แต่เมื่อเกิดความไม่สงบในหมู่บ้านเมือง ปฏิกริยานี้ก็พร้อม

<sup>33</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานการประชุมเทศา

ภิบาล รศ. 125

<sup>34</sup> ค. รายงานการประชุมเทศาภิบาล รศ. 125

<sup>35</sup> น.ค.

ที่จะแสดงออกมา อาทิ กรณี เหตุการณ์ "กบฏเงี้ยวเมืองแพะ" เมื่อปีพ.ศ. 2445 " ก่อนที่กองโจรเงี้ยวจะเข้าตีเมืองแพะ พระยาไชยบูรณ์ได้เกณฑ์คนทำถนนทั้งในเมืองและนอกเมืองหนักเกินความต้องการเป็นเหตุให้ชาวเมืองเกลียดชังท่าน และข้าราชการคนอื่น ๆ ที่ให้คนทำงาน ดังนั้นเมื่อโจรเงี้ยวเข้าตีเมืองแพะ ชาวเมืองได้ช่วยชีวิตของข้าราชการเหล่านั้นให้เงี้ยวฆ่าเสีย <sup>36</sup>

เมื่อชาวเหตุการณ์กระจายออกไป พระยาสุหมณีนัยวิจิต ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑล นครศรีธรรมราช ซึ่งเข้าใจถึงปฏิกิริยาของชาวเมืองแพะแสดงออกมานี้ ซึ่งใฝ่ใจคำสั่งถึงผู้ว่าราชการเมืองในมณฑลนครศรีธรรมราช ว่า "... ข้อสำคัญการเกณฑ์ทำการโยธาต่าง ๆ เป็นหนทางที่จะทำให้ราษฎรเกลียดชัง ขอให้คิดอ่านจ่ายเป็นเงินเสียให้สมกับความเหน็ดเหนื่อย ..." <sup>37</sup> ถึงแม้ว่าการเกณฑ์แรงงานอาจทำให้ประชาชนไม่พอใจรัฐบาลได้ แต่ขณะเดียวกันการเกณฑ์แรงงานก็เป็นวิธีที่รัฐบาลจำเป็นต้องใช้ ดังนั้นรัฐบาลจึงแก้ปัญหาโดยการออกกฎหมายกระทรวงมหาดไทย เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติ ของข้าหลวงเทศาภิบาลให้รัดกุมยิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลได้ออกกฎหมายกระทรวงมหาดไทยกำหนดการแรงงาน โดยให้เกณฑ์ได้ปีหนึ่งไม่เกิน 15 วัน และจะต้องไม่ใช่ฤดูกาลที่ราษฎรทำนาหากิน ถ้างานนั้นต้องค้างแรม รัฐจะต้องหาเสบียงอาหารให้ด้วย <sup>38</sup>

### ค. วิธีที่ 3 โดยใช้แรงงานนักโทษในภูมิภาคต่าง ๆ

สร้างทางเกวียนและถนนระหว่างเมืองระหว่างมณฑล ซึ่งรัฐบาลไม่สามารถเกณฑ์แรงงานประชาชนมาทำได้ แต่อย่างไรก็ตาม การใช้แรงงานนักโทษหรือแรงงานประชาชนนั้น แม้ว่าบุคคลเหล่านี้ จะเคยชุกคิน รู้จักใช้จอบ เสียม ก็ตาม แต่การสร้างทางและถนนต้องการ

<sup>36</sup> เศษ บุนนาค "กบฏเงี้ยวเมืองแพะ" รศ. 121 " สังคมศาสตร์ปริทัศน์ 6(2) 74 - 75 กันยายน - พฤศจิกายน พ.ศ. 2511

<sup>37</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.6.3/2 ใบบอกวันที่ 16/1575 พระยาสุหมณีนัยวิจิต ทูลกรมหลวงคำรกราชานุภาพ ลงวันที่ 12 สิงหาคม รศ. 121

<sup>38</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศาภิบาล ปี 125 แผนกโยธา

ทักษะความชำนาญงาน มากกว่าการมคินให้สูงขึ้นเท่านั้น ผู้สร้างถนนและทางต้องเข้าใจถึงความรู้ในการปรับระดับพื้นผิวถนนให้สูงเท่ากัน มีขนาดความกว้างของถนน และทางสม่ำเสมอ กัน และการทำให้พื้นผิวถนนแข็งแรง เพื่อความคงทนด้วย การใช้แรงงานที่ปราศจากความรู้ ดังกล่าวมาแล้วย่อมเป็นผลให้ถนนหรือทางที่สร้างขึ้นชำรุดง่าย สิ้นเปลืองแรงงานและค่าใช้จ่ายในการสร้างใหม่อยู่เสมอ แต่รัฐบาลไม่มีทางเลือกอย่างอื่น ที่ดีกว่า การประหยัดค่าใช้จ่าย แรงงาน และการขาดแคลนคนงานอื่นที่พื้นฐานดังที่กล่าวมาแล้วปัญหาความบกพร่องเหล่านี้ มิได้เกิดจากคนงานชั้นดีพื้นฐานอย่างเกี่ยว แต่เกิดจากความบกพร่องของผู้คุมงานที่ขาดประสิทธิภาพด้วย

### 5.2.2 การขาดแคลนบุคคลากรระดับช่างฝีมือหรือผู้คุมงาน

บุคคลระดับนี้ มีความสำคัญมากสำหรับงานปฏิรูปสิ่งสาธารณูปโภค เพราะจะเป็นผู้รับคำสั่งจากวิศวกรผู้วางแผนงาน เพื่อนำมาปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด แต่สำหรับประเทศไทยในขณะนั้นรัฐบาลไม่สามารถจัดหาบุคคลระดับนี้ได้ แม้กระทั่งการซื้อรองเท้าคานะหัวเมืองต่าง ๆ ก็ต้องหากบุคคลในท้องถิ่นส่งมาถวายที่พระราชวังสวนดุสิต<sup>39</sup> สำหรับช่างฝีมืออาทิ ช่างรับรางและรถไฟ ไม่มีคนไทยที่จะดำเนินงานได้เลย ส่วนช่างสำรวจทางแม้ว่าจะมีคนไทยดำเนินการอยู่บ้าง แต่ก็ไม่น่าเชื่อว่าจะถูกต้องได้ เพราะคิดเลขง่าย ๆ ก็ไม่ถูกต้องระดับกลองก็ไม่มี แต่กระทรวงโยธาธิการมีความจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งให้เป็นช่างสำรวจ ทำเนิงานตามหัวเมืองต่าง ๆ <sup>40</sup> สำหรับวิศวกรคุมการก่อสร้างก็เป็นบุคคลากร ที่ยังขาดความรู้ความชำนาญ

ความขาดแคลนบุคคลระดับนี้ เป็นผลให้การปฏิรูปสิ่งสาธารณูปโภคเกิดความล่าช้าและสิ้นเปลือง เพราะจะเห็นว่า ถ้าการสร้างถนนหรือทางขาดผู้คุมงานที่มีความสามารถแล้วย่อมเป็นผลให้ถนนหรือทางเหล่านี้มิได้เป็นไปตามแบบที่วางไว้ ชำรุดง่าย และต้องสร้างใหม่ในที่สุด

<sup>39</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เลกสาร ร.5 ขส.1/32 ที่ 44/1139 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน รศ. 124

<sup>40</sup> ก. พระยาสุริยานุวัตร กราบพูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน รศ. 124

ความขาดแคลนผู้ปฏิบัติงานสร้างถนนนี้ ยังเป็นผลสืบเนื่องทำให้ความก้าวหน้าของประเทศทาง  
 ด้านต่าง ๆ ต้องล่าช้าไปด้วย เพราะถนนหรือทางเกวียนเป็นวิธีการคมนาคมทางบก ที่จำเป็น  
 มากสำหรับภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศไทย

### การแก้ไข

รัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ ทั้งในลักษณะเร่งด่วนและการแก้ไขในระยะยาว  
 ตามแต่ความจำเป็นของงานแต่ละชนิด การแก้ไขอย่างเร่งด่วนสำหรับงานที่ไม่จำเป็นต้องอาศัย  
 ทักษะ ความรู้ความชำนาญมาก

1. รัฐบาลได้ให้ตั้งเมืองจัดส่งบุคคลในแต่ละท้องถิ่น เข้ามาศึกษาในงานในกรุงเทพฯ
2. รัฐบาลได้จ้างชาวต่างประเทศเข้ามาทำงานแทน อาทิ วิศวกรคุมงานสร้าง  
 ทางรถไฟ วิศวกรสำรวจทางรถไฟ วิศวกรโยธา พนักงานซ่อมแซมเครื่องจักร พนักงานขับรถ  
 ไฟ เป็นต้น ทั้งนี้เพราะรัฐบาลไม่สามารถฝึกคนในระยะเวลาอันสั้นได้ ทั้งนี้จึงเป็นผลให้กระ  
 ทรวงโยธาธิการ เติบโตด้วยพนักงานชาวตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมรถไฟ แม้กระทั่งสมุ  
 หนักรัตน์ใหญ่ ก็เป็นชาวตะวันตก<sup>41</sup> ส่วนพนักงานขับรถจักรรถไฟ มีคนไทยเพียงคนเดียวเท่านั้น<sup>42</sup>  
 ถ้ารัฐบาลปล่อยให้สภาพการณ์เป็นเช่นนี้ต่อไป ย่อมจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี เพราะนอก  
 จากรัฐบาลจะเบียดเบียนงบประมาณจ้างชาวตะวันตก ในอัตราเงินเดือนสูงแล้วเมื่อเกิดภาวะสง  
 ครามขึ้น รัฐบาลไทยอาจจะไม่สามารถใช้รถไฟ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่รวดเร็วที่สุดในขณะนั้น  
 เพื่อประโยชน์ยามสงครามได้ ดังเช่นเมื่อปี พ.ศ. 2436 เกิดกรณีพิพาทไทย - ฝรั่งเศส  
 รัฐบาลต่างประเทศจำเป็นต้องบังคับ คนในบังคับของตนลาออกจากการทหารบก ทหารเรือไทย<sup>43</sup>

นอกจากนี้ การจ้างชาวตะวันตกก็ ยังก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่ง คือการสร้าง  
 อิทธิพลของชาวตะวันตกในวงราชการไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรมรถไฟ ตลอดรัชกาลที่ 5

<sup>41</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.1/16 ที่ 101/7295 กรมขุนนริศร  
 บุรทัศวงค์ กราบพูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 ธันวาคม ร.ศ.119

<sup>42</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 14 ที่ 89/4342 พระยาสุริยา  
 บุรทัต กราบพูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ.124

<sup>43</sup> น.ค.

รัฐบาลได้จ้างแค่วิศวกรชาวเยอรมันในตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟไทย ทั้งนายเบทเก และนายเก็ช ได้ก็ักกันมิให้รัฐบาลไทยจ้างวิศวกรและนายช่างต่างชาติ ซ้ำยังไม่ยอมเลิกหัดคนไทยให้สามารถรับดำเนินการต่อไปได้ อีกทั้งพยายามตั้งอำนาจการบังคับบัญชาเค็ดซาค จนกระทั่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการมิสามารถจะเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับกิจการของกรมรถไฟได้อย่างเต็มที่

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า การจ้างชาวตะวันตกมาทำงานในราชการไทยนั้น เป็นสิ่งที่รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยพึงจะต้องระมัดระวังอย่างยิ่ง โดยเฉพาะเมื่อข้าราชการผู้ใหญ่ของไทยปล่อยให้ละเลย หรือไม่สามารถควบคุมชาวตะวันตกเหล่านั้นทัน หรือไม่สามารถจัดวางคนไทยเพื่อถ่ายแบบแผนการทำงานจากชาวตะวันตกได้แล้ว ย่อมเป็นผลให้ชาวตะวันตกเหล่านั้นมีอำนาจเกินไปจนเป็นปัญหาที่รัฐบาลในสมัยต่อ ๆ มาต้องแก้ไขต่อไป

3. การส่งนักเรียนไทยไปศึกษาวิชาวิศวกรรมศาสตร์ สาขารถไฟที่ประเทศเยอรมัน<sup>44</sup> ตามที่พระยาสุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้ขอพระราชทาน พระบรมราชานุญาต ซึ่งถือว่าเป็นการแก้ไขปัญหาคาราคาเผลนยุคละครับข้างฝีมือ หรือผู้คุมงานในระยะยาว

4. จัดตั้งโรงเรียนฝึกหัดช่างคุมงาน โดยในปี พ.ศ. 2448 พระยาสุริยานุวัตร ได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จัดตั้งโรงเรียนฝึกหัดช่างคุมงาน ที่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งของวิศวกรได้ทั้งกรมรถไฟและการโยธา โดยนักเรียนเหล่านี้จะได้รับการฝึกหัดวิชาคณิตศาสตร์ เพื่อให้ทำการสำรวจทำแผนที่ และบันทึกขุมทางได้ถูกต้อง อีกทั้งยังได้รับพระราชทานเบี้ยเลี้ยงขณะเรียนอีกเดือนละ 20 - 60 บาท ตั้งแต่นั้นจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2450 นักเรียนเหล่านี้ก็ยังไม่สามารถออกปฏิบัติงานได้<sup>45</sup>

<sup>44</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 4 ที่ 84/4342 พระยาสุริยานุวัตร กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ๒๔๔

<sup>45</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศบาลวิทยาลัยที่ 2 รศ. 126

5. พระยาสุริยานุวัตร ยังได้ทูลเกล้าฯ เสนอความคิดเห็นจะขอช่างกลทหารเรือไปรับราชการเป็นคนขับรถไฟ โดยเลือกผู้ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป เพื่อฝึกหัดการใส่ไฟและขับรถ เช่นเดียวกับที่ฝึกหัดในกรมทหารเรือ<sup>46</sup>

โรงเรียนเพื่อฝึกหัดวิชาช่างรถไฟและช่างก่อสร้าง ซึ่งได้เริ่มในปลายรัชกาลที่ 5 นั้น เมื่อนักเรียนเหล่านี้สำเร็จไปแล้ว ได้เป็นกำลังสำคัญในการปรับปรุงพัฒนาประเทศไทยต่อไป

### 5.2.3 การขาดแคลนบุคลากรระดับผู้บริหาร

กระทรวงโยธาธิการ เป็นกระทรวงที่มีความสำคัญมากต่อสถานการณ์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะเป็นกระทรวงที่จะต้องควบคุมการสร้าง และอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลกับหัวเมืองให้ใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น ซึ่งรัฐบาลก็เข้าจะถึงความสำคัญในงานด้านนี้ จึงได้จัดสร้างทางรถไฟ และจัดสรรงบประมาณรายจ่ายให้กระทรวงโยธาธิการมากเป็นอันดับ 3 แต่ในการจัดหน่วยงานตลอดจนการจัดผู้ดำรงตำแหน่งเสนาบดี กลับอยู่ในลักษณะตรงกันข้าม คือเป็นงานชั้นทดลองทั้งสิ้น อีกทั้งเสนาบดีส่วนใหญ่ยังไม่สามารถควบคุมผู้บริหารระดับกรม ซึ่งเป็นชาวตะวันตกได้

การที่การจัดหน่วยงานกระทรวงโยธาธิการในระยะแรก อยู่ในชั้นทดลองซึ่งเสนาบดี ยังไม่ค่อยมีงานรับผิดชอบ เพราะงานส่วนใหญ่เป็นวิทยาการแบบตะวันตก โดยมีชาวตะวันตกเป็นผู้ควบคุมดูแล และงานเหล่านี้ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการไม่สามารถเข้าไปควบคุมได้ สำหรับงานโยธาหัวเมืองก็ยังคงอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย งานที่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการจะต้องรับผิดชอบโดยตรงจึงมีน้อยมาก ซ้ำยังมีการผลักดันเปลี่ยนเสนาบดีเสมอ ๆ เสนาบดีแต่ละท่านดำรงตำแหน่งเพียงประมาณ 1-2 ปี เป็นสั้นมาก เป็นผลให้เสนาบดีแต่ละท่านมิสามารถศึกษางานในกระทรวงโยธาธิการได้อย่างถ่อง

<sup>46</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 4 ที่ 84/4342 พระยาสุริยานุวัตร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ รศ. 124

