

งานคานการคมนาคม

สมัยก่อนที่เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์เข้ามาดำรงตำแหน่งเสนาบดี กระทรวงคมนาคมเรียกชื่อว่ากระทรวงโยธาธิการ ประกอบด้วย กรมโยธา กรมรถไฟ กรมไปรษณีย์-โทรเลข ต่อมาใน พ.ศ. 2454 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ให้จัดราชการในกระทรวงโยธาธิการใหม่ โดยให้ยกกรมโยธาออกจากกระทรวงโยธาธิการไปสังกัดหน่วยโยธาหัวเมือง ส่วนแผนกการช่างยกมาขึ้นกับกรมสุขาภิบาลและกรมพิพิธภัณฑสถาน และได้โอนหน่วยงานอื่นได้แก่ กรมคลองจากกระทรวงเกษตรซึ่งต่อมาเรียกว่า กรมทาง (the Department of State Highways) เข้ามารวมอยู่ด้วยกันและเปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการให้สอดคล้องกับงานที่รับผิดชอบว่า กระทรวงคมนาคม (Ministry of Communication) เพราะฉะนั้นจะเห็นได้ว่าหน่วยงานที่สังกัดกระทรวงคมนาคมประกอบด้วย กรมรถไฟ กรมทาง และกรมไปรษณีย์โทรเลข

เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงคมนาคมตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2455² และรับราชการอยู่จนกระทั่งสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงถวายบังคมลาออกจากราชการ อย่างไรก็ตามแม้ว่าเจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์รับราชการอยู่ในกระทรวงคมนาคมเป็นเวลานานถึง 13 ปี แต่เนื่องจากได้มีคำสั่ง

¹ กจช. ร. 6 คค. 1/6, ชื่อกระทรวงคมนาคมและกรมทางในภาษาอังกฤษ (พ.ศ. 2454 - 2455)

² กจช. ร. 6 คค. 3/3, ย้ายกรมพระนครสวรรค์บุรีเป็นเสนาบดีมณฑล เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์เป็นเสนาบดีโยธา และกรมมหินทรบุรีเป็นเสนาบดีกระทรวงเกษตร (พ.ศ. 2455)

การสร้างทางรถไฟสายเหนือ เพื่อเป็นการสกัดกั้นอิทธิพลของอังกฤษ และเพื่อประโยชน์ทางการปกครองด้วย กล่าวได้ว่าการสร้างทางรถไฟสายนี้ตกอยู่ในกำมือคนเยอรมันทั้งตำแหน่งเจ้ากรมและวิศวกร ซึ่งรัชกาลที่ 5 ทรงโปรดให้กระทรวงพระคลังมหาสมบัติจ่ายเงินงวดแรกจำนวน 300,000 บาท เพื่ออุดหนุนการสร้างทางรถไฟสายนี้ อย่างไรก็ตามก็ตามเนื่องจากรัฐบาลประสบปัญหาเรื่องเงินทุนและเห็นความจำเป็นของการสร้างทางรถไฟสายใต้ จึงระงับการก่อสร้างทางสายเหนือไว้เพียงตำบลแม่พริก จังหวัดแพร่¹

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงให้สร้างทางรถไฟสายเหนือต่อไปถึงเชียงใหม่ ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจและทางการปกครอง เช่นเดียวกับรัชกาลที่ 5² อย่างไรก็ตามใน พ.ศ. 2457 พระเจ้าพี่ยาเธอกรมพระจันทบุรีนฤนาถ เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ เห็นว่าควรเร่งสร้างทางรถไฟสายเหนือไว้ก่อน เพื่อเอาเงินมาพัฒนาโครงการชลประทาน โดยใช้เงินคงคลังหรือเงินกู้ภายในประเทศ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วย และอนุญาตให้จัดการได้ แต่ขอเสนอตั้งเกล้าเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วย เพราะการรถไฟได้เตรียมการไว้พร้อมทั้งเจ้าพนักงานวัสดุอุปกรณ์ และแนะนำให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟต่อไปตามเดิม ในที่สุดกรมพระจันทบุรีนฤนาถ ยินยอมให้สร้างทางรถไฟสายเหนือต่อไปถึงเชียงใหม่ โดยให้เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ รับรองว่าจะสร้างให้เสร็จภายในวงเงิน 11,000,000 บาท จากจำนวนเงินที่กะไว้เดิม 17,000,000 บาท โดยใช้เงินคงคลังและเงินกู้ภายในหรือต่างประเทศ³

¹ กจช. ร. 5 ยช. 5.2/7, รัชกาลที่ 5 ถึงกรมพระยาเทววงษ์โรปกการ 29 กันยายน ร.ศ. 115

² กจช. ร. 6 กต. 5.3/11, ตรวจทางรถไฟสายเหนือเพื่อจะสร้างต่อใน มณฑลพายัพ (พ.ศ. 2454)

³ กจช. ร. 6 ก. 8.2/6, งบประมาณประจำปี พ.ศ. 2458

การสร้างทางรถไฟสายใต้ สร้างเพื่อเหตุผลทางการเมือง เพื่อป้องกันการถือโอกาสแทรกแซงหัวเมืองมลายูของไทย และเพื่อเป็นการกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ ให้ใกล้ชิดกับรัฐบาลกลาง จึงได้มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 แต่เนื่องจากรัฐบาลขาดแคลนเงินในการสร้างทางรถไฟสายนี้รัฐบาลได้กู้เงินจากรัฐบาลอังกฤษเป็นจำนวน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง¹ และได้ลงนามกันใน พ.ศ. 2451 ซึ่งสาระสำคัญของสนธิสัญญาข้อหนึ่งกล่าวว่ารัฐบาลไทยต้องเชื่อมทางรถไฟของไทยกับทางรถไฟของมลายา ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีการเชื่อมทางรถไฟสายแยกแต่อยู่เกาะภูเก็ตกับทางรถไฟของอังกฤษที่ไทรบุรีในวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2459² ส่วนการเชื่อมทางรถไฟสายใต้ของไทยกับทางรถไฟของอังกฤษที่มาจากฝั่งตะวันออก คือ กลันตัน ก็ได้เชื่อมกันภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1

จะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 6 ก็เช่นเดียวกับรัชกาลที่ 5 คือสร้างเพื่อเหตุผลทางการเมือง ทางการปกครองและทางเศรษฐกิจ ส่วนเหตุผลอีกประการหนึ่งของการสร้างทางรถไฟก็คือ เนื่องมาจากข้อผูกพันตามสัญญากู้เงินที่ไทยได้กู้จากอังกฤษ ในตอนปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2451 ซึ่งมีจำนวนเงินกู้ 4,000,000 ปอนด์ เงินกู้ดังกล่าวได้ผูกพันให้ไทยใช้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้และสายเหนือ โดยที่อังกฤษจะได้ผลประโยชน์ด้านการเมืองและการค้า เพราะฉะนั้นการลงทุนในการสร้างทางรถไฟจึงจำเป็นต่อมา ทั้งโดยการใช้เงินกู้และเงินงบประมาณแผ่นดิน

¹ปิยนัด มุขนาค, การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รายงานผลการวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518), หน้า 141.

²กจช. ร. 6 กค. 5.5/18, กรมรถไฟหลวงสายใต้ขออนุญาตเชื่อมปลายทางรถไฟสายใต้กับรถไฟของอังกฤษที่เซบลิส.

และในระยะหลัง ๆ เมื่อมีการขาดแคลนเงินก็ให้นำเงินกงกัลงมาใช้ด้วย¹

สำหรับในกิจการค้ารถไฟนั้น เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์มีผลงานสำคัญในระหว่างที่ดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงคมนาคมดังนี้คือ

ก. แนวความคิดในการรวมกรรมรถไฟสายเหนือและใต้เข้าเป็นกรมเดียวกัน แต่เดิมทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี ขึ้นกับกรรมรถไฟสายเหนือ บัญชีรายรับรายจ่าย การบังคับบัญชาต้องแยกออกจากกรรมรถไฟสายใต้ ที่จริงควรจะขึ้นกับกรรมรถไฟสายใต้มากกว่า เนื่องจากการจัดการบริหารกรรมรถไฟยังบกพร่อง อันเป็นเหตุให้เกิดการทุ่มเถียงกันในระหว่างกรรมรถไฟสายเหนือกับกรรมรถไฟสายใต้อยู่เสมอในเรื่องที่จะส่งสิ่งของเข้ามาใช้ในกิจการรถไฟ เพราะความกว้างของขนาดรางรถไฟสายกรุงเทพฯ - หัวหิน นั้นแตกต่างกับทางรถไฟสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายใต้ที่มีโครงการจะต่อเชื่อมกับทางรถไฟของมลายาและพม่า ดังนั้น เครื่องโยงรถติดกันสำหรับรถไฟสายใต้นั้นจำเป็นต้องใช้แบบเดียวกับทางรถไฟที่ใช้อยู่ในประเทศนั้น ส่วนกรรมรถไฟสายเหนือต้องการใช้ตามแบบเยอรมัน ซึ่งใช้อยู่แล้วในการรถไฟสายเหนือ เพื่อระงับความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนี้ เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่าสมควรจะแยกกรรมรถไฟสายเพชรบุรีออกจากกรรมรถไฟสายเหนือ โดยให้มารวมอยู่ในการปกครองของการรถไฟสายใต้ ซึ่งกำหนดว่าจะรวมการปกครองตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2456² นอกจากนี้ท่านยังเสนอว่า เมื่อสร้างทางรถไฟสายใต้เสร็จเมื่อใด ควรรวมกรรมรถไฟซึ่งแยกอยู่เป็นกรมเดียวกัน โดยมีผู้บังคับบัญชาเพียงคนเดียว

¹พร.เพ็ญ สันตะภูล, "การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), หน้า 101.

²กจช. ร. 6 คค. 5.2/8, เรื่องการแยกการปกครองรถไฟสายเพชรบุรีมารวมอยู่ในทางรถไฟสายใต้ (กันยายน - ตุลาคม พ.ศ. 2455).

แนวความคิดในการรวมกรรมรถไฟเข้าเป็นกรมเดียวกัน เป็นความคิดที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น เพื่อประโยชน์ในการตั้งอำนาจบริหารกิจการรถไฟให้เป็นของคนไทย เพื่อระงับปัญหาข้อขัดแย้งทางการเมือง และเป็นการประหยัดเงินแผ่นดิน รวมทั้งจำนวนเจ้าพนักงานด้วย

อย่างไรก็ตามการรวมกรรมรถไฟทั้ง 2 กรมเข้าเป็นกรมเดียวกันยังไม่ได้ดำเนินการจนกระทั่ง พ.ศ. 2460 เมื่อไทยเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 จึงได้รวมเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง โดยมีกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินผู้ซึ่งได้ศึกษาวิชาวิศวกรรมมาโดยตรงมารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง¹ ทั้งนี้เนื่องจากว่าในระหว่างที่การสงครามระหว่างมหาอำนาจทั้งสองฝ่ายกำลังดำเนินอยู่ในระยะ พ.ศ. 2460 ฝ่ายสัมพันธมิตรเป็นฝ่ายได้เปรียบ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงคิดจะประกาศสงครามกับฝ่ายมหาอำนาจกลาง และประชุมเสนาบดี เพื่อระบายนเยอรมันออกจากราชการในหน่วยงานต่าง ๆ สำหรับกระทรวงคมนาคมเจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์ได้เตรียมการระบายนเยอรมันออกจากกรมรถไฟสายเหนือ พร้อมกับจัดหาผู้ชำนาญที่เป็นชาวไทย หรือชาวต่างประเทศมาทำหน้าที่แทน ซึ่งผู้ที่ทำหน้าที่แทนชาวเยอรมันนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นชาวไทยเกือบทั้งสิ้น ส่วนชนชาติสัมพันธมิตรมีอิตาลีเพียงประเทศเดียว นอกนั้นเป็นชาติที่เป็นกลาง เช่น สวิตเซอร์แลนด์ เดนมาร์ก ส่วนทางรถไฟสายใต้เจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์เตรียมการยืมคนจากสหพันธรัฐมลายู หรือจากอินเดียมาทดแทนชาวเยอรมันในกรมรถไฟสายใต้เช่นเดียวกัน

ถึงแม้ว่าเจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์เตรียมการเปลี่ยนแปลงบุคคลครั้งใหญ่ในกิจการรถไฟไทย แต่กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศทรงวิตกว่าเจ้าพระยาวางษานุประพัทธ์จะจัดงานไม่เรียบร้อยและเกรงความลับจะแพร่หลายเพราะ

¹ สอน เหล่าถาวร, วิวัฒนาการรถจักรไอน้ำ (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า ง.

ไม่มีความรู้ในวิศวกรรมและไว้อยู่ไม่น้อยนัก¹ จึงเสนอรัชกาลที่ 6 ว่าถ้าจะจัดการให้การรถไฟเรียบร้อย ควรให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินผู้ได้ศึกษาวิชาวิศวกรรมมารับราชการด้วยเหตุนี้จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง²

จึงเห็นได้ว่าใน พ.ศ. 2460 เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ซึ่งดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงคมนาคมไม่สามารถควบคุมกิจการรถไฟใกล้ซึกเหมือนแต่ก่อน เพราะกระทรวงโปรดเกล้าฯ ให้ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงมีอำนาจกว้างขวาง แม้ว่ากรมรถไฟหลวงจะอยู่ใต้บังคับบัญชาของเสนาบดี ทั้งนี้ก็อาจเป็นเพราะว่าเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ไม่ได้ศึกษาวิชาวิศวกรรมมาโดยตรง หรืออาจเป็นเพราะทรงเชื่อในพระปรีชาสามารถของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินว่าจะดำเนินการในกิจการรถไฟได้ดีกว่าเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ จึงพระราชทานวโรกาสให้กราบทูลกิจการรถไฟโดยตรงได้

ข. แนวความคิดในการสร้างทางรถไฟพลังสงครามโลกครั้งที่ 1 หลังจากที สงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง ทุกประเทศได้หันมาบูรณะและพัฒนากิจการรถไฟของตนเป็นการใหญ่ เพราะในระหว่างสงครามรถไฟได้พิสูจน์ให้เห็นคุณค่าในการขนส่งกำลังทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ ตลอดจนเสบียงอาหารวัตถุเคมีต่าง ๆ หลังสงครามความตื่นตัวในเรื่องขยายเส้นทางรถไฟของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอังกฤษ ฝรั่งเศส ได้เตรียมสร้างทางรถไฟในอาณานิคมของตนให้เชื่อมต่อกันโดยตลอด และจากการที่ประเทศไทยอยู่ในดินแดนที่ติดต่อกับอาณานิคมของประเทศทั้งสอง ไทยจึงเป็นศูนย์กลางที่มหาอำนาจทั้งสองขอต่อทางรถไฟ นอกจากนั้นประเทศไทยยังอุ้มไปช่วยวัตถุเคมี ซึ่งเป็นที่ต้องการของมหาอำนาจทั้งสอง อีกประการหนึ่ง เจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ ได้เสนอความเห็นในที่ประชุมเสนาบดี

¹ กจข. ร. 6 ค. 1/223, สยามประกาศสงครามและพระบรมราโชบาย
กิติระบายนชาติศัตรูออกจากราชการ (พ.ศ. 2460)

² เรื่องเดียวกัน.

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2461 ว่า กระทรวงคมนาคมควรมีการเตรียมแผนการคมนาคม
 ด้านรถไฟไว้หลังสงคราม เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์จึงได้ทำบันทึกเสนอเกี่ยวกับการสร้าง
 ทางรถไฟในอนาคต (Memorandum of Policy for Future Railway Construction
 in Siam) ความว่า รัฐบาลควรผูกขาดกิจการรถไฟให้เป็นของรัฐ เพราะกิจการรถไฟ
 ได้ให้ผลประโยชน์แก่รัฐคุ้มค่าที่คาดหมาย นอกจากอำนวยความสะดวกในด้านการค้าแล้ว
 ยังทำให้งานทุกแขนงของรัฐได้รับการปรับปรุงให้ดีกว่าเดิม¹

นอกจากนั้นการที่ไทยเข้าร่วมองค์การสันนิบาตชาติย่อมทำให้สินค้าจากประเทศ
 สมาชิกหลังไหลเข้าสู่ประเทศไทย ขณะเดียวกันสินค้าออกจำพวกวัตถุดิบในประเทศไทย
 ก็กำลังเป็นที่ต้องการของต่างชาติ ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาการสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นจึงเป็น
 สิ่งจำเป็นสำหรับรัฐบาลซึ่งเจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์เสนอว่า การสร้างทางรถไฟมีจุด
 มุ่งหมาย 3 ประการ คือ เพื่อการค้า เพื่อการพัฒนาประเทศ และเพื่อการติดต่อกับนานา
 ประเทศ²

1. เพื่อขยายการค้า คือขยายเส้นทางรถไฟสายใต้และสายตะวันออกของ
 ประเทศ ให้เชื่อมกับทางรถไฟของพม่าและอินโดจีน เพื่อการติดต่อกันระหว่างกรุงเทพฯ
 ว่างกุ้ง และไซ่ง่อน ตามลำดับ

2. เพื่อการพัฒนาประเทศ เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์เสนอให้ขยายเส้น
 ทาง 2 สาย คือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ

สายตะวันออกเฉียงเหนือ เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์เสนอให้ขยายเส้นทางใน
 มณฑลโคราช มณฑลร้อยเอ็ด มณฑลยโสธร มณฑลอุดร เนื่องจากมีประชากรหนาแน่น³

¹ กจข. ร. 6 คค. 5/19, Memorandum of Policy for Future
 Railway Construction in Siam.

² เรื่องเดียวกัน.