แต่ก็เปลี่ยนเสนาบดี ใหม่อีก การที่รัฐบาลไม่สามารถจัดหาเสนาบดีที่เหมาะสมได้นั้น เป็น เพราะในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ประเทศไทยต้องปรับปรุงงานทุกประเทศ ความต้องการผู้บริหาร ที่มีความสามารถจึงมีมาก รัฐบาลคงเห็นว่างานในกระทรวงนี้ส่วนมากเป็นวิทยาการแบบตะวันตก ซึ่งคนไทยยังขาดความรู้ความชำนาญ จึงปล่อยให้ เป็นหน้าที่ของชาวตะวันตก แต่ยิ่งปล่อยให้ ชาวตะวันตกก็ยิ่งทำให้ชาวตะวันตกมีอิทธิพลในกรมรถไฟมากยิ่งขึ้น

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเข้าพระทัยดี แต่ยังสามารถหาบุคคลมาดำเนินการได้ แม้กระนั้นก็ตาม ทรงได้จัดเตรียมการศึกษาพระราชโอรส โดยโปรดให้พระองค์เจ้าบรมถนอมไชยภกร ศึกษาทางด้านโยธาธิการตามคำแนะนำของ พระวิสุทธรุจิรศักดิ์<sup>47</sup> และต่อมาพระองค์เจ้าบรมถนอมไชยภกร ทรงเป็นสำคัญในการบริหารงาน กรมรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

#### 5.2.4 ปัญหาการขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์และการแก้ไข

วัสดุ อุปกรณ์ เป็นสิ่งสำคัญมากในการก่อสร้างทั้งทางรถไฟ ถนน ทางเกวียน รถมราง การประปา และอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะ ถ้ารัฐบาลสามารถจัดหาสิ่งเหล่านี้ภายในประเทศได้ จะทำให้ไม่สิ้นเปลืองรายจ่าย แต่เนื่องจาก วัสดุ อุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟและถนนบางอย่าง ไม่สามารถจัดหาภายในประเทศได้ รัฐบาลต้องจ่ายเงินซื้อจากต่างประเทศ ซึ่งราคายังขึ้นลง ตามตลาดต่างประเทศด้วย เป็นผลให้รัฐบาลต้องสิ้นเปลืองงบประมาณรายจ่ายในการก่อสร้าง เพิ่มขึ้น

ถึงแม้ว่าวัสดุบางอย่างจะหาได้ภายในประเทศ อาทิ ไม้และหิน เป็นต้น แต่ก็ยังสามารถนำมาใช้ได้ โดยเฉพาะหิน ซึ่งเป็นวัสดุสำคัญในการถมทางรถไฟและถนนให้แข็งแรง

<sup>47</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ท.49/8 พระยาวิสุทธรุจิรศักดิ์ กราบ หล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ร.ศ.116

\* คือ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

ขึ้น จะต้องผ่านการสกัดและย่อยเพื่อให้สะดวกในการนำมาใช้ รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญห  
การขาดแคลนหิน โดยการตั้งโรงงานย่อยหินขึ้นที่จังหวัดสระบุรี เพื่อนำหินมาถมทางรถไฟสาย  
นครราชสีมา แต่กระนั้นก็ยังไม่เพียงพอประกอบกับเพื่อเป็นการประหยัดต้นทุนในการก่อสร้าง  
กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ, ได้มีหนังสือทูลกรมหลวงดำรงราช  
นุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เพื่อขออนุญาตชนอิฐหัก ตามวัดและวังโบราณในจังหวัด  
อยุธยาตามทางรถไฟสายนครราชสีมา<sup>48</sup> การเรื่องนี้ กรมหลวงดำรงราชานุภาพได้มีหนังสือ  
กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัว ทรงอนุญาตตามคำขอ โดยโปรดให้หรือได้เฉพาะเขตกำแพงชั้นนอกก่อน การรื้อ  
อิฐหักครั้งนี้ กรมหลวงดำรงราชานุภาพทรงกำชับให้เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการระมัดระวัง  
มิให้ทำลายแนวผนังหรือของโบราณที่ยังติดแน่นอยู่ให้เสียหายได้<sup>49</sup> แต่ในทางปฏิบัติแล้ว มิอาจ  
ทราบได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายเพียงใด แต่เข้าใจว่าคนในสมัยนั้น ยังมีความยึดมั่นใน  
ศาสนา มาก คงระมัดระวังในการทำลายศาสนาสถาน ซึ่งถือว่าเป็นมาอย่างหนึ่ง

การนำอิฐหักจากซากโบราณสถานมาถมถนน หรือทางเกวียนเป็นที่ค่อนข้างจะนิยม  
ปฏิบัติ ในสมัยนั้น โดยเฉพาะตามหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลจากโรงงานหินย่อย อีกทั้งการขนส่งหิน  
ยังเต็มไปด้วยความยากลำบากยิ่ง แม้กระทั่งในกรุงเทพฯก็ตาม แต่ความขาดแคลนหินนั้นเป็น  
สิ่งที่รัฐบาลจำเป็นต้องแก้ไข เพราะความต้องการใช้หินมีมากขึ้นทุกที ถ้าขาดหินแล้ว ถนนก็  
ขาดความแข็งแรง ต้องซ่อมแซมและสร้างใหม่อยู่เสมอ ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก  
ยิ่งขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงแก้ปัญหาโดยจัดตั้ง หรืออนุญาตให้เอกชนจัดตั้งโรงงานย่อยหินขึ้น ตาม  
จังหวัดที่มีการสร้างทางรถไฟ อาทิ จังหวัดสระบุรี ลพบุรี ราชบุรี เป็นต้น นอกจากนี้ยังแก้  
ปัญหาโดยการจ้างแรงงานนักโทษในการย่อยหินด้วยมือ ซึ่งแม้กระทั่งในปัจจุบันนี้ ก็ยังใช้วิธีการ  
ดังกล่าว อาทิ ที่จังหวัดราชบุรี เป็นต้น

<sup>48</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ. 5.6/22 ที่ 115/22935 กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 ตุลาคม ร.ศ.115

<sup>49</sup> น.ค.

สำหรับวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือที่ไม่สามารถจัดหาภายในประเทศได้ เป็นต้นว่า เหล็ก ตะปู ซีเมนต์ รางเหล็ก หัวรถจักรรถไฟ ตู้รถไฟ ลูกกลิ้งกลิ้งถนน รัฐบาลจำเป็นต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ

### 5.3 อุปสรรคทางด้านเทคโนโลยีและการแก้ไข

การสร้างทางรถไฟในประเทศไทย มีอุปสรรคทางด้านเทคโนโลยี อันเนื่องจากสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเป็นสำคัญและเป็นอุปสรรคสำคัญอย่างยิ่ง เป็นผลให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเวลา

ด้วยเหตุที่สภาพภูมิประเทศ ทางทางรถไฟสายนครราชสีมา และสายเหนือ เป็นที่ลุ่ม โดยเฉพาะทางภาคกลาง การวางรางรถไฟจึงต้องถมดินให้สูง แต่เมื่อฝนตก น้ำท่วมและไหลเชี่ยวเป็นผลให้พื้นดินอ่อนไม่สามารถรับน้ำหนักรถไฟได้ ทุกและต้องซ่อมแซมใหม่<sup>50</sup> เป็นต้น นอกจากนี้ทางรถไฟบางตอนต้องข้ามลำห้วย ลำคลอง แม่น้ำ เป็นจำนวนมาก อีกทั้งแม่น้ำคลองบางสายมีความกว้างมาก กินตามชายฝั่งเป็นดินอ่อน นายช่างต้องระมัดระวังในการสร้างสะพานให้สามารถรับน้ำหนักรถไฟได้ด้วย ซึ่งเป็นผลให้ของสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้ภูมิประเทศบางตอนเต็มไปด้วยภูเขา ที่สูง ๆ ต่ำ การสร้างถนนหรือทางรถไฟให้แนวตรงและสั้น ซึ่งจะก่อสร้างผ่านภูเขาขมทำไต่ยาก เพราะขาดวัตุกระเบิดระเบิดภูเขาหรือเนินเขาเตี้ย ๆ ได้ และถึงแม้ว่าจะสั่งซื้อจากต่างประเทศได้แล้ว นายช่างก็ต้องระมัดระวังในการระเบิดเจาะอุโมงค์ด้วย

นอกจากอุปสรรคทางการเงิน การขาดแคลนบุคคลากรระดับต่าง ๆ การขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์ และอุปสรรคทางด้านเทคโนโลยีแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งเป็นเหตุให้การปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคยังไม่สมบูรณ์เท่าที่ควร อาทิ การขาดความกระตือรือร้นของประชาชนชาวไทย เพราะงานปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนี้ เป็น

<sup>50</sup> จดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/3 ที่ 47/1098 พระยาสุพรรณนิวัติน กรมพลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช มกุฎราชกุมาร ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน ร.ศ.126

ความต้องการของรัฐบาล เพื่ออำนวยความสะดวกในการปกครองภายในประเทศ เพื่อทำแผน  
 อธิปไตยมหานาวาจนวาทะวันตก เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และเพื่อความสะดวกในการสื่อสาร  
 การเดินทางติดต่อไปมา แต่สำหรับประชาชนโดยทั่วไปแล้ว ไม่มีความต้องการความก้าวหน้าทาง  
 คำนี ประชาชนยังพอใจที่จะเดินทาง และมีสภาพสังคม ชีวิต ความเป็นอยู่ตามแบบดั้งเดิม การ  
 ขาดความกระตือรือร้นของประชาชนนี้เอง เป็นผลให้ความร่วมมือหรือความคิดริเริ่มที่ได้จากประ-  
 ชาชนเป็นน้อยตามไปด้วย สำหรับข้าราชการผู้รับผิดชอบหน้าที่ในการจัดตั้งสาธารณูปโภคเหล่านี้ไม่  
 ว่าจะเป็น งานค่าน รถไฟ ถนน คลอง การสื่อสาร น้ำประปา ไฟฟ้า และกิจการอื่น ๆ ด้วย  
 เหตุที่ต้องเผชิญกับอุปสรรคมากมาย ประกอบกับไม่รู้สีกว้างงานสาธารณูปโภคเป็นสิ่งสำคัญมากนัก  
 จึงเป็นผลให้ประสิทธิภาพในความพยายามที่จะคิดหาวิธีการแก้ปัญหาและอุปสรรคนั้นค่อยลง ไปด้วย.



ผลที่ได้รับจากการปฏิรูปทางบ้านสาธารณูปโภคในรัชสมัยพระบาท  
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

การปฏิรูปทางบ้านสาธารณูปโภคแม้ว่าจะต้องลงทุนมากและประสบปัญหาต่าง ๆ มากมายก็ตาม แต่ก็ได้อิทธิพลประโยชน์แก่รัฐบาลในขณะนั้นหลายประการทั้งทางด้านการปกครองภายในประเทศ เศรษฐกิจ สังคม และการขยายเมืองหลวงด้วย

6.1 ผลทางด้านการปกครองภายในประเทศ

การปฏิรูปทางบ้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดและปรับปรุงคมนาคมทางบก การสื่อสารด้วยโทรเลข โทรศัพท์ และการไปรษณีย์ที่สะดวก รวดเร็ว และสามารถเดินทางติดต่อได้ตลอดทุกฤดูกาล เป็นงานจำเป็นกับสภาวะการณ์ในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะในตอนต้นรัชกาลที่ 5 นั้น รัฐบาลยังไม่สามารถควบคุมอำนาจการปกครองหัวเมืองที่ห่างไกลได้เต็มที่ จนเชื้อชาติต่าง ๆ ตามชายแดนทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ต่างมีอิสระเต็มที่ในการปกครองตนเอง อีกทั้งมีความรู้สึกใกล้ชิดกับดินแดนที่ชาวพื้นเมืองเหล่านั้น เดินทางติดต่อได้สะดวก ดังนั้น การที่รัฐบาลมุ่งจัดสร้างทางรถไฟและถนน ตลอดจนจัดให้มีการสื่อสารที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ ย่อมเป็นผลให้ชาวพื้นเมืองตามชายแดนไปมาหาสู่กับเมืองหลวงกรุงเทพฯ ได้สะดวก อิทธิพลให้เกิดความรู้สึกผูกพันกับรัฐบาลกลาง และเข้าใจว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของกรุงสยาม

ความสะดวกในการคมนาคมทางบกและการสื่อสารที่ทันสมัยย่อมเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีอิทธิพลความสะดวกในการกระชับการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ เพราะกระทรวงมหาดไทยสามารถจัดส่งข้าราชการจากส่วนกลางไปยังหัวเมือง โดยทางรถไฟหรือทางเกวียนได้ รวดเร็วขึ้น และในขณะเดียวกันรัฐบาลกลางสามารถจัดส่งหนังสือราชการ และคำสั่งต่าง ๆ ผ่านทางการสื่อสารที่ทันสมัยได้ เพื่อให้ข้าราชการส่วนภูมิภาคปฏิบัติตามได้รวดเร็วขึ้นกว่าเดิม และสิ่งสำคัญก็คือ กระทรวงมหาดไทยสามารถติดตามผลการปฏิบัติงานของข้าราชการในส่วนภูมิภาค

ได้มากยิ่งขึ้น เพราะแต่เดิมนั้นการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหัวเมืองตามชายแดนต้องใช้  
 เวลาการเดินทางประมาณเดือนกว่า ดังได้กล่าวมาแล้วในตอนที่ 1 ข้ายังจะท่องคอบคอบกาลที่  
 เหมาะสมด้วย ทั้งนี้โอกาสที่รัฐบาลกลางจะส่งข้าหลวงออกไปตรวจราชการจึงเป็นการยาก  
 มาก แต่เมื่อรัฐบาลจัดสร้างทางรถไฟ และปรับปรุงทางเกวียนซึ่งสะดวกในการเดินทางตลอด  
 ห้างปีแล้ว ย่อมเป็นผลให้กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยออกเดินทางไป  
 ไปตรวจราชการ หรือจัดส่งข้าหลวงตรวจการเดินทางไปตรวจการปฏิบัติงานของข้าราชการ  
 ส่วนภูมิภาค อีกทั้งตรวจตราสภาพความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพของประชาชน ในส่วนภูมิภาค  
 ถึงแม้ว่าการเดินทางในบางครั้งจะท้องขึ้นรถไฟ ลงเรือ และเดินทางโดยทางเกวียนอีกก็ตาม  
 แต่ก็ยังคงมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าเดิม ซึ่งต้องเดินทางโดยทางน้ำแต่เพียงวิธีเดียวเท่านั้น  
 นอกจากนี้ความสะดวกในการคมนาคมทางบกและการสื่อสารที่ทันสมัย ย่อมเอื้ออำนวยให้กระทรวง  
 มหาดไทยสามารถจัดให้มีการประชุมเทศาภิบาลประจำทุกปี เพื่อให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลรับ  
 ทราบนโยบายของรัฐบาลกลาง รายงานผลการปฏิบัติราชการ และมีโอกาสแลกเปลี่ยนความ  
 คิดเห็นซึ่งกันและกัน

นอกจากนี้ในสภาวะที่บ้านเมืองเกิดความไม่สงบขึ้น การมีการสื่อสารที่ทันสมัยและ  
 การมีการคมนาคม ที่สะดวก รวดเร็วจะช่วยเอื้ออำนวยให้รัฐบาลกลางแก้ไขสถานการณ์ให้ถูก  
 ลாம்ได้ อาทิ ในปี พ.ศ. 2445 ได้เกิดเหตุการณ์ตามชายแดนอันเนื่องจากความไม่พอใจที่รัฐบาล  
 กลาง ส่งข้าราชการ ส่วนกลางไปปกครองส่วนภูมิภาคโดยตรง เหตุการณ์นี้ได้เกิดในเวลาไล่  
 เลี่ยกันทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ เหตุการณ์ในแต่ละภาคมีความรุนแรง  
 มากจนรัฐบาลกลางต้องจัดส่งกำลังทหาร และตำรวจจากนครราชสีมา อูร์ อีสาน และบูรพา  
 ปราบพวกกบฏผู้มีบุญ หรือจัดส่งกำลังจากมณฑลนครสวรรค์ พินนูล็อก และพ่ายัพ ปราบกบฏเงี้ยว  
 เมืองแพร่ เป็นต้น การจัดส่งกำลังทหาร และเสบียงอาหารนี้ ส่วนมากเป็นการเดินทางโดย  
 ทางเกวียนที่ได้รับการปรับปรุงบ้างแล้ว ส่วนเส้นทางที่การเดินทางเต็มไปด้วยความลำบากนั้น  
 ภายหลังจากเหตุการณ์เหล่านี้สงบลง ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญกระตุ้นให้รัฐบาลปรับปรุงทางเกวียน  
 มากยิ่งขึ้น