³ จากการสำรวจสำมะโนประชากรของกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2459 มีประชากร
 จำนวนประมาณ 3 ล้านคน

และเส้นทางคมนาคมไม่สะดวก ส่วนใหญ่เป็นทางเกวียน รัฐบาลจึงควรขยายเส้นทางรถไฟระหว่างมณฑลอุบลและอุกร ซึ่งเป็นเส้นทางสามเหลี่ยม สำหรับผลประโยชน์ที่ได้รับคือ ทางค้ายุทธศาสตร์และค้าการค้า คือสามารถตั้งศูนย์กลางจากลาวทั้งก่อนบนก่อนล่าง เข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้¹

สายเหนือ เจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์เสนอให้ขยายเส้นทางสายเหนือจากเด่นชัย ถึงเชียงราย ผ่าน แพร่ น่าน สอง งาว พะเยา ซึ่งเส้นทางสายนี้มีพื้นที่อุดมสมบูรณ์ และมีประชากรหนาแน่น เส้นทางสายนี้จะเปิดการค้าสู่เชียงคองของพม่า และทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน แต่โครงการนี้รัฐบาลไทยต้องระวังไม่ให้อังกฤษบีบบังคับฝ่ายไทยให้สร้างทางรถไฟจากลำปางผ่านเดินไปพม่า และจากลำปางผ่านอำเภอจางถึงเชียงราย เพราะเส้นทางสายนี้จะทำให้เมืองมะละแหม่ง เป็นคู่แข่งสำคัญของท่าเรือกรุงเทพฯ เพราะเส้นทางระหว่างมะละแหม่ง เชียงคองและจีนคอนไต้หวันสั้นกว่ามาก จะทำให้เป็นผลเสียแก่ท่าเรือกรุงเทพฯ เพราะแทนที่สินค้าจากจีนไต้หวันและเชียงคองจะมุ่งเข้าสู่กรุงเทพฯ กลับมุ่งไปสู่มะละแหม่งหมด² ซึ่งเส้นทางดังกล่าวนี้มีอุปสรรคในการสร้างมากเพราะผ่านภูเขา หุบเขามากมาย ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง เพราะฉะนั้นถ้าอังกฤษเสนอสร้างเส้นทางสายนี้ไทยควรปฏิเสธ

3. เพื่อการติดต่อกับนานาประเทศเป็นโครงการระยะยาวไม่ต่ำกว่า 10 ปี ซึ่งสามารถสร้างทางจากสยามไปยุโรปได้ 3 ทาง คือ ผ่านจีนคอนไต้หวัน อินเดีย โดยใช้ทางสายพม่า หรือผ่านทางอินโดจีนที่เมืองไซ่งอน

จะเห็นได้ว่าโครงการสร้างทางรถไฟหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ซึ่งมีโครงการที่จะขยายเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

¹ กจช. ร. 6 คค. 5/19, Memorandum of Policy for Future Railway Construction in Siam.

² เรื่องเดียวกัน.

และตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อป้องกันภัยจากการคุกคามของฝรั่งเศส ขณะเดียวกันจะมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก สำหรับการเสนอให้รวมกิจการรถไฟเป็นของรัฐนั้น อาจกล่าวได้ว่า เพื่อความมั่นคงแก่ประเทศ ถือเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะให้บริการแก่ประชาชน แต่ถ้ามองในสายตาของคนปัจจุบันแล้วจะเห็นได้ว่ากิจการที่เป็นรัฐวิสาหกิจนั้นจะดำเนินการได้ก็สู้เอกชนไม่ได้

ค. การเลือกขนาดของทางรถไฟที่จะสร้าง เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์เสนอให้สร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร หรือขนาดมาตรฐานเป็นหลักโดยให้เหตุผลว่า ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่า และค่าก่อสร้างก็ไม่แตกต่างกันมากนัก¹ การที่อังกฤษ ฝรั่งเศสชักชวนให้รัฐบาลไทยสร้างทางขนาดแคบหรือขนาด 1 เมตร เพราะประเทศทั้งสองใช้ทางขนาดนี้อยู่แล้ว จึงต้องการให้ไทยเปลี่ยนขนาดเพื่อสะดวกในการเชื่อมทาง และยังเป็นประโยชน์ด้านยุทธศาสตร์แก่มหาอำนาจทั้งสอง เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์จึงเสนอว่า - ไม่ควรสร้างทางขนาดแคบ (metre gauge) อีก²

อนึ่ง แนวความคิดเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตรนี้ในสมัยเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ก็เคยเสนอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โดยให้เหตุผลว่าการสร้างทางขนาด 1 เมตร ย่อมไม่เพียงพอกับความต้องการ เมื่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟขยายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งรัฐบาลก็ได้สร้างทางรถไฟสายนี้โดยใช้ขนาด 1.435 เมตร³

¹เช่น ทางสายปะทิว ใช้เงินในการก่อสร้าง 54,354 บาท ต่อกิโลเมตร เมื่อเทียบกับทางสายบางกอกน้อยเพชรบุรี ซึ่งเป็นทางขนาดกว้าง ใช้เงิน 54,577 บาท ต่อกิโลเมตร อีกตัวอย่างหนึ่งคือทางสายบ้านคารา - สวรรคโลก ซึ่งเป็นทางขนาดกว้าง ใช้เงินในการก่อสร้าง 29,163 บาทต่อกิโลเมตร.

²จช. ร. 6 คด. 5/19, เรื่องเดียวกัน.

³จช. ร. 5 ยร. 5.6/1, เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 61/109 วันที่ 11 ตุลาคม ร.ศ. 107.

อย่างไรก็ตามเนื่องจากความกึกก้องเห็นของ เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์ไม่ตรงกับพระ
คำริของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ซึ่งได้ท้วงติงเรื่อง
การคมนาคมในภาคตะวันออกของประเทศ เช่นว่ารัฐบาลควรใช้รางขนาดแคบหรือขนาด
1 เมตร ในการสร้างทางรถไฟสายใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน
จากความกึกก้องที่ขัดแย้งกันดังกล่าวนี้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงโปรด
เกล้าฯ ให้ตั้งคณะกรรมการพิเศษขึ้นเพื่อพิจารณาปัญหานี้ โดยมีกรมพระยาเทวะวงศ์วโรป
การ พระเจ้าพี่ยาเธอกรมพระจันทบุรีนฤนาถ เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์ เป็นกรรมการ
ประชุมพร้อมกับกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2462 ซึ่งประเด็น
สำคัญของที่ประชุมเรื่องขนาดกว้างของทางรถไฟสรุปได้ว่า ให้เปลี่ยนระบบรางรถไฟของ
ประเทศทั้งหมด มาเป็นขนาดราง 1 เมตร ให้เหมือนกับที่ใช้อยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน
ประกอบด้วยถึงเวลาที่จะต้องเปลี่ยนรางรถไฟเก่า และเพื่อให้เป็นการประหยัดจะมีการวาง
รางที่สามเข้ากับรางขนาดใหญ่ ให้เดินรถไฟทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อยไปพลางก่อน
เมื่อตอนผันใช้เครื่องรถไฟขนาดใหญ่ลงขนาดย่อมได้แล้ว จึงจะเลิกทางขนาดใหญ่¹

อาจกล่าวได้ว่ากรณีที่รัฐบาลตกลงใช้รางขนาดแคบเนื่องจากอิทธิพลของต่างประเทศ
ด้วย คือเยอรมันสนับสนุนให้ใช้รางขนาดมาตรฐาน ขณะที่อังกฤษเสนอให้ใช้รางขนาดแคบ
เมื่ออิทธิพลของเยอรมันหมดไปเนื่องจากการประกาศสงครามของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎ
เกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2460 ทำให้รัฐบาลเห็นด้วยกับการสร้างทางรถไฟขนาดแคบ
อันที่จริงความคิดของเจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์น่าจะเป็นฝ่ายถูกต้อง เพราะปรากฏว่าการ
สร้างทางรถไฟขนาดแคบรับน้ำหนักได้น้อย ทำให้บรรทุกของได้ไม่มาก ใช้ความเร็วสูง
ไม่ได้ รุ่งเร็วก็ไม่ได้ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง การปรับปรุงก็ยาก ความคิดของ
ท่านที่ให้สร้างรางขนาดกว้างจึงน่าจะมีประโยชน์มากกว่า เพราะประเทศไทยยังมีทรัพยากร
ธรรมชาติอีกมากมาย ทั้งป่าไม้ เหมืองแร่ และที่ดินที่จะได้รับการบุกเบิกทำการเพาะปลูก
ผลิตผลเหล่านี้จะถูกส่งลำเลียงมายังกรุงเทพฯ เพื่อส่งออกจำหน่ายยังต่างประเทศ เมื่อ

¹ กจช. ร. 6 กต. 5.5/19, ขนาดทางรถไฟ (พ.ศ. 2462)



การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ทางขนาดแคบจะไม่พอกับความต้องการ ส่วนทางขนาด 1.435 เมตร สามารถใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป โดยไม่ต้องสิ้นเปลืองเงินในการเปลี่ยนรางใหม่ภายหลัง

ง. การขยายสถานีรถไฟ เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ เห็นว่าสถานีรถไฟบางกอกน้อย (สถานีรถไฟธนบุรี) ซึ่งสร้างใน พ.ศ. 2444 ระหว่างที่เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัติวงศ์ ครองตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการกับแคบ เพราะหัวขึ้นเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟ ในระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเมืองเพชรบุรีเท่านั้น และเมื่อสร้างทางรถไฟลงใต้ถึงพรมแดนกลันตัน เพราะฉะนั้นสถานีรถไฟบางกอกน้อยในขณะนั้นกับแคบ ควรขยายให้กว้างขึ้น ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วย จึงทรงโปรดให้มีการขยายสถานีให้กว้างขึ้นใน พ.ศ. 2458¹ ต่อมาในปีเดียวกันทรงโปรดเกล้าฯ ให้ขยายสถานีรถไฟชุมพรด้วย² จึงกล่าวได้ว่าจากข้อเสนอของท่านนี้เป็นความคิดที่มีประโยชน์จะทำให้สะดวกในการเดินรถ รวมทั้งการรับส่งและพักสินค้าที่ใช้บริการของรถไฟในภายหน้าได้เป็นอย่างดี.

การพัฒนาส่วนภูมิภาค

ในก่อนปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การดำเนินงานเพื่อปรับปรุงทางและถนนในส่วนภูมิภาคอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยโยธาหัวเมือง ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2446 สังกัดกระทรวงโยธาธิการ โดยทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการซ่อมแซมทางและถนนในส่วนภูมิภาค และได้รับความร่วมมือจากข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลต่าง ๆ โดยให้ส่งโครงการสร้างทางในแต่ละมณฑลต่อกระทรวงโยธาธิการเพื่อดำเนินการต่อไป ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยกกรมคลอง

¹ กจช. ร. 6 คค. 5.2/2, ตั้งข้าหลวงจัดซื้อที่ดินทำทางรถไฟและที่ดินข้างทางรถไฟ.

² กจช. ร. 6 คค. 2/6, ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่ดินสร้างทางสายใต้ (พ.ศ. 2458)

จากกระทรวงเกษตรมาสังกัดกระทรวงคมนาคม แล้วเปลี่ยนชื่อเป็นกรมทาง เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการซ่อมแซมสร้างทาง ทั้งทางบกและทางน้ำ¹

สำหรับผลงานของ เจ้าพระยาวางษาอุปราชพิชิตคามกรมทางมีดังนี้คือ

- ก. การจัดระเบียบการในกรมทาง เจ้าพระยาวางษาอุปราชได้จัดแบ่งหน่วยราชการในกรมทางเป็น 3 กอง คือ กองกลาง กองทางบก กองทางน้ำ
1. กองกลาง ประกอบด้วย เจ้ากรม ปลัดกรม และเสมียนพนักงานจำนวนหนึ่ง มีหน้าที่ก่อสร้างและปกครองทั่วไป
 2. กองทางบก ประกอบด้วยข้าราชการกรมโยธาเดิม มีหน้าที่ตรวจตราซ่อมแซม ก่อสร้าง การทางบกทั่วไป
 3. กองทางน้ำ ประกอบด้วยวิศวกรและเสมียนพนักงานจำนวนหนึ่ง มีหน้าที่ตรวจตราซ่อมแซม ก่อสร้างการทางน้ำทั่วไป²

สรุปได้ว่างานในความรับผิดชอบของกรมทางระยะแรกคือการสร้างและซ่อมแซมทางน้ำทางบก ซึ่งเจ้าพระยาวางษาอุปราชได้แบ่งแยกหน้าที่การสร้างทางน้ำและทางบกออกจากกันเพื่อสะดวกในการดำเนินการ แต่ปรากฏว่าในทางปฏิบัติได้เกิดความยุ่งยากในด้านการเบิกจ่ายเงิน ระหว่างกระทรวงเกษตรและกระทรวงคมนาคมขึ้น เพราะการที่ทรงโปรดเกล้าฯ ให้การเงินขึ้นอยู่ในกระทรวงเกษตร ซึ่งกระทรวงเกษตรเป็นผู้ดำเนินการสร้างทดลองแล้วเสนอโครงการไปยังกระทรวงคมนาคม ให้กะจำนวนเงินในการสร้างและดำเนินการสร้างนั้น เป็นการชักช้าเสียเวลา และเปลืองงบประมาณแผ่นดินด้วย ใน พ.ศ. 2457 จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมท่อน้ำขึ้นแล้วโอนกองทางน้ำในกระทรวง

¹ กจช. ร. 6 ค. 19.1/9, งบประมาณกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2454 - 2466)

² กจช. ร. 6 คค. 6/1, วางระเบียบการในกรมทางและตั้งหม่อมอนุรุทธเทวาเป็นอธิบดีกรมทาง.

คมนาคมไปขึ้นกับกระทรวงเกษตรตามเดิม เพราะฉะนั้นงานในความรับผิดชอบของกรมทาง มีเฉพาะการทำทางบกเท่านั้น¹

สำหรับตำแหน่งหัวหน้ากรมทางนั้น เจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์ เสนอว่าควรให้เป็น ตำแหน่งอธิบดี เพราะมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบมากกว่าเดิม คือต้องรับผิดชอบการซ่อมแซม การสร้างทางทั้งทางบก ทางน้ำ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วย จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมอนุรุทธเทวา หัวหน้ากรมคลอง เดิมดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทาง เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2455² ต่อมาใน พ.ศ. 2460 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทาง สังกัดกรมรถไฟหลวง จึงให้ยุบตำแหน่งอธิบดีกรมทางเสีย แล้วให้ตั้งตำแหน่งนายช่างเอก สำหรับทำถนนขึ้นแทน³ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน และเป็นการประหยัดงบประมาณของแผ่นดินได้ด้วย

ข. การวางโครงการสร้างทางและถนน เนื่องจากงานในความรับผิดชอบของ กรมทางในระยะแรกคือทำทางระหว่างเมืองต่อเมืองในมณฑลต่าง ๆ หัวราชอาณาจักร ซึ่ง บางครั้งมณฑลทำเองบ้าง กรมทางทำบ้าง ผลก็คือการปฏิบัติงานก้าวๆ กัน เจ้าพระยา วงษาอนุประสิทธิ์ เห็นว่าควรวางรูปแบบหลักการทำทางลงไปให้แน่นอน ซึ่งกรมหลวงจันทบุรีนฤนาถ เสนอว่ากระทรวงพระคลังมหาสมบัติทรงเห็นชอบด้วย จึงได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2457 และได้มีการตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดวาง หลักเกณฑ์ทำถนนหนทางในมณฑลหัวเมืองต่าง ๆ ขึ้น คือ กรรมการในกระทรวงมหาดไทย

¹ กจช. ร. 6 คค. 6/3, กำหนดแยกหน้าที่กรมท่อน้ำและกรมทาง ส่วนกรม ทางแผนกทางน้ำไปขึ้นกระทรวงเกษตร (พ.ศ. 2456 - 2457)

² กจช. ร. 6 คค. 6/1, วางระเบียบการในกรมทางและตั้ง หม่อมอนุรุทธเทวา เป็นอธิบดีกรมทาง.

³ กจช. ร. 6 คค. 6/5, เรื่องทำถนนหนทางในหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ (พ.ศ. 2460)

กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงละ 1 นาย กระทรวงคมนาคม
 ทั้งพระยาสวัสดิศิริวิณี กระทรวงมหาดไทยทั้งพระยามหาอำมาตยาธิบดี ส่วนกระทรวงพระ
 คลังมหาสมบัติคือพระวรวงศ์เธอกรมหมื่นพิทยาลงกรณ์ ซึ่งเป็นประธานในที่ประชุม กรรมการ
 ได้ประชุมกันหลายครั้งและตกลงกันว่า การทำถนนหนทางในหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ รวมทั้ง
 การซ่อมแซมรักษาให้กระทรวงพระคลัง เป็นเจ้าหน้าที่ค้ำประกันเงินและพาณิชย์การ กระทรวง
 คมนาคมเป็นเจ้าหน้าที่ในการช่าง ส่วนกระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่ในการปกครอง
 ท้องที่ และเป็นผู้รวบรวมความเห็นสมุหเทศาภิบาลจากมณฑลต่าง ๆ และให้ส่งความเห็น
 ของกระทรวงคมนาคมไปยังมณฑลต่าง ๆ ให้ชี้แจงว่าใน 10 ปีข้างหน้าควรทำถนนหรือ
 สะพานที่ไหนบ้าง รวมทั้งถนนที่อยู่แล้วจะรักษาอย่างไร ใช้งบประมาณเท่าไร โดยจะ
 ทำทางระหว่างเมืองต่อเมืองเท่านั้น¹ และกำหนดประเภทของทาง 3 ประเภทคือ

1. ทางต่าง เป็นทางสำหรับคนเดิน หรือสัตว์พาหนะเดิน ทางชนิดนี้คือ
 เกวียนเดินไม่ได้ เป็นทางในพื้นที่ซึ่งเป็นภูเขาทำถนนยาก
2. ทางเกวียน เป็นทางตัดไปในป่าไม่ต้องไถยหิน
3. ถนน ซึ่งแบ่งเป็นถนนประธาน สร้างในบริเวณที่มีทางรถไฟติดต่อกัน
 ได้ มีขนาดกว้าง 6 วาเป็นอย่างมาก ส่วนถนนอีกประเภทหนึ่งคือ ถนนสาขา เป็นถนน
 ระหว่างตำบลซึ่งไม่สำคัญ หรือที่มีลำน้ำหรือทางรถไฟถึงกันได้ มีขนาดกว้าง 4 วา
 เป็นอย่างมาก²

นอกจากนั้นกรรมการได้กำหนดจุดมุ่งหมายของการสร้างทางไว้ 3 ประเภท

1. สร้างเพื่อประโยชน์ด้านการพาณิชย์เป็นประการแรก
2. เพื่อประโยชน์ทางการปกครอง
3. เพื่อประโยชน์ในราชการทหาร³

¹ กจช. ร. 6 กค. 6/6, Memorandum Concerning the Policy and Program of Highway B.E. 2468.

² กจช. ร. 6 กค. 6/2, ถนนหนทางในหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ.

³ เรื่องเดียวกัน.