แม้กระทั่งในกรุงเทพฯ อันเป็นเมืองหลวง ก็ได้เกิดเหตุการณ์ไม่สงบขึ้น เช่นกันในปี พ.ศ. 2432 โดยพวกอั้งยี่\* ในกรุงเทพฯ ได้เตรียมการสู้รบกับมณฑลนครราชสีมา และได้ยิงปืนต่อสู้กันตั้งแต่ปลายจันทบุรี (วันที่ 20 มิถุนายน 2432)<sup>1</sup> ทำให้ตลาดการค้า โรงเลื่อย โรงสี ต้องปิดทำงานหมด ราษฎรซึ่งเป็นยานพาหนะที่รวดเร็วที่สุดในกรุงเทพฯ ในขณะนั้น ได้เข้ามาจับบทบาทเอื้ออำนวยในการปราบพวกอั้งยี่ในครั้งนั้น ดังปรากฏในพระนิพนธ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่องนิทานโบราณคดีหนึ่งว่า

" ก็ในสมัยนั้นยังไม่มีรถยนต์ พอเวลาว่างต้องให้ทหารรักษาพระองค์ซึ่งเป็นกองหนุนเดินทางไปก่อน สั่งให้ไปพักอยู่ที่วัดยานนาวา และให้พนักงานไปตั้งสถานีโทรศัพท์สำหรับบอกรายงานถึงศาลาพุทธนาธิการ ณ ที่นั้นด้วย แต่ทหารมหาดเล็กนั้นให้รออยู่ พอราษฎรไฟฟ้าขึ้นมาถึงปลายทางที่หลักเมือง ก็สั่งยึกไว้หมดทุกหลัง แล้วให้กระทรวงมหาดเล็กขึ้นราษฎรจับตามกันลงไป พวกราษฎรผู้พาทหารจะไปปราบอั้งยี่ก็ออกสนุก เข้มใจช่วยทหารเพราะถูกอั้งยี่รังแกเบียดเบียนอยู่แล้ว... เมื่อเสร็จการจับแล้วถึงตอนเย็น กรมพุทธนาธิการให้ทหารนำลงไปอยู่ประจำรักษาความสงบในท้องที่เรียกทหารมหาดเล็กกับทหารเรือกลับมา บริษัทราษฎรขอจัดราษฎรรับส่งทหารทั้งขาขึ้นและขาลงแล้วแต่ทหารจะต้องการ ก็ไปมาได้โดยสะดวกเมื่อขบวนราษฎรรับทหารมหาดเล็กกลับขึ้นมาในวันจับอั้งยี่นั้น... " <sup>2</sup>

ที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ความสะดวกและความรวดเร็วของการคมนาคมทางบกตลอดจนการมีการสื่อสารที่ทันสมัยย่อมอำนวยประโยชน์แก่การปกครองภายในประเทศตามปกติ และขณะเดียวกันก็อำนวยประโยชน์ในการรักษาความสงบในภาวะฉุกเฉินด้วย

\* โปรดดูรายละเอียดเกี่ยวกับอั้งยี่จากบทบาทชาวจีน ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ของ พลจัตวา อังกีนิตัน หน้า 56 - 64

<sup>1</sup> พลจัตวา อังกีนิตัน ล.ค. หน้า 60

<sup>2</sup> สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ นิทานโบราณคดี

## 6.2 ผลทางด้านการเศรษฐกิจ

ในการพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนในการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค นั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างทางรถไฟ ถนน และทางเกวียน รวมทั้งการชุกคลอง จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยแคบแล้ว จะเห็นได้ว่ารายได้ที่ได้จากกิจการรถไฟน้อยมาก ไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนไป อาทิ ทางรถไฟสายนครราชสีมา รัฐบาลต้องใช้จ่ายเงินรายได้จากการเก็บภาษีอากรลงทุนสร้างทางรถไฟสายนี้ ประมาณ 22 ล้านกว่าบาท ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการสร้างทางประมาณ 17 ล้านกว่าบาท<sup>3</sup> เป็นค่าใช้จ่ายและค่าปรับในการพิพาทกับบริษัทรับเหมาอีกประมาณ 5 ล้านกว่าบาท<sup>4</sup> แต่กรมรถไฟมีรายได้กำไรสุทธิจากการเปิดเดินรถไฟถึงนครราชสีมาปีแรก (พ.ศ.2443) เพียง 263,125 บาท ถึงแม้ว่ารายได้กำไรสุทธิจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีก็ตามแต่เมื่อเทียบกับรายจ่ายในการลงทุนสร้างทางรถไฟก็เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย อาทิ ในปี พ.ศ.2444 รัฐบาลต้องลงทุนไปแล้ว 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 ซึ่งกว่ารัฐบาลจะเก็บผลประโยชน์ได้คุ้มค่างบเงินที่ลงทุนนั้น ก็คงจะต้องใช้เวลาหลายสิบปี ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในการพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยแคบแล้วย่อมไม่คุ้มค่างบเงินที่ลงทุน แต่ในการพิจารณาผลของการลงทุนจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงเป้าหมายในการลงทุนของรัฐบาลด้วย ดังได้กล่าวมาแล้วในบทก่อนว่า การที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจัดสร้างทางรถไฟก็เพื่อความสะดวกในการกระทำการปกครองภายในประเทศ และเพื่อต้านทานอิทธิพลมหาอำนาจตะวันตกมากกว่าเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และเมื่อการลงทุนในการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการคมนาคมโดยทางรถไฟ ถนน และทางเกวียน ได้ให้อำนาจให้รัฐบาลกลางสามารถ

<sup>3</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทางสายต่าง ๆ ได้เปิดการกระยะทางยาว และราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดเดิน ในวันที่ 31 มีนาคม รศ.124

<sup>4</sup> สมใจ ไพโรจน์ธีร์รัชต์ บทบาทของประเทมหอำนาจตะวันตกในการเสริมสร้างทางรถไฟ ของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว หน้า 81

ความคุ้มครองในภูมิภาคต่าง ๆ และรักษาความสงบหัวเมืองตามชายแดนต่าง ๆ ได้ อีกทั้งยังสามารถต้านทานอิทธิพลของพ่อค้าชาวตะวันตก ที่พยายามขอสัมปทานสร้างทางรถไฟ หรือ มักอ้างความไม่สะดวกในการติดต่อค้าขาย เพื่อหวังรัฐบาลของตนเป็นบังคับรัฐบาลไทยได้ เมื่อการ ลงทุนในการปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภค สามารถสนองตอบเป้าหมายที่รัฐบาลได้ตั้งไว้ ก็นับว่าได้ ผลคุ้มค่าแล้วสำหรับการลงทุน แมว่ารัฐบาลจะต้องขาดทุนบ้าง แต่ก็เพื่อความอยู่รอดของประเทศ

การที่รายได้จากการเดินรถไฟยังน้อยมากนี้ เพราะระยะทางรถไฟสายนครราชสีมาส่วนมาก ผ่านเข้าไปในป่าที่ปราศจากคนตั้งบ้านเรือน ประกอบกับสินค้าในภูมิภาคนั้นยังมี จำนวนน้อย แมว่า เมื่อได้เปิดทางรถไฟสายเหนือบางส่วนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444 แล้วรายได้จะมี แนวโน้มสูงขึ้นก็ตาม แต่ก็มีรายได้ต่ำและเป็นที่น่าสังเกตรายได้จาก การเดินรถไฟ ส่วนใหญ่ได้ จากค่าโดยสารมากกว่าการวางสินค้า และการวางบรรทุกสัตว์ ประมาณหนึ่งเท่ากว่าเสมอ ทุกปี ดังเช่นในปี พ.ศ. 2446 เก็บค่าโดยสารได้ 1,363,213 บาท เก็บค่าวางสินค้าและ สัตว์มีชีวิตได้ 580,096 บาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2448 เก็บค่าโดยสารได้ 2,217,238 บาท เก็บค่าวางสินค้าและสัตว์มีชีวิตได้ 867,855 บาท นอกจากนี้ ในจำนวนเงินรายได้จาก การวางสินค้าและสัตว์มีชีวิต ยังมีใช้รายได้ที่น่าพอใจ เพราะส่วนหนึ่งเป็นรายได้จากการบรรทุก เครื่องมือสำหรับสร้างทางรถไฟ เช่น หิน และไม้ ซึ่งเป็นวัสดุ ในการวางรางรถไฟ และสร้าง ถนน ดังเช่นในปี พ.ศ. 2448 กรมรถไฟเก็บรายได้จากการบรรทุกสินค้า และสัตว์มีชีวิตได้ 869,855 บาท ในจำนวนนี้เป็นค่าบรรทุกเครื่องมือสำหรับสร้างทางรถไฟ 25,619 บาท หิน 80,092 บาท ไม้ท่อนใหญ่ 78,600 บาท<sup>5</sup> รวม 184,311 บาท รายได้เหล่านี้ เมื่อการ สร้างทางรถไฟน้อยลง ย่อมเป็นผลให้รายได้จากการวางจากสินค้าและสัตว์มีชีวิตลดน้อยลง ไปด้วย

การที่รายได้จากการเดินรถไฟต่ำนี้ นอกจากเป็นเพราะทางรถไฟไม่ค่อยผ่านแหล่ง ชุมชนแล้วยังเป็นเพราะการบรรทุกสินค้าและสัตว์มีจำนวนน้อยมากด้วย ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่า การเดิน รถไฟต้องแข่งขันกับการเดินเรือ บัญชีที่รัฐบาลได้พยายามแก้ไข โดยลดค่าวางสินค้าสำหรับ

<sup>5</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขช. 5.1/59 รายงานกองจัดการ กล่าวด้วย การเดินรถไฟหลวง ศก. 127 "บัญชีแสดงผลสำคัญของการเดินรถไฟ" แบบที่ 14

พ่อค้าที่บรรทุกสินค้าเพิ่มคันรถ แครายไค้จากค้การะวางสินค้าก็ยังไม่สูงมากนัก จนในที่สุด  
รัฐบาลต้องประกาศลดค้โดยสารและค้การะวางสินค้า เพื่อชักชวนให้พ่อค้า ประชาชน ส่งสินค้า  
และเดินทางโดยรถไฟมากยิ่งขึ้น อาทิ ไค้ลดค้การะวางสินค้าที่บรรทุกทางรถไฟสายเพชรบุรี<sup>6</sup>  
และสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองนครสวรรค์ เพื่อแข่งขันกับทางเรือ<sup>7</sup>

ถึงแม้ว่าผลประโยชน์โดยแคบแล้ว รายไค้จากกิจการรถไฟน้อยมากไม่คุ้มกับเงิน  
ที่ลงทุนก็ตาม แต่ถ้พิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างกว้าง ๆ แล้ว การปฏิรูปทางด้าน  
สาธารณูปโภค โดยเฉพาะทางด้านคมนาคมทางบกและทางน้ำ (ซุกคลอง) ซึ่งเป็นการพัฒนา  
พื้นฐานทางเศรษฐกิจ ไค้ช่วยเพิ่มความก้าวหน้าทางด้านการค้าขาย และการขยายพื้นที่ทำการ  
เพาะปลูก ช่วยทำให้หมู่บ้านบางแห่งสามารถมีความสัมพันธ์กับโลกภายนอกไค้ และไค้เรียนรู้  
วิธีการผลิตและการบริโภคใหม่ ๆ จึงเป็นผลให้ความเจริญในเขตหมู่บ้านมากขึ้น ดังจะเห็น  
ไค้จากรายงานของนายกิตติณสึ ถึงกรมหลวงนเรศวรวรฤทธิ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เมื่อ  
คราวตรวจงานที่เมืองนครราชสีมาถึงเมืองปราจีนบุรี ลงวันที่ 16 มีนาคม 2450 ความว่า

"ในกาลครั้งโน้น เมื่อไค้ไปจากมณฑลกรุงเทพฯ คำบลบ้านตามรายทางมาก  
คำบลเป็นบ้านเล็กน้อย และไม่สู้จะมีราษฎรอาศัย คำบลคลองรังสิตก็ยังมี  
พระราชวังมีหมู่บ้านบ้างก็น้อยราย มีบ้านเป็นหมู่ใหญ่เพียงแต่ตามลำคลอง  
ปางปะอินเท่านั้น หัวเรือสวนไร่นา อาศัยเหตุที่มีทางรถไฟแลบริษัซุกคลอง  
ขึ้น เป็นต้น และณไค้กรุงเก่ามีความเจริญขึ้นมาก ที่บ้านโพไค้ตั้งบ้านและ  
ตลาดใหม่ขึ้น ทั้งแต่กรุงเก่าถึงคำบลแก่งคอยพื้นที่ทำเลเปลี่ยนแปลงเป็นอันมาก  
มีไร่นาทอดออกไปตลอดถึงเชิงเขา มีตลาดตั้งขึ้นใหม่กับทั้งคำบลที่มันทุกเข้าตั้ง

<sup>6</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม.5.1/37 ที่ 54/3734 กรมหลวงนเรศวร  
วรฤทธิ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน รศ.128

<sup>7</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/22 ที่ 60/3212 พระยาสุริยา  
นุวัตร กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน รศ.124

หลายตำบล เช่นบ้านหนองแขง และบ้านป่อกแป๊ก เป็นต้น  
และบ้านเหล่านี้มีคนอยู่จึงเป็นหมู่บ้านใหญ่ขึ้นทุกตำบล <sup>8</sup>

แสดงให้เห็นว่า การสร้างทางรถไฟและการขุดคลองได้ช่วยขยายพื้นที่ทำการเพาะ  
ปลูกออกไป เพราะพื้นที่ที่เคยเป็นพงหญ้า ป่าละเมาะต่าง ๆ เมื่อมีทางรถไฟ ทางเกวียน  
และการขุดคลองผ่าน เกษตรกรสามารถนำผลผลิตของตนออกสู่ตลาดได้ ก็ย่อมมีประชาชนตั้งบ้าน  
เรือน หักร้างนางพงเพื่อทำการปลูกข้าว ซึ่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญในขณะนั้น เมื่อมีประชาชนตั้ง  
บ้านเรือนเป็นหมู่บ้านใหม่ขึ้นมา ก็เกิดตลาดที่รวมผลผลิตเป็นการขยายชุมชนและเมืองออกไป  
นอกจากนี้เมืองที่มีทางรถไฟหรือทางเกวียนและคลองผ่าน หรือเมืองที่เป็นชุมทางการคมนาคม  
ทางบก จะเกิดการขยายตัวของตลาดในลักษณะตึกแถว หรือบ้านไม้ปลูกติด ๆ กันตามแนวถนน  
เพื่อขายสินค้าจากเมืองอื่น ๆ ลักษณะตลาดเช่นนี้ได้เจริญขึ้นมาหลาย ทางเมืองที่มีการคมนาคม  
สะดวก อาทิ กรุงเทพฯ นครราชสีมา เชียงใหม่ นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ สงขลา ภูเก็ต นครศรี-  
ธรรมราช ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี เป็นต้น และเมื่อพื้นที่ทำการเพาะปลูกขยายกว้างออกไป  
ผลผลิตเพิ่มมากขึ้น ตลาดการค้าขายตัวออกไปเช่นนี้ ก็ย่อมยังผลให้รัฐบาลสามารถเก็บภาษีได้  
เพิ่มขึ้นด้วย

สภาพในเมืองหลวงกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 นี้ ตลาดการค้าค่อย ๆ ขยายตัว  
ไปตามแนวถนนที่สร้างใหม่ แต่เดิมในรัชกาลที่ 4 ตลาดการค้าในกรุงเทพฯ ที่สำคัญมีเพียงที่  
ตลาดเสาชิงช้า ตามแนวถนนหน้าเมือง ถนนสำเพ็ง ต่อมาในรัชกาลที่ 5 ตลาดการค้าได้เพิ่ม  
ขึ้นตามแนวถนนเจริญกรุง พญาศรี บ้านหม้อ ถนนต่าง ๆ ในท้องที่สำเพ็ง ซึ่งมีตึกแถวมากมาย  
จนเป็นปัญหาในการตัดถนน และถนนลิบสามห้าง ซึ่งเป็นที่ตั้งห้างขายสินค้าจากต่างประเทศ  
เป็นต้น

<sup>8</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ขบ.9/106 สำเนาคำแปล นายภิกขิตินส์  
ตุลกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม รศ.126