สำหรับมณฑลใดจะสร้างทางประเภทใดนั้น กรรมการได้วางหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้คือ มณฑลซึ่งเป็นบริเวณมีภูเขาเป็นจำนวนมาก ไม่มีทางน้ำสะดวกแก่การไปมา ต้องใช้ถนนและทางค่างเป็นพื้น ส่วนมณฑลซึ่งไม่มีทางน้ำสะดวก มีที่ราบมาก อาจใช้เกวียนได้ในฤดูแล้ง ก็ให้ทำทางเกวียนเพิ่มขึ้น สำหรับมณฑลที่มีทางน้ำพอใช้สะดวกอยู่แล้วก็ให้ทำถนนเพิ่มขึ้น ซึ่งกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์การสร้างทางนี้ ถ่วงถึงความจำเป็นของแต่ละท้องถิ่นและประโยชน์ที่จะได้รับ¹

เมื่อพิจารณาการวางโครงการสร้างทางของกรรมการจะเห็นได้ว่าการวางหลักเกณฑ์ กำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างกระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ทั้งในด้านการคิดริเริ่มสร้างสรรค์ การวางแผนงาน การดำเนินงาน การทำงบประมาณ โดยถ่วงถึงความต้องการและความจำเป็นของแต่ละมณฑล ดังนั้นถ้าการดำเนินงานเป็นไปตามระเบียบที่กรรมการวางไว้แล้ว การดำเนินงานพัฒนาส่วนภูมิภาคครั้งนี้ คงจะช่วยพัฒนาบ้านเมืองให้เจริญก้าวหน้ามาก แต่ในทางปฏิบัติการพัฒนาบ้านเมืองในส่วนภูมิภาค กลับไม่บังเกิดผลดีเท่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุดังนี้

ประการแรก การบำรุงรักษาดถนนที่สร้างแล้วไม่ได้กระทำอย่างจริงจัง เพราะมีถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนที่สร้างชำรุดทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว

ประการที่สอง วิธีตรวจว่าถนนใดมีประโยชน์หรือไม่มีประโยชน์นั้น ไม่มีหลักเกณฑ์ที่จะตรวจได้แน่นอน

ประการที่สาม การจัดช่างบำรุงถนนไม่ได้กระทำอย่างจริงจัง กรมทางมักปล่อยให้ถนนที่สร้างแล้ว อยู่ในความดูแลรักษาของสมุหเทศาภิบาล เพราะสมุหเทศาภิบาลมีพนักงานประจำอยู่แล้ว แต่ปรากฏว่าไม่ได้ใช้พนักงานเหล่านี้ มักปล่อยให้นายอำเภอ

¹ กจช. ร. 6 คค. 6/5, เรื่องทำถนนหนทางในหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ.

เป็นผู้ดูแลรักษาถนนแทน ทำให้ถนนชำรุดเสียหายโดยมาก

ประการที่สี่ จุดมุ่งหมายของการสร้างทางที่ได้ตั้งไว้ว่าเพื่อการบำรุงการค้าขาย และกิจการค้ามนุษย์ศาสตร์นั้น อาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดในหมู่ชาวต่างประเทศ และคิดหาประโยชน์จากถนนนั้นได้ ส่วนถนนที่สร้างภายในมณฑลเพื่อการปกครองและการค้านั้นก็อาจจะทำให้มีปัญหาในด้านการตั้งงบประมาณ เพราะแต่ละมณฑลก็ต้องการให้มณฑลของตัวเองมีถนนที่ดี จึงวางโครงการทำถนนมาเป็นจำนวนมาก โดยไม่คำนึงถึงความจำเป็นของมณฑลอื่น จึงก่อให้เกิดปัญหาด้านการจัดตั้งงบประมาณขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากาการค้าเงินงานของกรมทาง เพื่อพัฒนาถนนหนทางในส่วนภูมิภาคในระหว่างที่เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ดำรงตำแหน่ง เสนาบดีกระทรวงคมนาคม และกรมทาง เป็นหน่วยงานอิสระคืออยู่ในบังคับบัญชาของ เสนาบดีต้องประสบกับความล่าช้า และไม่ได้รับผลดีเท่าที่ควร แต่ก็เห็นว่าเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์มีส่วนในการกำหนดหลักเกณฑ์ และวางโครงการพัฒนาในส่วนภูมิภาคด้วย โดยที่ท่านได้สั่งให้กรมทางจัดส่งเจ้าพนักงานชั้นนายช่างออกไปทำการสำรวจประเมินทางสายต่าง ๆ ซึ่งเห็นว่าสมควรที่จะจัดสร้างขึ้นโดยเร็ว เช่น ทางแคหลังสวนไประนอง ทางแคสะพานหินไปเพชรบูรณ์และหล่มสักก็ ทั้งนี้เพราะเห็นว่าบริเวณนี้เป็นเมืองที่สำคัญ แต่ยังไม่มีการคมนาคมที่ดีต่อกับกรุงเทพฯ และไม่ได้อยู่ในโครงการสร้างทางรถไฟด้วย

นอกจากนั้นเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ยังได้ออกไปตรวจราชการอีกหลายครั้ง เพื่อตรวจดูลักษณะภูมิประเทศและถนนหนทางที่กำลังสร้าง เช่น พ.ศ. 2457 ได้ออกไปตรวจราชการทางภาคเหนือ ประโยชน์ที่ได้รับจากการตรวจราชการคือ ท่านได้กำหนดหลักเกณฑ์การสร้างทางของกรมทางว่า เนื่องจากงบประมาณน้อย¹ ไม่เพียงพอในการ

¹เช่น พ.ศ. 2456 กรมทางได้รับเงินการจรแต่เพียง 126,430 บาท พ.ศ. 2457 จำนวน 200,000 บาท พ.ศ. 2459 จำนวน 400,000 บาท พ.ศ. 2460 จำนวน 600,000 บาท ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนน้อยมาก

สร้างทางอย่างจริงจัง และเพื่อให้ได้ประโยชน์มากและเร็วที่สุด สำหรับจำนวนเงินเล็กน้อยที่มีอยู่ ให้คิดทำทางแกพอให้ล้อเกวียนเดินได้ก่อนเท่านั้น ตามหลักเกณฑ์ที่ได้วางไว้

สำหรับทางที่ได้สร้างขึ้นในสมัยที่เจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์ควบคุมกรมทางอย่างใกล้ชิด ซึ่งถือว่าเป็นรากฐานของถนนหนทางที่ได้ทำกันในคอนหลัง ๆ หลายสายคือ

ภาคเหนือ เช่น ทางสายลำปางไปพะเยา เชียงราย สายเด่นชัยไปแพร่ น่าน

ภาคตะวันออก เช่น ทางสายท่าแฉลบไปจังหวัดจันทบุรี

ภาคใต้ เช่น ทางแก่ชุมพรไปกระบี่ ทางสายปัตตานีผ่านหนองจิกไปยังสถานีรถไฟที่โคกโพธิ์¹

ภาคอีสาน ไม่ปรากฏว่าได้มีการสร้างทางเพิ่มเติมแต่ประการใด ทั้งนี้เนื่องจากว่ามีทางเกวียนพอเดินไปมาได้อยู่เกือบตลอดทั่ว ๆ ไปแล้ว

อย่างไรก็ตามใน พ.ศ. 2460 รัฐบาลในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ยกกรมทางไปสังกัดกรมรถไฟหลวง เนื่องจากข้าราชการในกรมรถไฟหลวงที่เป็นชาวเยอรมันถูกปลดออกจากราชการจำนวนหนึ่ง² ทำให้ขาดคนที่มีความรู้ความสามารถพอจะรับราชการแทนได้ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินจึงกราบบังคมทูลว่า ควรรวมกรมทางอยู่ในบังคับบัญชาของกรมรถไฟหลวง เพื่อออกจำนวนคน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วย เพราะฉะนั้นในวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 จึงให้โอนกรมทางไปสังกัดกรมรถไฟหลวง เพื่อเป็นการประหยัดพระราชทรัพย์ของแผ่นดิน และเพื่อดำเนินการคมนาคมให้เป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น³ ซึ่งปรากฏภายหลังว่าหลังจากการรวมกรมทาง

¹ข้าราชการในกรมรถไฟและกองทางกรมโยธาเทศบาล, ประวัตินายพลเอกเจ้าพระยาวงษาอนุประสิทธิ์, หน้า 84 - 85.

²กจช. ร. 6 ลค. 5/12, รวมกรมทางเข้าอยู่ในกรมรถไฟ (พ.ศ. 2460)

³เรื่องเดียวกัน.

เข้ากับกรมรถไฟแผ่นดิน การโยธาหัวเมืองยิ่งทรุดโทรมมากยิ่งขึ้น เพราะขาดเครื่องมือ อุปกรณ์ และเจ้าหน้าที่ ดังปรากฏในรายงานของเจ้าพระยายมราช เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยต่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า

. . . เมื่อยกกรมทาง ไปอยู่ที่บังคับบัญชาของกรมรถไฟแผ่นดิน สิ่งใดที่ตัดตำแหน่งพนักงานโยธาในหัวเมืองลงนั้น ยกไปให้แกกรมทาง การโยธาหัวเมือง จึงถึงซึ่งความทรุดโทรมเสื่อมลงแก่บัดนั้น เพราะขาดเครื่องมือสำคัญ ไม่มีใครเป็นเจ้าหน้าที่ ขางที่ควรจะแก้ไขซ่อมแซมสิ่งใดจะต้องเสียเงินค่าจ้างมาทำ เมื่อเงินค่าซ่อมแซมมีไม่พอ ก็ทำให้ทรุดโทรม . . .¹

การไปรษณีย์โทรเลข

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงตระหนักดีว่า ระบบการติดต่อสื่อสารที่สะดวกและรวดเร็ว เป็นส่วนสำคัญมากในการทำนุบำรุงบ้านเมือง ให้มีความมั่นคงและเจริญรุ่งเรือง เพราะการไปรษณีย์โทรเลขเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการปกครองระหว่างส่วนกลางและส่วนภูมิภาค นอกจากนี้ยังอำนวยความสะดวกอย่างสูงในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ทั้งกระแสพระราชดำริสตอนหนึ่งที่พระราชทานเมื่อ พ.ศ. 2426 ความว่า

. . . การไปรษณีย์ซึ่งได้เปิดใช้โดยส่งหนังสือในแขวงจังหวัดกรุงเทพฯ เสมอนั้น ก็เป็นที่แปลกใจของเรา ไม่คิดว่าคนไทยจะใช้หนังสือกันถึงเพียงนี้ ทำให้เรามีความประสงค์ที่จะจัดการให้ได้ส่งหนังสือไปมาให้ได้ตลอดพระราชอาณาจักรสยามโดยเร็ว จะเห็นประโยชน์ในทางค้าขายแลทางราชการมาก...²

¹ กข. ร. 6 ม. 3.3/2, เรื่องเจ้าพระยายมราช เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยตรวจราชการมณฑลพิษณุโลก (พ.ศ. 2466)

² กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2497 (พระนคร : โรงพิมพ์องค์การรับส่งสินค้าที่ศุลกากร, 2497), หน้า 150 - 151.

ใน พ.ศ. 2426 จักรพรรดิโกะกั๋วให้ตั้งกรมไปรษณีย์ขึ้นในกรุงเทพฯ ขณะเดียวกันได้ยกงานโทรเลขของทหาร ซึ่งตั้งกักอยู่ในกระทรวงกลาโหมมาตั้งขึ้นเป็นกรมโทรเลขต่อมาใน พ.ศ. 2433 มีการตั้งกระทรวงโยธาธิการขึ้น จักรพรรดิโกะกั๋วให้กรมไปรษณีย์และกรมโทรเลขตั้งกักในกระทรวงโยธาธิการ

สำหรับกรมไปรษณีย์ก็ได้เริ่มขึ้นในครั้งแรกนี้ ได้จัดการขึ้นทีละน้อย เพราะราษฎรยังไม่คุ้นเคยกับการนี้ การจัดเริ่มจากในกรุงเทพฯ ไปหาหัวเมือง โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ก็ค่อย ๆ จัดเพื่อหาทางชักนำให้ราษฎรรู้จักและเข้าใจ

ใน พ.ศ. 2441 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการไปรษณีย์และโทรเลข เป็นงานสื่อสารที่มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมเป็นกรมเดียวกันเรียกว่ากรมไปรษณีย์และโทรเลข¹

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำเนินงานด้านการไปรษณีย์และโทรเลขต่อจากพระราชบิดา เพราะทรงถือว่ากิจการไปรษณีย์โทรเลขเป็นงานสาธารณูปโภคที่รัฐบาลควรจัดบริการแก่ประชาชน เพราะฉะนั้นในช่วง พ.ศ. 2453 - 2468 กรมไปรษณีย์โทรเลขจึงได้ขยายงานออกไปอย่างกว้างขวาง โดยได้เปิดบริการการไปรษณีย์อากาศและวิทยุโทรเลขขึ้นครั้งแรก

ปรากฏว่าในกิจการด้านการไปรษณีย์โทรเลขนั้น เจ้าพระยาอภัยภูเบศร ได้มีผลงานในระหว่างที่ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงคมนาคมคือ

- ก. การไปรษณีย์อากาศ
- ข. การวิทยุโทรเลข
- ค. การโทรเลข

¹ สอาน กิษยบุตร, ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี พ.ศ. 2426 - 2506 (พระนคร : โรงพิมพ์ธนาคารออมสิน, 2506), หน้า 19.

ง. การโทรศัพท์

จ. การขนานคิกับต่างประเทศ

ก. การไปรษณีย์อากาศ การไปรษณีย์อากาศได้เปิดดำเนินการใน พ.ศ. 2465 ซึ่งเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ เป็นผู้ริเริ่มให้มีการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศขึ้น โดยท่านเสนอความคิดเห็นไปยังพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้เหตุผลว่าควรจัดให้มีการบริการไปรษณีย์อากาศขึ้นเพราะ

ประการแรก เนื่องจากกรมไปรษณีย์โทรเลขได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union) เมื่อ พ.ศ. 2428 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้เปิดการเดินไปรษณีย์ติดต่อไปมาถึงกันกับต่างประเทศ ทั้งนี้เมื่อประเทศสมาชิกคือฝรั่งเศส มีความประสงค์จะส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ติดต่อกับประเทศไทยโดยทางอากาศ เพื่อให้ไทยรับช่วงนำส่งไปรษณีย์ส่งจากหนองคายไปยังนครราชสีมา และนำส่งไปรษณีย์เหล่านั้นขึ้นรถไฟส่งต่อไปยังบึงฉลือ แล้วให้ทางบึงฉลือนำเรือส่งต่อไปยังยุโรป¹

ประการที่สอง ในสมัยนั้นการเดินทางติดต่อกันในเส้นทางที่ไม่มีทางรถไฟ หรือในท้องถิ่นที่ห่างไกลสถานีรถไฟ ต้องใช้เกวียนเป็นพาหนะหรือเดินเท้า การติดต่อกันส่งทางบกนอกเส้นทางรถไฟ และเส้นทางคมนาคมทางน้ำยังมีอีกมาก เช่น จังหวัดอุบล อูร์ ร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การขนส่งถึงไปรษณีย์ติดต่อกันระหว่างหัวเมืองเหล่านี้กับกรุงเทพฯ ล่าช้า ใช้เวลานานประมาณหนึ่งเดือนเพราะเป็นทางทุรกันดาร

ประการที่สาม ใน พ.ศ. 2462 กรมอากาศยานได้ทดลองขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดจันทบุรี โดยใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 38 นาที และใน

¹ กจร. ร. 6 คค. 4/2, เรื่องเปิดที่ทำการไปรษณีย์ในกรุงเทพฯ (พ.ศ. 2465)

วันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 ได้ทำการทดลองจากจันทบุรีถึงกรุงเทพฯ ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 30 นาที ปรากฏว่าการทดลองได้ผลเป็นที่น่าพอใจ¹

จากเหตุผลสามประการที่กล่าวมา เจ้าพระยาอภัยภูเบศรเห็นว่า ควรจะเปิดเดินอากาศไปรษณีย์ขึ้น ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นชอบด้วย จึงให้เปิดบริการการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศขึ้นเป็นครั้งแรก โดยที่กระทรวงคมนาคมได้หาความตกลงกับกระทรวงกลาโหม เปิดบริการอากาศไปรษณีย์ขึ้นดังต่อไปนี้คือ

1. สายแรกเปิดระหว่างจังหวัดนครราชสีมา อุบลราชธานี ร้อยเอ็ด เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2465 การที่ทางราชการทำการเปิดรับฝากไปรษณีย์หลังจากทดลองถึง 3 ปี อาจกล่าวได้ว่า คงจะเป็นด้วยต้องใช้เวลาในการทำข้อตกลงและการพิจารณาวางหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เช่น กำหนดอัตราค่าฝากส่ง เป็นต้น

2. สายที่สองเปิดระหว่างจังหวัดนครราชสีมา อุบลราชธานี หนองคาย เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2466 เวลาที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศจากนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี หนองคาย เป็นเวลาประมาณ 3 - 4 ชั่วโมง ซึ่งใช้เวลาน้อยมากถ้าเปรียบเทียบกับการขนส่งทางพื้นดินใช้เวลาประมาณ 14 วัน²

สำหรับบุคคลผู้ประสงค์จะส่งหนังสือหรือสิ่งของทางไปรษณีย์อากาศไปยังสถานที่ดังกล่าว ให้เขียนคำว่า โดยอากาศไปรษณีย์ หรือ By Air Mail ไว้ที่มุมของ หรือหีบห่อคานบนข้างซ้ายมือ เนื้อข้อความที่เจ้าหน้าที่ให้ชัดเจน พร้อมเสียค่าไปรษณีย์การตามอัตราที่กำหนดไว้ เช่น จดหมายน้ำหนักทุก 20 กรัม หรือเศษของ 20 กรัม เสียค่าธรรมเนียม 20 สตางค์³

¹ กจช. ร. 7 พ. 4/2, Air mail Service.

² อุกม อุนตระกูล, การขยายการไปรษณีย์สู่ชนบทในประเทศไทย (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505), หน้า 34.

³ โปรดดูรายละเอียด อัตราค่าธรรมเนียมไปรษณีย์อากาศในภาคผนวก ฉ.