ถึงแม้ว่า การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลก โดยเฉพาะการคมนาคมทางบกจะช่วยให้การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้นก็ตาม แต่ก็ยังเป็นผลให้การเดินทางตามแบบเดิมบางวิธียังคงค่อย ๆ ลดความสำคัญและสูญหายไปเป็นที่ลึกลับ อาทิ การเดินทางแบบกองคาราวาน ซึ่งประกอบด้วยขบวนสินค้า พาหนะ และเสบียงอาหาร ซึ่งเป็นที่นิยมในสมัยนั้นค่อย ๆ หายไป เพราะพ่อค้าจากเมืองนครราชสีมา นิยมการส่งสินค้าโดยรถไฟมากกว่า ส่วนการคมนาคมทางน้ำนั้นแม้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะทรงส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำไปพร้อม ๆ กับทางบกก็ตาม แต่ความเจริญของบ้านเมือง ความต้องการการคมนาคมที่รวดเร็ว ความสะดวกในการค้าขาย และการติดต่อไต่มีส่วนช่วยทำให้การคมนาคมทางน้ำค่อย ๆ ลดความสำคัญลงไปทุกที ๆ จึงมิได้ว่าการจัดและปรับปรุงการคมนาคมทางบกในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ เป็นจุดเริ่มต้นที่มีส่วนทำให้การคมนาคมทางน้ำลดความสำคัญลงในสมัยต่อ ๆ มา

### 6.3 ผลทางด้านสังคม

การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลก เป็นผลทางอ้อมที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางสังคม และวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน ทั้งนี้เพราะลักษณะทางเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงไปจากเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง มาสู่เศรษฐกิจเพื่อการส่งออก ประชาชนจึงหันมาประกอบอาชีพเพาะปลูกพืชเพียงไม่กี่ชนิด เพื่อขายนำเงินมาซื้อเสื้อผ้าแทนการทอขึ้นใช้เอง นอกจากนี้การมีระบบการคมนาคมทางบกที่สะดวก ยังทำให้สินค้าเกิดการหมุนเวียน สินค้ามีราคาถูกลง เพราะค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง ประชาชนมีโอกาสบริโภคสินค้าใหม่ ๆ อาทิ ภายหลังจากกรมรถไฟสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาแล้ว ชาวโคราชที่อยู่ในเมืองมีโอกาสได้กินเกลือทะเล แทนเกลือสินเธาว์ ได้กินยาเกาะกร่าง หมากพลู ปูนแดง ยาจัดจากกรุงเทพฯ แทนยาจากเพชรบูรณ์และหนองคาย ชาวโคราชมียุทธศาสตร์รับประทานคราญจากอยุธยา แทนปลาร้าจากพิมาย<sup>9</sup> เป็นต้น

<sup>9</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 ม. 2.14/17 ที่ 2569/11432 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21 มกราคม รศ.121

นอกจากนี้ ประชาชนยังมีโอกาสเดินทางภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น อาทิ การไปนมัสการพระพุทธบาท พระแท่นดงรัง พระปฐมเจดีย์ ซึ่งแต่เดิมนั้นการเดินทางไปสะดวก ประชาชนที่ไปนมัสการจะต้องเดินทางโดยทางเรือ ทางเกวียน ต้องใช้ระยะเวลาเดินทางหลายวันกว่าจะถึง ซึ่งเป็นผลให้ท้องสินค้าเปลืองค่าใช้จ่าย แต่เมื่อมีทางรถไฟแล่นผ่านช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินทางทั้งเงินและเวลา การที่ประชาชนได้มีโอกาสเดินทางไปยังดินแดนต่าง ๆ ภายในประเทศ ย่อมมีผลทางอ้อมให้เกิดความรู้สึกผูกพันระหว่างประเทศไทยกับชาติได้

#### 6.4 ผลทางด้าน การขยายเมืองหลวงและเมืองอื่น ๆ

การสร้างถนน ทางเกวียน ทางรถไฟ และการขุดคลอง ได้ช่วยขยายแหล่งชุมชนออกไป เมื่อมีการสร้างถนนไปทางใด ก็จะมีประชาชนตั้งบ้านเรือนตามสองฟากถนน ซึ่งเป็นผลให้เมืองสำคัญ ๆ เจริญขึ้นมาก อาทิ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น

ในกรุงเทพฯ นั้นแต่เดิมประชาชนส่วนมากตั้งบ้านเรือนอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง แม้ว่าในรัชกาลที่ 4 จะได้เริ่มการตั้งบ้านเรือนตามสองฟากถนนบ้างแล้ว แต่ยังไม่มากนัก ต่อมาในรัชกาลที่ 5 การสร้างถนนมีมากขึ้น ที่ดินเรื่องราคาสูงขึ้น ตามความเจริญของท้องถิ่น ประชาชนเริ่มหันมาตั้งบ้านเรือนบนแผ่นดินมากขึ้น ที่ดินบางแห่งซึ่งแต่เดิมเป็นทุ่งนา สวน เริ่มมีประชาชนตั้งบ้านเรือน เมื่อประชาชนเพิ่มมากขึ้น สภาพทุ่งนาและสวนเริ่มค่อย ๆ หมดไป ประชาชนที่ยังฐานะไม่ดีพอ ไม่สามารถตั้งบ้านเรือนภายในกรุงเทพฯ บริเวณภายในคลองคูกรุงเกษมได้ก็ด้วยราคาที่ดินสูง คงต้องไปตั้งบ้านเรือนชานกรุงเทพฯ ที่มีการคมนาคมสะดวก อาทิ ย่านสามเสน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสร้างพระราชวังสวนกุหลาบ และทรงริเริ่มตัดถนนบริเวณนั้น ให้ไปมาสะดวก เพื่อชักชวนประชาชนให้มาตั้งบ้านเรือนในบริเวณนั้น ท้องที่สามเสนนี้มีการคมนาคมติดต่อกันภายในกรุงเทพฯ สะดวก ทั้งรถราง รถม้า และรถลาก การตัดถนนจึงช่วยขยายกรุงเทพฯ ออกไปทางสามเสน

สำหรับเมืองอื่น ๆ ที่มีการจัดและปรับปรุงการคมนาคม ทางบก - น้ำ ก็จะมีลักษณะการขยายเมืองออกไปตามแนวถนนและพื้นที่ ที่มีการขุดคลอง โดยเฉพาะเมืองที่เป็นชุมทาง ทาง

รถไฟ อาทิ เมืองนครราชสีมา ได้เจริญขึ้นอย่างมาก บ้านเรือนหลังคาสังกะสีมากขึ้น มี  
โรงแถวปลูก เมืองนี้มีการก่อสร้างมากด้วย นอกจากนี้ยังมีเมืองอื่น ๆ ที่มีความเจริญทางการ  
ค้า แหล่งเหมืองแร่ ซึ่งได้รับการปรับปรุงการคมนาคมทางบก อาทิ เชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น

ดังนั้น การปฏิรูปทางด้านสาธารณูปโภคให้สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกัน แม้ว่าจะ  
จะเป็นงานที่รัฐบาลต้องลงทุนมากมายก็ ตาม แต่ก็เป็นที่ฐานที่เชื่ออำนวยความสะดวกงานปฏิรูปทางด้าน  
อื่น ๆ ด้วย



## บทสรุป

สภาพการสาธารณสุขโลกก่อนที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะทำปฏิรูปนั้น เราจะเห็นว่ายังมีความล่าช้าและยังขาดสิ่งสาธารณสุขโลกอื่น ๆ อีกมาก และสิ่งสาธารณสุขโลกที่จัดตั้งแล้ว ก็มีเพียงถนนไม่กี่สาย และการชุกคลองบ้างเท่านั้น ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงเล็งเห็นถึงความสำคัญ และความจำเป็นที่จะต้องจัดการสาธารณสุขโลก ให้ความสะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกัน ไม่ว่าจะเป็นในด้านการคมนาคมทั้งทางบก - น้ำ การสื่อสารด้วยไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ การประปา ไฟฟ้า ตลอดจนยานพาหนะอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะนโยบายของพระองค์นั้น สถานการณ์ทั้งภายใน และภายนอก ประเทศได้เปลี่ยนแปลงไปเกิดขึ้นเนื่องจากการคุกคามอย่างรุนแรงของชาติ ตะวันตกจนรัฐบาลต้องปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ เพื่อให้รัฐบาลกลางสามารถควบคุมหัวเมืองต่าง ๆ ได้และเครื่องมือที่จะช่วยเอื้ออำนวยความสะดวกในเรื่องนี้ได้ ก็คือ การมีสิ่งสาธารณสุขโลกที่ดีมีประสิทธิภาพ และทั่วถึงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มีระบบการคมนาคมและการสื่อสารที่สะดวก รวดเร็ว ประกอบกับ ในขณะนั้นระบบเศรษฐกิจ เพื่อการส่งออกเด่นชัดขึ้น รัฐบาลจำเป็นต้องจัดหาวิธีการที่จะเพิ่มผลผลิตและระดมทรัพยากรธรรมชาติจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งออกต่างประเทศต่อไป นอกจากนี้ยังมีชาวตะวันตก ที่แสดงความคิดเห็นวิพากษ์วิจารณ์ ตลอดจนแรงเร้าให้รัฐบาลจัดการสาธารณสุขโลกขึ้น ผ่านทางหนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษภายในประเทศ ประกอบกับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เคยเสด็จทอดพระเนตร ความเจริญต่าง ๆ จากต่างประเทศ และพระองค์ทรงเล็งเห็นผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการจัดสิ่งสาธารณสุขโลก ว่าจะเอื้ออำนวยประโยชน์แก่รัฐบาลในด้านต่าง ๆ อาทิ การปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และอื่น ๆ

การดำเนินงานได้เริ่มขึ้น เมื่อรัฐบาลกำหนดนโยบายที่จะจัดและปรับปรุงการสาธารณสุขโลก ทั้งที่รัฐบาลจะดำเนินการสร้างเอง และให้เอกชนดำเนินการ ซึ่งเริ่มอย่างช้าๆ การพัฒนาทางรถไฟก่อน โดยรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายสมุทรปราการ เพื่อเป็นเครื่องยืนยันให้พ่อค้าชาวตะวันตก ทราบว่า รัฐบาลนั้นสนับสนุนความต้องการ การคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว ขณะเดียวกัน รัฐบาลได้วางจ้างชาวตะวันตก สืบราคาทำเลพื้นที่ ที่เหมาะสมในการสร้างทางรถไฟ ทั้งจากกรุงเทพฯ ไปทางเหนือเป็นผลให้รัฐบาลมีทางเลือกเพียงทางเดียว

ที่จะต้องสร้างทางรถไฟผ่านนครราชสีมา ทั้งที่ดูทางรถไฟสายนี้ต้องภูมิประเทศที่ยากลำบาก  
แก่การก่อสร้างเป็นระยะทางยาว

การพัฒนาทางรถไฟในระยะแรกระหว่าง ปีพ.ศ. 2430 - 2441 เป็นไปอย่าง  
เชื่องช้า โดยรัฐบาลสามารถสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาซึ่งเป็นรถไฟหลวงเพียงสาย  
เดียว ส่วนการดำเนินงานของเอกชน แมว่ารัฐบาลจะอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการ 3  
สาย คือ สายสมุทรปราการ สายสงขลา - ไทรบุรี และสายเพชรบุรี แต่เอกชนสามารถ  
สร้างรถไฟสายสมุทรปราการสำเร็จเพียงสายเดียว นอกนั้นประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกัน คือ  
ขาดเงินทุนในการดำเนินงานซึ่งก่อปัญหาความยุ่งยากแก่รัฐบาลในการขอโอนกรรมสิทธิ์  
ขอเปลี่ยนแปลง และขอความอนุเคราะห์จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทศมาการ  
พัฒนาทางรถไฟ ในระยะที่ 2 ระหว่างปีพ.ศ. 2442 - 2453 รวดเร็วกว่าเดิม โดยรัฐ  
บาลได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟสามเหนือ สายเพชรบุรี สายตะวันตก และสายใต้ตามลำ  
ดับ ในขณะเดียวกันก็อนุมัติสัมปทานให้เอกชน ดำเนินงานเฉพาะทางสาขา ทั้งนี้เนื่องจาก  
เกรงว่า จะถูกชาติตะวันตกคุกคาม โดยการป้องกันผลประโยชน์จากสัมปทานทางรถไฟที่ชาติ  
นั้นได้รับตั้งเขตที่เกิดขึ้นในประเทศจีนเป็นต้น และในที่สุดเมื่อปีพ.ศ. 2449 รัฐบาลได้กำหนด  
นโยบายที่จะสร้างทางรถไฟเองทุกสาย

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในการพัฒนาทางรถไฟนั้น ไม่ว่าจะเป็นการเลือกเส้นทาง  
ในการสร้างทางรถไฟ หรือการอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟ ลำดับการสร้างทางรถไฟของ  
รัฐบาลสืบเนื่องจากเหตุผลทางการเมืองมากกว่าเหตุผลทางเศรษฐกิจ อาทิ ภายหลังจากการ  
สร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีแล้ว รัฐบาลมีโครงการจะสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจากกรุง  
เทพา ไปบางพระซึ่งเป็นเส้นทางที่มีการค้าขายอุดมสมบูรณ์อีกเส้นทางหนึ่ง แต่แล้วรัฐบาล  
ก็กลับสร้างทางรถไฟสายเหนือ และยุติการสร้างสายตะวันออก เพราะเกิดกบฏเงี้ยวเมืองแพร่  
ขึ้นทำให้รัฐบาลต้องสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองฝ่ายเหนือ ด้าน  
การอนุมัติสัมปทานก็เช่นกัน รัฐบาลไม่ยอมอนุมัติสัมปทานทางรถไฟสายจันทบุรี - พระตะบอง  
ทั้ง ๆ ที่จะช่วยให้รัฐบาลมีรายได้จากการเก็บภาษี การค้ามากยิ่งขึ้น เพราะการสร้างทางรถไฟ  
สายนี้จะช่วยให้สินค้าจากเขตลพบุรี จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกของ

ไทย ส่งออกต่างประเทศได้เร็วขึ้นก็ตามแต่ขณะนี้ประเทศไทยยังขาดเส้นทางติดต่อระหว่าง  
 กรุงเทพฯ กับจังหวัดที่รวดเร็วพอ รัฐบาลเกรงว่าถ้าเกิดภาวะสงครามขึ้นแล้ว ถ้าต้องสูญเสีย  
 เมืองจังหวัด ก็จะทำให้เสียเมืองพระตะบองค้วย ดังนั้นสภาว่ทางการเวืองทั้งภายในและ  
 ภายนอกประเทศ จึงเป็นผลให้ลักษณะการพัฒนาทางรถไฟเป็นการสร้างทางรถไฟระยะสั้น ๆ  
 จากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ โดยรอบ

ส่วนการจัดและปรับปรุงทางหรือถนนในภูมิภาคต่าง ๆ รัฐบาลให้ความสนใจน้อย  
 มากในระยะแรก ๆ คงปล่อยให้เหลืออยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ดำเนินการ  
 ดังนั้น คุณภาพของถนนและจำนวนถนนในแต่ละมณฑล จึงขึ้นอยู่กับความต้องการ ความสามารถ  
 และความร่วมมือของผู้บริหาร ข้าราชการ ทหาร และประชาชน ในแต่ละท้องถิ่น ซึ่งส่วนใหญ่  
 เป็นถนนหรือทางเกวียนระหว่างหมู่บ้านกับหมู่บ้าน หมู่บ้านกับสถานที่ราชการ หมู่บ้านกับตลาด  
 หรือชุมชนทางการคมนาคม หรือทางเกวียนระหว่างหมู่บ้าน เป็นต้น ต่อมาในปลายรัชกาล เมื่อ  
 การคุกคามจากตะวันตกคอยบร เทาหลง รัฐบาลเห็นว่าจำเป็นต้องพัฒนาทางหรือถนนในภูมิภาค  
 ควบคู่ไปกับการพัฒนาทางรถไฟ เพื่อให้ถนนหรือทางเกวียนเหล่านั้น นำสินค้ามาป้อนทางรถไฟ  
 รัฐบาลจึงจัดตั้งหน่วยโยธาหัวเมืองขึ้นรับผิดชอบการสร้าง ซ่อมแซม ถนนหรือทางในหัวเมือง  
 โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2445 แต่การจัดปรับปรุงทางหรือถนนภูมิภาค ก็ยังไม่ก้าวหน้าขึ้น ทั้งนี้  
 เพราะความไม่เข้าใจหน้าที่กันระหว่างกระทรวงโยธาธิการและกระทรวงมหาดไทย จนกระทั่ง  
 ในปี พ.ศ. 2449 ได้มีการตกลงหน้าที่แน่นอน และมีโครงการทางเกวียนระหว่างมณฑลนครราชสีมา  
 และมณฑลปราจีน ขึ้นเป็นโครงการแรก

ในขณะที่รัฐบาล พัฒนาการคมนาคมทางบกไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางรถไฟ ถนน  
 และทางเกวียนจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่างๆ นั้น รัฐบาลก็ได้พัฒนาการคมนาคมทางบกโดย  
 เฉพาะอย่างยิ่งการสร้างถนนในกรุงเทพฯ ไปพร้อม ๆ กันด้วย เพื่อให้สินค้าและผลิตภัณฑ์ทาง  
 เกษตรจากภูมิภาคต่าง ๆ มีความคล่องตัวเกิดการขายแทนกัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรง  
 พยายามชักชวนส่งเสริมให้พสกนิกรของพระองค์เดินทางโดยทางถนน นอกเหนือจากการเดินทาง  
 ทางเรือแต่เพียงอย่างเดียว พระองค์ทรงเริ่มช่วยการสร้างถนนเดี่ยวตลอดคูเมืองต่าง ๆ และ  
 สร้างถนนระหว่างแนวกำแพงเมืองกับชานเมือง ทางพยายามส่งเสริมการค้าขาย โดยการสร้าง

ถนนในย่านการค้าที่มีถนนแคบๆ ถึงแม้ว่าจะรองรับการจราจรที่คับคั่งก็ตาม ในขณะที่  
เกี่ยวกับพระองค์ทรงกำหนดแผนการขยายเมืองหลวงในอาณาจักร โดยการสร้างพระราชวังสวน  
ดุสิต และถนนในบริเวณนั้นให้สะดวก รวดเร็ว เพื่อจงใจราษฎรให้ตั้งบ้านเรือนในบริเวณนั้นใน  
สมัยรัชกาลที่ 5 นี้จึงมีแนวโน้มในการขยายเมืองจากภายในกำแพงเมือง ออกไปสู่ทางด้านนอก  
สำคัญ สามเสน และบางเขินเรื่อย ๆ มากกว่าการขยายเมืองไปทางตะวันออก

ในการเลือกเส้นทางสร้างทางรถไฟ ถนน และทางเคเบิลในภูมิภาคและในเมือง  
หลวงนี้ รัฐบาลได้เลือกตามเส้นทางคมนาคมดั้งเดิม หรือเส้นทางที่ควบคู่ไปกับการคมนาคม  
ทางน้ำหรือเส้นทางที่ยานยานขนส่ง ทั้งนี้เพื่อเป็นการชักชวนให้ประชาชนในถิ่น  
เคยและเคยติดกับการเดินทางทางบกซึ่งสะดวก รวดเร็ว และสม่ำเสมอตลอดปี

การโอนการคมนาคมทางบก เป็นผลให้พาหนะทางบกจำนวนมากยิ่งขึ้น  
ทั้งสัตว์พาหนะ เกวียน รถลาก รถม้า รถยนต์ รถราง รถไฟ และรถจักรยาน อีกทั้งยังได้เกิด  
กิจการอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชนขึ้น ด้านการลงทุนของเอกชนในส่วนที่รัฐบาลมิได้จัดทำก็  
อนุรักษนิยมหาเงินเพื่อแข่งขันด้วยทั้งรถราง รถไฟ เป็นพาหนะมวลชนทางบกที่สามารถบรรทุก  
ผู้โดยสารและสินค้าครั้งละมาก ๆ อย่างไรก็ตามพาหนะทางบกเหล่านี้ ส่วนใหญ่มีบทบาทต่อชีวิต  
ประจำวัน สำหรับประชาชนในเมืองหลวงหรือเมืองธุรกิจและการลงทุนในอุตสาหกรรมเท่านั้น  
สำหรับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศยังคงเดินทางด้วยพาหนะทางบกตามแบบดั้งเดิม การที่มี  
พาหนะหลายชนิด แต่ละชนิดมีอัตราความเร็วแตกต่างกัน เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและความไม่  
ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีการวิวาทกันเสมอในเรื่องการตกลงราคาโดยสาร  
สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุให้รัฐบาลจะต้องออกพระราชบัญญัติต่าง ๆ เพื่อควบคุมการจราจร ควบคุม  
คุณภาพพาหนะ กำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถ กำหนดราคาค่าโดยสาร เป็นต้น พระราชบัญญัติ  
เหล่านี้บางฉบับได้รั้งการปรับปรุงและได้เสื่อมความจนกระทั่งปัจจุบัน\*

\*  
ดูได้จากภาคผนวก

ส่วนการคมนาคมทางน้ำซึ่งถือว่าเป็นการคมนาคมดั้งเดิมนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ก็ทรงเล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็น ถึงแม้ว่าคลองต่าง ๆ จะมีจำนวนมากแล้วก็ตาม แต่ส่วนใหญ่ทรุดโทรม ขึ้นเขินและสกปรก จำเป็นต้องขุดลอกคลองเสียใหม่ นอกจากนี้ยังมีการขุดใหม่ซึ่งเป็นที่พอพระราชหฤทัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมาก โดยมีพระราชดำริเกี่ยวกับเรื่องการขุดคลองว่า " ในพรหนึ่งควรจะมีการขุดคลองใหม่ขึ้นสักสายหนึ่งจะทำให้บ้านเมืองเจริญ ถึงจะออกพระราชทรัพย์ไปละก็ช่างก็ไม่ทรงเสียดาย"<sup>1</sup>

นอกจากนี้พระองค์ยังทรงพระราชทานอนุญาตให้บริษัทเอกชนดำเนินการขุดคลองได้ ซึ่งหมายถึง "บริษัทขุดคลองและกุนาสยาม" บริษัทนี้ได้ลงมือขุดคลองในบริเวณท้องทุ่งหลวงหรือบริเวณคลองรังสิตในปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นว่าแม่น้ำลำคลองนั้นนับว่าเป็นประโยชน์มากในด้านการคมนาคมทางเรือ อีกทั้งยังช่วยเหลือในด้านการเพาะปลูก และที่สำคัญคือ ทำให้การขยายพื้นที่ทำการเพาะปลูกออกไปอีกด้วย

ส่วนทางด้านการสื่อสาร ไม่ว่าจะเป็นการสื่อสารด้วยไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ นั้นรัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องจัดขึ้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ในการติดต่อสื่อสารระหว่างเมืองหลวงกับภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้การวิวัฒนาการสื่อสารที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพนั้น จะช่วยกระชับการปกครองภายในประเทศได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังทำให้ระบบการสื่อสารภายในประเทศสะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงกันยิ่งขึ้น แผนการใช้ระบบการสื่อสารแบบดั้งเดิมที่ล่าช้า ไม่นับต่อเหตุการณ์

ทางด้านการประปาและการไฟฟ้า รัฐบาลในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็น ซึ่งในเรื่องการไฟฟ้านั้นในระยะแรกจะนำมาใช้ในการขับรถรางรถไฟมาก่อนและถือว่าเป็นสิ่งแปลกใหม่ด้วย ต่อมาจึงได้มีการ

<sup>1</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสาร ร.5 กษ.9.4/1 เรื่องคำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวของบริษัทคลองและกุนาสยามในพิธีเปิดประตูน้ำคลองรังสิตประยูรศักดิ์

พัฒนาเรื่อย ๆ จนกระทั่งปัจจุบันนี้ ส่วนการระบายนั้น นับว่าเป็นโครงการที่ได้ริเริ่มในปลาย  
รัชกาลที่ 5 และได้ดำเนินการจัดสร้างจนกระทั่งมาสำเร็จเรียบร้อย และให้บริการได้สมัยรัช  
กาลที่ 6 และได้มีการพัฒนาเรื่อย ๆ จนกระทั่งทุกวันนี้

การดำเนินงานในการปฏิรูปสิ่งสาธารณูปโภค ทั้งทางรถไฟ ถนน - คลอง การ  
สื่อสาร และอื่น ๆ รัฐบาลต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ซึ่งจะสังเกตเห็นว่า การจัด  
ครั้งนี้อาจเกิดจากการเรียกร้องของประชาชนหรือข้าราชการ ทั้งนี้เพราะประชาชนส่วนใหญ่  
ขาดความกระตือรือร้น ไม่เห็นประโยชน์ที่จะได้รับ และไม่สามารถหันไปอุปสรรคต่าง ๆ ได้  
ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การจัดตั้งสาธารณูปโภค ขาดความก้าวหน้าเท่าที่ควร อีกทั้งงานเหล่านี้  
เป็นวิทยาการตะวันตก ซึ่งต้องการทั้งเงินทุนและความรู้ความชำนาญทางวิชาการ โดยเฉพาะ  
อย่างยิ่งปัญหาการเงิน ซึ่งรัฐบาลก็สังเกตเห็นความสำคัญจึงได้จัดงบประมาณแผ่นดิน ให้เป็นอัน  
กับสามารถจากกระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย แม้กระนั้นก็ตามก็ยังไม่พอ ครั้นจะหา  
จากแหล่งสะสมเงินภายในประเทศในประเภทนี้ไม่มี ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึง  
ทรงพยายามหาวิธีการอื่น ๆ ในการระดมทุนภายในประเทศ โดยการนำวิธีการตามแบบตะวันตก  
อาทิ การเข้าหุ้นในกิจการลงทุน กิจการรถไฟ การขายพันธบัตร เงินกู้ซึ่งรัฐบาลค้ำประกัน แต่  
อย่างไรก็ตามวิธีการเหล่านี้ก็ไม่ได้ผล เพราะราษฎรไม่มีความรู้ ความเข้าใจดีพอ คำนการ  
ลงทุนดังกล่าวยังไม่กล้าเสี่ยง แต่พระองค์ก็มีใฝ่จะความพยายามจึงทรงใช้วิธีการทางอ้อมโดยยึด  
หลักจัดวิทยซึ่งเข้ากับอุทิศภัยของกบไทย โดยการที่พระองค์ทรงปฏิบัติเป็นตัวอย่างในการบริจาค  
เงินสร้างสะพานในวัด เกลิมพระตำหนักพระราชนิเวศน์ทุก ๆ ปี ทรงประกาศเกียรติคุณผู้บริจาคเงินสร้าง  
สะพาน ถนนเป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามก็ยังไม่เพียงพอความต้องการในการพัฒนาประเทศใน  
ที่สุดรัฐบาลต้องกู้เงินจากต่างประเทศเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ เพื่อมาลงทุนสร้างทางรถไฟ  
สายเหนือและสายใต้ นอกจากนี้รัฐบาลยังประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้งผู้บริหารทางฝั่ง  
มือ และกรรมกร ชาวแคว้นวิเศษกุลกรรณะ ต้องประสบอุปสรรคทางด้านเทคโนโลยีอันเกิดจากสภาพ  
ภูมิอากาศ ภูมิประเทศ เป็นต้น ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้ทำให้การปฏิรูปงานทางด้านสาธารณูปโภค  
ต้องล่าช้า และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ผลจากการลงทุนจัดการ การสาธารณูปโภคให้เห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาทางด้าน  
เศรษฐกิจโดยแคบแล้ว การจัดการสาธารณูปโภคโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างทางรถไฟนั้นต้อง

ลงทุนด้วยเงินรายได้ของประเทศหลายสิบล้านบาท แม้ว่าอะไรก็ตาม เมื่อเปิดเดินรถแล้วก็ตาม แต่กว่าจะรถหมุนได้หมดก็เป็นเวลาหลายสิบปี จึงนับได้ว่าผลที่ได้ในขณะนั้นไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุน แต่เมื่อพิจารณา วัตถุประสงค์ของรัฐมาแล้วจะเป็นได้ว่า การสร้างทางรถไฟนั้นก็เพื่อความ สะดวกในการกระชับ การปกครองภายในประเทศ และเพื่อค้นหาอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก มากกว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ดังนั้น เมื่อการลงทุนในการจัดกาสาธารณสุขโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางรถไฟสามารถทำให้หัวเมืองใกล้ติดกับเมืองหลวงได้ อีกทั้งยังสามารถค้นหาอิทธิพลของขั้วตะวันตก ที่พยายามขจัดขั้วมหาอำนาจทางรถไฟ หรือสกัดความไม่สะดวก ในการเดินทางติดต่อค้าขาย เพื่อให้รัฐบาลของตนเป็นบังคับรัฐบาลไทยก็นับว่าโดยลุ่มๆ สำหรับ การลงทุน แม้รัฐบาลจะค่อนข้างตงแตงแต่ก็เพื่อความอยู่รอดของประเทศ นอกจากนี้เมื่อพิจารณา ทางด้านเศรษฐกิจ โดยกว้างแล้ว จะเห็นได้ว่า การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกนั้นช่วยส่งเสริมการค้าขาย การบุกเบิกที่ดิน ที่ว่างเปล่าเพื่อทำการเพาะปลูกซึ่งช่วยเพิ่มรายได้ภาษีอากร แก่รัฐบาลอีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ยังทำให้มีการขยายเมืองต่าง ๆ อีกด้วย

การปฏิรูปทางด้านสาธารณสุขโลกก็นับว่าแม้พระราชกรณียกิจที่สำคัญประการหนึ่งของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์มีใจแต่จะทรงริเริ่มงานเท่านั้น แต่ ทรงรอบคอบ และวิริยะอุตสาหะ ทั้งในด้านการดำเนินงาน การแก้ปัญหา ตลอดจนกระทั่งการติดตามผลในการปฏิบัติงานของข้าราชการด้วย ถึงแม้ว่าการดำเนินงานนี้บางอย่างจะล้มเหลว บางแห่งก็ล้มเหลวในการเริ่มตงงานหลาย ๆ อย่าง เช่น การเดินทาง ทางบก โดยรถไฟ ยาน ขวานะดิน ๆ กิจกรรมทางด้านการศึกษา นำประปา ไฟฟ้า ถนน เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้ ปฏิบัติสืบต่อเนื่องกันมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้



บรรณานุกรม

1. ประเภทเอกสารต้นต้น

1.1. เอกสารต้นต้นที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ แฟ้มรถไฟที่ 2 ตอน 1 กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ถึง  
ถึงพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1885

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 สำเนาที่ 1 นายเบทเก

รายงานถึงกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2431

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 177

กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน  
2428

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 61/1884

พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ กราบทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงเดือนกันยายน 2427

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 61/1884

เมินิมเรนคำ ราชทูตสยามสนทนากับนายโยเซฟ เชมเบอเลี่ยน คัวยเรื่องรถไฟ เมื่อ  
วันที่ 8 มีนาคม 2428

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 61/1884

พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงเดือนกันยายน 2427

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 135

กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2427

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ตอน 1 สำเนาที่ 177

กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2448

เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 28 (สำเนา) ร.ค.ที่

26211269 กรมหมื่นนราธิปประไพพงษ์ ถึงพระยามาสกรวงศ์ ลงวันที่ 7 มีนาคม 2434

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 29 ส่วนที่ 3 ที่ 2131/  
48 กรมขุนพิทยลาภพฤฒิธาดา ทูลกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 19 ธันวาคม  
ร.ศ.112

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 32 ส่วนที่ 2 กรมหมื่น  
นราธิปประพันธ์พงษ์

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 29 ส่วนที่ 1 พระมหา  
โยธา และพระนิเทศดลธี ทูลกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 6 พฤษภาคม  
ร.ศ.115

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 2 ส่วนที่ 2 สัญญาทำการ  
เชอเว

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 2 ส่วนที่ 1 เมมโมเรอ  
คำ ราชทูตสยามสนทนากับ นายโยเซฟ เชมเบอเลียน ลงวันที่ 8 มีนาคม 2428  
(ค.ศ.1886)

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่มที่ 2 ส่วนที่ 1 นายเบทเก  
รายงานถึงกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 29 มกราคม 2431

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 30 ส่วนที่ 5 ที่ 378/  
2022 กรมขุนสมมทอมรพันธ์ ทูลกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 31 มกราคม  
ร.ศ.122

เอกสารหมวดรถไฟ เพิ่ม 30 ส่วนที่ 5 ที่ 32/7382  
กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20  
ตุลาคม ร.ศ.123

เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/25 รายงานตรวจทางรถไฟ  
แหลมมลายูของมิสเตอร์กิตติน เลขานุการกระทรวงโยธาธิการ ร.ศ.125

เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/24 ความเห็นเพิ่มเติมของ  
นายกิตตินส์ ในเรื่องจะสร้างรถไฟสายใต้

เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/24 รายงานการประชุม  
เสนาบดี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ร.ศ.120

เอกสาร ร.5 ขบ.5.4/7 รถไฟฟ้ารางประมงหรือที่  
เรียกว่าสายตะวันออก รายงานวันเปิดรถไฟสายตะวันออก หน้า 199

เอกสาร ร.5 ขบ.5.4/7 หมายกำหนดการ เปิดรถ  
ไฟฟ้าสายตะวันออกและสายเหนือ หน้า 182

เอกสาร ร.5 ขบ.5.7 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์  
กราบทูลกรมขุนวิเศษวานรศักดิ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.119

เอกสาร ร.5 ขบ.5.7 หนังสือสัญญารถไฟสายพระ  
พุทธบาท

เอกสาร ร.5 ขบ.5.7 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์  
ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 8 พฤศจิกายน ร.ศ.120

เอกสาร ร.5 ขบ.5.7 ที่ 12/78 พระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ลงวันที่ 12 เมษายน ร.ศ.120

เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/19 ที่ 34/1297 หนังสือ  
กระทรวงโยธาธิการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 พฤษภาคม  
ร.ศ.118

เอกสาร ร.5 ขบ.5.8/2 หนังสือสัญญาอนุญาต  
ทางรถไฟแต่หาจีนไปแมกลอง ร.ศ.124

เอกสาร ร.5 ขบ.9/77 ที่ 723/3769 พระยาสีห  
เทพ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 8 กรกฎาคม ร.ศ.123

เอกสารหมวดรถไฟ แห่ง 34 ส่วนที่ 2 สัญญาไทย  
กับอังกฤษ เรื่องทำรถไฟสายใต้

จดหมายเหตุแห่งชาติ , กองเอกสาร ร.5 ขบ.1/25 สำเนารายงานประชุมข้าหลวงเทศา  
ภิบาล ศก 121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง

เอกสาร ร.5 ขบ.1/32 ความศึกพระยาสุรียานุวัตร  
จัดราชการกระทรวงโยธา

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/38 พระราชดำรัสเปิดทาง  
รถไฟสายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม ร.ศ.119

เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/52 พระราชดำรัสเปิดทาง  
รถไฟถึงปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2448

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/1 ที่ 125/3297 กรมหลวง  
เทเววงศ์ฯ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3/12/23 คำ ปิวค  
สัมฤทธิศก 1250

เอกสาร ร.5 ขบ.9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 27 มีนาคม ร.ศ.118

เอกสาร ร.5 ม.2.14/96 พระองค์เจ้าเพ็ญโฉม-  
พงศ์ กรามทูลสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม ร.ศ.122

เอกสาร ร.5 ม.58/46 ที่ 903/4860 กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 28 สิงหาคม ร.ศ.124

เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวง  
มหาดไทยเสด็จตรวจราชการหัวเมืองปักษ์ใต้ ร.ศ.115

เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/24 รายงานการประชุม  
เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม ร.ศ.125

เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานการประชุม  
เทศาภิบาล แนนทโยธาปีที่ 1 ร.ศ.125

- เอกสาร ร.5 ข.1.1 ก เลขที่ 8 เล่ม 2 ร.ที่  
 $\frac{475}{45}$  พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ามหามาลา  
 กรมพระนราธิปประพันธ์
- เอกสาร ร.5 ข.5.6/16 คำมิสเตอร์เบทเก เจ้า  
 กรมรถไฟอานคำกรามมังคุดพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ฯลฯ
- เอกสาร ร.5 ข.5.4/3
- เอกสาร ร.5 ข.5.4/2 หนังสือถึงเจ้าพนักงาน  
 กรมพระคลังมหาสมบัติ
- เอกสาร ร.5 ข.5.4/2 คำแปลซึ่งพระยาชลยุทธ  
 โยธินทร์ กรามมังคุดพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
- เอกสาร ร.5 ข.5.5/2 คำแปลที่ 12514 นายคิน-  
 ลอป ทูลกรมหลวงเทเวศร์วัชรปการ ลงวันที่ 1 ธันวาคม ร.ศ.108
- เอกสาร ร.5 ข.5.5/2 ที่ 91/13593 กรมหลวง  
 เทเวศร์วัชรปการ กรามทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 15 มกราคม ร.ศ.  
 108
- เอกสาร ร.5 ข.5.5/2 (สำเนา) ที่ 16/3911  
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงที่ประชุมเสนาบดี ลงวันที่ 4 มิถุนายน ร.ศ.112
- เอกสาร ร.5 ข.5.6/2 (สำเนา) ร.ที่  $\frac{436}{111}$  ท.ป.  
 76 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทเวศร์วัชรปการ ลงวันที่ 1 กันยายน  
 ร.ศ.111
- เอกสาร ร.5 ข.5.5/3 ที่ 106/9133 กรมหลวง  
 เทเวศร์วัชรปการ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ร.ศ.111

- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.8/6 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์  
กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน ร.ศ.115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/3 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาคร  
กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18 ธันวาคม ร.ศ.114
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.8/6 พระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัว ถึงกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์ ลงวันที่ 2 ตุลาคม ร.ศ.115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.5/13 ที่ 32/1104 ไม่  
ปรากฏผู้เขียนและผู้รับ ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ร.ศ.117
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/2 ที่ 2506/44 กรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิศาคร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน  
ร.ศ.114
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.52/11 ที่ 62 กรมหมื่นพิทยลาภ  
พฤฒิศาคร ลงวันที่ 12 ตุลาคม ร.ศ.115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/16 คำแปลที่ 7697 โยเซฟ  
เฟร์นันโด ทูลกรมหลวงเทเวศร์วรวงศ์โรปกการ ลงวันที่ 10 ตุลาคม ร.ศ.115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/19 รายงานการประชุม  
เสนาบดี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ.118
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/7 ที่ 33/3281 กรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิศาคร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 9 กันยายน  
รศ. 115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/7 ที่ 36/455 พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัว ถึงกรมหลวงเทเวศร์วรวงศ์โรปกการ ลงวันที่ 29 กันยายน รศ.115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.5.2/22 ไปรเวท กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 กันยายน รศ.120

- เอกสาร ร.5ยช.1/25 สำนักนางงานการประ  
ชุมเทศาภิบาล ศก 121 เรื่อง การจัดการโยธาหัวเมือง
- เอกสาร ร.5 ยช.5.1/26ลำดับที่ 4267 มิสเตอร์  
เบทเก พูลเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ลงวันที่ 4 สิงหาคม รศ. 118
- เอกสาร ร.5 ยช.1/25 ที่ 225/4145 กรมหลวง  
คำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มีนาคม รศ.109
- เอกสาร ร.5 ยช.1/25 รายงานเสนาบดีสภา 29  
ธันวาคม ศก 121
- เอกสาร ร.5 ยช.1/25 ที่ 482 พระราชทัณฑ์เลข  
ลงวันที่ 7 มีนาคม รศ. 121
- เอกสาร ร.5ม.2.11/12 รายงานการประชุมเทศา  
ภิบาล รศ. 124
- เอกสาร ร.5 ยช.1/26 กฎข้อบังคับท้าวคายน่าที่  
ข้าหลวงโยธาเขตที่ตั้งไว้โดย ได้รับพระราชทาน พระบรมราชานุญาตแล้ว รศ.122
- เอกสาร ร.5 ม.2.11/12 รายงานการประชุมเทศา  
ภิบาล รศ.124
- เอกสาร ร.5ยช.9/28 เรื่องชื่อถนน และสะพาน  
ต่าง ๆ
- เอกสาร ร.5 ยช.9/117 สำนักคำชี้แจงเรื่องที่จะแก้  
ไข การไปมาใน ถนนเจริญกรุงให้หน่อยลง
- เอกสาร ร.5 ยช.9/91 ที่ 10/279 พระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุโขทัยวิจิตร ลงวันที่ 17 พฤษภาคม รศ.127
- เอกสาร ร.5 น.21/56 ที่ 37/15823 กรมหลวง  
นเรศวรวรฤทธิ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ รศ.124

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

เอกสาร ร.5 น.21/60 ที่ 19/8410 กรมหลวง  
นเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 28 กันยายน รศ.123

เอกสาร ร.5 ข.5.6/16 คำกราบบังคมทูลของนาย  
เบทเก เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม  
2439 (รศ. 115)

เอกสาร ร.5 ข.5.6/16 นายเบทเก รายงาน  
ถึง กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 29 มกราคม 2431

เอกสาร ร.5 ข.5.9/2 คำแปลที่ 18468 นาย  
คลาด ทูลกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ลงวันที่ 28 มีนาคม รศ.109

เอกสาร ร.5 ข.5.9/2 กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์  
ทูล กรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์ ลงวันที่ 1 สิงหาคม รศ. 110

เอกสาร ร.5 ข.5.6/1 ที่ 61/9 พระยาสุรศักดิ์  
มนตรี กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 28 กันยายน รศ.109

เอกสาร ร.5 ข.5.6/1 ที่ 61/109 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 ตุลาคม  
รศ. 109

เอกสาร ร.5 ข.5.6/7 นายเบทเก ทูล กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 19 ตุลาคม รศ. 110

เอกสาร ร.5 ข.5.6/7 ที่ 206/11390 กรม  
หลวงเทวะวงศ์วโรปการ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 18  
ตุลาคม รศ. 110

เอกสาร ร.5 ข.5.6/7 รายงานการรับเหมาย  
ก่อสร้างทางรถไฟ สายนครราชสีมา เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ รศ. 110

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/16 คำมิสเตอร์เบเทเก  
เจ้ากรมรถไฟ อานกราบบังคมทูลพระกรุณา เมื่อคราวเปิดรถไฟ วันที่ 26 มีนาคม  
รศ. 115

เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/52 บัญชีแสดงวันที่ทางสาย  
ต่าง ๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้างระยะทางยาว และราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้  
เปิดเดินขึ้น วันที่ 31 มีนาคม รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/42 ที่ 83/8998 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 29 ตุลาคม รศ.  
122

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/15 ค้นร่างไปรษณีย์  
ที่ 54/2426 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 14  
พฤษภาคม รศ. 112

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/15 รายงานเรื่องทางรถไฟ  
ที่จะคิดสร้างขึ้น ตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ถึงหนองคาย กั้นยายน รศ. 113

เอกสาร ร.5 ขบ.5.1/24 รายงานเสนาบดีสภา  
เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม รศ. 125

เอกสาร ร.5 ขบ. 5.2/9 พระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัว ถึง พระองค์เจ้าสวัสดิโสภณ

เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/7 ที่ 114/8532 กรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิธาดา กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์  
รศ. 116

เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/11 ที่ 118/9132 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 ธันวาคม  
รศ. 120

เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 31 สิงหาคม  
รศ. 121

เอกสาร ร.5 ม.2 14/110 กรมหมื่นดำรงราชานุ  
ภาพ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม รศ. 127

เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/13 ที่ 91/6053 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 สิงหาคม  
รศ. 121

เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/20 สำนักกรมบังคับทูล  
ในการเปิดทางรถไฟปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขธ.5.2/24 รายงานเสนาบดีสภา  
เมื่อวันที่ 4 เมษายน รศ. 123

เอกสาร ร.5 ค.5.1/27 ที่ 101/9645 พระองค์  
เจ้ากิติยากร กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 มีนาคม รศ. 127

เอกสาร ร.5 ขธ.1/52 ราษฎรซึ่งแสดงวันที่ทางสาย  
ต่าง ๆ ได้เปิดราคาการก่อสร้าง ระยะยาว แลราคาใน 1 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิด  
เดินใน วันที่ 31 มีนาคม รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขธ.5.2/29 ที่ 2058/10234 กรม  
หลวงดำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/24 ที่ 55/2888 พระยา  
สุชุมนัยวินิต กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน รศ. 125

เอกสาร ร.5 ขธ.9/77 ที่ 1219/11615 กรม  
หลวงดำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ รศ. 120

- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/69 ที่ 24/2140 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 26 พฤษภาคม รศ.123
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/93 ที่ 912/6340 กรม  
หลวงคำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 7 ตุลาคม รศ. 129
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/90 ที่ 3923/37363 กรม  
หลวงคำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 4 มีนาคม รศ. 125
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ม.2.14/74 เสนาบดีกระทรวง  
มหาดไทย เสด็จตรวจราชการเมืองบักโข่ รศ. 115
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/80 ที่ 251/1952 กรมหลวง  
คำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 15 พฤษภาคม รศ. 121
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/92 ที่ 1280/7981 กรมหลวง  
คำรงราชานุภาพ ทูลกรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 25 กันยายน รศ. 127
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/50 ที่ 590/8269 กรมหลวง  
คำรงราชานุภาพ ทูลกรมหมื่นสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 27 มีนาคม รศ. 118
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ม.2.14/94 พระองค์เจ้าเพ็ญพัฒนพงศ์  
กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 พฤษภาคม รศ. 122
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 การประชุมเทศาภิบาล  
รศ. 125
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/78 สำเนารายงานเบิกทางซึ่ง  
อานดวาย กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9101 ที่ 2036/30390 กรมหลวง  
คำรงราชานุภาพ ทูล กรมขุนสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 24 กันยายน รศ. 125
- \_\_\_\_\_ เอกสาร ร.5 ขบ.9/106 ที่ 62/1424 กรมหลวง  
นเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาท สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 มกราคม รศ.126

เอกสาร ร.5 ขธ.9/106 ที่ 2236/908 นาย  
อาแลกรี ถึงพระยาเสถียรธำมณี ลงวันที่ 23 มีนาคม รศ. 126

เอกสาร ร.5 ขธ.9/106 ที่ 44/3213 กรม  
หลวงนครสวรรค์ กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2  
ธันวาคม รศ. 127

เอกสาร ร.5ม.2.11/13 รายงานประชุมเทศา  
ภิบาล รศ. 128

เอกสาร ร.5 ม.2.14/38 จดหมายรายวันเสนา  
บดี กระทรวงมหาดไทย ไปตรวจราชการ เมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา เมื่อมกราคม  
รศ. 119

เอกสาร ร.5 ม.63/3 เรื่องเจ็ยวเมืองแพร่ หน้า29

เอกสาร ร.5 ม.58/46 ที่ 903/5860 กรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ ทูลกรมสมมตอมรพันธ์ ลงวันที่ 28 สิงหาคม รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขธ.9/19 ที่ 37/466 พระบาทสม  
เด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา ลงวันที่ 2 สิงหาคม รศ.117

เอกสาร ร.5 ขธ.9/3 สั่งเขปความเรื่องซักข้อ  
ในการจัดที่ตัดถนน ลงวันที่ 16 พฤษภาคม รศ. 113

เอกสาร ร.5 น.5.8/41 ที่ 4/67 พระยาสุโขทัย  
วินิต ทูลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ลงวันที่ 16 เมษายน รศ. 126

เอกสาร ร.5 ขธ.9/1 ที่  $\frac{370}{3}$  กรมขุนนริศรานุ  
วัดพิงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม รศ. 111

เอกสาร ร.5 ขธ.9/1 ที่ 169/7 กรมขุนนริศรานุ  
วัดพิงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 22 พฤษภาคม รศ. 111

เอกสาร ร.5 ขบ.9/3 พระบาทสมเด็จพระเจ้า  
อยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครา ลงวันที่ 16 มีนาคม รศ. 116

เอกสาร ร.5 ขบ. 9/3 สำนักการประชุม เมื่อ  
วันที่ 4 มิถุนายน รศ. 117

เอกสาร ร.5 ขบ.9/39 ที่ 36/414 พระบาทสม  
เด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย ลงวันที่ 31 กรกฎาคม รศ.118

เอกสาร ร.5 ขบ.9/41 ที่ 30/696 พระบาทสม  
เด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์

เอกสาร ร.5 ขบ.5.6/12 (สำเนา) ข. ที่  
982  
111 ม.ข. 11 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครา  
ลงวันที่ 15 มีนาคม รศ. 111

เอกสาร ร.5 ขบ.9/7 ที่ 1647/10 หนังสือราชการ  
ของกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครา ไม่ปรากฏว่าถึงใคร ลงวันที่ 21 กันยายน รศ.113

เอกสาร ร.5 ขบ.9/63 ที่ 62/1720 หนังสือราช  
การ ทูลกรมขุนวิเศษวานุวัตติวงศ์ ลงวันที่ 7 มีนาคม รศ. 123

เอกสาร ร.5 ขบ.9/63 สำนักพระราชวังตลเสนา  
ถึง กรมขุนสมมตอมรินทร์ ลงวันที่ 13 กรกฎาคม รศ. 128

เอกสาร ร.5 ขบ.9/37 ที่ 41/2886 พระยาเท  
เวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 23 มกราคม รศ.

123

เอกสาร ร.5 ขบ.9/62 ที่ 61/2105 กรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิศาครา กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 12 มิถุนายน  
รศ. 117

เอกสาร ร.5 ค.5.1/14 รายงานของที่ปรึกษา  
กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ และอธิบดีกรมตำรวจและสารบัญญัติ เสนอขอ กรม  
มหิธรราชหฤทัยเสนาบดี กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 18 เมษายน  
รศ. 120

เอกสาร ร.5 ค.25/4 ที่ 156/12766 กรมหลวง  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์  
รศ. 121

เอกสาร ร.5 ค.24/4 ที่ 226/1780 กรมหมื่น  
มหิธรราชหฤทัย กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์  
รศ. 121

เอกสาร ร.5 ค. 25/4 ที่ 185 พระยาสุริยา  
นุวัตร ทูลกรมหลวงเทเวศวงศ์โรปกการ ลงวันที่ 13 มีนาคม รศ. 121

เอกสาร ร.5 ค.5.2/9 คณะกรรมการที่ปรึกษา  
การกู้เงิน กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กันยายน รศ. 122

เอกสาร ร.5 ค.25/9 ที่ 142/10333 กรมหลวง  
เทเวศวงศ์โรปกการ ถึงพระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 24 มกราคม รศ. 125

เอกสาร ร.5 ขช. 9/67 พระราชบัญญัติสร้างถนน  
หลวงในบริเวณกรุงเทพฯ

เอกสาร ร.5 ขช. 5.9/16 ที่ 49/4928 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กรกฎาคม  
รศ. 122

เอกสาร ร.5 ขช.5.1/1 ใบออกที่  $\frac{34}{284}$  ของพระยา  
ประสิทธิ์ศีลราช ข้าหลวงมณฑลนครราชสีมา ลงวันที่ 25 มีนาคม รศ. 113

เอกสาร ร.5 ม.2.14/110 กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ กราบทูลสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 3 กรกฎาคม รศ. 127

เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/13 ที่ 48/4692 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 16 กรกฎาคม  
รศ. 112

เอกสาร ร.5 ขธ.5.9/19 ที่ 18/396 พระบาทสม  
เด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ลงวันที่ 6 มิถุนายน รศ. 123

เอกสาร ร.5 ขธ.5.5/24 ที่ 55/2888 พระยา  
สุขุมมานัยวินิท กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 17 กันยายน รศ.125

เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานการประชุม  
เทศาภิบาล รศ. 125

เอกสาร ร.5 ม.6.3/2 ใบมอบรับที่ 16/1575  
พระยาสุขุมมานัยวินิท ทูลกรมหลวงดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 12 สิงหาคม รศ. 121

เอกสาร ร.5 ขธ.1/32 ที่ 44/1138 พระบาท  
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน รศ. 124

เอกสาร ร.5 ขธ.1/25 สำเนาคำแปลที่ 1949  
นายกาโล แอนเลกรี ถึง พระสถิตยนิมมานการ เจ้ากรมโยธา ลงวันที่ 26 มกราคม  
รศ. 121

เอกสาร ร.5 ขธ.1/16 ที่ 101/7295 กรมขุน  
นริศรานุวัดติวงศ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 14 ธันวาคม รศ.119

เอกสาร ร.5 ศ.5 เลขที่ 14 ที่ 89/4342 พระยา  
สุริยานุวัตร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ รศ.124

เอกสาร ร.5 ขธ.132 พระยาสุริยานุวัตร กราบทูล  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน รศ. 124

- เอกสาร ร.5 ม.2.11/13 รายงานประชุม  
 เทศาภิบาล ปีที่ 2 รศ. 126
- เอกสาร ร.5ศ.5 เลขที่ 4 ที่ 84/4342 พระยา  
 สุริยานุวัตร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ.124
- เอกสาร ร.5 ขบ.1/32 ที่ 44/1138 พระบาท  
 สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงพระยาสุริยานุวัตร ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ร.ศ.124
- เอกสาร ร.5 ท.49/8 พระยาวิสุทธสุริยศักดิ์  
 กราบทูล พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ร.ศ.116
- เอกสาร ร.5 ขบ. 5.6/22 ที่ 115/22935  
 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 7 ตุลาคม  
 ร.ศ.115
- เอกสาร ร.5. ขบ. 5.9/3 ที่ 47/1098 พระยา  
 สุขุมณีนวินิต กราบทูลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช มกุฎราชกุมาร ผู้สำเร็จราชการ  
 รัชกาลพระนคร ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน ร.ศ.126
- เอกสาร ร.5 ขบ. 5.1/26 พระราชหัตถเลขาของ  
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 11 สิงหาคม ร.ศ.118
- เอกสาร ร.5 ม.5.1/37 ที่ 54/3734 กรมหลวง  
 นเรศวรฤทธิ์ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน ร.ศ.  
 128
- เอกสาร ร.5 ขบ.5.9/22 ที่ 60/3212 พระยาสุ  
 รียานุวัตร กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน ร.ศ.124
- เอกสาร ร.5 ขบ. 9/106 สำเนาคำแปล นาย  
 กิตติณส์ ทูลกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ลงวันที่ 16 มีนาคม ร.ศ.126

เอกสาร ร.5 ม.214/17 ที่ 2569/11432  
กรมหลวงคำวรงราชานุภาพ กราบทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 21  
มกราคม ร.ศ.121

เอกสาร ร.5 กษ. 9.4/1 เรื่องคำกราบบังคมทูล  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวของบริษัทรถคลองและคูนาสยามในพิธีเปิดประตูน้ำคลอง  
วังสฤษดิ์ประยูร ศักดิ์

เอกสาร ร.5 กษ.9.43 เรื่องบริษัทรถคลอง และ  
คูนาสยาม

เอกสาร ร.5 ยช.3.1/5 เรื่องหนังสือกรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิธาดา กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 สำเนา 78/3042 13 กรกฎาคม  
ร.ศ.117

1.2 เอกสารชั้นต้นที่พิมพ์แล้ว

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ จกหมายเทศ์จประพาสต่างประเทศใน  
รัชกาลที่ 5 เทศ์จเมืองสิงคโปร์ และเมืองปัตตาเวียครั้งแรกและเทศ์จประพาส  
อินเดีย พิมพ์ครั้งที่ 3, พระจันทร์, 2509, 69 หน้า

เทศ์จประพาสครั้งในรัชกาลที่ 5 พิมพ์ครั้งที่ 19  
พระจันทร์, 2514, 90 หน้า

พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัว เล่ม 3 ครุสภา 2505

จกหมายเทศ์พระราชกิจรายวัน ภาค 5-6 พิมพ์ครั้งที่  
ที่ 2 โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี 2514, 103 หน้า พิมพ์ในงานพระราชทาน  
เพลิงศพ พันตำรวจเอก เพลิน ศรีสาคร และนางกนิษฐา ศรีสาคร 21 ธันวาคม พ.ศ.  
2514

พระราชหัตถเลขาเมื่อเสด็จพระราชดำเนินประพาส

ยุโรป พ.ศ. 2440 ครุสภา 2505

พระราชนิพนธ์จดหมายเหตุรายวันเมื่อเสด็จประพาส

ชาวฝรั่งเศส, 2466, 204 หน้า

เรื่องเสด็จประพาสแหลมมลายูเมื่อรัตนโกสินทร์ศก

108 109 117 120 รวม 4 คราว พิมพ์ในงานพระศพสมเด็จพระเจ้านั่งเยาเธอ

เจ้าฟ้ามวลีนีเทพคาราศิริภาพรรณวดี กรมขุนศรีสังขนาลัยสุรภัญญา 2468, หน้า

ต่างประเทศ, กระทรวง กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคี

ระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ โรงพิมพ์ บรรจันท์

2511, 248 หน้า

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 21

ศึกษาธิการ, กระทรวง กรมศิลปากร "ประกาศจัดที่ดินสร้างถนนราชดำเนิน" ทำเนียบนาม

ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี บำรุงธรรม 2482 115 หน้า

การเสด็จประพาสยุโรปของรัชกาลที่ 5 ร.ศ. 116

เล่ม 1 หสน. สหประชาพานิชย์ 2523, 377 หน้า

## 2. เอกสารขึ้นรอง

### 2.1 พงศาวดาร

คำทรงราชานุญาต, สมเด็จพระบรมวงศ์เธอกรมพระยา พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์

รัชกาลที่ 2 มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ สยามบรมมหาร

2482, 170 หน้า

พิพากรวงศ์, เจ้าพระยา พงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 โรงพิมพ์ครุสภา 2504,

300 หน้า

พงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 3 พ.ศ. 2367-

2394 โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนาการ 2481, 240 หน้า

## 2.2 ประมุขพงศาวดาร

คำทรงราชานุกาพย์, สมเด็จพระบรมวงศ์เชอกรมพระยา ประมุขพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ  
เล่ม 6 (ภาคที่ 21-26)

## 2.3 วิทยานิพนธ์, ปรินญาณิพนธ์

กิ่งแก้ว นิคมช่ำ " การเจรจาและข้อตกลงระหว่างไทยและอังกฤษ เกี่ยวกับหัวเมืองมลายู  
ในสมัยรัชกาลที่ 5 ระหว่าง พ.ศ. 2443-2452" ปรินญาณิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ 2519

กิติ ศันไทย " คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย" วิทยานิพนธ์ปรินญาณการศึกษามหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย 2520, 208 หน้า

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ " การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัว" ปรินญาณิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสาน  
มิตร เจริญวิทยการพิมพ์ 2519, 274 หน้า

จิราภรณ์ สถาปนาวรรณะ " วิกฤตการณ์สยาม ร.ศ. 112" ปรินญาณิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต  
วิทยาลัยวิชาการศึกษา 2516, 227 หน้า

ไพฑูริย์ มีกุศล " การปฏิรูปการปกครองมณฑลอีสานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัว" ปรินญาณิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสาน  
มิตร 2515, 168 หน้า

สมใจ ไพโรจน์ธีร์รัชต์ " บทบาทของประเทมหาอำนาจตะวันตกในการเสริมสร้างทางรถไฟ  
ของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว" วิทยานิพนธ์  
ปรินญาณมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
2517, 378 หน้า

สุทธาคา เลขไวฑูริย์ " การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2435-2453)" วิทยา  
นิพนธ์ปรินญาณอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2525, 282 หน้า

## 2.4 บทความใน อนุสาร นิตยสาร

ประกาศสร เสรีกุล " ถนนในกรุงเทพฯ " อนุสาร อ.ส.ท. 12 38 กันยายน 2514  
 วาสนา กุลประสูตร " สารคดีเนื่องในโอกาสชกิตสมัยพระราชพิธีรัชมังคลาภิเษก 2 กรกฎาคม  
 2531 " สกุลไทย ปีที่ 34 ฉบับที่ 1755 ประจำวันอังคารที่ 7 มิถุนายน 2531

## 2.5 หนังสือทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (พ.ศ.2459-2490) โรงพิมพ์  
 กรมรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ

72 ปี โรงพิมพ์กรมรถไฟแห่งประเทศไทย 2513, 493 หน้า

คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2  
รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475 จัดพิมพ์เป็นที่ระลึกเนื่องในงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์  
 200 ปี พ.ศ. 2525

เจริญ ไชยชนะ มหาราชไทย ดวงดีการพิมพ์ 2521, 515 หน้า  
 จุลจกมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ พระราชินีพันธุไกลบ้าน 2 เล่ม แพร่พิทยา  
 2513, 368 หน้า

จุลจักรพงษ์, พระองค์เจ้า เจ้าชีวิต พิมพ์ครั้งที่ 3 อักษรสมัย 2514, 753 หน้า

เฉลิม อยู่เวียงชัย ประวัติศาสตร์สมัยกรุงธนบุรีและสมัยรัตนโกสินทร์ เอกสารนิเทศการ  
 ศึกษา กรมการฝึกหัดครู 2514, 556 หน้า

ฉบับพิเศษในหลวง พระชนมายุครบ 60 พรรษา สามมหาราชแห่งจักรีวงศ์ 68 หน้า

ชัย เรื่องศิลป์ ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352 - 2453 ค้านสังคม พิมพ์ครั้งที่ 3  
 อมรการพิมพ์, 480 หน้า

ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352 - 2452

ตำนานเศรษฐกิจ ไทยวัฒนาพานิช 2522, 348 หน้า

ชาติ เอี่ยมกระสินธุ์ สยามและความหลัง ชัยศิริการพิมพ์ 2520, 176 หน้า

สยามในอดีต กรุงชน 2515, 414 หน้า

คำทรงราชานุภาพ, กรมหลวง นิทานโบราณคดี เกษมบรรณกิจ พิมพ์ครั้งที่ 16 2530, 640 หน้า

คำทรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา ความทรงจำ เสริมวิทย์

บรรณาการ 2518, 375 หน้า

แถมสุข นุ่มนนท์ " การเจรจาทางการทูตระหว่างไทยกับอังกฤษ ค.ศ. 1900 - 1909 วรรณ

ไวยากรณ์ " โครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ ฉบับประวัติศาสตร์และ

วัฒนธรรม 2514

นคร พันธุมรงค์ ประวัติศาสตร์สมัยกรุงธนบุรี - รัตนโกสินทร์ พิมพ์ 2524, 470 หน้า

ประยูร สิทธิพันธ์ " มหาราชและพระราชกรณียกิจสมเด็จพระภัทรมหาราช " เทพพิทักษ์

การพิมพ์ 2520, 618 หน้า

เพ็ญศรี คู่กและนิยนาถ บุนนาค ประวัติศาสตร์ไทย 2 อักษรเจริญทัศน์ 2526, 151 หน้า

พลกุล อิงกีนิพันธ์ บทบาทชาวจีนในสมัย รัชกาลที่ 5 ประจักษ์การพิมพ์ 2515, 205 หน้า

ภาวดี มหาวินัย ประวัติศาสตร์ไทยสมัยใหม่ ธรรมการพิมพ์ 2526, 251 หน้า

ศึกษาธิการ, กระทรวง กรมศิลปากร ที่ระลึกในงานวันฉลองวันเถลิงถวัลราชสมบัติของพระ

บาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ครบ 100 ปี 2511

กรมวิชาการ สมเด็จพระนิยมหาราช คุรุสภา

2516, 874 หน้า

ประวัติศาสตร์ไทย 2 คุรุสภา 2523, 48 หน้า

แนวพระราชดำริการรัชกาล คุรุสภา ลาดพร้าว

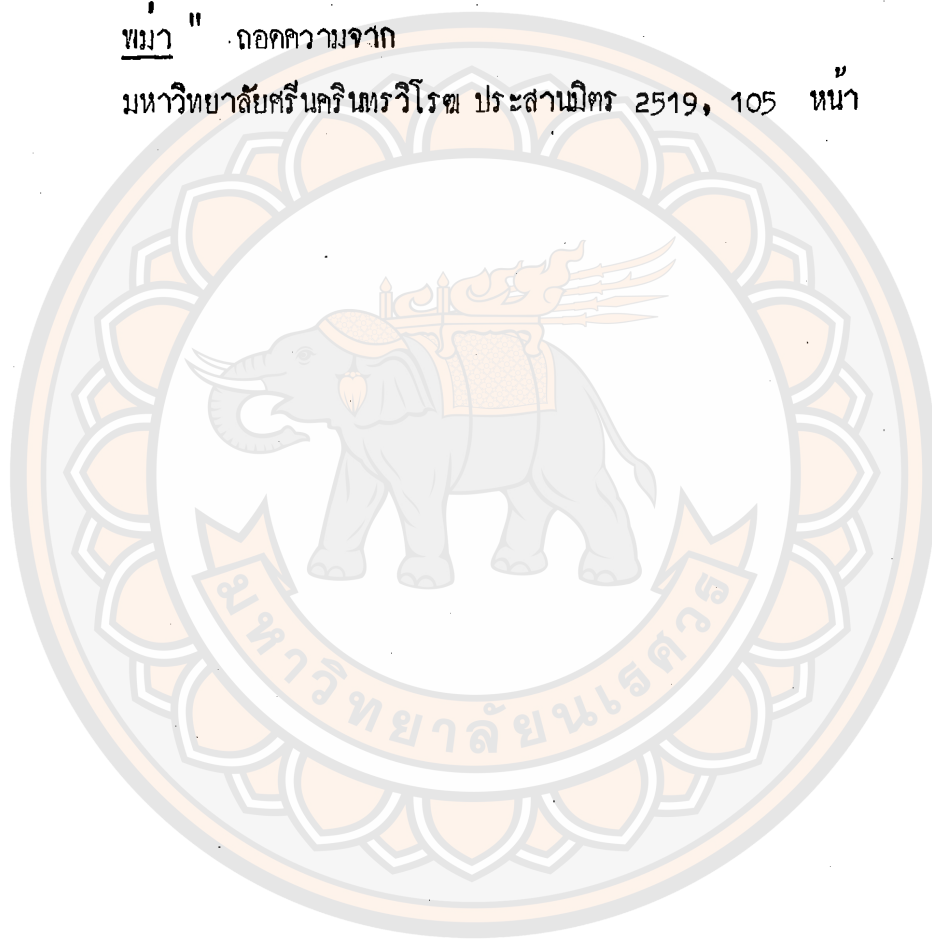
2527, 327 หน้า

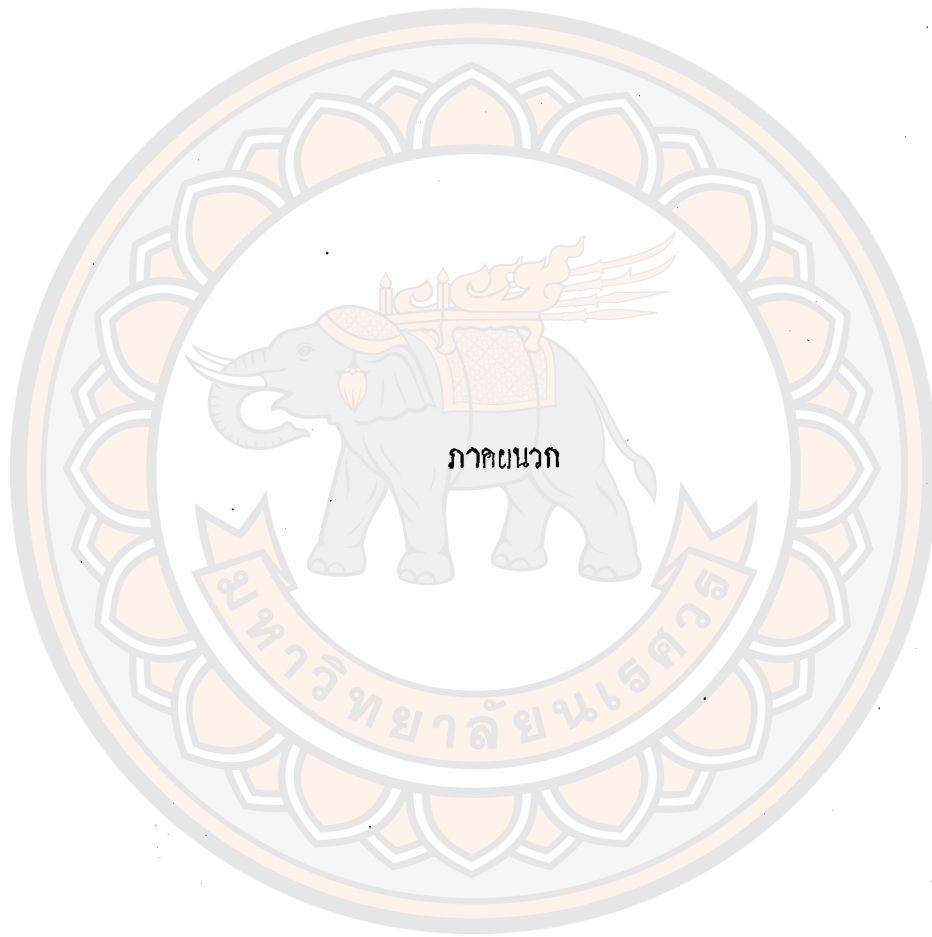
เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ(รวบรวม) " ประกาศสร้างรถไฟสยามแกลงเทพาถึงนครราชสีมา

รศ. 109 " ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 13

เสถียร ศุกโสมณ ประวัติศาสตร์ไทย พิมพ์ครั้งที่ 3 อักษรเจริญทัศน์ 2522, 442 หน้า  
 สุขสนาน วงศ์สุวรรณ " ประวัติศาสตร์การปกครองของไทย " พีระพินา 2527, 446 หน้า  
 แสงอรุณ กนกภาพงศ์ชัย หนังสือชุดกรุงเทพฯสองศตวรรษ เหตุการณ์สมัยรัตนโกสินทร์  
 อักษรสัมพันธ์ 2525, 135 หน้า

อมร โสภณวิเชนรุ่งวงศ์ และเอกวิทย์ ณ ถลาง " การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่ของสยามและ  
พม่า " ถอดความจาก  
 มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร 2519, 105 หน้า





พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับแรก

- มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติรถยนต์ รัตนโกสินทร์ ศก. 128
- มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้เมื่อมหลกรุงเพทพฯ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน รัตนโกสินทร์ ศก 129 เป็นต้นไป ถ้าจะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ในหัวเมืองมณฑลใด เมื่อใดก็ด้วย ก็จะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไปภายหลัง
- มาตรา 3 คำว่ารถยนต์ให้ฟังเข้าใจว่ารถที่สร้างขึ้นสำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของซึ่งเกินกว่าเครื่องจักรและไม่มีราง
- มาตรา 4 คำที่ว่า เสนาบติที่ใช้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ฟังเข้าใจว่า เสนาบติผู้บัญชาการเทศาภิบาลคือในมณฑลกรุงเพทพฯ เสนาบติกระทรวงนครบาล มณฑลอื่น เสนาบติกระทรวงมหาดไทย

การจดทะเบียนรถยนต์

- มาตรา 5 รถยนต์ทุก ๆ หลัง ที่ใช้อยู่ในถนนหลวงในมณฑลกรุงเพทพฯ ต้องมาจดทะเบียนที่เจ้าพนักงานกระทรวงนครบาล ซึ่งเสนาบติจะไ้ตั้งขึ้น สำหรับการจดทะเบียนรถวันไว้แต่รถหลวงสำหรับพระราชฐานนั้นไม่ต้องมาจดทะเบียน
- มาตรา 6 บรรดารถยนต์ที่ไ้จดทะเบียนแล้วต้องมีตัวเลขเป็นเครื่องหมายที่ไ้จดทะเบียนนั้นติดไว้ที่รถด้วย จะควรถึกที่ไ้และใช้เครื่องหมายขนาดใด และใช้สีใด แล้วแต่เสนาบติจะกำหนดให้
- มาตรา 7 ให้เรียกเงินค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนรถหลังละ 10 บาท ถ้าเป็นรถยนต์ที่มีล้อต่ำกว่า 4 ล้อให้เรียกหลังละ 5 บาท
- มาตรา 8 ผู้ใดใช้รถที่ไ้จดทะเบียนก็ไ้ หรือไม่มีตัวเลขติดประจำรถตามพระราชบัญญัตินี้ก็ไ้ หรือใช้ตัวเลขที่แลเห็นไม่ชัดเจนนก็ไ้ หรือเอาสิ่งใดสิ่งหนึ่งบังบังตัวเลขเสียแล้วขับรถไปตามถนนหลวงก็ไ้ ผู้ที่ขับรถและเจ้าของรถนี้ไ้มีความผิด ต้องระวางโทษปรับครั้งหนึ่งไม่เกินกว่า 50 บาท
- มาตรา 9 ถ้ามีหลักฐานปรากฏว่ารถที่กล่าวถึงขับไปมาในถนนหลวงนั้น จะนำไปจดทะเบียนก็ไ้หรือชนพมาจากท่าเรือเวลาเมื่อแรกเข้ามาถึงก็ไ้ ผู้ขับแลเจ้าของไ้มีความผิดตามความในมาตรา 8

- มาตรา 10 ถ้าผู้ขายหรือผู้ทำรถยนต์จะต้องการใบอนุญาตและเครื่องหมายพิเศษสำหรับเปลี่ยนใช้ประจำรถหลังโคหลังหนึ่งโคทุกหลัง เพื่อขับทดรองรถที่หาขึ้นใหม่หรือเพื่อจะโคให้ผู้ที่ซื้อรถนั้นขับทดรอง เสนาบดีจะให้ใบอนุญาตพิเศษเช่นนี้ก็ได้ เมื่อผู้ที่ได้รับใบอนุญาตพิเศษได้รับ เครื่องหมายติดไว้ที่รถตามที่โคกำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว ผู้ที่ซื้อรถนั้นไม่มีความผิดตามความในมาตรา 8 ใบอนุญาตและเครื่องหมายเช่นนี้ ผู้ขอต้องเสียค่าธรรมเนียมปีละ 30 บาท
- มาตรา 11 รถยนต์ที่ได้จดทะเบียนแล้ว ถ้าจะเปลี่ยนเจ้าของใหม่จะต้องมาแจ้งความต่อเจ้าพนักงานจดทะเบียนภายในกำหนด 15 วัน นับตั้งแต่วันที่รถนั้นได้เปลี่ยนเจ้าของ และในการที่จะแจ้งความนั้นต้องบอกเลขจดทะเบียนของรถหลังนั้น ทั้งนามและตำบลที่อยู่ของรถหลังนั้น เจ้าของใหม่ด้วย ถ้าเจ้าของรถหลังโคไม่กระทำตามก็มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50 บาท

การจดทะเบียนคนขับรถ

- มาตรา 12 ห้ามไม่ให้ผู้หนึ่งผู้ใดขับรถยนต์ในถนนหลวง นอกจากผู้ซึ่งเจ้าพนักงานโคออกใบอนุญาตให้ เป็นสำคัญว่าเป็นผู้ควรขับรถยนต์ได้ ถ้าผู้ใดประพฤติฝ่าฝืนผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับครั้งหนึ่งปรับเป็นเงินไม่เกินกว่า 50 บาท ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนเป็นผู้อยู่ในระหว่างเวลาสอบใบอนุญาตตามความที่ไว้ใน มาตรา 19 มีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็น 3 สถาน คือ สถานหนึ่ง ให้จำคุกไม่เกิน 10 วัน หรือสถานหนึ่ง ให้ปรับไม่เกิน 50 บาท หรือสถานหนึ่งทั้งจำคุกและปรับอย่างว่ามาด้วยกัน
- มาตรา 13 ในการที่เจ้าพนักงานจะให้ใบอนุญาตให้ผู้ใดเป็นผู้ควรขับรถยนต์คนนั้น ให้เสนาบดีจัดให้มีผู้ตรวจสอบเสียก่อน ทอเห็นว่าผู้นั้นชำนาญพอสมควรขับรถยนต์ในท้องถนนหลวงได้จึงให้ออกใบอนุญาตให้ แต่ห้ามมิให้ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ซึ่งมีอายุต่ำกว่า 16 ปี ขับรถยนต์เป็นอันขาด

ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถยนต์นั้น มีอัตราค่าธรรมเนียมปีละ 5 บาท

- มาตรา 14 ในการที่จะฝึกหัดขับรถยนต์นั้น ถ้าและผู้ที่ได้รับใบอนุญาตกำกับไว้ด้วยว่า ถึงผู้ซึ่งยังไม่ได้รับอนุญาตก็ขับได้ แต่ให้ถือว่าผู้ที่กำกับต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ทั้งปวงกับผู้ซึ่ง

### การปืมเครื่องหมายเลขใบอนุญาต

มาตรา 15 ถ้าผู้ใดกระทำการล่วงละเมิดคือ

- (1) เอาใบอนุญาตหรือ เครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดซึ่งตนได้รับอนุญาตตามความใน มาตรา 10 ให้คนอื่นใช้ก็ได้
- (2) เอาเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดสำหรับรถหลังหนึ่งไปใช้สำหรับรถอีกหลังหนึ่งก็ได้
- (3) เอาใบอนุญาตที่เจ้าพนักงานได้ออกให้แก่ผู้อื่นมาใช้สำหรับตนก็ได้ ผู้ใดมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ 3 เดือนให้จำคุกไม่เกิน 10 วัน หรือ 3 เดือนให้ปรับไม่เกิน 50 บาท หรือสถานหนึ่งทั้งจำคุกและปรับอย่างว่ามาด้วยกัน

### การหยุดรถเมื่อมีอันตราย

มาตรา 16 เมื่อรถยนต์หลังหนึ่งหลังใด เป็นคนเหตุหรือกระทำให้เกิดเหตุอันตรายอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้นจะเป็นความเสียหายของผู้ขับรถ หรือด้วยเหตุอย่างอื่นก็ได้ ผู้ขับรถนั้นต้องหยุดรถหรือคอยพอสมควร ถ้าเจ้าพนักงานหรือผู้ถูกหมายจับจะต้องการทราบนามและตำบลที่อยู่ของเจ้าของรถ และเลขหมายจดทะเบียนรถหลังนั้น ก็ต้องชี้แจงบอกข้อความให้ตามจริง ถ้ามีเหตุอันตรายถึงชีวิตหรืออาจเจ็บอย่างใด ผู้ที่อยู่ในรถนั้นต้องจัดการช่วยเหลือเกื้อหนุนผู้บาดเจ็บตามสมควร ผู้ใดประพฤติฝ่าฝืนต่อมาตรานี้ ผู้ใดมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือสถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกิน 10 วัน หรือสถานหนึ่งทั้งจำคุกและปรับอย่างว่ามาด้วยกัน

### โคมและเครื่องหมาย

มาตรา 17 รถยนต์ที่ขับไปมาในเวลากลางคืนนับตั้งแต่เวลาพระอาทิตย์ตกจนพระอาทิตย์ขึ้นต้องมีโคมติดข้างหน้ารถไม่ต่ำกว่า 2 ดวง และข้างหลังรถอีกดวงหนึ่ง แต่ถารถยนต์ที่มีล้อ 3 ล้อ ต้องมีโคมหน้า 2 ดวง รถยนต์อย่าง 2 ล้อ โคมหน้าแต่โคมเดียว และรถยนต์ทั้งสามล้อและ 2 ล้อนี้ โคมหลังรถไม่ต้องมีก็ได้ ถ้าผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม ผู้ใดมีความผิดต้องระวางโทษครั้งหนึ่งปรับเป็นเงินไม่เกิน 12 บาท

มาตรา 18 ห้ามไม่ให้รถอย่างอื่น ๆ นอกจากรถยนต์และรถรางใช้แคร่ปืมหรือแคร่เป่าเป็น  
เครื่องหมายเสียงเป็นอันขาด ข้างฝ่ายรถยนต์และรถรางก็ห้ามมิให้ใช้ระฆังเป็น  
เครื่องหมายเสียง ผู้ใดฝ่าฝืนผู้นั้นมีความผิดของระวางโทษครึ่งหนึ่งปรับไม่เกิน  
12 บาท

### การลงโทษ

มาตรา 19 ถ้าปรากฏแก่ศาลว่าผู้ใดขับรถยนต์ ในท้องถนนหลวง ด้วยความประมาทปราศจาก  
ความระมัดระวังจนเกิดเหตุบาดเจ็บหรืออันตรายแก่ผู้อื่นก็ดี หรือจนน่ากลัวจะเกิด  
อันตรายแก่ผู้อื่นก็ดี ให้ศาลมีอำนาจที่จะปรับผู้นั้นได้ไม่เกินกว่า 50 บาท หรือถ้า  
กระทำเป็นครั้งที่ 2 ศาลจะสั่งให้กบิลอนุญาตขับรถของผู้นั้นเสียตลอดเวลาที่  
ศาลเห็นสมควรแก่ความผิด ไม่เกินกว่า 1 ปี เป็นกำหนด เมื่อศาลให้มีคำสั่งทวง  
ที่ว่ามานี้ ให้เจ้าพนักงานทะเบียนเรียกใบอนุญาตนั้นมาสลักหลัง คำสั่งไว้เป็นสำ  
คัญจนทุกคราว ถ้าผู้ใดถูกกบิลอนุญาตถึง 3 ครั้ง แล้วยังขึ้นกระทำผิดตามที่ว่า  
มาในคราวนี้อีก ศาลจะสั่งกบิลอนุญาตของผู้นั้นเสียทีเดียวก็ได้

มาตรา 20 โทษที่มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่กีดกันหรือลดล้างความรับผิดชอบที่จะพึงมีตาม  
ความในพระราชกำหนดกฎหมายอื่น มีกฎหมายลักษณะอาญาเป็นต้น

มาตรา 21 ให้เสนาบดี ผู้บัญชาการเทศาภิบาลในท้องที่เป็นผู้รักษาการ ให้เป็นไปตามพระ  
ราชบัญญัติในทุกประการ และเมื่อเห็นจำเป็นจะต้องมีกฎข้อบังคับเพื่อประกอบ  
กับพระราชบัญญัตินี้ด้วยประการใด ๆ เมื่อได้รับพระบรมราชานุญาตและประกาศ  
ในหนังสือราชกิจจานุเบกษาแล้ว ก็ให้ใช้กฎข้อบังคับนั้นเหมือนส่วนหนึ่งแห่งพระ  
ราชบัญญัตินี้

ประกาศมา ณ วันที่ 17 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ศก 182 เป็นวันที่ 15011 ใน  
รัชกาลปัจจุบันนี้