ผู้ที่ต้องการใช้บริการไปรษณีย์ทางอากาศ ต้องส่งจดหมายและสิ่ง ของให้ถึงที่ทำการไปรษณีย์ที่ 10 ในวันเสาร์ก่อนเวลา 13.00 นาฬิกา เพื่อให้ทันเวลาปิดตู้ไปรษณีย์ที่จะส่งกับรถไฟนครราชสีมา ซึ่งออกจากกรุงเทพฯ ความกำหนดเวลาของรถไฟ

กล่าวได้ว่าการเปิดบริการอากาศไปรษณีย์ขึ้น เป็นการแสดงถึงความก้าวหน้าอีกอย่างหนึ่งของกิจการไปรษณีย์โทรเลข ทำให้ประชาชนสามารถติดต่อกันได้อย่างรวดเร็ว และยังมีประโยชน์ทางการปกครองในแง่ที่ว่าถ้าเกิดเรื่องยุ่งยากต่าง ๆ ขึ้น ทางส่วนกลางสามารถจัดการได้ทันห่วงที่

ข. การวิทยุโทรเลข เนื่องจากใน พ.ศ. 2450 ได้มีการประชุมสงบศึกครั้งที่สองที่กรุงเฮกประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งเจ้าพระยาวงษาบุประสิทธิ์ไศเป็นตัวแทนรัฐบาลไทยไปในการประชุมครั้งนี้ พร้อมด้วยผู้ช่วย 2 คน คือ นายร้อยเอกหลวงภูวนารักษ์กับมิสเตอร์คอเรลดี ที่ปรึกษาสถานทูตไทยประจำกรุงปารีส เมื่อกลับมาท่านได้นำวิทยุแบบมาร์โคนีมาใช้ในกองทัพบกเป็นครั้งแรก¹ นับว่าทำให้เกิดประโยชน์แก่ทางราชการเป็นอันมาก เพราะสามารถติดต่อกันได้รวดเร็วขึ้น

สำหรับการวิทยุโทรเลขนั้นใน พ.ศ. 2456 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงทหารเรือตั้งสถานีวิทยุโทรเลขขึ้นที่ตำบลศาลาแดง จังหวัดพระนคร และที่จังหวัดสงขลา สำหรับใช้ในราชการกองทัพเรือ และทรงโปรดเกล้าฯ กระทำพิธีเปิดสถานีวิทยุโทรเลขแห่งแรกของประเทศไทยที่ตำบลศาลาแดง เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2456² และได้มีพระราชหัตถเลขาประธานส่งทางวิทยุโทรเลขถึงสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงลพบุรีราเมศวร์อุปราชมณฑลพิษณุโลก ซึ่งขณะนั้นประทับ

¹ กจร. ร. 7 พ. 4/2, The Introduction of Wireless Telegraphy in Siam.

² กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม 2497, หน้า 178.

ที่สถานีวิทยุโทรเลขที่จังหวัดสงขลาเป็นภาษาอังกฤษมีข้อความว่า "Greeting to you on this, which will be one of the most important day in our history."²

สถานีวิทยุโทรเลขที่ท่ามกลาตาแคง และที่จังหวัดสงขลาอยู่ในความควบคุมของกระทรวงทหารเรือตลอดมาจนกระทั่งกรมไปรษณีย์โทรเลขได้กราบทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ของกระทรวงทหารเรือและกระทรวงคมนาคมในการควบคุมกิจการโทรเลข

การส่งข่าวสารด้วยเครื่องวิทยุโทรเลขตั้งแต่ พ.ศ. 2456 เป็นต้นมา เป็นเรื่องกิจการในราชการเท่านั้น จนกระทั่งถึงวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2462 เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ในฐานะเสนาบดีกระทรวงคมนาคม จึงได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอพระบรมราชานุญาตให้เปิดสถานีวิทยุในจังหวัดพระนครและสงขลาให้สาธารณชนใช้ได้ด้วย ซึ่งทรงโปรดเกล้าฯ อนุญาต ต่อมาในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2463 เจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ขอพระบรมราชานุญาตเปิดบริการรับ - ส่งวิทยุโทรเลขที่สถานีวิทยุโทรเลขเรือท่ามกลาปากแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย³

การเปิดบริการวิทยุโทรเลขแก่สาธารณชนนับว่าเป็นความก้าวหน้าอย่างหนึ่งของกิจการไปรษณีย์โทรเลข เพราะช่วยให้การติดต่อสื่อสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว ขณะเดียวกันยังมีประโยชน์ด้านการค้า ซึ่งเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์กล่าวว่า ". . . การวิทยุโทรเลขเป็นของเกิดขึ้นใหม่นั้นน่าใช้ประโยชน์ได้จริงอย่างหนึ่ง ให้สาธารณชนทราบข่าวอันเกี่ยวแก่การค้าขายอย่างหนึ่ง เป็นทางบำรุงการค้าขายของนานาประเทศให้เจริญขึ้น แลเป็น

¹กรมไปรษณีย์โทรเลข, ประวัติกรมไปรษณีย์โทรเลขครบรอบ 80 ปี, หน้า 58.

²กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม ครบรอบ 60 ปี 2497, หน้า 178.

³กจช. ร. 6 คค. 2/1, โทรเลขไม่มีสาย (พ.ศ. 2454 - 2468)

สาธารณุเคราะห์อย่างหนึ่ง . . ."¹ จึงเห็นได้ว่าการสื่อสารทางวิทยุโทร เลขซึ่งได้เริ่มขึ้น ในประเทศไทยเป็นครั้งแรก นับว่าเป็นรากฐานแห่งการสื่อสารทางวิทยุในสมัยนี้ ซึ่งการ สื่อสารทางวิทยุได้ขยายตัวเจริญและสะดวกยิ่งขึ้นเป็นลำดับ นับว่าเป็นการสื่อสารที่สำคัญและ สะดวกที่สุด

ค. การโทรเลข กิจการโทรเลขใน พ.ศ. 2455 ถึง พ.ศ. 2468 ได้ขยาย ออกไปอย่างกว้างขวาง โดยที่กรมไปรษณีย์โทร เลขกำหนดให้ที่ทำการ ไปรษณีย์ทุกแห่งทั่ว ประเทศทั้งที่เปิดทำการอยู่แล้วและที่เปิดใหม่ ต้องให้บริการทั้งไปรษณีย์และโทร เลขแก่ สาธารณชนผู้กันไปด้วย ต่อมาเจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์ได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อแก้ไขเวลาในการรับส่งโทร เลข ให้คลาดเคลื่อนน้อยที่สุดและ เร็วที่สุด โดยเปลี่ยนเวลาจากการนับหลังเที่ยง - ก่อนเที่ยง เป็นเวลา 1 นาฬิกาถึง 24 นาฬิกา ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2460²

สำหรับกิจการโทรเลขในระยะแรกเป็นระบบ Single Current Simplex (ระบบกระแสเดียว) ซึ่งล่าช้า ต่อมาใน พ.ศ. 2464 เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์เสนอ ให้ใช้ระบบ Double Current Duplex (ระบบกระแสไฟสองทาง) เพราะทำให้ความ ล่าช้าและความผิดพลาดน้อยลง จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการใช้ระบบ Double Current Duplex ระหว่างสงขลา - ปันัง สายแรก และกรุงเทพฯ - สงขลา ต่อมาใน พ.ศ. 2465³ ก็ได้จัดตั้งเครื่องแบบ Double Current Duplex ที่จังหวัดสงขลา กล่าวได้ว่า ทำให้กิจการโทรเลขดำเนินไปอย่างรวดเร็ว และเนื่องจากการโทรเลขในระยะแรกใช้

¹ กจร. ร. 6 คค. 21/1, โทรเลขไม่มีสาย (พ.ศ. 2454 - 2468)

² กจร. ร. 6 คค. 5/22, ประกาศใช้เวลาในการรับส่งโทร เลขของกรม ปรตไฟหลวง (พ.ศ. 2460)

³ สอาน คิมบัตร์, ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทร เลขครบรอบ 80 ปี 2426 - 2506, หน้า 19.

วิธีอ่านสัญญาณจากกระดาษ เพราะฉะนั้นใน พ.ศ. 2466 จึงให้นำโทรเลขด้วยวิธีการฟังเสียงมาใช้ ทำให้ประหยัดเวลาในการส่งโทรเลขได้มาก¹

การโทรเลขตามทางรถไฟ การโทรเลขตามทางรถไฟภายในพระราชอาณาเขต มีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2449 ต่อมาใน พ.ศ. 2462 เจ้าพระยawangชานุประสิทธิ์ได้ขอพระราชทานอนุญาตจัดให้สถานีรถไฟสายใต้ ซึ่งได้สร้างบรรจบกับทางรถไฟในแหลมมลายูของอังกฤษ เปิดทำการรับส่งโทรเลขนอกพระราชอาณาเขตด้วย โดยให้เหตุผลว่า ตั้งแต่ทางรถไฟสายใต้ได้เปิดเดินติดต่อกับทางรถไฟในแหลมมลายูของอังกฤษ ประชาชนนิยมใช้เส้นทางรถไฟโดยสารและขนส่งสินค้ามากขึ้น จึงเห็นควรเปิดการโทรเลขให้แก่สาธารณชนที่โดยสารรถไฟได้ส่งโทรเลขข้ามแดนได้ด้วย จึงทรงโปรดเกล้าฯ อนุญาตเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2462²

จะเห็นได้ว่าการเปิดบริการโทรเลขภายนอกพระราชอาณาเขตกับทางรถไฟของอังกฤษในแหลมมลายู ก็เป็นการขยายขอบเขตการใช้โทรเลขของประชาชนให้กว้างขวางออกไป และยังอำนวยความสะดวกในด้านการค้าด้วย

ง. การโทรศัพท์ เนื่องด้วยที่ทำการโทรศัพท์กลางซึ่งตั้งอยู่ที่กรมไปรษณีย์โทรเลข คับแคบไม่เพียงพอแก่การบริการแก่ประชาชน และมีผลทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ไม่สะดวก ท่านเห็นว่าควรสร้างที่ทำการโทรศัพท์กลางขึ้นโดยใบบริเวณป้อมจักรเพชร ปากคลองโอ่งอ่าง เพราะสามารถขยายออกไปได้ ซึ่งทรงโปรดเกล้าฯ อนุญาต³

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม 2497, หน้า 168.

²กจช. ร. 6 คค. 5/22, โทรเลขตามทางรถไฟ (พ.ศ. 2462)

³กจช. ร. 6 คค. 4/8, ใบบริเวณโทรศัพท์ตามหัวเมืองและกรุงเทพฯ

ส่วนกิจการ โทรศัพทระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองในระยนั้นได้เปิดบริการที่ทำการโทรเลขเมืองนครไชยศรีและสมุทรปราการ เพื่อให้ประชาชนที่คองการพูดโทรศัพทไปมาถึงกันระหว่างจังหวัดพระนครกับนครปฐม และสมุทรปราการติดต่อกันได้สะดวก ต่อมาใน พ.ศ. 2455 เจ้าพระยาวางษาอนุประสิทธิ์ขอเปิดใช้โทรศัพทระหว่างกรุงเทพฯ กับธัญบุรีอีกสายหนึ่ง เพราะมีพนักงานไปรษณีย์โทรเลขประจำการอยู่แล้ว โดยเสียค่าธรรมเนียมโทรศัพท 3 นาที ต่อ 1 บาท¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2465 เจ้าพระยาวางษาอนุประสิทธิ์เห็นว่าควรจะขยายการโทรศัพทให้กว้างขวางขึ้น จึงให้มีการเข้าพูดโทรศัพทระหว่างนครปฐมกับสมุทรปราการขึ้น ส่วนการโทรศัพทที่เมืองธัญบุรีให้ยกเลิกในปีเดียวกัน เพราะที่เมืองนี้มีโทรเลขบริการอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมีโทรศัพทอีกต่อไป

จ. การขนานติกับต่างประเทศ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้เปิดบริการรับฝากส่งเงินทางขนานติขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2430 เพราะมีบุคคลบางคนแอบนำเงินสดออกไว้ในซองจดหมาย เพื่อส่งไปยังผู้รับในต่างประเทศ ทำให้เกิดการทุจริตขึ้น ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เจ้าพระยาวางษาอนุประสิทธิ์ขอพระราชทานอนุญาตเปิดบริการขนานติระหว่างหัวเมืองกับต่างประเทศขึ้นครั้งแรก เพราะปรากฏว่าผลของการทดลองให้บริการขนานติระหว่างเมืองอุบลราชธานีกับประเทศฝรั่งเศสเรียบร้อยดี กรมไปรษณีย์โทรเลขจึงเปิดบริการขนานติระหว่างหัวเมืองกับต่างประเทศขึ้น เช่น พ.ศ. 2456 เปิดบริการระหว่างเมืองอุบลราชธานีกับประเทศอินโดจีนาของฝรั่งเศส และในปีเดียวกันได้เปิดบริการขนานติระหว่างเมืองภูเก็ตกับประเทศต่าง ๆ ในยุโรป²

¹ เรื่องเดียวกัน.

² กจช. ร. 6 คค. 4/5, ใช้ไปรษณีย์และโทรเลขขนานติในที่ต่าง ๆ

จะเห็นได้ว่า การเปิดบริการรถนำเที่ยวให้การค้าขายระหว่างหัวเมือง เหล่านี้กับ
ดินแดนต่าง ๆ สะดวกขึ้น

กล่าวโดยสรุป กิจกรรมไปรษณีย์โทรเลขซึ่งเป็นบริการสาธารณะประโยชน์ และ
ได้ดำเนินการตั้งแต่รัชกาลที่ 5 ได้ขยายออกไปอย่างกว้างขวางทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
สำหรับในส่วนกลางได้มีกิจการไปรษณีย์โทรเลขเพิ่มขึ้น เช่นที่ทำการไปรษณีย์
โทรเลขที่ 3 ถนนเจริญกรุง ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขที่ 6 ถนนพระสุเมรุ ที่ทำการ
ไปรษณีย์โทรเลขที่ 9 ถนนสีลม ส่วนในภูมิภาคได้มีการเปิดที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั่วทุก
มณฑล เช่นที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขจังหวัดนครพนม จังหวัดสกลนคร จังหวัดตาก
จึงกล่าวได้ว่าเจ้าพระยาวงษ์วานุประพัทธ์มีส่วนสนับสนุนในกิจการไปรษณีย์โทรเลขด้วย ดังที่
ท่านกล่าวว่า

. . . ส่วนการที่จะคิดค่าธรรมเนียมกับรายจ่ายหรือไม่ ในการเปิดที่ทำการ
ไปรษณีย์โทรเลขเป็นอันคิดไม่ได้ คิดได้แต่เมื่อสอบรายได้อายุจ่ายของ
กรมไปรษณีย์โทรเลขทั้งหมดแล้ว รายได้คงมากกว่ารายจ่าย ก็นับว่ามีกำไร
ไม่ขาดทุน จึงได้คิดเปิดที่ทำการขึ้นเพื่อให้สะดวกแก่ตนกับความต้องการของ
สาธารณชน อนึ่งการไปรษณีย์โทรเลขนี้แบบที่นิยมกันอยู่ในนานาประเทศทั่วไป
เป็นการที่รัฐบาลต้องจัดให้มีขึ้นสำหรับประเทศบ้านเมือง เพื่อการสะดวกแก่
การปกครองและการของสาธารณชนทั่วไป (Public Service) หากใช่เป็น
กรมค้าขายของรัฐบาล (กรมรัฐพาณิชย์) ดังที่กระทรวงพระคลังเข้าใจไม่
เพราะฉะนั้นเมื่อเห็นว่าสะดวกแก่สาธารณชนแล้ว แลเงินที่จะจ่ายไม่เกินกว่า
รายได้ ยังคงมีกำไรอยู่แล้วก็ทำขึ้นเพื่อสะดวกแก่สาธารณชนทั่วไป . . .¹

สรุปได้ว่าในขณะที่เจ้าพระยาวงษ์วานุประพัทธ์ดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวง
คมนาคมได้มีผลงานด้านกรรรถไฟ การทาง การไปรษณีย์โทรเลขปรากฏไม่มากนัก
ทั้งนี้เนื่องจากท่านมิใช่เสนาบดีกระทรวงคมนาคมคนแรก ผลงานที่ปรากฏจึงเป็นการ

¹ กจข. ร. 6 คค. 4/2, เปิดการใช้ไปรษณีย์โทรเลขในที่ต่าง ๆ

คำเนินความพระราชโบายของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และเสนาบดีคนก่อน เป็นส่วนใหญ่

สำหรับผลงานด้านการรถไฟที่ปรากฏส่วนใหญ่ เป็นแนวความคิดได้แก่การเสนอให้รวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เป็นกรมเดียวกัน การเสนอโครงการสร้างทางรถไฟหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เพื่อจูงใจหมายค้ำนการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ ซึ่งกล่าวได้ว่าถ้าได้สร้างตามโครงการนี้ทั้งหมดแล้วจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศมาก อย่างไรก็ตามปรากฏว่าได้ดำเนินการตามโครงการนี้บ้างแล้ว เช่นการสร้างทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามโครงการนี้ทั้งหมดเพราะเป็นโครงการใหญ่โดยยากแก่การดำเนินการ และต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก สำหรับทางรถไฟที่จะสร้างต่อไปนั้นท่านเสนอให้สร้างทางขนาด 1.435 เมตร เพราะจะให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่าทางขนาด 1 เมตร แต่ปรากฏว่าความคิดนี้ขัดแย้งกับผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟขนาด 1 เมตร ที่วราชนาถจักร

ในการพัฒนาส่วนภูมิภาค รัชกาลที่ 6 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมทางขึ้นเพื่อทำหน้าที่ค้ำนการสร้างและซ่อมแซมทางบก ซึ่งเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ได้ริเริ่มให้มีการตั้งกรมการของกระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพระคลังมหาสมบัติขึ้น เพื่อกำหนดระเบียบการสร้างทางที่วราชนาถจักร แต่เนื่องจากงบประมาณที่กรมทางได้รับน้อยมาก จึงทำให้การดำเนินการสร้างทางไม่สามารถดำเนินการตามโครงการที่กำหนดไว้ทั้งหมดได้

ส่วนการไปรษณีย์โทรเลขได้ก้าวหน้ามาก มีการขยายที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั้งในกรุงเทพฯ และหัวเมือง โดยได้เปิดบริการทั้งขนาดติ โทรเลข โทรศัพท พستไปรษณีย์ ขณะเดียวกันได้เปิดการไปรษณีย์อากาศ และวิทยุโทรเลขเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลทำให้การติดต่อสื่อสารสะดวกและรวดเร็วขึ้นกว่าเดิมเป็นอันมาก

กล่าวได้ว่าผลงานค้ำนการคมนาคมของเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ เป็นคุณประโยชน์แก่ประเทศหลายประการ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปกครอง.