



จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย

ทุนรัชดาภิเษกสมภท



รายงานผลการวิจัย

เรื่อง

การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพรจุลจอมเกล้าเจ้าอยหัว

โดย

นางบิยนาด บุนนาค

กันยายน ๒๕๑๘

## กิติกรรมประกาศ

การวิจัย เรื่องการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะสำเร็จลงไม่ได้ถ้าไม่ได้รับการอุดหนุนจากทุกวิทยุวิชาภิเนกสมโภชของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทั้งนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้ให้ทุนนี้แก่ข้าพเจ้าเพื่อมีโอกาสทำการวิจัยเรื่องนี้ กับทั้งขอแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลปัจจุบันซึ่งทรงเป็นเสมือนผู้ให้กำเนิดทุนนี้ด้วย

อนึ่ง ข้าพเจ้าขอขอบคุณ คุณประสงค์ นีโครธา ข้าราชการบำนาญของการรถไฟแห่งประเทศไทย ศาสตราจารย์รอง ศยามานนท์ และอาจารย์จันทรา บุรณฤกษ์ แห่งแผนกวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ยิ่ง และให้ความช่วยเหลือในการทำวิจัยเรื่องนี้อย่างยิ่ง กับทั้งขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของกองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร ที่อำนวยความสะดวกด้วยไมตรีจิตอันดียิ่งในการเข้าคนควาข้อมูล ณ สถานที่นั้น

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าขอขอบคุณคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติให้ทุน อาจารย์ผู้ติดตามผลการศึกษาวิจัยและคณะกรรมการผู้ตรวจผลวิจัยทุกท่านไว้ ณ ที่นี้ด้วย

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สาขาวิชาการ คุปฟ้า

มอบให้หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

19 / พ.พ. / 29

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

กิติกรรมประกาศ	i
สารบัญ	ii
รายการรูปภาพและแผนภูมิประกอบ	vii
บทคัดย่อภาษาไทย	viii
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ix
บทนำ	๒
บทที่ ๑ การคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์	๖
บทที่ ๒ การจัดการคมนาคมในมณฑลกรุงเทพฯ	๘
การจัดการคมนาคมในกรุงเทพฯ	๑๐
๑. การจัดการคมนาคมทางน้ำ	๑๐
๑.๑ การขุดคลอง	๑๐
๑.๒ ผู้ดำเนินการขุดและขอมคลอง	๑๓
๑.๓ ปัญหาและการแก้ไขปัญหของรัฐบาล	๑๘
๒. การจัดการคมนาคมทางบก	๒๐
๒.๑ ถนน	๒๐
๒.๑.๑ วัตถุประสงค์และสาเหตุในการตัดถนน	๒๒
๒.๑.๒ นโยบายและหลักเกณฑ์ในการตัดถนน	๒๖
๒.๑.๓ ขั้นตอนในการตัดถนน	๓๔
๒.๑.๔ แรงงานในการตัดถนน	๓๖
๒.๑.๕ เงินที่ใช้ในการตัดถนน	๓๗
๒.๑.๖ ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไขปัญหของรัฐบาล	๔๒
๒.๑.๗ การบำรุงรักษาถนน	๕๐
๒.๒ ทางเดินเท้า (บาทวิถี)	๕๓

๒.๓ สะพาน ๕๕

๒.๓.๑ สาเหตุในการสร้างและซ่อมสะพาน ๕๕

๒.๓.๒ หลักเกณฑ์ในการสร้างและซ่อมสะพาน ๕๖

๒.๓.๓ เงินที่ใช้ในการสร้างและซ่อมสะพาน ๕๘

๒.๓.๔ ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไขปัญหา  
ของรัฐบาล ๖๖

การจัดการคมนาคมในหัวเมืองอื่นของมณฑลกรุงเทพฯ ๖๘

บทที่ ๓ การจัดการคมนาคมในมณฑลต่างจังหวัด ๗๓

๑. ผู้ดำเนินการจัดการคมนาคม ๗๓

๒. การจัดการคมนาคมทางน้ำ ๘๔

๒.๑ การแก้ไขปรับปรุงประมณน้ำคมนาคมเดินทางได้  
ตลอดเวลา ๘๔

๒.๒ การขุดขอมคลองเก่าที่ตนเงิน ๘๔

๒.๓ การขุดคลองใหม่ ๘๕

๓. การจัดการคมนาคมทางบก ๘๘

๓.๑ ทางเดินและทางเกวียน ๘๘

๓.๒ ถนน ๘๓

๓.๒.๑ วัตถุประสงค์และสาเหตุในการสร้างถนน ๘๗

๓.๒.๒ อุปสรรค และปัญหา ๑๐๑

๓.๒.๓ การบำรุงถนน ๑๐๒

บทที่ ๔ พาหนะ ๑๐๖

๑. พาหนะทางบก ๑๐๗

๑.๑ รถราง ๑๐๗

๑.๒ รถลาก ๑๑๒

	๑.๓ รถจักรยาน	๑๑๕
	๑.๔ รถไฟ	๑๑๕
	๑.๕ รถยนต์	๑๑๕
	๒. พาหนะทางน้ำ	๑๑๘
บทที่ ๕	การรถไฟ	๑๒๓
	๑. สาเหตุและวัตถุประสงค์ของการสร้างทางรถไฟ	๑๒๓
	๒. ขั้นตอนการดำเนินงานสร้างทางรถไฟ	๑๒๔
	๓. ประวัติการสร้างทางรถไฟแต่ละสายโดยสังเขป	๑๒๘
	๒.๑ ทางรถไฟสายปากน้ำ	๑๒๘
	๓.๒ การสำรวจทาง เพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๒๘
	๓.๓ ทางรถไฟสายนครราชสีมา	๑๓๐
	๓.๔ ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี	๑๓๓
	๓.๕ ทางรถไฟสายเหนือ	๑๓๖
	๓.๖ ทางรถไฟสายใต้	๑๓๘
	๓.๗ ทางรถไฟสายพระพุทธบาท	๑๔๓
	๓.๘ ทางรถไฟสายมหาชัย และสายทาจัน	๑๔๓
	๓.๙ ทางรถไฟสายบางพระ	๑๔๔
	๓.๑๐ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ	๑๔๕
	๔. ปัญหาและอุปสรรคในการสร้างทางรถไฟ	๑๔๘
	๕. ประเมินผลการใช้รถไฟ	๑๕๘
บทที่ ๖	การคมนาคมสื่อสาร	๑๖๓
	๑. การคมนาคมสื่อสารก่อนการตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลข	๑๖๓
	๒. ประวัติกรมไปรษณีย์โทรเลข	๑๖๕



	หน้า
๒.๑ การไปรษณีย์	๑๖๕
๒.๒ การไปรษณีย์ของไทยกับนานาประเทศ	๑๖๘
๒.๓ โทรเลข	๑๗๐
๒.๔ ระบบการโทรเลข การรับโทรเลข และสัญญาณในการรับส่งโทรเลข	๑๗๓
๒.๕ เจ้าพนักงานในกรมไปรษณีย์โทรเลข	๑๗๔
๒.๖ ข้าราชการรับฝากส่งเงินทางธนาคาร ไปรษณีย์- วัตถุและเช็คไปรษณีย์	๑๗๖
๒.๗ หัวตราไปรษณีย์	๑๗๗
๓. ความเจริญก้าวหน้าของกิจการไปรษณีย์โทรเลข	๑๘๔
๔. โทรศัพท์	๑๘๑
๔.๑ วิวัฒนาการของการโทรศัพท์	๑๘๑
๔.๒ อัตราค่าเช่าโทรศัพท์	๑๘๕
๔.๓ การสร้างและรักษาโทรศัพท์หัวเมือง	๑๘๘
๕. วิทยุโทรเลข	๑๘๘
๖. ฐานะการเงินของกรมไปรษณีย์โทรเลข	๒๐๓
๗. ความร่วมมือของบุคคลต่าง ๆ ในกิจการไปรษณีย์โทรเลข	๒๑๓
๘. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินกิจการไปรษณีย์โทรเลข และวิธีการแก้ปัญหา	๒๑๖
บทที่ ๗ บทสรุป	๒๓๔
บรรณานุกรม	๒๔๘
ภาคผนวก	๒๖๔

รายการรูปภาพและแผนภูมิประกอบ

	หน้า
๑. พระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	๑
๒. ตารางชุดสะพานเฉลิม	๖๕
๓. วัดอรุณราชวราราม จังหวัดธนบุรี	๗๑
๔. พระบรมมหาราชวัง วัดสระเกษ จังหวัดพระนคร	๗๒
๕. สะพานราชบุรีเมื่อแรกเปิด	๑๐๕
๖. การแสดงรถยนต์ในตอนปลายรัชกาลที่ ๕ ที่ถนนราชดำเนิน	๑๒๒
๗. สะเก็ดแผนที่ทางรถไฟของกรุงสยาม ร.ศ. ๑๒๑	๑๔๖
๘. สะเก็ดแผนที่ทางรถไฟของกรุงสยาม ร.ศ. ๑๒๔	๑๔๗
๙. สะพานรถไฟสายตะวันออกขามคลองแสนแสบ ร.ศ. ๑๒๖	๑๕๗
๑๐. สถานีรถไฟราชบุรี	๑๖๒
๑๑. เครื่องโทรศัพทในสมัยรัชกาลที่ ๕	๑๘๖
๑๒. ที่ทำการโทรศัพทกลาง	๑๘๗
๑๓. แผนภูมิแสดงการคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์	๒๔๒
๑๔. แผนภูมิแสดงการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๔	๒๔๓
๑๕. แผนภูมิแสดงการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๕	๒๔๔
๑๖. แผนภูมิแสดงวิวัฒนาการการคมนาคมทางน้ำก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ สมัยรัชกาลที่ ๔ และสมัยรัชกาลที่ ๕	๒๔๕
๑๗. แผนภูมิแสดงวิวัฒนาการการคมนาคมทางบกก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ สมัยรัชกาลที่ ๔ และสมัยรัชกาลที่ ๕	๒๔๖

การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

วัตถุประสงค์ในการวิจัยเรื่องนี้คือ เพื่อศึกษาให้ทราบวางนัยการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวซึ่งเป็นรากฐานของการคมนาคมในปัจจุบันนี้ ได้เริ่มต้น และมีการดำเนินการอย่างไรบ้าง รัฐบาลไทยในสมัยนั้นได้ลงทุนเพื่อการคมนาคมอันเป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญยิ่งประเภทหนึ่งของประเทศมากน้อยเพียงใด และการจัดการดังกล่าวได้บรรลุผลสำเร็จเพื่อประโยชน์สุขของสาธารณชนคุ้มค่าแก่การลงทุนหรือไม่

ในการศึกษาเรื่องการวางรากฐานการคมนาคมนั้น ผู้วิจัยจะได้ศึกษาในด้านต่าง ๆ คือ การคมนาคมทางน้ำ ทางบก รวมถึงกิจการไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพทซึ่งถือว่าเป็นความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของการคมนาคมด้วย ผู้วิจัยศึกษาโดยพิจารณาตามประเด็นต่อไปนี้ คือ ประการแรก สาเหตุและวัตถุประสงค์ที่ทำให้มีการเริ่มต้น และมีการดำเนินการคมนาคมแต่ละด้าน ประการที่สอง ขั้นตอนของการดำเนินงานและผู้ดำเนินงาน ประการที่สาม ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า และประการที่ ๔ ประเมินผลจากเอกสารเท่าที่ค้นคว้าได้

งานวิจัยแบ่งออกเป็น ๘ บท คือ บทนำ กล่าวถึงความมุ่งหมายของการวิจัย ขอบเขตของการวิจัย วิธีการดำเนินการค้นคว้าและวิจัย ที่มาของเอกสาร และข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย และคำชี้แจงในการทำวิจัย บทที่ ๑ กล่าวถึงการคมนาคมในสมัยโบราณ ก่อนสมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ บทที่ ๒ กล่าวถึงการจัดการคมนาคมทางน้ำและทางบกในมณฑลกรุงเทพฯ บทที่ ๓ กล่าวถึงการจัดการคมนาคมทางน้ำและทางบกในมณฑลต่างจังหวัด บทที่ ๔ กล่าวถึงพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่ใช้กันอยู่ในสมัยรัชกาลที่ ๕ ทั้งที่มีอยู่แต่เดิม เช่น เรือ รถม้า และที่ส่งเข้ามาในประเทศไทยใหม่ เช่น รถยนต์ รถจักรยาน รถลาก รถราง

บทที่ ๕ กล่าวถึงการดำเนินงานสร้างทางรถไฟและความเจริญของงานด้านนี้ บทที่ ๖  
กล่าวถึงกิจการด้านการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ วิทยุโทรเลข และบทที่ ๗  
เป็นบทสรุปสาเหตุและวัตถุประสงค์ของการจัดการคมนาคมด้านต่าง ๆ ซึ่งกลายเป็น  
รากฐานของการคมนาคมในปัจจุบัน ขั้นตอนของการดำเนินงานและประเมินผลการ  
ใช้การคมนาคมว่าคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่ พร้อมทั้งวิจารณ์เชิงเปรียบเทียบการจัด  
การคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกับสมัยปัจจุบัน

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## Abstract

### The Foundation of Communications in the Reign of King Chulalongkorn

The purpose of this research is to study the works in the field of communications in the reign of King Chulalongkorn which was the basic foundation of the present communication system in Thailand. It attempts to investigate how large an allocation of the governmental budget for the establishment and management of this public communication system and how effectively did these plans were put into action.

In studying this topic, the researcher studies different types of communication system by water, by land, and including the telecommunication system. The subject is carefully examined accordingly: firstly, causes and objectives of many facets of the establishment and management of the communication system. Secondly, the developmental processes including the organizers of the projects. Thirdly, problems and obstacles of the processes delaying the projects. Fourthly, the evaluation of the results of the successful projects.

This research is organized into 8 chapters. The introductory chapter describes the purpose of the study, the scope, procedures and the data used in the research and the research benefits including suggestion in doing this research.

Chapter I describes the historical patterns of communication systems prior to the reign of King Chulalongkorn.

Chapter II deals with the processes of communication system both by water and by land in the urban areas especially in the Circle of Krungthep.

Chapter III shows the establishment and management of communication system both by water and by land in the rural areas.

Chapter IV describes the means of communication in the reign of King Chulalongkorn, for example, boats, carriages, and transport novelties imported from the West such as motor-cars, bicycles, rickshaws and tramcars.

Chapter V deals with the railways construction and its prospects.

Chapter VI gives a description of the construction of telecommunications including telegraph, telephone and wireless.

Chapter VII summarizes the causes and effects of the different communication processes which are the formation and growth of the present communication systems in Thailand. It also tries to evaluate the usefulness and value of the investments in building up the communication system. Analytical criticism and comparison of different communication system in the reign of King Chulalongkorn and the present are also treated.



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว



บทนำ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงได้รับพระราชสมัญญานามว่า "สมเด็จพระปิยมหาราช" อันมีความหมายว่า พระองค์เป็นพระราชผู้ยิ่งใหญ่ซึ่งทรงเป็นที่รักของปวงชนชาวไทย ทั้งนี้เพราะว่าพระองค์ได้ทรงประกอบพระราชกรณียกิจอันยังประโยชน์นานับประการให้แก่ประเทศชาติ และผู้วิจัยเห็นว่าพระราชกรณียกิจที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การจัดการคมนาคมเป็นแบบสมัยใหม่ เพราะว่าการคมนาคมเป็นพื้นฐานของการพัฒนาประเทศชาติในด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจและสังคม อาจเปรียบเทียบการคมนาคมได้วาเหมือนเส้นโลหิตที่ไปหล่อเลี้ยงส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย

เนื่องจากผู้วิจัยเห็นว่า การจัดการคมนาคมเป็นแบบสมัยใหม่อย่างจริงจังน่าจะเริ่มขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และการจัดการคมนาคมในสมัยนั้นน่าจะเป็นการวางรากฐานของการคมนาคมในสมัยปัจจุบันด้วย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องการคนควาทำวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้

ความมุ่งหมายของการวิจัย

การวิจัยมีจุดมุ่งหมายที่จะให้ทราบวางานด้านการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้นได้เริ่มต้น มีความก้าวหน้าและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง รัฐบาลไทยในสมัยนั้นได้ลงทุนเพื่อการคมนาคมอันเป็นสาธารณูปโภคสำคัญยิ่ง

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระนามเดิมคือ สมเด็จพระเจ้าอุภัยาเชธ เจ้าฟ้าจุฬาลงกรณ์ เป็นพระราชโอรสของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๔ และสมเด็จพระเทพศิรินทราบรมราชินี พระราชสมภพวันอังคารที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๓๘๕ เสด็จขึ้นครองราชย์ใน พ.ศ. ๒๔๑๑ เป็นพระมหากษัตริย์ลำดับที่ ๕ แห่งพระราชวงศ์จักรีกรุงรัตนโกสินทร์ เสด็จสวรรคตวันเสาร์ที่ ๒๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๕๓ เวลา ๒ ยาม ๔๕ นาที (จึงนับว่าเป็นวันที่ ๒๓ ตุลาคม) พระชนมายุ ๕๘ พรรษา ดำรงสิริราชสมบัติ ๔๓ ปี วันในรัชกาล ๑๕,๓๒๐ วัน



ประเภทหนึ่งของประเทศมากน้อยเพียงใด และการกระทำดังกล่าวบรรลุผลสำเร็จเพื่อประโยชน์สุขของประชาชนคุ้มค่าแก่การลงทุนหรือไม่ เพียงใด

การที่ผู้วิจัยเลือกทำวิจัยเรื่องนี้ เพราะผู้วิจัยต้องการพิสูจน์ว่าการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นรากฐานความเจริญก้าวหน้าของการคมนาคมในปัจจุบันนี้จริงหรือไม่ตามความเข้าใจเดิมของผู้วิจัย ประกอบกับผู้วิจัยเห็นว่าการคมนาคมเป็นสาธารณูปโภคที่มีคุณประโยชน์ต่อคนไทยอย่างยิ่ง นอกจากนี้การทำวิจัยเรื่องนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีผู้ใดทำอย่างจริงจังมาก่อนเลย

### ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาเกี่ยวกับการจัดการคมนาคมต่าง ๆ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว คือ การคมนาคมทางน้ำ ทางบก รวมถึงกิจการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ และวิทยุโทรเลข ซึ่งถือว่าเป็นความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ในด้านการคมนาคมด้วย ในการศึกษาขั้นผู้ทำวิจัยพิจารณาตามประเด็นต่อไปนี้คือ

๑. สาเหตุและวัตถุประสงค์ที่ทำให้มีการเริ่มต้นและมีการจัดการคมนาคมแต่ละด้าน

๒. ขั้นตอนของการดำเนินงาน และผู้ดำเนินงาน

๓. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

๔. ประเมินผลจากเอกสารเท่าที่ค้นคว้าได้

### วิธีการดำเนินการค้นคว้าและวิจัย

เป็นการค้นคว้าและวิจัยแบบพิจารณาจากเอกสาร ( Documentary Research ) กล่าวคือขั้นต้นรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเอกสารปฐมภูมิ มีเอกสารทุติยภูมิประกอบบ้าง อีกแบบหนึ่งใช้วิธีการสอบถามผู้รู้และเกี่ยวข้องกับกิจการคมนาคม บางครั้งผู้วิจัยก็เดินทางไปดูสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ทำวิจัยด้วย เช่น ถนน สะพานต่าง ๆ เพื่อศึกษาข้อเท็จจริงต่าง ๆ มาประกอบการทำวิจัย หลังจากนั้นก็นำเอกสารข้อมูลมาพิจารณาแล้วทำการวิเคราะห์หาคำสรุปผลออกมา

สถานที่ผู้วิจัยไปค้นคว้าเอกสารแหล่งใหญ่ที่สุดคือ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร รองลงมาได้แก่ หอสมุดกรมพระยาคำรงราชานุภาพ กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ กองหอสมุดแห่งชาติ ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย หอสมุดกระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย หอสมุดคณะอักษรศาสตร์ และหอสมุดกลางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

การวิจัยนี้จะมีประโยชน์และมีคุณค่าอย่างยิ่งในทางวิชาการโดยเฉพาะทางด้านประวัติศาสตร์ เพราะเป็นเหตุการณ์สำคัญเหตุการณ์หนึ่งในประวัติศาสตร์ไทย การวิจัยนี้จะแสดงถึงพระราชกรณียกิจแห่งองค์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในด้านการทำนุบำรุงบ้านเมือง นับว่าเป็นการส่งเสริมพระเกียรติคุณของสมเด็จพระปิยมหาราช ผู้พระราชทานกำเนิดจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยประการหนึ่ง และยิ่งจะทำให้เห็นถึงบทบาทของรัฐบาลในสมัยนั้นเห็นถึงความสำคัญของการจัดการคมนาคมว่าเป็นพื้นฐานของการพัฒนาประเทศในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม และจะได้ทราบสภาพการคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ ๕ ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นลักษณะการคมนาคมแบบเดิม ได้ทราบการจัดการคมนาคม ในสมัยรัชกาลที่ ๕ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเป็นแบบสมัยใหม่ การวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจทั่วไป ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจทางประวัติศาสตร์เป็นพิเศษ ก็ทั้งจะเป็นแนวทางสำหรับผู้ที่สนใจงานด้านนี้ในการจะค้นคว้าเรื่องราวสืบต่อไปด้วย

คำชี้แจง

ผู้ศึกษา ส่วนใหญ่ผู้วิจัยใช้ศักราชเป็นรัตนโกสินทร์ศก (ร.ศ.) ตามที่ปรากฏในเอกสารต้นฉบับ แฉวงเล็บด้วยพุทธศักราช (พ.ศ.) ทั้งนี้เพราะผู้วิจัยต้องการรักษาเอกลักษณ์แห่งรัชกาลที่ ๕ ไว้

คำย่อต่าง ๆ

- ก. จ. ช. คำเต็มคือ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร
- ก. ห. ช. " กองหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร

ปฉ. คำเต็มคือ กระทรวงโยธาธิการ

กม. " กระทรวงเกษตรธิการ

ร. ๕ " รัชกาลที่ ๕

ตั้งขึ้นว่า เจริญบรรดา "ก.จ.ฉ., ร.๕, มฉ. ๓/๗ ..... " หมายความว่า เป็นเอกสารชั้นต้นของกองจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร สมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งของกระทรวงโยธาธิการ ปีที่ ๓/๗ เป็นต้น และถ้าหลังจากตัวเลขของแฟ้มเอกสารมีเครื่องหมายคำพูดออกไป ก็แสดงว่าเป็นหนังสือของผู้ใดไม่มีไปถึงใคร

นอกจากนี้พระปรมาภิไธยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวบางครั้งผู้วิจัยก็ไขคำย่อ ส่วนพระนามและนามของเจ้านายและขุนนาง ตอนแรกผู้วิจัยก็ใส่คำเต็มเมื่อเอ่ยถึงครั้งต่อ ๆ ไปก็เขียนคำย่อลง เช่น สมเด็จเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ย่อเป็นสมเด็จเจ้าฟ้ากรมขุนนริศฯ สำหรับพระยศของเจ้านายที่ตรงกรมต่าง ๆ นั้นผู้วิจัยก็ใช้พระยศที่ตรงกรมตามที่ปรากฏในเอกสารชั้นต้นในช่วงเวลาต่าง ๆ ตามที่ทรงดำรงพระยศอยู่

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์

ในสมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานีนั้น ได้มีการสร้างถนนเรียกว่า "ถนนพระร่วง" เป็นถนนขนาดกว้าง ๓ วา หรือ ๖ เมตร ยกถนนสูง มีอิฐถมข้างถนน จึงนับว่าเป็นถนนที่ปรากฏตามผนังแห่งหนึ่งแห่งพลังสมควร ถนนพระร่วงนี้มีระยะทางตั้งแต่เมืองสวรรคโลกถึงกำแพงเพชร มีความยาวประมาณ ๒๕๐ กิโลเมตร ปัจจุบันนี้ถนนพระร่วงยังมีร่องรอยปรากฏให้เห็นอยู่บ้าง

ต่อมาสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี การคมนาคมมุ่งไปทางด้านการขุดคลอง ซึ่งก็นับว่าเป็นความคิดที่ดี เพราะวากกรุงศรีอยุธยาอยู่ในภาคกลางซึ่งเป็นที่ลุ่มมาก การขุดคลองจึงยอมได้ประโยชน์สามประการคือ ประการแรก เป็นเส้นทางคมนาคมและขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่มุ่งให้เป็นการขุดคลองลัดคือเลือกขุดคลองตัดแม่น้ำที่คดเคี้ยวเพื่อให้เรือเดินได้เร็วขึ้น ประการที่สอง เป็นหนทางที่จะนำเอาน้ำเข้าไปหล่อเลี้ยงพื้นที่ในอุดมสมบูรณ์ในการเพาะปลูก และประการที่สาม ในแง่ภูมิรัฐศาสตร์แล้วก็คือ เพื่อใช้เป็นประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ โดยที่คลองคูต่าง ๆ เป็นเสมือนกำแพงเมืองป้องกันศัตรูชั้นหนึ่ง เฮซ จี คิว เวลส์ ( H.G.Q. Wales ) ได้กล่าวไว้ในหนังสือเรื่อง Ancient Siamese Government and Administration ใจความว่า ในระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๐๗๗ เป็นต้นมา ได้มีการขุดคลองในบริเวณภาคกลางเป็นระยะทางยาวหลายพันกิโลเมตร อันเป็นผลช่วยขยายเนื้อที่สำหรับการเพาะปลูก ส่วนการทำถนน สะพานแพ ไม่มีเลย ทั้งนี้จากดาวไกลว่า เพราะมีได้มีธรรมเนียมมาแต่ก่อน ประกอบกับยังเป็นสิ่งไม่จำเป็นแก่คนในสังคมสมัยนั้นนัก เนื่องจากการคมนาคมส่วนใหญ่ใช้ทางน้ำ

<sup>1</sup> H.G.Q. Wales, Ancient Siamese Government and Administration

(New York : Paragon Book Reprint Corp., 1965), p. 227



ต่อมาสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ เป็นราชธานี ในช่วงสามรัชกาลแรก การคมนาคมยังไม่เปลี่ยนแปลงจากสมัยกรุงศรีอยุธยา ส่วนใหญ่มุ่งไปในด้านการคมนาคมทางน้ำ ปรากฏว่ากรุงเทพฯเต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลองหลายสายจนกระทั่งได้รับสมญานามจากชาวตะวันตกว่าเป็น "เวนิสตะวันออก"

ถึงสมัยรัชกาลที่ ๔ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเริ่มส่งทุนปรับปรุงการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบกเป็นแบบสมัยใหม่ ทั้งนี้เพราะสาเหตุผลักดันจากสถานการณ์ทางการเมืองและการต่างประเทศในขณะนั้นด้วยประการหนึ่ง การคมนาคมทางน้ำคือ โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองขึ้นในพระนคร โคนแคว คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนตรง ซุกแดงคลองพระโขนงใหม่ คลองที่โปรดเกล้าฯให้ขุดเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมือง คือ คลองมหาสวัสดิ์ คลองเจ็ดยักษ์ คลองคำเนินสะควก คลองภาษีเจริญ ส่วนการคมนาคมทางบกนั้น คือ การสร้างถนนขึ้นในกรุงเทพฯโดยวิธีการยกดินถนนให้สูงขึ้นปรับถนนให้แน่น และทำทอระบายน้ำสองข้างถนน ถนนที่สร้างขึ้นในรัชกาลนี้โคกแก๊ว ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ขณะเดียวกันก็มีการสร้างสะพานข้ามคลองที่ถนนผดุงควาย สะพานที่สร้างขึ้นแล้วและคานเป็นเครื่องไม้ ตัวสะพานเป็นเหล็กแต่โครง เช่น สะพานต่าง ๆ บนถนนเจริญกรุง อย่างไรก็ตามการบำรุงการคมนาคมดังกล่าวดำเนินไปได้เพียงเล็กน้อยก็พอสิ้นรัชกาล

นอกจากนี้ในสมัยนี้ ประเทศตะวันตกได้พัฒนาการคมนาคมให้เจริญก้าวหน้าขึ้นมาก นอกจากจะมีการค้นพบยานพาหนะที่ให้ความสะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทาง เช่น รถยนต์ รถไฟ แล้ว ยังมีการค้นพบวิธีการส่งข่าวสารได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เช่น การไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ ปรากฏว่าในรัชกาลนี้คนไทยพยายามที่จะให้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ดูรายละเอียดใน เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ ๔

สร้างทางรถไฟ และการโทรเลขขึ้นในเมืองไทย แต่ไม่ประสบผลสำเร็จเพราะวาทะ  
ที่ประมุขเสนาบดีไม่แน่ใจว่าการลงทุนกิจการดังกล่าวนั้น รัฐบาลจะได้รับประโยชน์คุ้มค่า  
หรือไม่<sup>๑</sup> ต่อมาถึงสมัยรัชกาลที่ ๕ จึงได้มีการจัดการคมนาคมเป็นแบบอารยประเทศอย่าง  
จริงจัง<sup>๒</sup>



---

หลวงวิจิตรวาทการ, วิจิตรอนุสรณ์, คณะรัฐมนตรีพิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระ-  
ราชทานเพลิงศพ พลตรีหลวงวิจิตรวาทการ ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส, ๑๖ สิงหาคม  
พ.ศ. ๒๕๐๕, หน้า ๑๓๑

๒ดูรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของกรุงเทพฯ ตอนต้นรัชกาลที่ ๕ ใ้จาก  
ศาสตราจารย์ พระวรวงศ์วิบูลย์, "พระราชกรณียกิจในรัชกาลที่ ๕", มหาวิทยาลัย,  
๒๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๓, หน้า ๑-๒

การจัดการคมนาคมทางน้ำและทางบกในมณฑลกรุงเทพฯ

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวปรากฏว่าการคมนาคมได้รับการสนับสนุนมากจากองค์พระประมุขซึ่งทรงพระราชอำนาจสูงสุดของประเทศขณะนั้น ดังข้อความต่อไปนี้

“... การสร้างสะพานกึ่ง การทำถนนหนทางปลูกต้นไม้ใหม่มีรมเงาก็ดี การขุดคลองน้ำก็ดี อันนับว่าเป็นถาวรวัตถุสาธารณทานเหล่านี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ ได้ทรงพระบำเพ็ญอยู่เป็นนิตย์ โดยทรงพระราชดำริแล้วเห็นว่า เป็นประโยชน์อันใหญ่หลวงอาจย่นมรรคาไกลให้ใกล้ได้ ทั้งเป็นที่เจริญตาเจริญใจ อาศัยรมเงาเดินไปมาได้ความสุขและงดงามแก่บ้านเมือง ดังได้ประจักษ์แก่ประชาชนทั้งหลาย เช่น สะพานเฉลิมต่าง ๆ แลถนนราชดำเนิน .....”

ในชั้นต้นนี้จะกล่าวถึงการจัดการคมนาคมทางน้ำ อันได้แก่การขุดและขอมคลอง และการจัดการคมนาคมทางบกอันได้แก่ การสร้างถนนและสะพานในกรุงเทพฯ และเมืองอื่น ๆ ในมณฑลกรุงเทพฯก่อน

---

ภ.จ.ช., ร.๕, ยธ.๘/๒๓, “ถ้ากราบบังคมทูลของเจ้าพระยาบวรราช ผู้  
อำนวยการกรมศุขาภิบาลทูลเชิญสมเด็จพระศรีสุวรินทราบรมราชินี ทรงเปิดสะพาน  
อุทัยเจษฎาธิศ วันที่ ๘ มกราคม ร.ศ. ๑๒๘” และปรากฏหลักฐานสนับสนุนใน  
เอกสารต่าง ๆ ของกระทรวงโยธาธิการ กระทรวงนครบาล กระทรวงพระคลัง  
และกระทรวงเกษตราธิการ รวมทั้งจากงานวิจัยฉบับนี้

การจัดการคมนาคมในกรุงเทพฯ

๑. การจัดการคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมในกรุงเทพฯ ในสมัยต้นรัชกาลที่ ๕ นั้นส่วนใหญ่ใช้ทางน้ำเช่นเดียวกับสมัยรัชกาลก่อน ๆ เพราะกรุงเทพฯ เต็มไปด้วยคลองและมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นเลือดใหญ่ในการคมนาคม การจัดการคมนาคมทางน้ำในสมัยรัชกาลที่ ๕ นี้ส่วนใหญ่ เป็นไปในด้านการขุดคลอง

๑.๑ การขุดคลอง อาจแบ่งการขุดคลองในรัชกาลนี้ได้เป็น ๒ ประเภท คือ

๑.๑.๑ การขุดขอมคลองเก่า คลองในกรุงเทพฯ สมัยนั้นเป็นคลองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติบาง เป็นคลองที่เกิดขึ้นจากการขุดบาง คลองเหล่านี้ส่วนใหญ่มีมาตั้งแต่ก่อนสมัยรัชกาลที่ ๕ ถึงสมัยรัชกาลที่ ๕ คลองดังกล่าวส่วนใหญ่ชำรุดทรุดโทรมสกปรกและตื้นเขินมาก ราชการไม่ได้เติมที่ ถ้าปล่อยทิ้งไว้จะเป็นผลเสียในการคมนาคม และเศรษฐกิจ จึงมีความจำเป็นต้องขุดลอกขอมคลองใหม่ เพื่อทำให้คลองสะอาด และใช้ประโยชน์ได้เต็มที่

ตัวอย่าง ใน ร.ศ. ๑๑๖ (พ.ศ. ๒๔๔๐) ได้มีกุ่มบุงคดียื่นเรื่องราวขอขุดขอมคลองท่าบลั่วแห้ง คือ เดิมคลองในท่าบลั่วแห้งตอนคนออกลำน้ำเจ้าพระยาตอนปลายคลองตัน ชาวบ้านเรียกคลองนี้ว่า คลองศาลเจ้าใหม่ พระยาไพบูลย์สมบัติกับราษฎรทั้งไทยและจีนได้ออกทรัพย์และที่ขุดคลองนี้ ตอนปลายเดิมออกไปทะเลคลองนุดกรุงเกษม ริมวังพระวรราชไชยสิทธิ์ของพระเจ้าสายสีนทวงศ์ ทำให้ราษฎรทั่วไปได้ใช้น้ำและใช้เป็นที่ทางบรรทุกสินค้าขึ้นในท่าบลั่วแห้งและถนนเจริญกรุงได้โดยสะดวก แต่ต่อมาราษฎรชาวบ้านปลูกเหิงและทำเถียงเรือบนลงมาในลำคลอง ทำให้คลองแคบและยังเหยอะมูลฝอยลงมาในคลองอีก ก็ยิ่งทำให้คลองแคบและตื้นมากขึ้น เรือจึงแล่นไปมาลำบาก ราษฎรก็ขาดแคลนน้ำใช้ และถ้าเกิดอัคคัภัยราษฎรก็จะเดือดร้อนเพราะไม่มีน้ำช่วยดับเพลิง เผลิงก็จะถูกไหม้อย่างรวดเร็ว เพราะเป็นย่านที่แออัดนอกจากนี้สภาพคลองดังกล่าวยังเป็นที่ยสกปรก มีกลิ่นเหม็นเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชาวบ้าน และในฤดูฝนเมื่อฝนตกลงนามาก ไม่มีทางระบายน้ำออก ก็จะเป็นผลให้

ค่าปลงศพในส่วนที่ไกลดองมีน้ำท่วมตลอดเวลา ยิ่งเพิ่มความสกปรกและเป็นผดผื่น  
ต่อสุขภาพอนามัยของราษฎร

ด้วยสภาพของคลองคังกลาว ทำให้พระยาไพบูลย์สมบัติ พระศรีพิทักษ  
จมนราชามาตย์ หลวงซุรการกำจัด กับราษฎรหังคนไทยและจีน เห็นว่าควรรีบแก้ไข  
ด่วน จึงได้เขาชอายนเรื่องราวขอออกทุนทรัพย์อุดหนุนคลองนี้ ตามแนวคลองเดิมให้  
เจริญขึ้น โดยขออำนาจเจ้าพนักงานของกรมพระนครบาลบังคับให้ราษฎรที่ปลูกอาคาร  
ลงมาในลำคลองให้รื้อถอนไปให้เรียบรอย ก่อนทำการขุดลอกคลองนี้ คณะบุคคล  
คังกลาวได้ทำการขุดลอกคลองสำเร็จใน ร.ศ. ๑๑๖ (พ.ศ. ๒๔๔๐)

ใน ร.ศ. ๑๒๐ (พ.ศ. ๒๔๔๔) จีนฮักหังคนในมังกัมสยามและมีบ้านเรือน  
โรงสีอยู่ในลำคลองบางรัก ได้รับอนุญาตขุดลอกคลองบางรักซึ่งต้นเงินและแคบให้ใช้  
การโคกคังเดิม

ระหว่างเดือนมิถุนายน ร.ศ. ๑๒๔ (พ.ศ. ๒๔๔๘) ถึงเดือนธันวาคม  
ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๙) รัฐบาลโคกทำการขุดลอกคลองแสนแสบ จนใช้การโคก

ร.ศ. ๑๒๘ (พ.ศ. ๒๔๕๒) รัฐบาลโคกเรียไรเงินจากผู้ใช้ประโยชน์จาก  
คลองทรอกเตา ตั้งแต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาจนตลอดคลองคูกรุงเกษม เพื่อขุดขอม  
คลองทรอกเตาตอนตั้งแต่ถนนสำเพ็งถึงวัดคณิกายลซึ่งต้นเงินและสกปรก แต่ได้เงิน  
เพียง ๑,๖๘๗ บาท ไม่พอทำการ ต่อมาเงินงโคกออกเงินเพิ่มอีก ๘,๘๗๒ บาท รวม  
เงิน ๑๐,๕๕๙ บาท จึงเพียงพอทำการโคกสำเร็จ และยังทำประตูน้ำเพื่อกักน้ำไว้ใช้  
ในฤดูแล้งได้อีกด้วย

ร.ศ. ๑๒๘ (พ.ศ. ๒๔๕๓) ราษฎรในบริเวณคลองสี่ลมรวมใจกัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ก.จ.ช., ร.๕, ขธ.๘/๑๑๕, "กระทรวงโยธาธิการ" และเรื่องเดิม,



บริจาคทรัพย์จำนวน ๕,๕๐๐ บาท ให้กรมศุขาภิบาลจัดการชุกคลองสี่ลม<sup>๑</sup>

๑๐๐.๒ การชุกคลองใหม่ ปราบกวางพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า

เจ้าอยู่หัวทรงสนับสุนนการชุกคลองมาก โดยมีพระราชดำริเกี่ยวกับเรื่องการชุกคลองว่า ในพระราชอาณาเขตสยามนี้ คลองเป็นสิ่งสำคัญ ในปีหนึ่งควรจะให้มีคลองใหม่ขึ้นสัก-  
ชายหนึ่ง จะทำให้บ้านเมืองเจริญ ถึงจะออกพระราชทรัพย์ปีละพันชั่งหรือสองพันชั่ง  
ก็ไม่เสียค่าย<sup>๒</sup> เช่นโปรดเกล้าฯ ให้ชุกคลองสวัสดิเปรมประชากรใน พ.ศ. ๒๔๑๓  
เป็นต้น สาเหตุที่ตัดคลองนี้ คือ ใน พ.ศ. ๒๔๑๓ โฉมเสียพระราชดำเนิไปพระราช-  
ทานพระกฐิน ณ กรุงศรีอยุธยา โดยทางชลมารค ทรงเห็นว่าดำเนินาเจ้ากระษัตริย์ระหว่าง  
กรุงเทพฯ กับกรุงเก่าเป็นทางลอบกตเกี่ยว ทำให้การเดินทางลำบาก เสียเวลาและ  
อาจเป็นอันตรายได้ โดยเฉพาะในฤดูน้ำเหนือหลากมา จึงมีพระราชดำริที่จะตัดทางใหม่  
ให้ตรงเป็นคลองลัดให้ราษฎรขึ้นดอง ช่วยในการประหนักเวลาและผลประโยชน์โคกบรีเวษ  
ชายฝั่งซึ่งแต่เดิมเป็นที่รกชัฏไม่มีผู้คนอาศัย เมื่อตัดคลองนี้ขึ้นแล้วทำให้ผู้คนเขามาสร้าง  
บ้านเรือน ประกอบการกสิกรรมทำให้ดินแดนแถบนี้เจริญขึ้น แล้วก็มีภรรยาชาวระหว่าง  
กรุงเทพฯ กับกรุงเก่ามากยิ่งขึ้น ด้วยพระราชดำริตั้งกลาวจึงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยา  
สุริยวงศ ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน เป็นนายงานจ้างคนจีนชุกคลองตั้งกลาว โดยมีวิธีการ  
ดังนี้คือ

ก่อนที่รัฐบาลจะทำการชุกคลองก็ทำการสำรวจปักกรวยแนวคลองเป็นระยะ คือ  
ระยะแรกตัดทางขามทุ่งนา ตั้งแตคลองโคกอกถ่าน้ำเกาะเกิดมาถึงคอนเมือง

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.๕, บร.๘/๕๗ "เจ้าพระยาบวรราช ผู้อำนวยการกรมศุขาภิบาล  
กราบทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์" ธันวาคม ๒๓๘๔/๑๘๕๔, ๒๕ กรกฎาคม ร.ศ. ๑๒๕

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.๕, กษ.๘.๔/๑, "คำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอม  
เกล้าเจ้าอยู่หัวของบริษัชชุกคลองและคนนาสยาม ในพิธีเปิดประตูน้ำคลองวังสกลนคร  
บุรีศกดิ์"

เป็นระยะทาง ๗๒๙ เส้น ๓ วา จากนั้นตัดทางตั้งแต่นครเมืองมาถึงกรุงเทพฯ โดย  
 ออกบรรจบคลองขุดกรุงเกษมตรงหน้าวัดโสมนัสวิหารอีกระยะหนึ่ง เป็นระยะทาง  
 ๕๔๔ เส้น รวมเส้นทางที่ปักกรุยแล้วเป็น ๑,๒๗๓ เส้น ๓ วา แล้วได้พระราชทาน  
 เงินสามพระองค์จางคนจีน<sup>๑</sup> ขุดคลองคามระยะทางที่ปักกรุยนี้ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๓  
 เสร็จใน พ.ศ. ๒๕๑๕ สิ้นเงิน ๒,๕๔๔ ชั่ง ๒ ตำลึง (๒๐๓,๘๒๘ บาท) และได้  
 พระราชทานชื่อคลองนี้ว่า "สวัสดิ์ภิรมประชากร" พระองค์ได้เสด็จมานคลองนี้  
 เป็นปฐมฤกษ์ และทรงมีพระบรมราชานุญาตให้ราษฎรที่ผ่านไปมาตามคลองนี้ไม่ตองเสีย  
 เงินคากคลองและภาษีคลอง<sup>๒</sup> ในปัจจุบันนี้คลองสวัสดิ์ภิรมประชากรหรือที่เรียกแบบ  
 ชาวบ้านว่า "คลองเปรมประชา" เป็นคลองที่มีความสำคัญในการคมนาคมมาก และ  
 คลองฝั่งคลองก็มีความเจริญหนาแน่นควยบ้านเรือนราษฎร สมดังพระราชดำริของรัชกาล  
 ที่ ๕

๑.๒ ผู้ดำเนินการขุดและขอมคลอง ผู้ดำเนินการขุดและขอมคลองอาจแบ่ง  
 ได้เป็น ๓ ประเภทคือ

๑.๒.๑ รัฐบาล การขุดและขอมคลองเป็นงานที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบ  
 ของกรมศุขาภิบาลและกรมเจ้าท่า ซึ่งขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการกับกรมคลอง  
 ซึ่งขึ้นกับกระทรวงเกษตราธิการ ก่อว่าคือหน่วยงานดังกล่าวมีหน้าที่ในการสำรวจปักกรุย  
 ขุดคลอง ตรวจตรารักษา และขอมแรมคลอง บางโอกาสรัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ

การจางคนจีนขุดคลองนี้เป็นการกระทำที่แตกต่างจากโบราณราชประเพณีซึ่ง  
 เมื่อรัฐบาลจะทำการขุดคลองก็ใช้วิธีเกณฑ์ระดมแรงงานของพวกหัวเมืองมาทำ คือ เป็น  
 หน้าที่โดยมิได้จางแรงงาน

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๘, กษ.๘.๒/๕๕, ขุดคลองขุด คลองเตย คลองภาษีเจริญ  
 คลองดำเนินสะดวก คลองเปรมประชากร

ให้หน่วยงานอื่นมาช่วยในการขุดคลองควย เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๑ (พ.ศ. ๒๔๔๔) ไปรดเกล้าฯ ในกระทรวงศึกษาธิการร่วมมือกับกระทรวงโยธาธิการและกระทรวง เกษตรธิการขุดคลองราชคำริห์ เป็นต้น

๑.๒.๒ ราษฎรทั่วไป นอกจากรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการขุดและ ขอมคลองดังกล่าวแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังได้ทรงสนับสนุน ราษฎรทั่วไปที่ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำการขุดคลองควยทุนทรัพย์ของตนเอง ควบคู่กันนี้ พระราชทานพระบรมราชานุญาตก็ต่อเมื่อทรงพิจารณาเห็นว่า จะเป็น ประโยชน์แก่ราษฎรส่วนใหญ่ควย เช่น ร.ศ. ๑๐๕ (พ.ศ. ๒๔๓๓) พระยาพิทักษ์ ทวยหาร ผู้ว่าราชการ เมืองปทุมธานี ขอพระบรมราชานุญาตขุดคลองที่ตำบลบางหลวง ตำบลบางโพ แขวงเมืองปทุมธานี โดยพระยาพิทักษ์ทวยหาร เป็นผู้ออกเงินจ้างคนจีนขุด คลองเอง ก็ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเต็มใจขอแม้ว่า พระยาพิทักษ์ทวยหาร จะต้องเปิดคลองที่ขุดขึ้นนั้นเป็นคลองเปิดให้ราษฎรทั่วไปสัญจรไปมาได้ นอกจากนี้ถ้า ที่ดินริมคลองยังไม่มีผู้ใดจับจอง พระยาพิทักษ์ทวยหารจะจับจองเองหรือใหญ่ใดจับจอง ก็ได้ แต่ถาที่ใดมีเจ้าของจับจองอยู่แล้วก็คงเป็นของเจ้าของเดิมอยู่

ปรากฏว่าราษฎรยังมีส่วนช่วยรัฐบาลในการขุดและขอมคลองเป็นจำนวน มาก ดังปรากฏตัวอย่างในเรื่องการขุดขอมคลองเกาะ

การที่เอกชนขอขุดคลองควยทุนทรัพย์ของตนเองเพราะหวังผลประโยชน์ให้แก่ ตนเอง คือ เมื่อขุดคลองแล้วจะมีราษฎรมาจับจองที่นาริมฝั่งคลอง ผู้รับขุดคลองจะได้ เป็นผู้ดำเนินการจัดสรรที่ดินได้ในราคาที่ดินเป็นผู้อำหนด แต่จะคงได้รับความเห็นชอบ จากรัฐบาลแล้ว

๒.๓.๓., ร.ศ. ๑๒๕.๒/๖, "พระยามนตรีสุริยวงศ์ เจ้าหน้าทีของกระทรวง เกษตรธิการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ", สำเนาที่ ๑๐๕/๒๖๐, ๓ ตุลาคม ร.ศ. ๑๐๕

๑.๒.๓ บริษัท ผู้ดำเนินการซุกและซอมคดองประเภทที่สาม คือ กลุ่มบุคคลที่มทรัพย์ ซึ่ง ใ้ได้ออกทุนรวมกันตั้ง เป็นบริษัทเพื่อขออนุญาตในการซุกคดอง เช่น พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าสายสั่นทวงศ์ หม่อมราชวงศ์สุวพรรณ พระปิ่นทิ-  
 ราชประสงค์ พระนางาพิธภาณี หลวงสาธตราษยุดก นายโยธาภิรมย์ ตรีชาติ ได้  
 เข้าหุ้นกันตั้งบริษัทซุกคดองแลคนาสยาม เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตในการ  
 ซุกคดองทั่วพระราชอาณาจักรก่อนนุ่่นเป็นเวลา ๒๕ ปี เริ่มใน พ.ศ. ๒๔๓๑ โดย  
 บริษัทเป็นผู้ออกทุนในการซุกคดอง รัฐบาลยอมแทนโดยให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินสองฝั่ง  
 คลองที่ไม่มีผู้ใดจับจอง วัดตั้งแคฝั่งคลองขึ้นไปฟากละ ๕๐ เช่น ทั้งสองฟากตลอด  
 ล้ำคลองใหญ่ และ ๒๕ เช่น ทั้งสองฟากตลอดล้ำคลองเล็ก บริษัทจะขายใหญ่ไ้ก็ได้  
 แต่บริษัทต้องเหลือที่ริมฝั่งคลองสองข้าง ๆ ละ ๒ วา เพื่อใช้เป็นถนนสาธารณะ บริษัท  
 เป็นผู้รักษาคดองโดยเก็บเงินจากเรือที่ผ่านไปมา โดยแบ่งให้รัฐบาล ๒๐% ของ  
 เงินที่บริษัทเก็บได้ทั้งหมด

สำหรับสถานที่แห่งแรกที่บริษัทซุกคดองแลคนาสยาม ได้รับพระบรมราชานุญาต

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ใหญ่ คือ บริเวณท้องทุ่งหลวง<sup>1</sup> ทั้งนี้เพราะทรงพิจารณาเห็นว่า ทุ่งหลวงเป็นท้องทุ่งกว้างใหญ่ และเป็นป่าพงรกไม่มีทางที่ราษฎรจะเข้าไปทำกรเพาะปลูกประกอบอาชีพได้ ทั้ง ๆ ที่ท้องทุ่งนี้เป็นที่อุดมสมบูรณ์ นอกจากนี้ราษฎรยังเกรงฝูงช้างโขลงซึ่งมีอยู่ทั่วไปในท้องทุ่งนี้ด้วย จึงทำให้ท้องทุ่งหลวงเป็นที่เปล่าประโยชน์ เมื่อเปรียบเทียบกับท้องทุ่งแสนแสบซึ่งอยู่ใกล้เคียงกัน ท้องทุ่งแสนแสบมีประโยชน์มาก ทั้งนี้เพราะทรงโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองในท้องทุ่งแสนแสบขึ้นหลายสาย ทำให้ว่างเป็นนาพ้างและชาวกลายเป็นสินค้าสำคัญจากท้องทุ่งนี้ การขุดคลองยังเป็นผลในด้านการคมนาคมและทำให้การค้าขายในแถบนี้เจริญขึ้นด้วย ดังนั้นจึงมีพระราชดำริที่จะไม่ปล่อยให้ดินหลายสายในท้องทุ่งหลวง เพื่อประโยชน์แก่ราษฎรจะได้มีที่อาศัยทำการกสิกรรมและสัญจรไปมาค้าขาย ซึ่งจะเป็นผลให้ท้องทุ่งหลวงเจริญและใช้ประโยชน์อย่างแท้จริง<sup>2</sup> ฉะนั้นจึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้บริษัทขุดคลองแควนาศยามทำการขุดคลองในบริเวณท้องทุ่งหลวง

บริษัทขุดคลองแควนาศยามได้เริ่มขุดเมื่อขุดคลองเมื่อ พ.ศ. 2433 ตามกำหนดเขตในแผนที่ ตอนแรกจ้างแรงงานชาวจีนขุด เริ่มขุดตั้งแต่คลองเปรมประชากรไปออกแม่น้ำเมืองนครนายกที่ตำบลศิษะกะบือ คลองที่ขุดนี้กำหนดระยะทางยาว 1,325 เส้น 4 วา กว้าง 8 วา<sup>3</sup> แรงงานจีนขุดได้เป็นระยะทางยาวประมาณ 30 เส้น หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ใช้เครื่องจักรเรือขุดและต่อมาเปลี่ยนใช้เครื่องจักรชนิดเค้นบนรางเหล็กขุดบนฝั่งคลอง ก็ทำให้การขุดคลองสะดวกและรวดเร็วมาก เมื่อขุดคลองเสร็จได้พระราชทานชื่อคลองนี้ว่า "รังสิตประยูรศักดิ์"<sup>4</sup>

<sup>1</sup> อยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีคลองเปรมประชากรเป็นเขตกองทางค้ำยัน ตะวันตก แม่น้ำเมืองนครนายกคั่นอยู่ทางตะวันออก ด้านใต้มีคลองแสนแสบและคลองบางขนาก เป็นเขต ส่วนทางด้านเหนือจดกรุงเก่า สระบุรี และนครนายก

<sup>2</sup> พันโท พระฤทธิจักรกัจจกร (บุราราชการเมืองชัยภูมิ), จดหมายเหตุเรื่องสร้างเมืองชัยภูมิ, (พระนคร: พ.ศ. 2445), หน้า 1

<sup>3</sup> เรื่องเดิม, หน้า 3-4

หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ขุดคลองแยกและคลองซอย โดยกำหนดระยะความยาวคลองละ 60 เส้น  
 คลองแยกขุดกว้าง 6 วา คลองซอยขุดกว้าง 5 วา บริษัทฯ ยังได้ขอพระราชทานพระบรมราชา  
 อนุญาตสร้างท่าน้ำเป็นประตูน้ำขึ้นสองแห่งในคลองรังสิต คือ ที่บริเวณใกล้คลองสี่ตะกะบือออก  
 ทางแม่น้ำเมืองนครนายก ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า "ประตูน้ำเสาวภาของศรี" แห่งหนึ่ง  
 และที่บริเวณใกล้คลองเปรมประชากรทางออกแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า  
 "ประตูน้ำจุฬาลงกรณ์" อีกแห่งหนึ่ง รัชกาลที่ 5 และสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาของศรีเสด็จ  
 พระราชดำเนินมาเปิดคลองรังสิตประยูรศักดิ์และประตูน้ำทั้งสองแห่งในวันที่ 18 พฤศจิกายน  
 ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439)

เมื่อบริษัทฯ เปิดคลองรังสิตฯ ให้ใช้ไต่ทั่วไปแล้ว บริษัทฯ ได้ตั้งอัตราเก็บค่าเรือเข้าออก  
 ประตูน้ำ เช่น เรือขนาดเล็กเป็นเรือพายเก็บอัตราลำละ 1 อัฐ เรือขนาดกลางเป็นเรือแจว  
 เก็บลำละ 5 อัฐ เป็นต้น<sup>1</sup> ทั้งนี้เพราะบริษัทฯ ต้องเสียเงินค่าสร้างและบำรุงรักษาคลองนี้

ผลของการขุดคลองรังสิต คือ ทำให้น้ำบริบูรณ์ในบริเวณนี้ตลอดเวลาทุกฤดูกาล ราษฎร  
 ได้อาศัยน้ำในการทำน่านับเป็นการขยายที่ทำนามากขึ้น และยังได้ใช้คลองต่าง ๆ เป็นทางไป  
 มาค้าขายใกล้สะดวกทุกเวลา ทำให้ผู้คนได้เข้ามาอาศัยในทุ่งหลวงทวีจำนวนมากขึ้นเป็นผลให้  
 ทุ่งหลวงเจริญทั้งการทำนาและการค้าขาย และต่อมาในวันที่ 6 เมษายน ร.ศ. 120  
 (พ.ศ. 2444) ได้โปรดเกล้าฯ แบ่งเขตแขวงเมืองกำหนดเขตทุ่งหลวงเป็นเมืองชัยภูมิ โดย  
 กำหนดเขตของเมืองนี้ทางทิศตะวันตก ตั้งแต่ทางรถไฟสายนครราชสีมาไปทางทิศตะวันออก  
 จนถึงคลองซอยที่ 14 ตั้งแต่ตะวันตกจรดแขวงเมืองนครนายกและละเชียงเพรา ทิศเหนือจรดกรุงเก่า  
 ทิศใต้จรดแขวงอุรุก เทพาและมินบุรี

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, กษ.9.4/9, "หนังสือราชการต่าง ๆ เกี่ยวแก่บริษัทขุดคลองแควคูนา

การตรวจตราดูแลรักษาคลอง

เนื่องจากคลองเป็นสิ่งสาธารณูปโภคอันสำคัญยิ่ง รัฐบาลในหน้าที่ของกรมเจ้าท่าได้  
 หมายตรวจตราดูแลรักษาคลองอยู่เสมอ เมื่อเกิดปัญหาใดขึ้น รัฐบาลก็ได้พยายามแก้ไขให้ลุลวง  
 ไปเพื่อประโยชน์สุขของอาณาประชาราษฎร์ เช่น ใน ร.ศ. ๑๑๖ (พ.ศ. ๒๔๔๐) เมื่อกรม  
 เจ้าท่าทำการตรวจรักษาลำคลองโอง่าง คลองผดุงกรุงเกษม คลองบางลำภู คลองมหา  
 นาค คลองตลาด และคลองบางลำภู ปรากฏว่า มีเรือจอกกักขวางทางเรือเดินไปมา ถ้าจะ  
 ไล่ไปให้เรือเหล่านี้จอกเลิกเป็นการผิดพระราชบัญญัติ ซึ่งให้เรือจอกได้ แต่ให้จอกฝั่งหนึ่ง  
 เพื่อไม่ให้เป็นเครื่องกักขวาง ส่วนเรื่องแผนั้นในพระราชบัญญัติกำหนดว่าจอกไม่ได้ จึงไม่มี  
 ปัญหา กรมเจ้าท่าได้ปรึกษากระทรวงโยธาธิการ ในที่สุดกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนา  
 บัคกระทรวงโยธาธิการขณะนั้นได้ให้กรมเจ้าท่าถือตามพระราชบัญญัติข้อ ๕ ซึ่งกล่าวว่า  
 เมื่อถูกกล่าวโทษจะจอกประจำทำในคลองใหญ่ ก็ให้จอกริมตลิ่งข้างหนึ่งเรียงลำตามลำคลอง  
 ห้ามไม่ให้จอกชนกันถึงสองสามชั้น กรมเจ้าท่าได้จัดการตรวจตราลำคลองอย่างเข้มงวด  
 ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ฉะนั้นการจอกเรือในคลองต่าง ๆ จึงเรียบร้อยขึ้น ไม่กักขวาง  
 การเดินเรืออีกต่อไป



ก.จ.ช., ร.๕, ขธ.๖/๑๖, "กรมเจ้าท่ายนรายงานการตรวจตราและซ่อมคลองต่าง ๆ  
 และความยุ่งยากในการจอกเรือเกาะกะอยู่บาง (๖ สิงหาคม-๒๕ ธันวาคม ร.ศ. ๑๑๖)"

ก.จ.ช., ร.๕, ขธ.๖/๒๐, "กรมเจ้าท่าขออนุญาตยกหลักเขตคลองและมีให้โยธาธิการ  
 สร้างโรงเรือนต่าง ๆ ถ้าหลักเข้าไปได้ (๘ เมษายน-๑๗ พฤษภาคม ร.ศ. ๑๑๘)" และ  
 ปรองเพิม, "กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบัคกระทรวงโยธาธิการกราบบังคมทูลพระบาท  
 สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ ๘/๑๓๕, ๗ เมษายน ร.ศ. ๑๑๗ .



หลังจากแก้ปัญหาเรื่องการเงินเร็วไฉไลแล้ว ยังมีปัญหาเรื่องราษฎรปลูกเรือนโรงล่าเขา  
 ไปในลำคลอง ถ้าเป็นเรือนโรงของคนสามัญ เจ้าหน้าที่ก็จัดการให้รื้อถอนไฉไล แต่ถ้าเป็นเรือน  
 โรงของมูฮัมหมัดศรัทธาก็ เมื่อเจ้าหน้าทีไปวางลาก็มักจะเกิดเรื่องราวขึ้นใหญ่โต ทำให้กรม  
 เจ้าท่าดำเนินการล่าช้ามาก การเป็นเช่นนี้เพราะกรมเจ้าท่ายังไม่มียกบัญชีกำหนดเขตคลอง  
 ที่แน่นอน นอกจากบางคลองทำเป็นเขื่อนกันอย่างถาวร เช่น คลองตลาด แตกมีน้อยมาก การ  
 ที่รัฐบาลจะลงทุนทำเขื่อนคังเช่นคลองตลาดก็เป็นการสิ้นเปลืองเงินแผ่นดินมาก กระทรวงโยธา  
 ธิการจึงหาทางแก้ไขเรื่องนี้ คือ กำหนดเขตคลองอย่างง่าย ๆ และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อย  
 ตามแบบวิธีการกำหนดเขตถนน โดยให้กรมเจ้าท่าใช้ไม้ปักหมายตามแนวลำคลอง แต่อาจกรมเจ้า  
 ท่าทำตามลำพังก็อาจมีเรื่องทางกฎหมายภายหลัง กระทรวงโยธาธิการจึงขอให้กรมแผนที่กับ  
 ภาวทองที่ไปรวมปฏิบัติงานด้วย และเนื่องจากการสั่งให้รื้อถอนบ้านเรือนตามแนวริมลำคลอง  
 โดยกระทันหัน จะทำความลำบากให้แก่ราษฎรที่มีกำลังทรัพย์น้อย กรมเจ้าท่าจึงใช้วิธีเดียวกับ  
 การทำถนน ซึ่งกรมสุขาภิบาลได้ทำมาแล้ว คือ ส่งใบพิมพ์เตือนล่วงหน้าเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม  
 ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) หลังจากนั้นกรมเจ้าท่าได้จัดพนักงานออกปักเขตคันคลองตามพระ  
 ราชบัญญัติซึ่งได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ออกประกาศเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน ร.ศ. 117  
 (พ.ศ. 2441)

สำหรับคลองต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลขุดขอมให้ใช้การได้ก็ พร้อมทั้งทำประตูน้ำด้วยเพื่อเรือ  
 จะเดินไต่คลองได้ และเพื่อไร่น้ำในการเพาะปลูกได้ทุกฤดูกาล รัฐบาลก็ได้ออกพระราชบัญญัติ  
 รักษาคลองและทำนบขึ้น พร้อมทั้งกำหนดอัตราเก็บเงินเรือผ่านเข้าออกในลำคลองเหล่านี้ ทั้ง  
 นี้เพื่อนำเงินมาใช้ในการดูแลรักษาคลองให้ใช้ไต่คลองได้อย่างเต็มที่ และยังกำหนดขอมบังคับกัน  
 ริมคลองให้เป็นถนนหลวง เพื่อความสะดวกแก่ผู้เดินไปมาทางบก และกำหนดอัตราค่าปรับสำหรับ  
 ผู้ฝ่าฝืนด้วย ทั้งนี้เป็นการฝึกให้ประชาชนรู้จักความเป็นระเบียบเรียบร้อย รู้จักหน้าที่และการ  
 เสียสละ เช่น เมื่อรัฐบาลทำการขุดขอมคลองภาษีเจริญเป็นเงิน 137,214 บาท ทำประตูน้ำ  
 ใหญ่ต้นคลองปลายคลอง และประตูน้ำเล็กอีก 5 ประตู เป็นเงิน 168,294 บาท<sup>1</sup> และรัฐบาล  
 ได้ออกกฎเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ เป็นขอมบังคับสำหรับคลองภาษีเจริญขึ้น คือ ให้เวน

<sup>1</sup> ก.จ.ช.ร.5, กษ.9.3/8, "กติกจะขอมคลองภาษีเจริญและทำประตูน้ำ"



ห้ามคนใดไปปลูกสร้างสิ่งใดลงในเขตถนนหลวง เว้นแต่จะทำสะพานทำน้ำดื่มหลังคา และไม้ยืนต้นต้องออกมาเกิน ๓ ศอก แต่ถาเห็นว่าจะเป็นการขัดขวางแก่การเดินเรือ หรือจะเป็นอันตรายแก่ฝั่งคลองควายประการใด ๆ จะบังคับให้รื้อถอนเสีย ถ้าไม่ทำตาม ขอบบังคับให้ปรับไม่เกิน ๒๐ บาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือทั้งปรับและจำคุก ถ้าจะทำสะพานข้ามคลองหรือจะทำสะพานทำน้ำ นอกจากที่ใคร่ขออนุญาตไว้แล้ว ก็ให้มา ขออนุญาตต่อเจ้าพนักงานรักษาลองก่อน และเมื่อเสนาบดีอนุญาตจึงจะทำใด ให้เรือ ที่เดินในคลองภาษีเจริญเดินทางฝั่งขวา และห้ามเรือกลไฟเดินเร็วกว่าชั่วโมงละ ๒๐๐ เส้น พร้อมทั้งกำหนดอัตราการเก็บค่าธรรมเนียมเรือที่เดินนานไปมาในคลองภาษีเจริญ ภาย

สำหรับคลองอื่น ๆ ทั่วไปนั้น รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติรักษาลองขึ้น ซึ่งได้มีบทบัญญัติลงโทษผู้ฝ่าฝืนไว้ด้วย เช่น ห้ามขะมูลฝอยลงในลำคลอง กำหนดให้ ปรับไม่เกิน ๒๐ บาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ เป็นต้น

## ๒. การจัดการคมนาคมทางบก

### ๒.๑. ถนน

ถึงได้กล่าวมาแล้วในบทนำว่า การสร้างถนนแบบสมัยใหม่ก็เริ่มตั้งแต่ สมัยรัชกาลที่ ๔ แล้ว แต่เป็นการเริ่มเพียงส่วนน้อย โดยมีการจัดการทำถนนอย่างจริงจังในสมัยรัชกาลที่ ๕ ปรากฏจากการถนนควาของผู้จิวา มีถนนตัดขึ้นเป็นจำนวนมาก มาหลายสาย ในทุกทิศทุกทางรอบบริเวณความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในขณะนั้น<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> ก.จ.บ., ร.๕, กษ.๘/๘, "พระราชบัญญัติรักษาลองและทำนบ"

<sup>๒</sup> ทุกรายละเอียดได้จากเอกสารของกระทรวงโยธาธิการในตอนที่เกี่ยวข้องกับถนน สะพาน คำย่อ "ร.๕, ยส." หลังจาก ยส. เป็นตัวเลขประจำแฟ้ม ๗ กอง จกหมายเหตุแห่งชาติ

และถนนส่วนใหญ่มีขนาดกว้างขวางสะอาดเรียบร้อย เพิ่มความเป็นระเบียบงดงาม  
ในกรุงเทพมหานคร ศาสตราจารย์อ้น นิมนานเหมินท์ แห่งแผนกวิชาผังเมือง คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้เขียนไว้ว่า

"...ในราว พ.ศ. ๒๔๕๓ หรือปลายรัชกาลที่ ๕ พระนคร-ธนบุรี  
ขยายตัวมาถึงคลองยคุนกรุงเกษมมีพื้นที่ประมาณ ๑๓.๓ ตารางกิโลเมตร ประชากร  
หกแสนคน พระนครในยุคนั้นเป็นศูนย์กลางที่เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม และมีชื่อ  
ว่าเป็นเมืองที่สะอาดสะอาดที่สุดแห่งหนึ่งในภาคพื้นเอเชีย ในกานผังเมืองก็ปรากฏ  
ว่ามีถนนที่กว้างขวางอยู่หลายสาย ไม่มีปัญหาการคับคั่งการจราจร ทั้งสถานีรถไฟ  
หัวลำโพงก็ตั้งอยู่นอกเมือง....."

---

ศาสตราจารย์อ้น นิมนานเหมินท์, "การแก้ปัญหาทางผังเมืองของพระนคร-  
ธนบุรี และการสร้างศูนย์กลางทางการปกครองแห่งชาติใหม่", วารสารเทศบาล  
นครกรุงเทพ, ๑๒๗ (กรกฎาคม ๒๕๑๔), ๖

๒.๑.๑ วัตถุประสงค์และสาเหตุในการตัดถนน

วัตถุประสงค์ในการตัดถนนแบบสมัยใหม่ในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นอาจสรุปได้

ดังนี้

(๑.) ค่านการเมือง สืบเนื่องมาจากพระราชประสงค์ของรัชกาลที่ 5 ที่จะทรงพัฒนาประเทศเป็นแบบสมัยใหม่ตามแบบอารยประเทศ (Modernization) เมื่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศอื่นเป็นส่วนหนึ่งของพระราชโสมบาย ที่จะป้องกันรักษาเอกราชของประเทศจากการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตกซึ่งกำลังแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคแถบนี้

(๒.) ค่านการปกครองและการให้บริการแก่สังคม กล่าวคือถนนเป็นทางให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลเขาไปตรวจตราดูแลราษฎรได้อย่างใกล้ชิดและทั่วถึง ในค่านความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินจากโจรผู้ร้ายและอัคคีภัย ตลอดจนในค่านการให้บริการทางสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนด้วย อาจกล่าวได้ว่า เป็นผลดีในแง่จิตวิทยา กล่าวคือเมื่ออาณาประชาราษฎร์มีความสุข สะดวกสบาย และปลอดภัยก็จะเป็นผลดีต่อการปกครองของรัฐบาลด้วย

(๓.) ค่านเศรษฐกิจ กล่าวคือ ถนนเป็นเส้นทางคมนาคมที่อำนวยความสะดวกเร็วในการประกอบธุรกิจทำให้การค้าเงินธุรกิจคล่องตัวเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจ และเมื่อตัดถนนผ่านไปทีใด ก็ยอมทำให้ที่แห่งนั้นเจริญขึ้น เป็นการขยายขอบเขตความเจริญของบ้านเมือง ประกอบกับในสมัยนั้นผู้คนมีความนิยมใช้รถยนต์ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลของความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการและโค่นทรหลายเข้ามาในเมืองไทยด้วย

พระราชโสมบายในการตัดถนนเป็นแบบสมัยใหม่ยังมีสาเหตุสนับสนุนดังนี้คือ

(๑) กระแสการเยือนต่างประเทศ

เนื่องจากในตอนศักราชบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จเยือนประเทศต่างๆ ซึ่งเป็นอาณานิคมของชาติมหาอำนาจ เช่น อินเกีย ชาว มาลายู ไททรงเห็นความเจริญเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองเหล่านั้นซึ่งประเทศมหาอำนาจไคสร้างไว้ และต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๔๐ พระองค์ก็ได้เสด็จเยือนประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป ไคทอดกระเนตรเห็นความเจริญงดงามเป็นระเบียบของบ้านเมืองเหล่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนน

ถนนทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิต และสองข้างถนนธรรมรัตนโกสินทร์ในสองข้างทาง ซึ่งเรียกว่า boulevard หรือ avenue ซึ่งพระองค์ได้โปรดเกล้าฯ ให้ถือเป็นแบบอย่างในการตัดถนนในกรุงเทพฯ เช่น ใน ร.ก. ๑๑๘ (พ.ศ. ๒๔๘๒) โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาธิการตัดถนนสามแฉกพร้อมกันทั้งห้าทางเดินกว้าง ๕ สกอตและปลูกต้นไม้บนทางเดินให้เหมือนกับ "ที่เขาลำน้ำในประเทฝรั่งเศส" ถนนราชดำเนิน (Rajdamnien Avenue หรือ Royal Progress Avenue) เป็นตัวอย่างที่เห็นได้เด่นชัด รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนจักรพรรดิมาจ้งมายังพระราชวังดุสิต ตามแบบอย่างถนนของ เซอีเซ (The Champs Elysee) ในกรุงปารีส ถนนเม็ล (The Mall) ในกรุงลอนดอน และถนนลินเดน เคอร์ (Unter Den Linden) ในกรุงเบอร์ลิน

๒. ความร่วมมือของปราชญ์

๑. ประชาชนร่วมมือในการสร้างถนน แบ่งออกได้ดังนี้

๑. ผู้มีทรัพย์สินตามบริจาคเงินหรือที่ดินในการสร้างถนนเพื่อเป็นอุทิศสาธารณะประโยชน์และเพื่อชื่อเสียง เช่น ถนนอุณากรรณ เจ้าจอมมารดาเปี่ยมพระมารดาของพระองค์ เจ้าอุณากรรณอนันต์นครไชยโยบริจาคเงิน ๕,๐๐๐ บาทซึ่งเป็นส่วนของพระองค์เจ้าอุณากรรณาได้รับรางวัลเพื่อสร้างถนนสายหนึ่งโดยให้รางวัลใน ร.ก. ๑๑๒ (พ.ศ. ๒๔๓๖) รัชกาลที่ ๕ ทรงเห็นสมควรรับเงินนี้ โปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนสายสั้น ๆ ขนาดถนนข่างสาร เนื่องจากตอนนั้นเพื่อนนครยานไปทางถักดินออกถนนรอบพระนครมีประตูขุดออกถนนสนามควายยังไม่ตัดถนน รัฐบาลจึงจะสร้างถนนในบริเวณนั้น โดยจะสร้างถนนข่างสารเขาไป แต่รัชกาลที่ ๕ ทรงรังเกียจที่ถนนนี้จะตัดใหม่จะสวนเขาไปทางถักดินซึ่งอาจจะทำให้เกิดเหตุอันกรายต่อไม่ภายหลังได้ จึงทรงขอให้ราชการกับกรมศุขาภิบาลซึ่งมีหน้าที่ในการสร้างถนน ที่จางนาจากทางเมืองกันโดยรอบก่อน

หนังสือ พระราชพิธีฉลองศาลาสมเด็จพระปิยมหาราชพระราชทานเจ้าพระยาอรรพวงศพิศม

พระราชพิธีฉลองศาลา, ๒๗ เมษายน ร.ก. ๑๑๘, หน้า ๑๗

"ศาสตราจารย์ รอง นิยามานนท์,"The City of Bangkok", อุษณิศาสตร์,

๒ (๓ มกราคม ๒๕๐๖), ๔๘



กรมหมื่นพิทยลาภาเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ได้ทำรายงานกราบบังคมทูลรัชกาลที่ ๕ ว่า การตัดถนนจะไ้ห่างจากตึกดินประมาณ ๕๕ วา และจะให้ชุกชุมทางถนนโดยให้ห่างจากถนนประมาณ ๕๐ วา ริมถนนจะทำเป็นรั้วเหล็กโปร่ง เสาอกอิฐถือปูน ถนนเขาตึกดินนี้กว้างประมาณ ๓ ศอก ระหว่างตั้งแต่วัฒนจนถึงคูชุกใหม่จะปลูกต้นไม้ใหญ่ กระทรวงโยธาฯ เห็นว่าเมื่อทำเช่นนี้แล้วจะเป็นการป้องกันอันตรายได้ เพราะว่าถนนกับตัวตึกดินก็ห่างกันมากและการที่เป็นถนนใหญ่ย่อมย่อมมีพลตระเวนรักษาดูแลก็กวาดถนนเป็นทางเดินเล็ก ๆ สำหรับคนเดินแค่นี้ และถนนใหญ่ย่อมรักษาได้ง่าย รัชกาลที่ ๕ ทรงเห็นควยตามคำแข็งคังกล่าวและโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต ถนนอุฎการณนี้สร้างตั้งแตถนนเพ็ญนครตรงถนนเขาสารไปทะลุบรรจบถนนรอบพระนครตรงถนนสนามควาย ระยะทางยาว ๓๕๐ วา กว้าง ๘ วา ประมาณค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น ๘,๘๒๐ บาท อย่างไรก็ตามการรัฐบาลจะลงมือตัดถนนนี้ได้กลางมาถึง ร.ศ. ๑๑๗ (พ.ศ. ๒๔๔๑) ทั้งนี้เนื่องจากความล่าช้าในการดำเนินงานตั้งแต่เลือกสถานที่หรือรัฐบาลอาจต้องการเวลาพิจารณาอย่างรอบคอบก่อนลงมือทำ เจ้าพนักงานกรมศุขาภิบาลได้ทำการปักเขตถนนและออกประกาศขอให้ราษฎรห้ามบ้านเรือนอยู่ในบริเวณที่จะถูกตัดถนนหรือบ้านเรือนออกไป

กรมศุขาภิบาลได้นำเงินจากเจ้าจอมมารดาเปี่ยมมาจ่ายในการขุดวางถนนดินทำถนนเป็นจำนวนเงิน ๑,๓๕๖ บาท ๓๗ อัฐ ยังคงเหลือเงินอีก ๖,๖๔๓ บาท ๒๗ อัฐ ในเดือนธันวาคม ร.ศ. ๑๑๗ รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้การหาถนนอุฎการณตอนนั้นเสีย ต่อมาเดือนมิถุนายน ร.ศ. ๑๑๘ (พ.ศ. ๒๔๔๓) ได้โปรดเกล้าฯ ให้ทำถนนคอแพรงบูรพาตังแตถนนเจริญกรุงมาตามข้างวัดสุทัศน์และตามลำคลองซึ่งกำลังสร้างอยู่โดยให้เงินจำนวนที่เหลือคังกล่าว ทั้งนี้เพราะทรงเห็นว่าบริเวณนี้กำลังเจริญขึ้น ถ้าไม่มีถนนคลองที่กำลังตัดอยู่ก็ไม่ประโยชน์ จึงนับว่าเป็นความจำเป็นยิ่งกว่าทางระยะแรกปรากฏว่าเงินในการสร้างถนนสายนี้ไม่พอกโปรดเกล้าฯ ให้นำเงินงบประมาณสำหรับทำถนนมาใช้และให้เจ้าพนักงานปักช้อนถนนว่า "อุฎการณ" ตั้งแต่เริ่มลงมือทำเพื่อไม่ให้คนเรียกชื่อเป็นอย่างอื่น

ก.จ.ศ.ร.๕ ยธ.๘/๘, "กรมหมื่นพิทยลาภากราบมังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ", ธันวาคม ๒๑๓๓/๓๕, ๑๕ ธันวาคม ร.ศ. ๑๑๖

อนึ่งนอกจากผู้มหรพยบางรายยังหวังผลประโยชน์จากการตัดถนนควายน เช่น ร.ศ. ๑๑๐

(พ.ศ. ๒๔๓๔) พระยาศรีราชเดโชไชยขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตัดถนนตั้งแตถนนเจริญกรุงตรงปากทางโรงภาษีไปออกถนนวัดลำพองตามแนวถนนสี่ลมกว้าง ๓ วา ๓ คอก กว้างคนเดิน ๒ คอก กว้างรางละ ๕ คอก รวมถนนกว้าง ๕ วา ๓ คอก ถนนยาว ๔๑ เส้น โดยรัฐบาลไม่ต้องออกเงินค่าสร้างเลย พระยาศรีราชาขอถวายเป็นถนนสำหรับแผ่นดินแถมอมลสิทธิ์ซื้อที่ดินวางแปลาริมถนนและที่ดินข้างบงกคของพระยาศรีราชา หรือถ้าใครจะซื้อที่ดินขอให้ซื้อจากพระยาศรีราชา

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าทรงพิจารณาเห็นว่าการที่ผู้มหรพยคิดหาประโยชน์ในการตัดถนนนั้นว่าเป็นประโยชน์และความเจริญแก่แผ่นดิน จึงควรให้การสนับสนุน แต่เนื่องจากเนื้อที่ตรงถนนนั้นเป็นของผู้คนส่วนหนึ่ง เป็นของพระยาศรีราชาอีกสองส่วน จึงทรงเห็นว่าควรได้มีการซื้อขายที่ดินโดยประนีประนอม ไม่ควรให้พระยาศรีราชามีอำนาจในการบังคับซื้อเพราะเนื้อที่ในการทำถนนนั้นเป็นกลางเป็นประโยชน์แก่ทุก ๆ ฝ่าย นอกจากนี้ยังทรงขอให้แก้ถนนจากกว้าง ๓ วา เป็น ๔ วา และลดทางคนเดินจากข้างละ ๕ คอก เป็นข้างละ ๓ คอก ซึ่งก็หมายความว่าความกว้างของถนนคงเดิม และเมื่อทำถนนเสร็จแล้วทรงเห็นควรรักษาดินให้เป็นของแผ่นดินเพื่อให้อนุชนเสียดังคองตามทักท้วงบเพระเหตุการณหนานมานัน ผู้ตัดถนนมักคิดแต่ประโยชน์ของตนในการขายที่ดินเท่านั้น เมื่อขายที่ดินเสร็จแล้วก็เลยไม่รักษาดิน ฉะนั้นรัฐบาลจึงควรส่งมาที่รักษาดินที่ราษฎรขอตัดถนน ถนนที่พระยาศรีราชาขอพระราชทานอนุญาตตัดถนนนี้ได้รับพระราชทานนามว่า ถนนสุริยวงค์ (ถนนสุริวงค์)

ใน ร.ศ. ๑๑๔ (พ.ศ. ๒๔๓๘) หลวงสาธิตราชายุทธ (เจ้าสุวิมล) ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตตัดถนนสาทรในขณะที่ผู้ตกลงสาธิตควย ทอมาใน ร.ศ. ๑๒๑ (พ.ศ. ๒๔๔๕) พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตตัดถนนขึ้นในบริเวณถนนตัดถนนวัดลำพองถึงถนนงามเมือง โดยเริ่มสร้างปลายปีนั้นและเสร็จใน ร.ศ. ๑๒๓ (พ.ศ. ๒๔๔๗) โปรดเกล้าฯพระราชทานนามว่า "รองเมือง" เพื่อเป็นเกียรติแก่ผู้ออกทุนสร้าง

ก.จ.ช. ร.๕ บข.๘/๒, "กรมขุนนริศรานุบายมังกมพุทธราชาธิบดี ๕", สำเนาที่ ๒๓๐/๕

๒.๒. ถนนซึ่งเกิดขึ้นจากความร่วมมือของประชาชน อาจจะเป็นความกร  
วกรองของรัฐบาล เพราะถนนที่สร้างขึ้นนี้เป็นประโยชน์แก่ประชาชนในบริเวณนั้น เมื่อประชาชน  
เป็นผู้ทำ ก็จะมีคุณภาพของถนนนั้นและคงช่วยกันรักษาทำนุบำรุงถนนให้ดีขึ้นเสมอ

ตัวอย่าง

ถนนวิสุทธิกษัตริย์ เป็นถนนหลวงที่รัฐบาลขอให้เจ้าของที่ดินสองข้างถนนช่วย  
ออกเงินทำถนน เป็นถนนในอุ้งคางเวียงบางขุนพรหมไปทางหัววัดกมฤฎกษัตริย์ออกถนน  
ราชดำเนินนอก ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนนี้ตามวิสัยแห่งพระราชบัญญัติการทำถนนหลวง ร.ศ. ๑๒๓  
ถนนสี่พระยา เริ่มทำตั้งแต่ ร.ศ. ๑๒๓ (พ.ศ. ๒๔๔๓) โดยพระยาอินทราธิบดี  
สีหราชรองเมือง พระยาพิพัฒน์โกษา พระยานรุตธิราชหิษ และพระยานนารอดภักดี ร่วมกัน  
บริจาคเงินทำ โดยมอบหมายให้พระยาอินทราธิบดีเป็นผู้ดำเนินการสร้างถนนสายนี้ตามกำหนด  
ของกรมสุขาภิบาล การตัดถนนนี้เริ่มตั้งแต่ถนนเจริญกรุงตรงหน้าวัดแก้วฟ้าไปออกริมวัดหัวลำโพง  
ถนนกว้าง ๕ วา ปลูกขยอิฐตะแคง มีร่องน้ำข้างละ ๑ รอกมีทางเดินเท้าข้างละ ๑ วารวมเป็นถนน  
กว้าง ๗ วา ๒ คอก ยาว ๓๕ เส้น สร้างเสร็จใน ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๕) พระราชทาน  
นามว่า "ถนนสี่พระยา" เพื่อเป็นเกียรติและเป็นพระลกดั่งพระยาทั้งสี่เป็นผู้สร้าง

และผลสังเกต

1.2 นโยบายในการตัดถนนของรัฐบาล

(1) นโยบาย

รัฐบาลมีนโยบายรับจัดการตัดถนนในพิพ้เจริญเป็นย่านธุรกิจค้าขายเพราะว่าดา  
ยังปลอดภัย การตัดถนนก็จะยิ่งลำบากเนื่องจากติดขัดอาคารบ้านเรือนราษฎร ยิ่งกว่านั้นในพิพ้  
เจริญมักมีถนนแคบเล็กหรือมีถนนน้อยเกินไปทำให้การไปมาค้าขายลำบาก เป็นเหตุขัดขวางความ  
เจริญซึ่งน่าจะมีได้มาก เพราะฉะนั้นจึงรับจัดการตัดถนนในบริเวณที่เจริญโดยเร็ว เช่น ระหว่าง  
ร.ศ. ๑๑๐ (พ.ศ. ๒๔๓๔) - ร.ศ. ๑๑๑ (พ.ศ. ๒๔๓๕) รัฐบาลได้ตัดถนนในแขวงลำเพ็ง  
(ข้ามเพ็ง) ให้เป็นถนนใหญ่โดยเร็ว รัฐบาลไม่สามารถตัดถนนบริเวณนี้ให้ตรงตามได้เพราะ  
ตงหลกไม่ใหญ่บ้านเรือนร้านค้า ฉะนั้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาลคำนึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับและ  
การทำถนนให้สำเร็จรวดเร็วยิ่งกว่าการทำถนนให้สวยงาม ถนนดังกล่าวมีขนาดกว้างประมาณ  
๓ วาและได้ตั้งชื่อถนนตั้งแต่แรกเริ่มเพื่อกันไม่ให้ราษฎรเรียกชื่อความชอบใจ ไคแก่ ฉมบพุทธราช

ก.จ.ช., ร.๕, ๒๓.๔/๑๐๐, "ถนนสี่พระยา(๔ พฤษภาคม - ๓๐ พฤศจิกายน ๑๒๕)"

หรือถนนเขาวราช ถนนราชวงศ์ ถนนจักรวรรดิ ถนนอนุวงศ์ ถนนบูรพา (บูรพา)

ระหว่าง ร.ศ. ๑๑๖-ร.ศ. ๑๑๗ (พ.ศ. ๒๔๔๐-พ.ศ. ๒๔๔๑) รัฐบาลตัดถนนจักรเริ่มจากถนนเจริญกรุงถึงถนนบำรุงเมือง มีทางรถและทางคนเดิน ต่อมา ร.ศ. ๑๑๘ (พ.ศ. ๒๔๔๓) เนื่องจากบริเวณเจริญขึ้น รัชกาลที่ ๕ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ทอดถนนจักรมาถึงถนนพหลโยธิน

ร.ศ. ๑๑๗ (พ.ศ. ๒๔๔๑) เมื่อรัฐบาลวางตักหัวคธาขบูรณะ รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนขึ้นในบริเวณนี้ให้เป็นถนนขนาดใหญ่ เพื่อให้เป็นทางคมนาคมสำหรับคักใหม่ ที่สร้างขนน และเป็นทางต่อการค้าขายจากถนนพหลโยธินให้เนื่องถึงหน้าวัดราชบูรณะควย

นอกจากนี้รัฐบาลสร้างถนนหลวงไปถึงสถานีรถไฟเพื่อเป็นประโยชน์แก่การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ เช่นระหว่างร.ศ. ๑๑๒-ร.ศ. ๑๑๔ (พ.ศ. ๒๔๓๖-พ.ศ. ๒๔๓๘) รัฐบาลตัดถนนหรือถนนหลวงในระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนบำรุงเมืองตัดถนนรอบพระนครตรงไปออกถนนหน้าวัดเทพศิรินทร์ทวาศถึงที่พกรไฟสายนครราชสีมา เป็นถนนยาว ๑๔ เส้น ๑๖ วา ๔ กอก กว้าง ๑๐ วา

ในสมัยรัชกาลที่ ๕ นี้ได้มีการตัดถนนในบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ขึ้นหลายแห่ง ี่สำคัญเป็นบริเวณที่มีความเจริญเป็นย่านธุรกิจการค้า โดยอาจแบ่งสาเหตุที่ถนนในบริเวณดังกล่าวได้ดังนี้

๑. เนื่องจากบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้มีกษาค้ารบ้านเรือนเบียดเสียดกัน ทำให้ทางเขาออกซึ่งแคบอยู่แล้วยิ่งแคบมากขึ้น ทำให้ไม่สะดวกแก่การไปมาประกอบธุรกิจ และยิ่งเมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้น ก็จะถูกลามขยายเป็นอาณาบริเวณกว้างขวางอย่างรวดเร็ว เพราะ

ก.จ.ช., ร.๕, ขธ.๔/๑, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรภาพังคมนตรีรัชกาลที่ ๕ " สำเนา ๕๗๐/๒๓, ๒๑ มกราคม ร.ศ. ๑๑๐ และสำเนาที่ ๕๘/๓, ๒๖ เมษายน ร.ศ. ๑๑๑

๒. ก.จ.ช., ร.๕, ขธ.๔/๕, "ขอตัดถนนหลวงด้านวัดเทพศิรินทร์ (๑๖ กุมภาพันธ์ ร.ศ. ๑๑๒ -๑ สิงหาคม ๑๑๔)".



งานเรือนเมียดเสมอกัน และเจ้าพนักงานเข้าไปทำการค้ำเพลิงไคยากลำบาก

๒. การที่บ้านเรือนแออัดและทางเดินคับแคบ ทำให้รัฐบาลบำรุงการศุขภิบาลไคยากจึงทำให้บริเวณนั้นสกปรกรุงรัง มีเชื้อโรคเป็นอันตรายแก่สุขภาพอนามัยของประชาชนในบริเวณนั้นและเหตุที่ไม่มาค้ำขายจึงเป็นทางนำไปสู่การแพร่เชื้อโรคด้วย

๓. ที่เพลิงไหม้นอนอาจไปต่อเนื่องกับถนนโคถนนหนึ่งซึ่งมีอยู่แล้ว จะเป็นการตัดถนนใหม่ไปติดต่อกับถนนที่มีอยู่แล้ว ก็จะทำให้การคมนาคมขยายกว้างขวาง เป็นประโยชน์สะดวกแก่การสัญจรไปมายิ่งขึ้น

ฉะนั้นการตัดถนนใหม่ในบริเวณดังกล่าวจึงเป็นสิ่งจำเป็นมาก ทำให้เกิดประโยชน์ประการคือ

- ๑. เป็นทางสะดวกแก่การระงับอันตรายไคหัวถึงเวลาเกิดเพลิงไหม เป็นการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของอาณาประชาราษฎร์
- ๒. ทำให้การไปมาค้ำขายสะดวกรวดเร็วคล่องตัวขึ้น
- ๓. เป็นทางนำเจ้าหน้าที่เขาไปบำรุงการศุขภิบาลไคแก่ราษฎรในแถบนั้นไคสะดวกและทั่วถึง
- ๔. เป็นการเปิดทางคมนาคมให้กว้างขวางขึ้น

ในการตัดถนนดังกล่าว รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯให้ลงหลักปักถนนโดยเร็ว ประกาศตามเฉพาะแต่ในเขตหลักไม้ให้ปลูกสร้างอาคารนอกบริเวณนี้ให้ปลูกสร้างอาคารไคทันที เพื่อให้เสียเวลาประกอบธุรกิจ แต่อาคารที่สร้างขึ้นใหม่จะต้องเป็นระเบียบเรียบร้อย ถนนพตัดขึ้นเป็นถนนกว้าง ๕ วา ทุกสาย

ตัวอย่าง

ใน ร.ศ. ๑๒๔ (พ.ศ. ๒๔๔๔) โปรดเกล้าฯให้ตัดถนนใหม่ตงแก่ที่เพลิงไหม้เรียงสะพานสุประดิษฐ์ ตรงเขานายิ่งสะพานสมมคอบรมารค

ในวันที่ ๕ เมษายน ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๕) เกิดเพลิงไหม้ที่ตำบลเจ้าเก่า อำเภอสำหัง จากแนวตรอกอาเนียงง พระคลังข้างที่ ศาลเจ้าเก่า ถึงหน้าเจ้าพระยา เพลิง



ในดินบริเวณกว้างขวาง ทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงตัดถนนใหม่ในบริเวณนั้น  
ด้วยวัตถุประสงค์กล่าวไวข้างต้น และเพื่อเปิดทางคมนาคมแก่ถนนราชวงษ์ ซึ่งมีอยู่แต่เดิม  
มาบรรจบกับบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ไปจนจรดโรงกะทะ

ในการตัดถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่และเงินงบประมาณ รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ  
ให้ไว้ ดังนี้

๑. ที่ดินของผู้ใดถูกตัดเป็นถนนและมีที่คนเหลืออยู่ ทำให้เกิดประโยชน์จากการตัด  
ถนนนั้น เจ้าของที่ดินจะคิดเอาราคาจากรัฐบาลไม่ได้
๒. ถ้าที่ดินของผู้ใดถูกตัดเป็นถนนหมดทั้งแปลง ไม่ได้ประโยชน์จากการตัดถนนนั้น  
เลย ก็ให้รัฐบาลชดเชยเงินค่าที่ดินซึ่งต้องสูญเสียไปแก่เจ้าของที่ดินตามราคาซื้อขายกัน
๓. เงินงบประมาณที่ใช้ในการสร้างถนนและซื้อที่ดินนั้น ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ  
พระราชทานเงินส่วนที่เศษ นอกเหนือจากงบประมาณของกรมศึกษาธิการ เพราะเป็นถนนที่จำเป็น  
แก่หัวเมืองอย่างเร่งด่วน เนื่องจากเป็นท่าเรือค้าขายสำคัญในพระนคร ถ้าเข้าไปคาที่คนและควาสดู  
ก็แห่งขนควย

นาย เอฟ ดีเดียร์ (F. Didier) นายช่างใหญ่ กองช่าง กรมศึกษาธิการ คิดเงิน  
งบประมาณในการทำถนนและสะพานในบริเวณดังกล่าวประมาณ ๒๘,๐๘๑ บาท รัฐบาลกองเสียด  
เงินให้เจ้าของที่ดิน ๕,๕๕๐ บาท รวมจำนวนเงินทั้งหมด ๓๓,๖๓๑ บาท ในการเบิกเงินมาใช้  
นี้ กรมศึกษาธิการผู้ทำต้นในกราบยังคมทูล เสนอรายงานแด่รัชกาลที่ ๕ เพื่อทรงพิจารณาอนุมัติแล้ว  
โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงนครบาลยื่นรายการประมาณต่อกระทรวงการคลังเพื่อขอเบิกเงิน  
ต่อไป

วันที่ ๒๖ ธันวาคม ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๕) เกิดเพลิงไหม้ในท้องที่ตำบลตลาด  
นอก อำเภอสำเพ็ง และวันที่ ๖ มกราคม ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๕) เกิดเพลิงไหม้ที่ตำบล  
หน้าวัดสัมพันธวงศ์ ตัดถนนสำเพ็งจนถึงฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ทั้งสอง  
ครั้งนี้ไกลกับบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ครั้งก่อน จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมศึกษาธิการ  
ดำเนินการตัดถนนสามสาย คือ สายแรกตัดแฉกแนวเขตถนนตำบลหน้าวัดเจ้าเกาะจากตรอกโรง  
กะทะตรงมายังสะพานข้ามคลองวัดประทุมคงคา สายที่สองแยกเข้าไปที่วัดสัมพันธวงศ์ไปจนถึง

เชิงสะพานข้ามคลองวัดประทุมคงคา และสายที่สามคือ สะพานถนนตลาดน้อยใน  
ที่เพลิงไหม้โถงวางขวางยั้งจน

การตัดถนนทั้งสามสายนี้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดการตัดถนนวิธี  
เดียวกันกับการตัดถนนแยกคางแตงถนนราชวงษ์ ๓ ที่เพลิงไหม้ ตำบลศาลเจ้าเก่า  
ท้องที่อำเภอสำเพ็ง

นายเกอ ลามโหเตียร์ ( De La Mahotiere ) นายช่างใหญ่ กรม  
สุขาภิบาล เป็นผู้คิดรายการงบประมาณการสร้างถนนนี้ โดยทำรายงานเสนอรัฐบาล  
ว่า การสร้างถนนนี้ทำได้เป็น ๒ แบบ คือ

แบบแรก ทำถนนอย่างมีสะพานมากที่สุด เป็นเงิน ๕๕,๐๐๐ บาท

แบบที่สอง ทำถนนอย่างมีสะพานน้อยที่สุด เป็นเงิน ๔๗,๔๗๗ บาท

รัฐบาลต้องเสียเงินค่าที่ดินในการทำถนนแบบแรกเป็นเงิน ๑๐๗,๑๐๐ บาท

แบบที่สอง ๑๕๔,๕๗๗ บาท

รัชกาลที่ ๕ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำถนนแบบมีสะพานมาก เพราะ  
วาทองการรุดถ่ายเทน้ำมาก และราคาก็ไม่แตกต่างกันมาก ฉะนั้น จึงโปรดเกล้าฯ  
ให้ทำถนนแบบนี้ ๓ ที่เพลิงไหม้หน้าวัดสัมพันธวงศ์ รวมสามสายดังกล่าว

(๒.) หลักเกณฑ์

รัฐบาลดำเนินการตัดถนนก่อนและหลังตามความจำเป็นที่รัฐบาลได้พิจารณา  
เห็นควรทั้ง ๆ ที่การทำถนนหลายสายอาจอยู่ในโครงการเดียวกัน ทั้งนี้เพราะรัฐบาล  
ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะตัดถนนได้พร้อม ๆ กันทุกสาย ฉะนั้นรัฐบาลจึงต้องมีหลัก-  
เกณฑ์เพื่อพิจารณาว่าถนนสายใดควรตัดก่อนหลัง ดังนี้

๑. ประโยชน์ของราษฎรและรัฐบาลที่จะได้รับจากการทำถนน รัฐบาล  
พิจารณาว่าราษฎรโดยส่วนรวมจะได้รับประโยชน์จากการตัดถนนนั้น ๆ เพียงไรโดย  
การเปรียบเทียบกัน เช่น ใน ร.ศ. ๑๑๘ (พ.ศ. ๒๔๔๖) รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ  
ให้ปฏิรูถนนคอเสื้อถนนราชวัตรและถนนชีวิ เพราะทรงพิจารณาเห็นว่า ถนนคอ-  
เสื้อประชาชนจะไ้ประโยชน์ไ้มาก .....

กวาดน็อกสองสาย หลังจากนั้นจึงคอยปฏิญาณพระราชวัตรและถนนชีว<sup>1</sup> นอกจากคำนึงถึงประโยชน์  
 ที่อาจพระราชราษฎรจะได้รับจากการตัดถนนแล้ว รัฐบาลยังคำนึงถึงประโยชน์ที่รัฐบาลจะได้รับ  
 ด้วย เช่น การตัดถนนจักรวรรดิ ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) แต่เดิมรัชกาลที่ 5 โปรด  
 เสด็จให้ปลายถนนจักรวรรดิที่จะตัดตกลงดำเนินเจ้าพระยาในที่ของพระยาอนุชิตชาญไชย และ  
 วงศ์ญาติ ปราบกฏาพระยาอนุชิตชาญไชยยึดเอื้อนไม่ยอมให้ทำในชั้นแรก<sup>2</sup> รัชกาลที่ 5 จึงโปรด  
 เสด็จให้ปลายถนนเลื่อนไปลงแม่น้ำในที่ใกล้บ้านพระยาอินทราธิบดี-สีหราชรองเมือง ภายหลัง  
 พระยาอนุชิตชาญไชยสิ้นชีพ อาจเกรงความผิดและเสียผลประโยชน์ที่ดินที่บ้านของตนจึงกราบ  
 บังคมทูลขอให้ทรงใช้พระราชอำนาจการตัดถนนจักรวรรดิเดิม รัชกาลที่ 5 ทรงให้กระทรวงนคร  
 บาลซึ่งกรมหลวงนเรศวรวรฤทธิทรงเป็นเสนาบดีสอบสวนและพิจารณาว่าควรทำอย่างไร  
 กระทรวงนครบาลได้พิจารณาเห็นว่า การแก่ถนนเลื่อนไปลงในที่ใกล้บ้านพระยาอินทราธิบดี  
 นั้น รัฐบาลจะได้รับประโยชน์มากกว่าพระราชดำริแรก เพราะเจ้าของที่ดินเต็มใจออกเงินค่าทำ  
 ถนนส่วนนั้น และยังจะซื้อที่ดินในบริเวณใกล้เคียงที่ต้องเป็นถนนถวายเพิ่มขึ้น โดยรัฐบาลไม่  
 ต้องเสียค่าทำถนนในตอนนั้นเลย รัชกาลที่ 5 ทรงเห็นชอบด้วยโดยตรัสว่า "...การเป็นเช่น  
 นี้ต้องตัดสินใจให้ทำทางที่รัฐบาลได้ประโยชน์เท่านั้น ไม่มีข้อแก้ไขอื่นใด..."<sup>3</sup>

๘. ที่ตั้ง รัฐบาลตระหนักดีว่า การตัดถนนยอมทำโค้งงอในที่ซึ่งยังไม่เจริญ และ

<sup>1</sup> หนังสือ พระราชหัตถเลขา สมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยาวรวงศา  
 พิพัฒน์ (พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าพระยาวรวงศาพิพัฒน์ พ.ศ. 2484) หน้า 37,  
 พระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 วันที่ 27 เมษายน ร.ศ. 118  
 (จมีนเสมอใจ คือ เจ้าพระยาวรวงศาพิพัฒน์)

<sup>2</sup> ตัวอย่างนี้แสดงว่า แม้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 จะทรงไว้วางพระ  
 ราชอำนาจอย่างสมบูรณ์ แต่ก็ไม่ทรงใช้พระราชอำนาจนั้นอย่างเต็มที่ แสดงถึงความมีพระทัย  
 กว้างขวางของพระองค์

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/68, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทาน  
 กรมหลวงนเรศวรฤทธิ", ลำเนาที่ 20/448, 27 สิงหาคม ร.ศ. 120.

ยอมทำโดยยากในที่ซึ่งเจริญแล้ว เพราะทัศนคติในการรื้อบ้านเรือนราษฎรเพื่อทำถนน และที่ซึ่งเจริญ  
แล้วก็ยังเจริญขึ้นเรื่อย ๆ ก็ยังจะเป็นอุปสรรคในการตัดถนนมากขึ้น เพราะจะทำให้รัฐบาลต้อง  
จ่ายค่าธรรมเนียมและค่าที่ดินให้ราษฎรมาก และราษฎรก็ต้องเสียที่ดินและทรัพย์สินในการขนย้าย  
สิ่งของมาก และยังเป็นภาระเสียเวลาของทั้งสองฝ่ายในการรื้อถอน ฉะนั้นรัฐบาลจึงมีนโยบาย  
รื้อตัดถนนในที่ที่เจริญเสียทันทีเท่าที่จะทำได้

### ๓. ค่าใช้จ่าย พิธีอัญเชิญพระแก้วมรกต กับเรือพระที่นั่ง ๕ ประการ คือ

(๑) เรื่องค่าใช้จ่ายนี้รัชกาลที่ ๕ ทรงพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วน เพราะ  
เกี่ยวกับการคลังของประเทศ ส่วนใหญ่พระองค์จะเป็นผู้พิจารณาเองโดยมีเสนาบดีผู้เกี่ยวข้อง  
กับกิจการคลังกล่าวเป็นที่ปรึกษา ทั้งนี้โดยพิจารณาตั้งแต่เริ่มลงมือทำถนนว่า การทำถนนแบบ  
ใหม่จะสิ้นค่าใช้จ่ายในอัตราที่เหมาะสมและคุ้มค่า เริ่มตั้งแต่การปูถนนเพื่อให้นั่นคงและใช้ได้  
การใส่ปูนด้วยศิลากรอนตามแบบของชาว หรือปูด้วยอิฐตะแคงโรยทราย ในเวลานั้น คือ ร.ศ.  
120-121 (พ.ศ. 2444-2445) อัตราการปูอิฐตะแคงโรยทราย ตารางวาละ 4 บาท 48  
อัฐ อัตราการปูศิลากรอน ตารางวาละ 5 บาท 42 อัฐ แบบปูศิลากรอนแพงกว่าแบบปูอิฐตะแคง  
โรยทราย 58 อัฐ แต่ปูแบบปูศิลากรอนดีกว่าปูอิฐตะแคงโรยทราย เพราะสิ้นเปลืองค่ารักษาบ่อย  
กว่าแบบปูอิฐตะแคงโรยทราย เนื่องจากแบบแรกคงทนถาวรกว่า แม้ว่าจะลงทุนมากกว่า แต่เมื่อ  
เทียบถึงว่าไม่ต้องระวังรักษาซ่อมแซมอยู่เรื่อย ๆ การปูถนนด้วยศิลากรอนจึงเหมาะสมใช้ในการ  
ทำถนนมากกว่า ฉะนั้นรัชกาลที่ ๕ จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนโดยปูศิลากรอนตั้งแต่ พ.ศ.  
2445 เช่น ถนนมุมตลาดเสาชิงช้า ตัดใน พ.ศ. 2445 เป็นต้น

หลังจากตกลงเรื่องการปูถนนด้วยอะไรแล้ว รัชกาลที่ ๕ ก็ทรงพิจารณาต่อไปว่าวัตถุ  
กิมกิงกล่าวจะหาได้จากแหล่งใดบ้าง เช่น ศิลากรอนสามารถหาได้จากจังหวัดราชบุรีและสระบุรี  
แล้วทรงพิจารณาต่อไปอีกว่า การขนส่งวัตถุกิมกิงนั้น ขนส่งจากที่ใดจะสะดวกกว่ากัน ทรงวินิจฉัยว่า

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 5, ยช. 9/73, "พระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ผู้บัญชากรมศุขาภิบาลกรมหลวง  
กรมขุนสมมติอมรพันธุ์ราชเลขานุการ", 12 เมษายน ร.ศ. 121

ขนส่งมาจากราชบุรีไม่สะดวก เพราะบรรทุกเรือลำบาก ถ้าจะบรรทุกรถไฟก็ต้องบรรทุกลงเรือ แล้วจึงมาขึ้นรถไฟ ทรงเห็นว่าทางลระบุรีสะดวกกว่า เพราะสามารถบรรทุกที่ตามมาทางรถไฟ ขายนครราชสีมาได้โดยตรง<sup>1</sup>

(๒) ในกรณีที่วัตถุประสงค์ซึ่งสามารถใช้ในการคมนาคมโดยอยู่แล้ว รัฐบาลก็พยายามใช้วัสดุที่มีอยู่นั้นให้เป็นประโยชน์มากที่สุดเสียก่อนที่จะซื้อวัสดุใหม่ เช่น เมื่อกระทรวงโยธาทำการหรือโรงพยาบาลข้างกำแพงพระบรมมหาราชวังใน ร.ศ. 109 (พ.ศ. 2433) กระทรวงโยธาได้จัดซื้อที่ดิน ๆ ไปใกล้ถนนและทำพอน้ำ ส่วนอิฐหักขนไปถมเชิงสะพานที่รันอิฐที่เหลือก็นำไปถมทำเป็นรากของถนนแล้วปราบที่นั้นให้เรียบรอย ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์แก่การผ่ายถนนมาก<sup>2</sup>

ในการสร้างถนนนั้นรัฐบาลถือว่า การสร้างถนนให้ถูกสุขลักษณะเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะทำให้ราษฎรได้รับประโยชน์และความสะดวกและยังเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาลไม่ต้องเสียเวลา แรงงาน และเงินเป็นจำนวนมากในการซ่อมถนนบ่อย ๆ ไม่แก่การทำรางน้ำพอน้ำ เพื่อเป็นทางระบายน้ำไม่ให้น้ำขังที่ถนน ทำให้นถนนไม่ชำรุดเร็วและเป็นการป้องกันน้ำท่วมภัย เช่น ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) เมื่อไปรถเกล้าได้คิดถนนขวางเคียนและถนนขวางก็ได้ไปรถให้ทอดเพื่อใช้เป็นทางระบายน้ำใส่โครก และให้ทำทางคนเดินเท้าด้วย ทั้งนี้เพราะถนนข้างกลางมีโรงแถวสองข้าง ปลูกกรอมกุโกะ ๆ ถนน ทรงพิจารณาว่าคู่นี้ต่อไปคงตันเงินขึ้นทุกที<sup>3</sup>

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยศ.9/73, เรื่องเดิม "พระราชวินิจฉัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานตอบพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์"

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยศ.9/1, "กระทรวงโยธาธิการ", 27 กรกฎาคม ร.ศ. 109

<sup>3</sup> พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยาวรวงษาธิพเพศวิน (มร. เบ็ญ อิศรเสนา), วันที่ 27 เมษายน ร.ศ. 118, หน้า 37





๒.๑.๓ ขั้นตอนในการตัดถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตัดถนนคือ กระทรวงนครบาล กระทรวงโยธาธิการ (โดยผ่านกรมโยธาธิการและกรมสุขาภิบาล) หรือสภากรรพิจาณ (กระทรวงการคลัง) และพระคลังข้างที่ (เป็นบางครั้ง) ๑) กระทรวงโยธาธิการเป็นผู้พิจารณาสถานที่ที่เหมาะสมที่จะตัดถนน แล้วทำแผนที่และความเห็นขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือบางครั้งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรง เสด็จอภิเษกบริเวณที่เหมาะสมสมควรตัดถนน หรือบางโอกาสกระทรวงนครบาลก็เป็นผู้เสนอ หลังจากนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะทรงพิจารณาเรื่องนี้ในที่ประชุม เสนาบดีโดยที่ประชุมพิจารณาเงื่อนไขตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ซึ่งทักท้วงมาแล้วข้างต้น เมื่อที่ประชุมเห็นควรดำเนินการได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของก็ดำเนินการตัดถนนต่อไป เริ่มด้วยการกรุยทางโดยไพร่หลักปักตลอดระยะทางที่จะเป็นถนน และออกประกาศให้สถานที่นั้นเป็นบริเวณที่จะตัดถนนเพื่อให้ราษฎรอพยพบ้านเรือนออกจากบริเวณนั้น และห้ามผู้ใดปลูกอาคารเข้าในบริเวณที่ปักกรุยนั้น แล้วเริ่มทำถนนถมอิฐ หรือถ้าจากถนนดิน หลังจากนั้นก็ทำทางเท้าให้คนเดินและทำรางน้ำ ท่อน้ำ นอกจากนี้พระองค์มักโปรดเกล้าฯ ให้ปลูกต้นไม้ซึ่งงายไว้มอบริมถนน ๒) โดยจะเริ่มปลูกตั้งแต่แรกทำถนน เช่น โปรดเกล้าฯ ให้ปลูกต้นยางอินเดียรับเบอร์ กับต้นมะพร้าวสลัมกันที่ขอบ

๑) กระทรวงนครบาลมีหน้าที่เกี่ยวกับการเวรคืนที่ดิน, กรมโยธาเกี่ยวกับการช่างและออกแบบ กรมสุขาภิบาลเกี่ยวกับการสร้างใหญ่กลุ่สุขลักษณะ หรือสภากรรพิจาณและพระคลังข้างที่ เกี่ยวข้องงบประมาณการเงินที่ใช้ในการก่อสร้าง

๒) หนังสือ พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยะมหาราช พระราชทานเจ้าพระยาวรวงศาธิพัณ, พระราชหัตถเลขา วันที่ ๒๗ มีนาคม ร.ศ. ๑๑๘, หน้า ๑๘ กถาวรรายชื่อนถนนที่โปรดเกล้าฯ ให้ปลูกต้นไม้สองข้างถนน คือ ถนนรางอันนอก ถนนเบญจาศนอก ถนนเบญจาศใต้ ถนนพระราชดำเนิน ถนนชมเมืองนอก ถนนชมเมืองใต้ ถนนดวงดาวนอก ถนนดวงดาวเหนือ ถนนชมเมือง ถนนพฤกษานอก ถนนพฤกษาลเหนือ

รัตนราชคำวี่ใน ร.ศ. ๑๒๑ (พ.ศ. ๒๔๔๕) ทั้งนี้เพราะอาจทรงตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการปลูกต้นไม้ที่ขอบริมถนน คือ รากของต้นไม้จะช่วยยึดขอบถนนเพื่อทำให้ถนนมั่นคงแข็งแรง และต้นไม้ยังช่วยระบายอากาศ ให้ความร่มเย็น และเพิ่มความงามแก่บ้านเมืองด้วย นอกจากนี้อาจเป็นเพราะใต้ออกพระเนตรเห็นแบบอย่างการปลูกต้นไม้สองข้างถนนตามประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปด้วย ในกรณีที่ดินนกวางไม่ถึง ๑๒ วาก็ไม่โปรดให้ปลูกต้นไม้ที่ขอบถนน เพราะต้นไม้จะเกะกะกีดขวางตึกข้างถนน แต่โปรดเกล้าฯ ให้ปลูกต้นไม้ตรงกลางจัตุรัสแทน เช่น ในบริเวณถนนทหารบก ถนนทหารเรือ ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นใน ร.ศ. ๑๒๐ (พ.ศ. ๒๔๔๔) เป็นคน ส่วนถนนที่อยู่ในย่านชุมชน ย่านธุรกิจค้าขายก็มักมีอาคารร้านค้าปลูกอยู่ริมบาทวิถีด้วย เช่น ถนนในบริเวณสำเพ็ง เป็นต้น

แนวการทำถนนจะอยู่ในหน้าที่ของหน่วยราชการดังกล่าว แต่บางโอกาสรัชกาลที่ ๕ ก็โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงอื่นมาร่วมทำถนนด้วย เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๑ (พ.ศ. ๒๔๔๕) รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงเกษตรธิการและกระทรวงธรรมการอำนวยความสะดวกพระราชดำริร่วมกับกระทรวงโยธาธิการ ตั้งแต่ตำบลศาลาแดงตามทุ่งประทุมวันถึงคลองบางกะปิในเวลาเดียวกันก็ขุดคลองราชคำวี่ขนานไปตามถนนด้วย<sup>๑</sup>

อนึ่ง ในการทำถนนส่วนใหญ่ ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ประทับอยู่ในประเทศสยาม พระองค์จะทรงดูงานอย่างใกล้ชิด ทรงพิจารณาและพระราชทานคำแนะนำเพื่อให้การทำถนนดีขึ้น เช่น การปลูกต้นไม้ริมถนน การสร้างทอระบายน้ำ หรือพระราชวินิจฉัยอื่น ๆ ซึ่งผู้งานจะสังเกตได้จากงานวิจัยนี้ บางครั้งถ้าไม่ทรงสามารถเสด็จดูงานด้วยพระองค์เองได้ พระองค์ก็โปรดเกล้าฯ ให้ผู้ทรงไว้วางพระราชหฤทัยไปดูงาน แล้วกลับมา

<sup>๑</sup> ก.จ.ธ., ร.๕, ขพ.๘/๘๓, "ขุดคลองทำถนนตั้งแต่ศาลาแดงถึงคลองบางกะปิหรือพระราชดำริห์ถนนและคลอง (๓-๑๓ มกราคม ร.ศ. ๑๒๑)"

กรมบังคับหมู่ไทรทองทราบ เช่น ครั้งหนึ่งทรงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ (มรว. เย็น อิศรเสนา) ไปดูงานทำถนนบริเวณตามเสนา เป็นต้น การที่ทรงเอาพระทัยใส่ในกิจการดังกล่าวนี้ ทำให้งานดำเนินไปด้วยความรวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ พระองค์ได้ทรงประกอบพระราชจริยาวัตรเช่นนี้จนถึงบันปลายแห่งพระชนม์ชีพ

#### ๒.๑.๔ แรงงานที่ใช้ในการตัดถนน

แรงงานที่ใช้ในการทำถนนได้มาจากนักโทษและแรงงานคนจีน ซึ่งรัฐบาลจ้างมาชั่วคราว ตลอดจนแรงงานของสัตว์หาหนะ เช่น ในเดือนมีนาคม ร.ศ. ๑๐๘ (พ.ศ. ๒๔๓๒) เจ้าฟ้ากรมขุนเวรรัตนวงศ์ ซึ่งทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการขณะนั้นได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเบิกช่างฝรั่งช่างหลวง เชือกหนึ่งจากกรมช่างมาเลี้ยงไว้ในกระทรวงโยธาธิการเพื่อใช้ในการขนลากสิ่งของต่าง ๆ ในการทำถนนทุกแห่ง เป็นการทดแทนแรงงานคนทำงาน นอกจากนี้ใช้พวกเครื่องจักรบาง เช่น ลูกกลิ้ง สัตว์สำหรับบดถนน เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลักษณะการใช้จ่ายเงินในการทำถนน

เมื่อรัฐบาลตกลงว่าจะตัดถนนบริเวณใดแล้ว รัชกาลที่ ๕ ก็โปรดเกล้าฯ ให้  
รักษาการพิเศษเป็นผู้จัดสรรเงินงบประมาณในการทำถนน โดยการกะประมาณตามรายงานที่  
กระทรวงโยธาธิการเสนอมา ทั้งนี้โดยใช้จ่ายเงินงบประมาณของกระทรวงโยธาธิการ

ในระยะแรกโปรดเกล้าฯ ให้พระยารองเมืองเป็นผู้ดูแลการทำถนน โดยมีเงินค้ำประกัน  
สำหรับทำถนนปีละ ๑๐๐ ชั่งเศษ แต่ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๒๑ เนื่องจากพระยารองเมืองมีงานมาก  
ผู้ดูแลการทำถนนและการขอมถนนไม่ทั่วถึง จึงโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้า  
กรมพระยาภาณุรังษีสว่างวงศ์ทรงรับหน้าทูลเกล้าฯ ทูลและขอมถนนแทน ด้วยพระราชดำริว่า

"...ท่าน(สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์) เป็นคนโศกเสียใจเพียวอยู่เสมอให้  
ท่านดูแลเป็นใหญ่ในการนี้ เห็นว่าหากเล็กหรือตำรวจกรรมเมืองคนใดพอทำ  
การไถ่ให้ทำเสีย เงินค้ำประกันสำหรับทำถนนก็น้อยอยู่แต่ปีละ ๑๐๐ ชั่งเศษ ไม่  
ต้องใช้จ่ายเงินอื่น ให้ไถ่ทำเสียในฤดูฝนนี้ ถ้าจะทำที่ใด ถนนแล้วหรือยังไม่แน  
จะห้ามไม่ให้รถเดินได้..."

สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ได้ทรงตรวจตราดูถนนที่มีอยู่ในขณะนั้น ทรง  
เห็นว่าส่วนใหญ่เป็นถนนอ่อน ๆ ไม่แข็งแรง มีถนนคึกถนนเดียว คือ ถนนหน้าจักรวรรดิ ทรง  
เสนอความกึกเห็นให้ใช้วิธีถมที่ลาดในการทำถนนใหม่าก เพื่อถนนจะไถ่มั่นคงแข็งแรงไม้อ่อนและ  
ควรขอมลงทุนมากทั้งแก่แรกทำถนนเพื่อรัฐบาลจะไถ่ขอมแซมถนนในคอนหลัง และทรงเห็นว่า  
เงินเพียงปีละ ๑๐๐ ชั่งเศษ ไม่พอสำหรับการขอมแซมหรือทำถนน เพราะแต่เดิมพระยารอง  
เมืองไซคนโทษเป็นกำลังในการทำถนน จึงใช้จ่ายเงินแค่เพียงขอของเท่านั้น มาคอนนั้นมีการขอม  
แซมถนนเป็นการใหญ่แรงงานไม่พอและสิ่งของที่จะขอมแซมถนนก็จำเป็นต้องใช้จ่ายของดี ๆ ฉะนั้น  
จึงขอพระราชทานเงินเพิ่มขึ้นอีก ด้วยเหตุนี้กระทรวงโยธาจึงได้ขอพระราชทานเงินงบประมาณ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, จดหมายเหตุพระราชนิพนธ์รายวัน, ภาค ๙,  
(พิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพมหาอำมาตย์โทหม่อมเจ้าราชศิริ ศรีวัชร วัณ  
๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๗), หน้า ๑๑๔

สำหรับทำถนนโดยเฉพาะ แต่กลับปรากฏว่าได้รับเงินจำนวนน้อย ไม่พอแบ่งปันทำกิจการอื่น ๆ เพราะแม้แต่การทำถนนเองเงินยังไม่พอ ทำให้มีความจำเป็นต้องขอเบิกเงินเฉพาะการใหญ่ เป็นครั้งคราว เช่น คราวทำถนนสามเสนใน ร.ศ. ๑๐๕ (พ.ศ. ๒๔๓๓)<sup>๑</sup> หรือแม่แต่การซื้อเครื่องใช้ในกิจการทำถนน กระทรวงโยธาธิการก็ไม่มีงบประมาณของตนเอง เช่น ใน ร.ศ. ๑๐๕ (พ.ศ. ๒๔๓๓) เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรเสนาบดีกระทรวงโยธาฯของขอพระราชทานเงินต่างหากเป็นการจร เพื่อซื้อลูกกลิ้งตีถนนสำหรับถนน ราคา ๒๖ ซึ่ง ๕๐ มาทมาซื้ออีกอันหนึ่ง เพราะแต่เดิมกระทรวงโยธาฯมีลูกกลิ้งตีถนนเพียงอันเดียวซึ่งไม่พอใช้ กรมจะทรงชักเงินประจำการทำถนนไปซื้อลูกกลิ้งตีถนนก็เป็นเงินจำนวนมาก จะทำให้เป็นอุปสรรคในการทำถนนภายหลัง<sup>๒</sup> จะเห็นได้ว่ากรณีที่เป็นอย่างนี้เพราะกระทรวงโยธาฯไม่มีเงินสำรองคงคลังไว้ต้องเบิกเงินล่วงหน้าจากกรมพระคลัง(หรือกรมภูมิกิจพิเศษ)ตอนต้นเดือนเพื่อไว้ใช้ในกิจการเร่งด่วน เช่น การทำหรือซ่อมแซมถนน พอสิ้นเดือนจึงทำบัญชีจ่ายคืนซึ่งนับเป็นการนิทพระราชบัญญัติที่ให้งบเป็นเงินงบประมาณล่วงหน้าเมื่อจะทำอะไร และการงานยุ่งยากกว่าด้วยกัน ดังมีใน ร.ศ. ๑๑๐ (พ.ศ. ๒๔๓๔) เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรเสนาบดีจึงถวายหนังสือกราบบังคมทูลรัชกาลที่ ๕ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเบิกเงินไว้สำหรับประจำกรมตำรวจสำหรับจ่ายทหารองครักษ์ เมื่อสิ้นเดือนแล้วจึงทำฎีกาเบิกเงินมาใช้ ส่วนเงินที่จ่ายซึ่งมักคงให้เป็นเงินคงคลังของกระทรวงโยธาตามเดิม<sup>๓</sup> จึงนับเป็นการแก้ปัญหาเรื่องเงินซึ่งเป็นอุปสรรคในการทำถนนชั้นหนึ่ง

นอกจากนี้สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรเสนาบดีก็ทรงริเริ่มให้กระทรวงโยธาฯได้รับเงิน

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๕/๑, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรเสนาบดีทูลวงศเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", ๒๗ กรกฎาคม ร.ศ. ๑๐๕

<sup>๒</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๕/๑, "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรเสนาบดีทูลวงศเสนาบดีทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕", ๓ สิงหาคม ร.ศ. ๑๐๕

<sup>๓</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๑/๑, "การเบิก-จ่ายเงิน และการแต่งตั้งตำแหน่งข้าราชการกระทรวงโยธาธิการ".



ผลประโยชน์จากการขายแผ่นดินที่ตกใหม่ด้วย กล่าวคือ สมเด็จพระเจ้าฟ้างุ้มขุนนริศราทรง  
 ท้าว เนื่องจากการตัดถนนใหม่กับขุดเล้าอีกจนถึงสถานที่จะตัดถนนใหม่แน่นอน ทำให้ผู้คน  
 ความยากแก่คนจนวายเป็นชายที่ กังนังจึงทรงเห็นควรวางระเบียบว่า เมื่อจะตัดถนนที่ใดก็  
 ต้องลงประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา และขายแผ่นดินที่ตกใหม่ด้วย ทั้งนี้เพื่อประโยชน์  
 แก่ประชาชนทั่วไปทำให้ทราบสถานที่จะตัดถนนแน่นอน จะได้จัดการเรื่องของตนได้ถูก และ  
 ยังเป็นเงินผลประโยชน์ใช้ในกระทรวงโยธาธิการอีกประเภทหนึ่ง และยังคงส่งต่องกระทรวง  
 พระคลังไถ่ถอนด้วย รัชกาลที่ ๕ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ดำเนินการเรื่องนี้ โดย  
 เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม ร.ศ. ๑๑๐ (พ.ศ. ๒๔๓๔)<sup>๑</sup>

ต่อมาเมื่อกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาตราทรงเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธา ปรากฏว่า  
 เงินของกระทรวงโยธาปนเปกันไม่เป็นระเบียบ ฉะนั้นเมื่อพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์เป็น  
 เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการต่อมาใน ร.ศ. ๑๑๗ (พ.ศ. ๒๔๔๑) ก็ได้ทำการสำรวจบัญชี  
 การรับจ่ายเงินของกระทรวงโยธา ตั้งแต่ ร.ศ. ๑๑๑-๑๑๖. (พ.ศ. ๒๔๓๕-๒๔๔๐) ปรากฏ  
 ว่ามีเงินอยู่ในกระทรวงซึ่งตั้งฎีกาเบิกไว้ตกค้างบ้าง และมีตัวเงินอยู่บ้าง รวมเป็นเงิน ๑๘,๓๕๒  
 ๖๑ บาท ๕๕ อัฐ เงินที่ยังจะต้องจ่ายอีกประมาณ ๘,๗๐๘ ๖๑ บาท ๔๑ อัฐ เงินที่จะ  
 ดึงคืนพระคลังประมาณ ๘,๖๘๓ ๖๗ บาท ๑๘ อัฐ ทั้งนี้ยังไม่เป็นที่แน่นอนเพราะบัญชีเก่า  
 ยุ่งเหยิง พระยาเทเวศร์จึงกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ขอให้กระทรวง  
 พระคลังช่วยสอบสวนบัญชีเงินดังกล่าวด้วย นอกจากนี้เพื่อให้งานทำถนนดำเนินไปโดยรวดเร็ว  
 ขึ้น พระยาเทเวศร์ได้เสนอเมื่อแรกเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาขอให้พระบาทสมเด็จพระ  
 จุลจอมเกล้าฯโปรดเกล้าฯยกการทำถนนซึ่งอยู่ในกรมโยธาไปไว้ในกรมสุขาภิบาลตามกระแส  
 พระราชดำริเดิม เพราะขณะนั้นกรมสุขาภิบาลมีหน้าที่รักษาถนนอยู่แล้ว ฉะนั้นเจ้าพนักงานผู้  
 ทำถนนกับเจ้าพนักงานผู้รักษาถนนจะได้อยู่แห่งเดียวกัน จะได้ไม่เป็นการทุมเดียวกันในการจะ  
 ลงรับถนนและการรักษาถนนแยกออกเป็นสองฝั่งสองฝ่ายดังแต่ก่อน และจะเป็นการง่ายแก่

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยช.๘/๕, "เจ้าฟ้างุ้มขุนนริศรานุกัตติวงศ์ทรงตั้งกรวยบังคมทูลรัชกาลที่ ๕",  
 ลำเนาที่ ๔๒๒/๒๑, ๓๐ ธันวาคม ร.ศ. ๑๑๐



เขาวราชไปตกถนนเจริญกรุง ยาวประมาณสายละ 4 เส้น 14 วา อีกสองสายตัดตั้งแตถนน  
จักรวรรดิไปตกคลองสะพานหิน ยาวประมาณสายละ 3 เส้น 15 วา อีกสองสายเป็นสาย  
กลางตัดในระหว่างบานของพระยาอภัยภูธร ๑ เส้นหนึ่งยาวประมาณ 1 เส้น 3 วา งบประมาณ  
ค่าทำถนนทั้งสิ้น 46,272 บาทเป็นเงินของพระคลังข้างที่แต่เงินไม่พอ รัชกาลที่ 5 จึงโปรด  
เกล้าให้"โยเงิน"จากรายอื่นมาใช้ก่อนชั่วคราว คือเอาเงินบำเหน็จราชการในงบบพิเศษ  
กระทรวงพระคลังมาใช้ โดยภายหลังทอรัฎฐากราตราจัดหาเงินมาใช้ทดแทนให้

ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าให้พระคลังข้างที่ตัดถนนพญาไท<sup>1</sup>  
โดยตัดถนนสี่พระยามาถึงถนนประแจจีนออกที่สวนคำบลพญาไท<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/111, "กรมราชเลขาญการถึงพระยาราชเรื่องถนนพญาไท  
(19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 127)", สำเนาที่ 56/1672, 19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 127

<sup>2</sup>รัชกาลที่ 5 ทรงโปรดเกล้าอธิบายความหมายของคำว่า"พญาไท"อันเป็นนามที่  
พระองค์พระราชทานแกถนนนี้ว่ามีความหมายสองประการ คือ ประการแรกหมายความว่า  
ถนนนั้นมาออกที่สวนคำบลพญาไท ประการที่สองเป็นถนนที่พระราชเป็นไทยหรือพระราช  
ของไทย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ก. ปัญหาและอุปสรรคในการตัดถนน

ในการตัดถนนมีปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

(1.) เรื่องเงินที่ใช้ในการตัดถนน กระทรวงโยธาธิการต้องประสบปัญหาเรื่องเงินไม่พอใช้ในกิจการทำถนน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการตัดถนนตั้งแต่ที่กล่าวมาแล้วในเรื่องฐานะการเงินของกระทรวงโยธาธิการ

(2.) ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกิจการทำถนน เช่น การตัดถนนเขาวราชทองใช้เวลาทำนานมาก คือ เริ่มตัดถนนตั้งแต่ ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435) ถึง ร.ศ. 119 (พ.ศ. 2443) โดยกระทรวงโยธาได้ทำการปักกฤษฎาแนวทางเพื่อตัดถนนนี้เสร็จตั้งแต่เดือนมิถุนายน ร.ศ. 111 แต่มีอุปสรรคทำให้ไม่สามารถตัดถนนนี้ได้โดยตลอด ต้องทำเป็นระยะ ๆ เพราะเกิดความขัดแย้งระหว่างกระทรวงโยธาฯกับกระทรวงนครบาล กล่าวคือ

กระทรวงโยธาฯขอให้กระทรวงนครบาลจัดที่ดินที่จะตัดถนนให้ตามที่กรมโยธาปักกฤษฎาแนวทางไว้แล้วตั้งแต่ ร.ศ. 111 จนเกือบสิ้น ร.ศ. 112 กระทรวงโยธาฯก็ยังไม่ได้รับที่ดินเพื่อทำถนนนี้ จึงทำให้การทำถนนเขาวราชยังค้างอยู่ และเป็นผลกระทบกระเทือนถึงการทำถนนสายอื่น ๆ ด้วย เพราะกระทรวงโยธาฯมีความรู้สึกว่าจะไม่ได้รับที่ดินจากกระทรวงนครบาลตัดถนนเขาวราช ซึ่งจะทำให้กรมโยธาเสียเวลาในการสำรวจและปักกฤษฎาทาง

ส่วนกระทรวงนครบาลได้รับหนังสือฟ้องร้องจากราษฎรว่าถนนเขาวราชที่จะตัดขึ้นนี้ กระทรวงโยธาฯทำการปักกฤษฎาทางเป็นทางอ้อมเพื่อจะตัดถนนไม่ให้ถูกบ้านผู้มีเงินแต่ถูกบ้านคนจน ทำให้เกิดความเคืองครอนแก่คนจน กระทรวงนครบาลเห็นว่าเป็นการไม่ยุติธรรมที่กระทรวงโยธาฯทำเช่นนั้น จึงอยากจะให้กระทรวงโยธาฯตัดถนนให้ตรงไม่ตองหลีกเลี่ยงคอก กระทรวงนครบาลจึงจะจัดการเวนคืนที่ให้ ส่วนกระทรวงโยธาฯเห็นว่าการที่จะตัดถนนไปตรง ๆ นั้นต้องถูกตีกหลายหลังทำให้เสียทรัพย์สินสมบัติมากและเสียเวลารื้อถอนนาน ถ้าภายหลังรัฐบาลจะต้องให้เงินทุนค่าที่ดินเจ้าของตึกก็จะต้องเดินเปิดเงินของหลวงมาก จึงทำให้ตกลงกันไม่ได้ ทางฝ่ายต่างก็เห็นว่ความผิดเห็นของตนถูก



อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาโดยแท้จริงแล้ว การที่การตัดถนนมีปัญหาคงกล่าวก็เพราะ  
 ธรรมเนียมการตัดถนนของรัฐบาลยังไม่มีกรให้เงินทำขวัญแก่ราษฎร<sup>๑</sup> ซึ่งที่ถูกตัดทำถนน กล่าว  
 คือ เมื่อรัฐบาลต้องการตัดถนนแล้วทำได้โดยราชการไม่ต้องเสียค่าที่ดินซึ่งติดกับประเทศอื่น ๆ ที่  
 เจริญแล้ว ที่ดินจึงถูกตัดทำถนนเปล่า ๆ ราษฎรผู้รัววยมีที่ดินมากไม่ได้รับความกระทบกระเทือน  
 จากการที่ที่ดินถูกตัดทำถนน แต่กลับจะได้รับประโยชน์จากการตัดถนน เพราะที่ดินที่ยังเหลืออยู่  
 ก็จะมีราคาแพงขึ้นเพราะมีถนนตัดผ่าน แต่ถาเป็นกนจนซึ่งมีที่ดินเล็กน้อยและที่ดินถูกตัดเป็นถนน  
 หมด โดยไม่ได้รับค่าตอบแทนอะไรเลย กนจนเหล่านั้นก็ได้รับความเดือดร้อนมาก จึงจะเรียก  
 เงินค่าที่ดินจากรัฐบาลเหมือนอย่างคนในบังคับต่างประเทศที่ได้รับสิทธิเรียกค่าที่ดินทำถนน  
 จากรัฐบาลได้ ฉะนั้นรัฐบาลจึงคิดให้มีพระราชกำหนดเงินค่าทำขวัญขึ้น และต่อมาได้มีการประชุม  
 เสนาบดี เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ร.ศ. ๑๑๒ (พ.ศ. ๒๔๓๖) ที่ประชุมเห็นว่าในเรื่องเงินค่าทำ  
 ขวญนั้น เห็นควรแก่พระราชกำหนดให้เป็นพระราชทานเงินค่าทำถนน คือ ถ้าจะทำถนนใดก็ได้  
 กระทรวงนครบาลขอที่ดินตามราคาซื้อขายกัน เมื่อราคาทำวกันไม่ตกลงให้ตั้งคนกลางตัดสิน ให้  
 เจ้าของที่ดินได้รับผลประโยชน์สมกับราคาเวลานั้น<sup>๒</sup>

เมื่อมีเรื่องติดขัดในการตัดถนนดังกล่าว กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาจึงทรงใช้วิธีให้  
 กรมโยธาจัดการทำถนนในที่ดินส่วนที่เป็นของหลวง และในที่ดินซึ่งเจ้าของให้อุญาติให้ทำไปพลาง ๆ  
 ก่อน ทั้งนี้โดยมีจุดประสงค์ว่า เมื่อกระทรวงนครบาลเห็นกระทรวงโยธาทำจริง อาจจะรับ  
 ยอมที่ดินให้กระทรวงโยธา

กรมโยธาได้เริ่มตัดถนนตั้งแต่คลองโอ่งอ่างถึงตรอกเตา นอกจากนี้ยังติดขัดเพราะ  
 เจ้าของที่ยังไม่ใคร่อดทนและเรือนไปหมด และกระทรวงนครบาลยังไม่ได้จัดการมอบที่ดิน ใน  
 ระหว่างนี้ราษฎรบางคนโดยเฉพาะเจ้าของบ้านเรือนที่ตามถนนเจริญกรุงข้างวัดสามจีนซึ่งเป็น  
 ปากทางถนนเขาวราชที่ตัดใหม่ก็จะมีเอาที่ขายให้คนในบังคับต่างประเทศได้ประจำไว้ เพื่อจะ

<sup>๑</sup> ก.จ.ธ., ร.๕, ยธ.๕/๑๑, "กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดากราบบังคมทูลรัชกาลที่ ๕",  
 ลำเนาที่ ๑๖๑๕/๒๗, ๒๑ สิงหาคม ร.ศ. ๑๑๔

<sup>๒</sup> ก.จ.ธ., ร.๕, ยธ.๕/๓, "จดหมายเหตุเรื่องที่ถูกตัดถนน ณ ที่ประชุมเสนาบดี,  
 ๔ มีนาคม ร.ศ. ๑๑๒



ได้ไม่เสียต้นทุนโดยไม่ได้รับผลประโยชน์ตอบแทน<sup>๑</sup> ดังนั้นกระทรวงโยธาจึงขอให้กระทรวง  
นครบาลรับผิดชอบทำถนน คือ เมื่อถนนในบังคับทางประเทศจะมาขอในทำสัญญาซื้อขายหรือจำหน่าย  
ที่ดินในละแวกที่ทรูทางทำถนนนี้ กระทรวงนครบาลต้องส่งเจ้าหน้าที่งานหรืออำเภอ กำหนด ใ  
ทราขายเป็นที่จะทำถนน อย่าให้รับทำหนังสือซื้อขาย<sup>๒</sup> จึงเป็นการแก้ไขอุปสรรคไปโดยหนึ่ง

การคัดถนนที่เป็นไปโดยลาซาเช่นนี้ เป็นผลร้ายต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่ง เพราะ  
ทำให้เกิดการต่าง ๆ เช่น การขนส่ง การค้าในธุรกิจการขาย การเดินทางในบริเวณดังกล่าว  
และบริเวณใกล้เคียงเป็นไปอย่างยากลำบาก และรัฐบาลเองก็เสียเงินและเสียเวลาเพื่อการนี้  
โดยยังไม่ได้รับผลสำเร็จออกมา และยังเป็นผลสะท้อนต่อการทำถนนรายอื่น ๆ ทำให้ของลาซา  
ไปขาย ต่อมาในวันที่ ๔ มิถุนายน ร.ศ. ๑๑๓ (พ.ศ. ๒๔๔๑) รัชกาลที่ ๕ ได้ทรงพระกรุณา  
โปรดเกล้าฯให้กรมหมื่นนครสวรรค์ และกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาตรา เสด็จเฝ้าแล้วทรงพระราช  
ปรารภด้วยเรื่องถนนเขาวราชซึ่งทำมาแล้วช้านานยังไม่เสร็จ โดยทั้งสองฝ่ายทางไม่ยอมรับผิด  
ชอบ คือ ฝ่ายกระทรวงโยธาอ้างว่ากระทรวงนครบาลยังไม่มอบที่ให้ ฝ่ายกระทรวงนครบาล  
อ้างว่า ใได้รับเรื่องราชชคของทราขายมาร้องเรื่องคัดถนนกันที่คนจนเลี้ยงที่คนรวย กระทรวง  
ทั้งสองจึงคิดจะขอพระราชบัญญัติสำหรับจัดซื้อที่ทำถนนนั้น จึงโปรดเกล้าฯให้กระทรวงโยธาธิการ  
ทำแบบที่ถูกต้องว่าทำถนนแล้วเสร็จเพียงใด โสทรงพิจารณาเห็นว่าบ้านเรือนที่ถนนคึกคักนั้น  
ถูกรื้อไปแล้วช้านานมาก ดังนั้นบ้านเรือนส่วนน้อยที่เหลืออยู่ก็ควรจะรื้อไปขาย เพื่อจะได้ทำถนนเสร็จ  
โดยเร็ว และทรงมีพระราชดำริว่า ที่แผ่นดินซึ่งถูกถนนตัดไปนั้นย่อมมีราคาสูงมากจนกว่าก่อน  
หลายสิบเท่า นับว่าเป็นประโยชน์แก่เจ้าของหมากมาย ดังนั้น เจ้าของนั้นไม่ควรเสียขายที่ดินซึ่ง  
คงเป็นของถาวรแก่เพียงเล็กน้อย รัฐบาลเองซึ่งเป็นฝ่ายขายของทุนทำถนน ก็ไม่ควรเก็บค่าเวนคืน  
หรือลดมาคืนบนถนนเลย .....

<sup>๑</sup> ก.จ.ศ. ร.๕, สม.๘/๓, "กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาตรา เสนาบดีกระทรวงโยธา  
กราบบังคมทูลหมื่นนครสวรรค์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล", สำเนาที่ ๖๔๖/๑๐, ๒๒ พฤศจิกายน  
ร.ศ. ๑๑๔

<sup>๒</sup> เว้นแต่ขายแก่เมืองนครราชสีมา ๑

ขายลงทุนเปล่า ๆ เป็นเงินจำนวนมาก ทั้งนี้เพื่อบำรุงการศึกษาให้มั่งคั่งไปมาโดยสะดวก  
 ฉะนั้นเจ้าของทั้งนี้ไม่ควรวางแผนที่ เจ้าหน้าตั้งเกี่ยวของก็ไมนาเพิกเฉยซักช้า เพราะจะทำ  
 โหลารทำถนแลลวงลวลาไปอันเป็นผลลวงความเจริญและผลประโยชน์ของบ้านเมือง ฉะนั้นจึง  
 ไปรกลเกล้าฯ ไทกรมหมื่นนเรศวรราชฤทธิและกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาตราปรึกษากันต่อนานาพระที่นั่งว่า  
 จะทำถนนเขาวราชันโตแล้วเสร็จจ้อย่างเก็กซาคโดยอย่างไร เพื่อจะได้เลิกซักทอถกกันต่อไป และ  
 การพัฒนาประเทศจะได้ไม่หยุดชะงักเช่น กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาตราและกรมหมื่นนเรศวรราชฤทธิ  
 ทรงปรึกษาคถกลงกันว่า ฝ่ายกระทรวงนครบาลจะออกประกาศวางหนาให้เจ้าของที่ดินที่ถูกคัก  
 ถกนรชบ้านเรือนเพื่อไทกรมโยธาทำถนนได้ในกำหนดหนึ่งเดือน คือ กำหนดจะออกประกาศวันที่  
 ๖ มิถุนายน ร.ศ. ๑๑๗ (ค.ศ. ๒๔๔๑) และให้วันที่ ๖ กรกฎาคม ร.ศ. ๑๑๗ เป็นวันตั้งมือทำ  
 ถนนเรื่องซักซ้อย เช่น เจ้าของที่ไม่ยอมร้ออาคาร กระทรวงโยธาจะบอกเรื่องซักซ้อยนี้ไปยัง  
 กระทรวงนครบาลและกระทรวงนครบาลเป็นผู้ไทกรมอัยการฟ้อง ส่วนที่ดินซึ่งไม่ซักซ้อยก็ให้  
 กระทรวงโยธาลงมือทำถนนทีเดียว ไม่ตองร้อที่ดินซักซ้อย

ดังนั้น จึงได้มีการทำถนนเขาวราชอย่างจริงจังตั้งแต่นั้นมาจนสำเร็จในปีเดียวกันนั้น  
 และต่อมาใน เดือนกรกฎาคม ร.ศ. ๑๑๘ (ค.ศ. ๒๔๔๓) กระทรวงโยธาธิการขณะนั้นพระยา  
 เพชรวงษ์สว่างขึ้นเป็นเสนาบดีได้ทำการขยายถนนเขาวราชออกเป็น ๑๒ วา ในที่ยังวางอยู่  
 และเนื่องจากถนนสายนี้ได้มีการก่อสร้างอาคารขึ้นตามริมถนนแล้ว รัฐบาลจึงต้องรับชุกขวางนำ  
 และลมปล่ายถนน ปลุกถนนไม่คางจกริมถนน ๑๐ คอก ตามแบบถนน ๑๐ วา และรัชกาลที่ ๕  
 ทรงมีพระราชวินิจฉัยเห็นเค็มว่า เนื่องจากถนนถนนขยายไปไกล ขยายไกลคกคองกลางซึ่งเป็นที่  
 ล้าง การแก้ทอนน้ำจึงตองค้อย ๆ แปรแนวทอให้กว้างออกไป ฉะนั้นถนนจึงเป็นรูปคังนี้

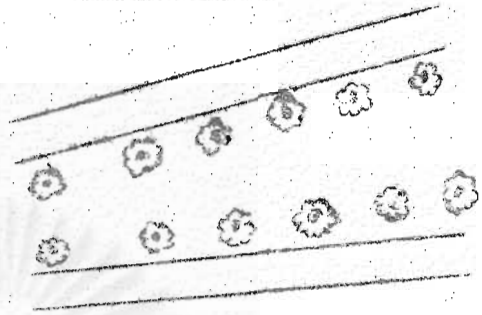
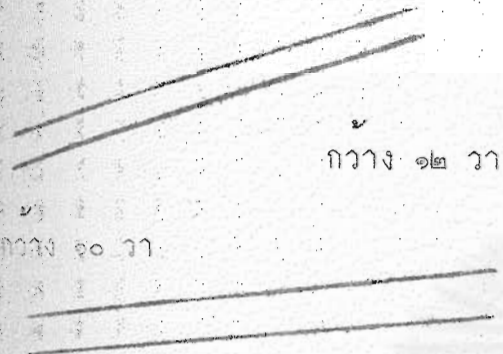
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* ก.จ.บ., ร.๕, ยว.๔/๓, "จดหมายเรื่องที่ถูกคักทำถนน"

\* ก.จ.บ., ร.๕, ยว.๔/๓, เรื่องเดียวกัน

ก. ถนนตามรูปเดิม

ข. เมื่อดำรงท่อน้ำและปลูกต้นไม้แล้ว



การตัดถนนเขาวงกตจึงบรรลุผลสำเร็จจริงได้

(๓.) เรื่องถนนในบังคับต่างประเทศ เมื่อรัฐบาลตัดถนนไปผูกบ้านคนในบังคับต่างประเทศซึ่งเจ้าของจะเรียกเอาราคาที่ดินจากรัฐบาลตามแบบการทำถนนในอารยประเทศ แต่รัฐบาลยังไม่ประเพณีเช่นนี้ และรัฐบาลก็ไม่อาจบังคับคนในบังคับต่างประเทศได้ เมื่อนำได้กระทรวงมหาดไทยในอาจนอบที่ดินทั้งหมดกระทรวงโยธาธิการดำเนินการได้ จึงทำให้การทำถนนดังกล่าวอยู่ เช่น เมื่อคราวรัฐบาลตัดถนนราชวงษ์ และถนนพลับพลาไชย เป็นต้น ซึ่งเป็นถนนเช่นเดียวกับเมื่อคราวที่รัฐบาลทำถนนประแจเงินโดยกรมสุขาภิบาลซึ่งสังกัดกรมนครบาลซึ่งโอนมาโดยคณะกรรมาธิการ เริ่มทำตั้งแต่ ร.ศ. ๑๖๔ (พ.ศ. ๒๔๘๘) รัชกาลที่ ๕ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กรมสุขาภิบาลยืมเงินพระคลังข้างที่มาจัดตั้งทำการ กรมสุขาภิบาลโคลงคินเป็นรูปถนนเรียบรอยใบที่ ๆ ไม่ตัดซัด แต่ก็ยังซัดของทำไมได้อยู่ในถนนบ้านของถนนในบังคับต่างประเทศ จึงขอให้กระทรวงนครบาลช่วยเหลือเจรจาเรื่องนี้ การทำถนนจึงยังคงอยู่ ในที่สุดกระทรวงนครบาลได้ให้นายสโตรเบล (Strobel) เจรจาเรื่องจ่ายเงินค่าที่ดินชาวต่างประเทศเป็นที่เรียบรอย กรมสุขาภิบาลจึงได้ดำเนินการเสร็จใน ร.ศ. ๑๖๖ (พ.ศ. ๒๔๘๐)

เมื่อพิจารณาแล้ว จะเห็นว่าการที่เรื่องนี้เป็นอุปสรรคที่เช่นเดียวกับอุปสรรคในข้อที่ ๒ เนื่องจากรัฐบาลยังไม่ประเพณีเช่นนี้ ทำให้เกิดความเดือดร้อนไม่เป็นที่พอใจของราษฎรในบังคับต่างประเทศซึ่งเรียกของค่าที่ดินได้ จึงได้ใช้ทุกกรมที่เกี่ยวเนื่องมาช่วยกันแก้ไขจนกระทั่งระบบถนนสำเร็จเรียบร้อย

๖. การแก้ไขปัญหานองน้ำ

การกำหนดหลักเกณฑ์ในการสร้างถนนหลวงเพื่อแก้ไขอุปสรรคทาง

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงกำหนดหลักเกณฑ์ให้กรมสุขาภิบาลพิจารณาในการตัดถนนดังนี้

(1.) ให้กรมสุขาภิบาลวินิจฉัยตั้งแต่แรกทราบว่า ถนนที่จะตัดใหม่นั้นจะเป็นขนาดใหญ่ ขนาดกลาง หรือขนาดเล็ก ถ้าจะเป็นทางใหญ่ที่คนเดินจอบแจกวระเนคู่วานานไปถนนนั้นจะต้องเป็นถนนขนาด 12 วาอย่างใหญ่ 8 วาหรือ 9 วาอย่างกลาง และ 4 วาหรือ 5 วาขนาดอย่างเล็ก

(2.) เมื่อใดวินิจฉัยตั้งกล่าวแล้ว ถ้าเห็นควรเป็นถนนขนาดใหญ่ 12 วา ในชั้นแรกอาจจะตัด 8 วา, 3 วาหรือ 4 วาก่อน แต่ต้องปักเขตถนนไว้ 12 วา ห้ามไม่ให้ปลูกบ้านเรือนคึกกรามในบริเวณเขต 12 วานั้น ถ้าหากว่าถนนยังเล็กไม่ขยายให้โตเต็มขนาดที่ก็จะให้ปลูกโรงเรือนใดในเขตถนนที่ยังไม่โคลมขึ้นเป็นถนนมาจนจบขอบถนนที่ถมแล้ว แต่ห้ามไม่ให้ปลูกเรือนอย่างถาวรและเจ้าของต้องสัญญาว่าจะขยายถนนเมื่อใดที่ถนนรุดถนนเขาไปตามแต่จะบังคับให้หรือจนสิ้นเขตถนน 12 วา

รัชกาลที่ 5 ได้ทรงวินิจฉัยถึงผลดีในการที่เจ้าพนักงานดำเนินตามกฎเกณฑ์ ดังกล่าวไว้

"...เมื่อเตรียมไว้เช่นนี้ ก็จะกันความลำบากทั้งเจ้าพนักงานและเจ้าของบ้านเจ้าของบ้านซึ่งจะต้องรื้อร่นเขาไปอยู่เรื่อย ๆ เช่น แกถนนเก่า ๆ และเวลาเมื่อยังไม่ถมถนนเต็มที่ เจ้าของบ้านก็ไต่อาศัยที่ถนนไปพลางก็จะพอใจด้วย..."<sup>1</sup>

นอกจากนี้รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริเห็นสมควรให้เปลี่ยนแปลงประเพณีการจัดที่ดินเพื่อสร้างถนนใหม่ โดยถือหลักที่จะให้เจ้าของที่ดินได้รับประโยชน์และเสียประโยชน์คล้ายคลึงกันและรัฐบาลไม่ต้องเสียเงินในการสร้างถนนมากเกินไปโดยให้ราษฎรในพื้นที่นั้นมีส่วนร่วมในการทำถนนด้วย ทั้งนี้โดยกำหนดว่า เมื่อรัฐบาลลงมือตัดถนนให้เจ้าพนักงานรับซื้อที่ดิน

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/96, "พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 พระราชทานพระยาสุพรรณยวีร์นิเทศ", สำเนาที่ 10/279, 17 พฤษภาคม ร.ศ. 127.



๔๘  
สร้างถนนไวคอน เมื่อทำถนนเสร็จแล้วรัฐบาลก็ขายที่ดินริมถนนซึ่งมีราคาสูงขึ้นคืนให้เจ้าของ  
ที่ตามเดิม เงินส่วนผลประโยชน์ที่ดินนั้นเป็นเสมือนเงินที่ราษฎรช่วยออกในการทำถนน

ฉะนั้นรัฐบาลจึงออกประกาศการจัดซื้อที่ดินโดยให้หลักเกณฑ์ ดังกล่าวเป็นครั้งแรก  
เมื่อรัฐบาลตั้งถนนราชดำเนินใน ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2432)  
ดังนั้นถนนราชดำเนินจึงเป็นถนนสายแรกที่จัดขึ้นเป็นการทดลองตามวิธีการใหม่ โดยพระยา  
เทเวศร์วงศ์ วิวัฒน์ เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ เป็นแม่กองการสร้างถนน กรมสุขาภิบาลเป็น  
เจ้าพนักงานในการสร้างถนน ตามประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนินลงวันที่ 15 สิงหาคม  
ร.ศ. 118 ต่อมาในประกาศแกลงการเรื่องจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน วันที่ 26 กันยายน  
ร.ศ. 118 โปรดเกล้าฯ ให้ย้ายพระยาเทเวศร์ฯ เป็นแม่กองและกรมสุขาภิบาล เป็นเจ้า  
พนักงานสร้างถนนเทเวศร์ฯ ครบถ้วนถนนราชดำเนินนั้นโปรดเกล้าฯ ให้กรมหมื่นนเรศวรฤทธิ  
เสนาบดีกระทรวงนครบาลเป็นแม่กองแม่จมนั้นเสมอใจราช<sup>1</sup> เป็นเจ้าพนักงานสร้างแทน

ถนนสายนี้ยาวประมาณ 16 เส้น<sup>2</sup> ที่ดินในการทำถนน 10,563 3/4 ที่ทำตึก  
12,911 1/4 วา รวมทั้งสิ้นเป็นที่ดิน 23,475 วา ต้องจ่ายเงินซื้อที่ดิน 12,196 1/2 วา  
ราคาวาระ 2 บาท เป็นเงิน 24,393 บาท

เงินค่าทำถนนอย่างปุ้อเติมและใช้วิธีใหม่ เช่นละ 2,591 บาท ค่าทำรางน้ำ  
เช่นละ 1,680 บาท รวมเป็นเช่นละ 4,271 บาท ถนน 21 เส้นเป็นเงิน 89,691 บาท  
รวมกันเงินค่าซื้อที่ดินแล้วเป็นเงินทั้งสิ้น 114,084 บาท<sup>3</sup>

เจ้าพระยาบวรพิษณุบาล  
เจ้าพระยาวรวงศาพิษณุ

<sup>1</sup>คือ ร.ร.ว. เย็น อิศรเสนา ซึ่งต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น  
เจ้าพระยาบวรพิษณุบาล

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, "พระราชหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่  
หัว พระราชทานพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์", ลำเนาที่ 16/468, 11 สิงหาคม ร.ศ. 118.

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ร.5, "กรมขุนสมมตอมรพันธุ์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอม  
เกล้าเจ้าอยู่หัว", ลำเนาที่ 1/92, 2 ตุลาคม ร.ศ. 118.



หลังจากรัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนราชดำเนินนอกขึ้นแล้ว ก็โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานมีชวานรังสรรค์ขึ้น และเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดเนื่องในพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) ต่อมาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินใน โดยให้มีสะพานเชื่อมระหว่างสองถนนนี้ให้คงาม และเป็นระเบียบเรียบร้อยกับถนนราชดำเนินและสะพานมีชวานรังสรรค์ พระราชทานนามว่า สะพานยานพิภพลีลา รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินมาเปิดถนนราชดำเนินและสะพานยานพิภพลีลาเนื่องในพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447)<sup>1</sup>

นอกจากนี้ยังมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานที่อื่นอีก เช่น สะพานวัดเทพศิรินทร์ สะพานวัดสุทัศน์ และ สะพานวัดสุทัศน์

ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ออกประกาศขอมบังคับสำหรับการก่อสร้างตึก เรือนโรงตามริมถนนหลวงทั่วไป ทั้งนี้เนื่องจากพระราชดำริว่า ถนนถนนหลวงเก่าและใหม่ ซึ่งรัฐบาลตั้งขึ้นเพื่อความสะดวกแก่ประชาชนที่จะไปมาโดยกิจธุระต่าง ๆ นั้น บางถนนหนึ่งเป็นถนนคึกคักใหม่แต่ยังไม่ไคทำให้เสร็จเรียบร้อย ก็โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานปฏิรูปแต่เฉพาะพอให้รุดมาจนไคไปพลางก่อน ยังไม่ไคทำรางน้ำ ทางเดินเท้า และถนนที่ริมถนนให้เสร็จโดยตลอด ทั้งนี้เพราะทรงกรุณาที่จะให้คนทั่วไปไคไคไรดมัยในระยะทางและเวลาในการประกอบกิจธุระให้รวดเร็วทันการ แต่ปรากฏว่าผู้ที่มีที่ดินอยู่ตามริมถนนที่ ยังไม่เรียบร้อยดังกล่าว บางคนรับทำการก่อสร้างตึกขึ้นโดยควน ไม่ไคไคตามเจ้าพนักงานซึ่งมีหน้าที่บังคับการนั้นให้ตลอดเสียก่อนจึงทำให้ตึกเรือนโรงที่สร้างขึ้นริมถนนเก่าและใหม่ต่ำบาง สูงบาง ไม่ไคระดับกับพื้นถนน และบางแห่งก็ทางออกไปจากเขตถนนมาก บางแห่งก็ยื่นเข้ามาในถนนไม่ไคแนวเดียวกัน กันสากและชานหน้าตึกไม่ไคระดับโดยเรียบร้อย ทำให้ฝ่ายเจ้าของตึกจะต้องเสริมพื้นและก่อเพิ่มเติมภายหลังของเปลือกถนนที่ขุดเป็น 2 ครั้ง กับทั้งเสียความงามของบ้านเมืองควน นับเป็นการเสียประโยชน์ทั้งของรัฐบาลและราษฎร<sup>2</sup> ด้วยเหตุนี้

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/66, "คำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ เฝ้าฯ ให้ทรงเปิดถนนราชดำเนินและสะพานยานพิภพลีลาในพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา ร.ศ. 123.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5 ขบ.9/62, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานเจ้าพระยาเทเวศร์", สำเนาที่ 36/1087, 8 ธันวาคม ร.ศ. 120.

จึงทำให้เกิดข้อบังคับการก่อสร้างอาคารริมถนนหลวงขึ้น

ต่อมาใน ร.ศ. ๑๒๓ (พ.ศ. ๒๔๔๗) รัชกาลที่ ๕ ได้โปรดเกล้าฯ ให้ กรมหมื่นนริศราชทัตย์ เสนาบดีกระทรวงพระคลังข้างพระราชบัญญัติการตัดถนนหลวง ภายในบริเวณกรุงเทพฯ เป็นโครงการไวก่อน เพื่อให้การทำถนนหลวงสายต่อ ๆ ไป ไม่ขัดข้อง เพราะไรพระราชบัญญัตินี้เป็นพื้นฐานเหมือน ๆ กันทุกถนน นอกจากจะมี ประกาศเพิ่มเติมเฉพาะถนนชั้นภายหลังเป็นกรณีพิเศษเป็นราย ๆ ไป<sup>๑</sup>

อย่างไรก็ตาม การที่จะประกาศใตพระราชบัญญัติใดก็ต้องปรึกษาเจรจากับผู้แทนรัฐบาลต่างประเทศเสียก่อน เพื่อเป็นการป้องกันโต้แย้งในภายหลัง ในกรณีที่ดินซึ่งจะตัดถนนไปถูกทักท้วงในบังคับต่างประเทศเข้า กรมหลวงเทเวศร์ทิโวโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศทรงรับจัดการเรื่องนี้ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติสร้างถนนหลวงภายในบริเวณกรุงเทพฯ ร.ศ. ๑๒๓"

๒.๑.๗ การบำรุงรักษาถนน

นอกจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะไปโปรดเกล้าฯ ให้มีการสร้างถนนขึ้นแล้ว ก็ยังโปรดเกล้าฯ ให้กรมศุภากิจบาลหมั้นตรวจตราขบหมั ถนนอยู่เสมอ ทั้งนี้เพื่อป้องกันอันตรายไม่ให้เกิดแก่ประชาชนและทรัพย์สินของรัฐบาลและราษฎรทั้งตัวอย่างต่อไปนี้

ปรากฏว่าถนนถนนกรุงเกษมที่จกถนนหัวลำโพง เชิงสะพานสาธุประดิษฐ์เป็นที่คับแคบแต่มีรถมาไม่รวมมาก ยิ่งใน ร.ศ. ๑๒๔ (พ.ศ. ๒๔๔๘) บริเวณดังกล่าวเป็นที่ลู่ทางของรถรางสองสาย ซึ่งมีรถจอดอยู่เสมอนในท้องถนน และเป็นที่ยกรถลากควยรถมากไปมามากยิ่งขึ้น จึงทำให้.....

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup> ก.จ.ร., ร.๕, บปร.๘/๖๗, "กรมหมื่นนริศราชทัตย์กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕", สำนักที่ ๑๕๑/๕๗๐, ๑๐ มกราคม ร.ศ. ๑๒๓.

บริเวณคนชงคืบแคบอยู่แลวยิ่งนากลวอันตรรายในการไปนามากขึ้น รัฐบาลจึงทำการแก้ไขโดย  
ทำการขยายถนนในบริเวณดังกล่าว โดยให้กรมศุขาภิบาลเป็นผู้ทำ และชกใช้คาเสียหยาให้แก่  
เจ้าของที่ดิน

ร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๔) บริเวณที่ดินพลับพลาไชยเชื่อมถนนบำรุงเมือง มักมี  
เหตุอันตรรายเพราะรถรางกับรถมาชนกันเนือง ๆ กรมศุขาภิบาลเห็นว่าถ้าจะให้เรียบรอยไม่เกิด  
อันตรราย ต้องปักถนนถนนพลับพลาไชยให้กว้างออกไป แต่ปรากฏว่าบริเวณนั้น จะกินที่ของพระ  
คลังข้างที่ คือ ที่หมู่บ้านเขาของสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟายุศุทธิสมพร กรมศุขาภิบาลจึง  
กราบบังคมทูลเรื่องนทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ ซึ่งไม่ทรงชคชของกรม  
ศุขาภิบาลจะจัดการดังกล่าว เพราะทรงเห็นแก่ประโยชน์สุขของราษฎรเป็นสำคัญ แต่ทรงขอ  
ให้เจ้าหน้าทูลถามสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟายุศุทธิสมพรเสียก่อน โดยมีพระราชดำรัส  
ว่า "...เจ้าของเขาก็ดูมาแล้ว จะถามเจ้าของก็ได แต่ไม่ตองถามฉัน บอกว่าเอาเถอะก็ได  
เพราะเป็นการป้องกันอันตรรายสาธารณะประโยชน์ ไปจัดการแค่อยาให้ฝรั่งมันมาขอลดคาเขา  
เพราะศักดิ์ฉันได้เป็นนี้..."<sup>๑</sup> ปรากฏว่ากรมศุขาภิบาลได้แกถนนเสร็จในปีนั้น

ในร.ศ. ๑๒๕ (พ.ศ. ๒๔๔๒) ได้มีการซ่อมแซมและขยายถนนตลาดพลูขึ้นเพราะว่า  
ถนนเดิมเป็นถนนเล็กกว้างเพียง ๓ คอก ยาว ๔ เส้น ๔ วา ชำรุดทรุดโทรมมาก และได้มี  
ไปควยความตลปรกรรรุงรัง เพราะราษฎรทั้งสองฟากถนนปลูกบ้านเรือนรวมโรงรถจั่วออกมา  
ชิดถนน ทำให้ถนนแคบที่เฉาะถนนเดิม เจ้าพระยามรราชเสนาบดีกระทรวงนครบาล จึงให้  
เจ้ากรมกองตระเวน คือ หลวงจ่านงก นรารักษ์ แนะนำชักชวนราษฎรให้ชวยกันซ่อมแซมถนน  
ให้ถนน ราษฎรได้เรียไรกันไคเงินรวม ๒,๔๓๒ บาท ๖๒ สตางค์ ทำการซ่อมแซมและขยาย  
ถนนกว้างเป็น ๔ คอก มีร่องน้ำข้างละ ๑ คอก รวมกว้าง ๖ คอก ยาวคงเดิม ปลูกควยกระเบื้อง  
ซีเมนต์คองใหญ่ และสร้างสะพานไม้ข้ามคูน้ำริมโรงบอมตลาดพลู ๑ สะพาน และขามคลอง

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๕, บธ.๔/๔๔, "พระราชหัตถ์เลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัวถึงกรมหมื่นสมมทอมรพันธ์ ราชเลขาอนุการ ทอส่งตอกรมศุขาภิบาล", เดือนกันยายน  
ร.ศ. ๑๒๕ .

บางน้ำซอก ๑ สะพาน ไปรดเกล้าพระราชทานชื่อนันว่า "สามัคคี"<sup>๑</sup>

ในการซ่อมแซมถนน ถ้าเป็นถนนที่ไปยังสถานทูตของชาวต่างประเทศ ที่อยู่ในเมืองไทย กรมศุลกาภิบาลรับเป็นธุระซ่อมแซมเสมอ เช่น ถนนเขาไปยังบ้านกงสุลโปรตุเกสถนนหน้าวัดมหาพฤฒารามตรงไปยังสถานทูตญี่ปุ่น ทั้งนี้ เพราะรัฐบาลไม่มีนโยบายให้ทูตต่างประเทศซ่อมถนนเอง โดยเกรงว่าสถานทูตนั้นจะยึดเป็นถนนส่วนตัว อันจะนำความเคียด รอนมาสู่คนที่ต้องใช้เส้นทางเดินนั้นเป็นส่วนรวม คั้งนั้น เมื่อทูตอเมริกัน ชื่อ นายแฮมิลตัน คิง (Hamilton King) ขอซ่อมแซมถนนตรอกวัดม่วงแค ซึ่งเป็นทางไปสู่สถานทูตอเมริกันเอง ใน ร.ศ. ๑๒๖ (พ.ศ. ๒๔๔๘) รัฐบาลไทยจึงไม่ยอมและจัดการซ่อมให้ตามพระราชดำริของรัชกาลที่ ๕ ซึ่งทรงแนะนำให้กรมศุลกาภิบาลซ่อมแซมถนนนี้โดยหาของทางใหม่ปลายถนนไปบรรจบกับถนนหลวงสายใดสายหนึ่ง เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน ปราบกฎว่าถนนสายนี้ปลายตกทานาวัดม่วงแคและมีทางแยกไปเข้าสถานทูตฝรั่งเศส<sup>๒</sup>

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๘/๑๑๒, "ถนนตำบลตลาดพลูชื่อนันสามัคคี (๑๔-๑๕ มิถุนายน ร.ศ. ๑๒๘)" .

<sup>๒</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๘/๖๔, "ราชทูตอเมริกันขอให้ซ่อมถนนที่จะเข้าไปในบ้าน (๓-๑๓ สิงหาคม ร.ศ. ๑๒๐)" .



๒.๒ ทางเดินเท้า(บาทวิถี)

นอกจากถนนหลวงซึ่งกล่าวมาแล้ว ยังมีถนนประเภทอื่นในกรุงเทพฯ คือ ถนนเดินเท้า หรือบาทวิถี ในครั้งแรกไทยทำตามแบบสิงคโปร์ โดยเริ่มจากถนนที่อยู่ใกล้พระบรมมหาราชวัง คือ ถนนบำรุงเมืองและเพ็ญนครตอนสี่กั๊กเสาชิงช้า คือ สร้างเป็น ถนนคนเดินเท้าอยู่ในร่มคอก เกยทำเป็นทางเดินไว้ภายในเสาดำมืด หลงคาหรืออาคารอยู่ด้านบน เป็นทางเดินอยู่ข้างหน้ากว้าง ๒ เมตร ตกไปจึงเป็นร้านขายของ รูปตึกเป็นประตูโค้งและมีเสาดำเรียงรายกันไป มีทางคนเดินอยู่ภายในเสาดำที่เรียงรายนั้น การก่อสร้างแบบนี้ฝรั่งเรียกว่า "Arcade" ไทยเรียกว่า "ตึกเสาดำเรียง" ภายหลังผู้อยู่ที่ถนนขายร้านออกมา รัฐบาลเคยห้ามปรามบ้าง แต่เนื่องจากถนนทางราชการไม่กวดขัน พวกเจ้าของอาคารจึงกันห้องออกนอกโดยถือกรรมสิทธิ์บาทวิถีเป็นของตนเอง และอุดช่องทางเดินเป็นร่องๆ จนบาทวิถีแบบปัจจุบันนี้คือ เมื่อพ้นจากถนนรอดเดินถึงตึกโรงงานเลยทีเดียวนั้น ซึ่งยึดกับที่สิงคโปร์ยังคงมีบาทวิถีเรียบรอยจนบัดนี้ เพราะเจ้าหน้าที่ของสิงคโปร์กวดขันเรื่องนี้มาก

เมื่อเห็นว่าบาทวิถีแบบเก่าไม่ใคร่ดี รัฐบาลจึงได้ทำการทำถนนเดินเท้าอย่างปัจจุบัน คือ ข้างนอกตึกตามถนนสายที่ตัดขึ้นใหม่ โดยมีประกาศไว้ที่คนรับถนน เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ร.ศ. ๑๑๘ (พ.ศ. ๒๔๔๑) คือ ให้อาคารที่จะก่อสร้างเว้นที่คนประมาณ ๘ ศอกเพื่อทำหน้าและทางคนเท้า

รศกาลที่ ๕ ทรงมีพระราชดำริกับเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์เรื่องการทำถนนเดินเท้าใน ร.ศ. ๑๒๐ ว่า

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในหลวงวิจิตรวาทการ, วิจิตรอนุสรณ์, บทที่ ๕ การพาณิชย์และคมนาคม, หน้า ๑๓๕.

๑. เสนอเกี่ยวกับเรื่องรถที่ ๑, หน้า ๑๓๕ - ๑๓๖.

๒. ก.จ.ร., ร.๕, ยศ. ๘/๘๓, "เรื่องแกมมุดถนนกรุงเทพฯ เจริญสะพานคู่ประคิมู

(๒-๓ ธันวาคม ร.ศ. ๑๒๔)"



"...ขอให้ทรงจำไว้ว่าดาแห่งไคยังไม่ตีตกแล้ว ไม่ควรจะทำถนน  
เดินเท้าเลย เพราะไม่เราก้เจ้าของตักเขาคงไคความลำบาก อีกประการ  
หนึ่ง เรืองถนนเดินเท้าอาจจะเกยงให้เจ้าของตักทำไค ไม่สู้จะเคือครอน  
นักเป็นแน่ แต่ตองระวังที่เป็นตักสร้างใหม่แล้ว ขอให้ทำเสียควย ถ้าไป  
เกยท้ออาตักเกาเขาแควนนแลจะเกิดเคือครอน..."<sup>๑</sup>

กรมศุขาภิบาลไคชักชวนเจ้าของตักให้ช่วยทำทางเดินเท้าตามพระราชดำริ และไค  
ก็ไค มีเจ้าของตักรวมมือหลายราย เช่น

ใน ร.ศ. ๑๒๐ (พ.ศ. ๒๔๔๔)

- ๑. พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นจันทบุรีนฤนาถ ทรงรับทำทางเดินเท้าตักแถวของ  
พระองค์ที่ถนนพหลุทธิ และถนนจักรเพชร(กว้าง ๑ วา ยาว ๔ วา ๒ ศอก)
- ๒. เจ้าจอมสมบุญ ทำหน้าตักแถวที่ถนนเจริญกรุง ๒ แห่ง(กว้าง ๑ วา ๑ คืบ)
- ๓. พระยาไพฑูถย สมบัติ ทำหน้าตักแถวที่ถนนเขาวรรษ ๒ แห่ง(กว้าง ๓ ศอก)
- ๔. เงินยงสุน รับซ่อมทางเดินเท้าหนารานของถนนนครราชสีมา (กว้าง ๑ วา ๒

ศอก)

เพื่อเป็นการตอบแทนความดีความชอบของบุคคลดังกล่าวที่อุทิศทุนราชการ และเป็นการ  
กระตุ้นให้ผู้นอื่นปฏิบัติตาม รัฐบาลจึงประกาศนามของผูรับทำและรับซ่อมทางเดินเท้าดังกล่าวใน  
หนังสือราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปรากฏว่าไคมีเจ้าของตักรับช่วยรัฐบาลทำทางเดินเท้าอยู่เสมอ  
เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๒(พ.ศ. ๒๔๔๖) พระเจ้านองยาเธอกรมขุนสมมติอมรพันธ์ ทรงรับทำทาง  
เดินเท้าที่ตักแถวของพระเจ้านองยาเธอกรมขุนสรพรดิทธิประสงค ริมถนนพระสุเมรุ พระยา  
พิพัฒน์โกษา รับทำที่หน้าตักของถนนริมถนนเจริญกรุงตอนวัดแก้วแจ่มฟ้า ฯลฯ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup> ก.จ.ศ., ร.๕, ยธ. ๘/๒๒, "พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ พระราชทาน  
เจงพระยรเทเวศร์วงศวิวัฒน์", ตำแหน่ง ๘/๑๑๕๔, ๑๕ ธันวาคม ร.ศ. ๑๒๐ .

๒.๓ สะพาน

๒.๓.๑ สาเหตุในการสร้างสะพานและซ่อมแซมสะพาน

สาเหตุส่วนใหญ่เป็นในคานเศรษฐกิจและการให้บริการแก่สังคมโดยอาจแบ่ง

ได้ดังนี้

(๑) เนื่องจากการสร้างถนนส่วนใหญ่มีก้นคลองซึ่งมีอยู่มากมาย รัฐบาลจึง  
ก่อสร้างสะพานพร้อม ๆ กับการทำถนน เมื่อเสร็จพร้อมกันก็ใช้การไต่หน้ที่ เช่น เมื่อ  
สร้างถนนประจำจังหวัดสร้างสะพานข้ามคลองแสนแสบมาทอดนเประแจ้งพร้อมกันด้วย และ  
ใน ร.ศ. ๑๒๐ (พ.ศ. ๒๔๔๔) รัฐบาลทำสะพานข้ามคลองวัดสระเกศในขณะทำถนน  
หน้าวัดสระเกศจนแล้วเสร็จ เป็นต้น

(๒) การสร้างสะพานเพื่อขนระยะทาง ช่วยให้ไม้ทองเดินทางไกลและเป็นการ  
ยระยะเวลาด้วย เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๓ (พ.ศ. ๒๔๔๑) รัฐบาลสร้างสะพานเฉลิม ๕๕  
ตรงบริเวณปลายถนนบำรุงเมืองไปจดถนนราชดำริห์ เป็นการยระยะทางที่จะไปถนน  
ราชดำริห์

(๓) เนื่องจากสะพานเดิมชำรุดทรุดโทรมมาก เป็นอันตรรายต่อการคมนาคมจึงต้อง  
รื้อออกสร้างขึ้นใหม่ใหม่ค่งแข็งแรง โดยอาจเปลี่ยนเป็นสะพานเหล็ก หรือสะพานเสริม  
คอนกรีต หรือสะพานไม้ เช่น สะพานข้ามคลองเม่งเส่งในถนนดวงตะวัน และถนนคอเสื้อ  
สะพานนี้สร้างขึ้นอย่างชั่วคราว ใ้หน้าเป็นเวลาานถึง ๒๒ ปีแล้ว เมื่อถึง ร.ศ. ๑๒๓  
(พ.ศ. ๒๔๔๑) สะพานนี้ทรุดโทรมมาก รัชกาลที่ ๕ จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างใหม่ใหม่  
ค่งแข็งแรงขึ้นด้วยเงินที่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอและพระอรรคชายาทรงร่วมกันบริจาค  
บำเพ็ญพระราชกุศล นับตามพระชนมายุปีละ ๘๐ บาท เรียงพระองค์เสร็จแล้วพระราช  
ทานนามสะพานนี้ว่า สะพานพระอรรคชายา

(๔) เนื่องจากแต่เดิมเป็นสะพานเล็ก ๆ พอกนเดินได้ แต่ต่อมากลายเป็นเส้น  
ทางเดินสำคัญเพราะเป็นทางนำไปสู่สถานที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ดังนั้นรัฐบาลจึงต้อง  
สร้างขยายสะพานให้ใหญ่และมั่นคงถาวรขึ้น เพื่อคนเดินทางได้สะดวกยานพาหนะผ่านไปมา  
ได้ เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๔ (พ.ศ. ๒๔๔๘) รัฐบาลได้สร้างและขยายสะพานข้ามคลองสมบ่อบ  
ในถนนข้างวัด สะพานในถนนควงเคื่อน และสะพานในถนนราชวัด เพราะเป็นเส้นทางสำคัญ  
นำไปสู่สถานีรถไฟนครราชสีมาโดยทำเป็นสะพานหอ.....

3.2 หลักเกณฑ์ของการสร้างสะพานเชื่อมสะพาน

ขั้นแรกกระทรวงโยธาธิการไปตรวจสถานที่ที่ควรทำสะพานว่า ควรทำหรือซ่อมแซม สะพานใดก่อนหลัง โดยกระทรวงโยธาธิการทำบัญชีรายชื่อสะพานที่จะก่อสร้างและซ่อมแปลง ใหม่หรือที่ควรซ่อมแซมค้ำแปลงใหม่ แล้วเขียนแบบและ ประมาณราคาเสนอเป็นเงินงบประมาณ ประจำปีแต่ละปีขึ้นกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 เพื่อทรงวินิจฉัยขั้นสุดท้ายว่าสะพานดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณหรือไม่เพียงใด และพอจะทำตามงบประมาณนั้นได้หรือไม่ เช่น เมื่อไปรุดเกล้าให้สร้างสะพานเฉลิม 43 เมื่อพระชนมายุครบ 43 พรรษาใน ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2438) ในชั้นต้นกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาจก เสนาบดีกระทรวงโยธาทรงเสนอสถานที่ที่จะทำสะพานนี้ตามจำนวนเงินงบประมาณ 5,100 บาทให้ทรงพิจารณา 2 แห่ง คือ

1. บริเวณถนนคลองเตย จะสร้างสะพานเพื่อใช้เป็นสะพานคอดถนนรังคคีใหม่จาก ถนนว่าลำพองไปตามทางรถไฟสายปากน้ำบรรจบถนนปทุมวันมาสี่ลม สะพานนี้มีความจำเป็น ในการเชื่อมถนนให้ติดต่อกัน
2. บริเวณถนนต่างกรม ซึ่งเป็นถนนที่พระเจ้าอนงยาเซอ กรมหมื่นสรรพสาครและ กรมหมื่นราชปาทรงมอบที่ดินของพระองค์ให้ตัดเป็นถนนเริ่มต้นจากถนนเจ้าครุชปลายทางออก ถนนเชียงใหม่ เมื่อสร้างถนนนี้แล้วจำเป็นต้องมีสะพานข้ามคลองหล่อจากถนนหลังบุทมนา ไปลงถนนเจ้าครุชตรงถนนต่างกรมที่จะตัดขึ้นใหม่นั้น

เมื่อทรงพิจารณาแล้ว ทรงเห็นว่า ที่บริเวณถนนต่างกรมที่จะตัดนั้น มีสะพานตั้งอยู่ แล้วไม่จำเป็นต้องมีสะพานอีก และแม้ว่าพระเจ้าอนงยาเซอทั้งสองพระองค์จะทรงมอบที่ดิน เพื่อตัดถนนแต่เมื่อตัดถนนแล้ว เจ้าของที่ดินผู้ให้ที่ดินตัดถนนก็จะไต่ถามไต่ถามมาก ถึงนั้นจึงทรงเห็นว่า เจ้าของที่ดินน่าจะตัดถนนเอง แล้วมอบให้กระทรวงโยธา รักษาตามสัญญาขอตัดถนนห้ามาหลายรายแล้ว ฉะนั้นสะพานที่จะทำขึ้นก็ยังไม่สำคัญและจำเป็นเท่ากับสถานที่ บริเวณถนนคลองเตย ซึ่งมีความจำเป็นต้องมีสะพานเชื่อมถนนตัดใหม่เช่นถนนจะไม่บรรจบกัน และก่อให้เกิดความลำบากแก่ผู้เดินทางไป จึงโปรดเกล้าให้สร้างสะพานเฉลิม 43

หน้าของคลองเคยกิ่งกล่าว สะพานนี้มีขนาดให้ใช้เครื่องเหล็กทำรากและกอก้านพวงเชิงสะพาน  
ข้างหนึ่งสูง 2.38 เมตร กว้าง 1.75 เมตร ยาว 12.60 เมตรอีกข้างหนึ่งสูง 1.00 เมตร  
กว้าง 1.75 เมตร ยาว 12.60 เมตร สะพานนี้สร้างเสร็จแล้วเมื่อวันที่ 22 กันยายน  
ร.ศ. 115 โดยเสด็จทรงเปิดเอง<sup>1</sup>

สะพานเฉลิม 44 กระจ่างโยนมา ไค้กราบมังคมทลเสนอสถานี่สร้างสะพาน

ไว้ 3 แห่ง ค่าเงินงบประมาณ 6,103 บาท 50 สตางค์ พร้อมทั้งขอเสนอแนะ คือ

1. เนื่องจากถนนศาลาแดงตั้งแค้สะพานเฉลิม 43 ไปมีเพียงสะพานข้ามหน้าบ้าน  
พระยาสุรศักดิ์เทานัน จึงควรทำถนนต่อไปตามสายรถไฟปากน้ำ จนถึงถนนซึ่งหลวงสาขรรษา  
ลุกทำขึ้น แล้วจึงทำสะพานข้ามคลองตรงถนนบรรจบกัน ซึ่งควรจะเป็นสะพานเฉลิม 44

2. สร้างเป็นสะพานทาน้ำที่ท่าแปดตรวจ หน้าป้อมที่ศันานิกร แดกลำสร้างสะพาน  
ที่นี้ก็จะไม่เป็นการสาธารณประโยชน์ เพราะจะเป็นสะพานทาน้ำสำหรับพระบรมมหาราชวัง

3. สะพานทาน้ำที่ปลายถนนข้างวังพระเจ้าลูกยาเธอ พระองค์เจ้ากิติยากรวรลักษณ

เมื่อไค้ทรงพิจารณาแล้ว ทรงเลือกทำสะพานเฉลิม 44 ที่ปลายถนนศาลาแดงข้ามไป  
ตถนนสาขรร ข้ามคลองเคย สะพานนี้เปิดวันที่ 22 กันยายน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) โดย  
เจ้าฟ้าอัษฎางค์เคษาวุธ เพราะขณะนั้นรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสยุโรป

จะเห็นไค้ว่า ในการพิจารณาเลือกสถานที่ทำสะพานนั้น รัชกาลที่ 5 ทรงโปรดเกล้า  
ให้ทำสะพานโดยคำนึงถึงสาธารณประโยชน์เป็นสำคัญ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/7, "เรื่องสะพานเฉลิม 42 43 44 45 46 (21 กันยายน  
ยน ร.ศ. 113-15 พฤศจิกายน ร.ศ. 117".

ในสมัยนั้นสะพานมี ๓ แบบ คือ สะพานไม้ สะพานเหล็ก และสะพานทอ<sup>๑</sup>  
ที่ทำสะพานคือ กรมโยธา เมื่อทำเสร็จแล้วมอบให้กรมศึกษาธิการเป็นรักษา

๒.๓.๓ เงินงบประมาณที่ใช้ในการสร้างและซ่อมสะพาน

รัฐบาลได้จัดสรรเงินสำหรับการสร้างและซ่อมสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการและกรมโยธาและกรมศึกษาธิการ โดยจัดสร้างซ่อมสะพานตามคุณประโยชน์ ความจำเป็นและความสำคัญของสะพานนั้น ๆ ต่อสาธารณประโยชน์ เช่น รัชกาลที่ ๕ ทรงเร่งให้กรมโยธาสร้างสะพานสาขุประดิษฐ์ให้เสร็จเรียบร้อยใน ร.ศ. ๑๑๔ (พ.ศ. ๒๔๓๘) โดยทรงกำชับให้ทำการก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง เพราะบริเวณที่จะเป็นเชิงสะพานสาขุประดิษฐ์มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นบริเวณที่ทางรถไฟใหญ่สายเหนือ ทलयสายมารวมกัน คือ สายนครราชสีมา สายแปะศรีวิ และยังเป็นที่สุดของทางรถไฟ ปากน้ำกับทางรรางสายใหญ่สองสาย และยังเป็นบริเวณที่ขบวนพาหนะจำเป็นต้อง ผ่านไปมาอยู่เสมอ ฉะนั้น ถ้าไม่มีสะพานสาขุประดิษฐ์ จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนมาก<sup>๒</sup>

ถ้าเงินในงบประมาณไม่พอไรทำสะพาน ก็ต้อง "โยเงิน" จากแหล่งอื่นมา ทำก่อน เช่น ใน ร.ศ. ๑๒๐ (พ.ศ. ๒๔๔๔) รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมสะพาน สมมตอมรमारคอย่าง เร่งด่วนเพราะสะพานเดิมเก่าแก่ทรุดโทรมมาก ก่อให้เกิดอันตราย แก่คนและขบวนที่ผ่านไปมาให้เป็นสะพานเหล็กขนาดใหญ่พร้อม ๆ กับทำสะพานข้าม คลองวัดสระเกศ ซึ่งจำเป็นต้องทำอย่างเร่งด่วนเช่นเดียวกัน เพราะถนนข้างวัดสระเกศ เกือบเสร็จแล้ว เงินที่ต้องใช้ในการทำสะพานสมมตอมรमारค ๑๐,๕๑๘ บาท และ สำหรับสะพานข้าม คลองวัดสระเกศ ๓,๗๘๘ บาท .....

สะพานทอ คือ สะพานซึ่งทำเพื่อคลองที่เป็นรางน้ำ ท่อสะพานพนจากระดับชั้น ถนนเล็กน้อย ค่าใช้จ่ายทำค่อนข้างสูง คือ ราคาประมาณ ๑,๐๐๐ บาทถึง ๑,๖๐๐ บาท สะพานทอนี้เป็นแบบที่ไทยเอามาจากชาวชวา

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.๕, ยธ.๘/๑๔ และ ยธ.๘/๑๑๗



ปรากฏว่าเงินงบประมาณไม่พอ รัชกาลที่ ๕ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ "โยเงิน" มาจากท่าโรงบ่อน และโรงสุรา เพื่อให้โคโชนและสะพานดังกล่าวเป็นสาธารณประโยชน์โดยเร็ว

เมื่อรัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้ทำสะพานวิศวกรรมนิรมานข้ามคลองนกงู กรุงเทพมหานคร เทเวศรียุค เนื่องจากเงินงบประมาณมี ๓๐,๐๐๐ บาท แต่ในการทำสะพานต้องใช้เงิน ๓๔,๐๐๐ บาท จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงคลังพิจารณา "โยเงิน" จากแหล่งอื่นมาทำสะพานนี้ ก่อนใน ร.ศ. ๑๒๐ เพราะสะพานนี้เป็นเส้นทางสำคัญและรัฐบาลได้ส่งเครื่องเหล็กทำสะพาน มาแล้ว ถ้าช้าไปก็จะเสียประโยชน์

บางครั้งโปรดเกล้าฯ ให้นำเงินส่วนพระนครมาเพิ่มเติมในการทำสะพานเพราะงบประมาณที่กะไว้แต่ เดิมไม่เพียงพอ เช่นใน ร.ศ. ๑๑๖ (พ.ศ. ๒๔๔๐) รัชกาลที่ ๕ โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเฉลิม ๔๕ ข้ามคลองวัดพิเรนทร์ จากถนนวรจักรขงตัดใหม่แยกจากถนน เจริญกรุงตรงปากทางถนนจักรวรรดิฝั่งหนึ่ง ปลายสะพานอีกข้างหนึ่งเป็นถนนบำรุงเมืองริม สะพานคำ ส่วนมะลิเนื่องในวาระเฉลิมพระชนมพรรษาในปีนั้น แม้ว่าพระองค์ โคทรงบริจาก เงินตามพระชนมายุของพระองค์แล้ว ก็ยังไม่พอใช้ทำสะพาน จึงทรงเพิ่มเติมเป็นพิเศษอีกรวม เป็นเงินงบประมาณ ๕,๑๘๓ บาท ๒๖ อัฐ เมื่อทำสะพานจนจะเสร็จ เงินงบประมาณที่มีอยู่ยังไม่พอ เพราะค่าของเงินปอนด์และสิ่งของอื่น ๆ ขึ้นราคาอยู่เรื่อย ๆ และสถานที่ก่อสร้าง สะพานก็สร้างยากเพราะเป็นที่ลุ่มเลน จึงโปรดเกล้าฯ ให้ขอเงินส่วนบำรุงพระนครมาช่วยอีก ๒,๑๗๑ บาท ๓๒ อัฐ จึงรวมเป็นเงินที่ใช้ทำสะพานนี้ ๗,๓๕๘ บาท ๕๘ อัฐ สะพานนี้เปิดใช้ใน ปี ร.ศ. ๑๑๗ (พ.ศ. ๒๔๔๑)

นอกจากนี้มีการจำหน่ายสะพานที่รัฐบาลสร้างเพื่อได้เงินมาทำสะพานอื่นต่อไป เช่น โปรดเกล้าฯ ให้ขายสะพานหินซึ่งทำใน ร.ศ. ๑๒๔ (พ.ศ. ๒๔๔๘) เพื่อนำเงินที่จำหน่ายได้ ไปสร้างสะพานอื่นต่อไป โดยให้พระคลังข้างที่เป็นผู้ซื้อสะพานนี้

ทั้งนี้ เพราะรัฐบาลส่งเครื่องเหล็กและวัสดุสิ่งของต่าง ๆ ในการทำสะพานมาจาก ประเทศอังกฤษ

อนึ่ง สะพานโคเมื่อสร้างขึ้นแล้วไม่มีประโยชน์รัฐบาลก็รื้อสะพานนั้นเสีย เพื่อนำวัสดุที่ใช้ทำสะพานนั้นไปทำประโยชน์อย่างอื่นต่อไป เช่น สะพานข้ามคลองภาษีเจริญและคลองคำเนิน ลาก ซึ่งกรมคลองทำขึ้นไว้เพื่อให้สัตว์พาหนะข้าม แต่ไม่มีใครนำสัตว์พาหนะข้ามสะพานดังกล่าวจึงถูกปล่อยละเลยมีแต่ทรุดโทรมลง และเป็นที่เกิดขวางการเดินเรือในคลองนี้ด้วย รัฐบาลจึงรื้อสะพานทั้งสองใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) เพื่อนำวัสดุที่ใช้ทำสะพานไปทำกิจการอย่างอื่นซึ่งอาจเป็นประโยชน์กว่า ส่วนสะพานข้ามคูตามฝั่งคลองทั้งสองนี้ แต่เดิมกรมคลองได้กะขยงบประมาณไว้เพื่อทำสะพานข้ามคูสำหรับคลองหนึ่งประมาณ 10,000 บาท ปรากฏว่าขณะนั้นรัฐบาลได้ทำสะพานข้ามคูบางแล้ว แต่รัฐบาลตระหนักดีว่าถ้าไม่มีผู้ใดรักษา สะพานข้ามคูดังกล่าวก็จะชำรุดเสียหายโดยเร็ว ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ เมื่อรัฐบาลจะซ่อมหรือทำขึ้นอีกก็ไม่มีประโยชน์ เพราะไม่มีผู้ใดดูแลรักษา รัฐบาลได้คิดหาวิธีแก้ไขเรื่องนี้โดยทำตามแบบบริษัทชุกคองและคูนาสยาม คือ บริษัทบังคับให้ราษฎรทำสะพานข้ามคูต่าง ๆ ในคลองที่บริษัทชุกคองเพราะถือว่ากิจการชุกคองนั้นก็เพื่อประโยชน์ของราษฎรเอง และเมื่อสะพานเหล่านี้เป็นของเจ้าของที่แล้ว เจ้าของที่ก็ยอมเอาใจใส่ดูแลรักษาให้ถาวรอยู่เสมอ<sup>1</sup>

ในการสร้างสะพานนั้นรัฐบาลคิดอย่างรอบคอบก่อนทำเสมอ โดยพิจารณาจากเหตุผลประกอบหลายด้าน เช่น งบประมาณ วัสดุที่ใช้ ความจำเป็นประโยชน์ที่จะได้รับคุ้มค่ากับการลงทุนทำสะพานหรือไม่ เช่น รัฐบาลในสมัยนั้นมีความคิดที่จะทำสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาฯ เป็นผู้ดำริเนบแนและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าพระจันทร์ ในสมัยที่สมเด็จพระเจ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ มงซิเออร์ เคอร์ลามาสโฮเตียร์ นายช่างใหญ่กรมศุขาภิบาล ได้ขอร้องกรมขุนนริศรฯ ขอให้ทางพิพิลิตแห่งประเทศไทยฝรั่งเศส ซึ่งเขาเห็นว่า เป็นช่างที่ชำนาญในการทำสะพานใหญ่ ๆ เป็นผู้รับเหมาทำสะพานนี้ ทางพิพิลิตได้เสนองบประมาณทำสะพานดังกล่าวเป็น

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5 ยธ.9/63, "พละยวงษาอนุประพันธ์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ กรมขุนสมมติอมรพันธ์ ราชเลขาณการในรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 93/14412, 22 ธันวาคม ร.ศ. 128

เงินสองลานหนึ่งแสนห้าหมื่นแปดพัน (2,150,000 แพร่ง) ซึ่งเป็นเงินไทยจำนวน 1,109,400 บาท<sup>1</sup> รัฐบาลเห็นว่าต้องใช้เงินจำนวนมาก โดยที่ความเจริญในฟากฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาขณะนั้นยังไม่เพียงพอที่ควรจะทำสะพานข้ามเป็นการสิ้นเปลืองเงินอย่างมาก เรื่องจึงระงับอยู่ ต่อมาเมื่อพระยาสุรียานุวัตร เป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ มงซิเออร์ เคอ ลามาโยเคียร์ มาถามเรื่องนี้อีกใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) พระยาสุรียานุวัตรไต่ถามถึงกรมหลวงลดาภิเษกที่ 5 ซึ่งได้ไปรุดเกล้าฯ ให้ระงับเรื่องนี้ไว้ก่อนโดยตรัสว่า "...ยังไม่ทำในเวลา..."<sup>2</sup> อาจเป็นเพราะเหตุผลข้างต้นและอาจเพราะทรงเห็นว่าควรทำกิจการที่เป็นประโยชน์และจำเป็นยิ่งกว่านี้ก่อน จนกระทั่งมีจวบนี้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่พระเจ้าจันทร์ก็ยังไม่ไต่ทำ แต่ได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณอื่น<sup>3</sup>

ในกรณีที่สะพานจะเป็นประโยชน์แก่บรรดาช่วย บริษัทบรรดาที่มีสัญญาต้องช่วยรัฐบาล ออกเงินทำนุบำรุงสะพานนั้นด้วย

นอกจากรัฐบาลจะจัดสรร เงินสำหรับสร้างสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการ กังกล่าวแล้ว เงินที่ใช้ทำสะพานยังได้มาจากแหล่งอื่น ๆ อีกคือ

1. รัชกาลที่ 5 พระราชทานเงินอุทิศส่วนละสังขารพระเจ้าพระชนมายุในคราวเฉลิมพระชนม์

<sup>1</sup>จำนวนเงิน 25 แพร่งเท่ากับ 1 ปอนด์ซึ่งเท่ากับ 12.90 บาท ฉะนั้น 1 แพร่งก็จึงเท่ากับ 0.516 บาท

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยศ. 9/98, "กรมราชเลขาญการถึงพระยาสุรียานุวัตร", ดำเนาที่ 3/39, 7 เมษายน ร.ศ. 124

<sup>3</sup>คือสะพานพระรามหกซึ่งสร้างในสมัยรัชกาลที่ 6 สะพานพระพุทธยอดฟ้า (สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์) ซึ่งสร้างในสมัยรัชกาลที่ 7 สะพานกรุงเทพฯ สะพานกรุงธนฯ และสะพานพระปิ่นเกล้าฯ สะพานทั้ง 3 แห่งนี้สร้างในสมัยรัชกาลที่ 9 และขณะที่กำลังทำการวิจัยอยู่นี้ได้ทราบข่าวว่า กำลังจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแห่งหนึ่ง คือที่ถนนสาทร

พรรษาแต่ละปี เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) เมื่อพระชนมายุครบ 42 พรรษาเป็นต้นมา จนถึง ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) ซึ่งเป็นปีสุดท้ายแห่งพระชนมชีพ สะพานดังกล่าวมีชื่อขึ้นหน้าว่า "เฉลิม"<sup>1</sup> มีอยู่ 17 สะพานรวมทั้งสะพานที่สร้างเสร็จใน ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) และลงท้ายเป็นตัวเลขตามปีพระชนมายุรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จทรงเปิดสะพานเฉลิมถวายพระองค์เองทุก ๆ ปีเมื่อพระองค์ ไม่ได้เสด็จต่างประเทศหรือต่างจังหวัด ถ้าไม่ประทับอยู่ สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเช่น เจ้าฟ้าอภัยวงศ์เคชาวุธ จะทรงเบิกแทน จุดประสงค์ในการสร้างสะพานเฉลิมคือ

1.1 เพื่อเป็นการพระราชกุศลฉลองพระชนมายุครบรอบแต่ละปี เป็นการเฉลิมพระเกียรติยศที่ยั่งยืน

1.2 เพื่อเป็นดาววิฤตสำหรับพระนครและให้คนประโยชน์แก่มหาชน

1.3 เพื่อเป็นความเจริญแก่ถนน และเพื่อให้การสัญจรเป็นไปโดยสะดวกยิ่งขึ้น<sup>2</sup>

กัวยาย สะพานเฉลิม 42 ไบรคเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาฯ สร้างขึ้นเมื่อ ร.ศ. 114 เป็นพระราชกุศลฉลองพระชนมายุครบรอบ 42 พรรษา โดยพระราชทานเงินเท่าพระชนมายุวันละสลึงรวม 3,745 บาท 75 สตางค์ เพื่อทำสะพานนี้ แต่เนื่องจากงบประมาณการทำสะพานนี้เป็นเงิน 4,566 บาท จึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานเพิ่มเติมอีก 822 บาท<sup>3</sup> สะพานนี้สร้าง

<sup>1</sup>ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, อนาคต ปีที่ 1 ฉบับที่ 1, "วาทกรรมสะพานชุดเฉลิม", มกราคม - กุมภาพันธ์ 2515, หน้า 41 - 43

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 9/7, "เรื่องสะพานเฉลิม 42 - 46"

<sup>3</sup>ผู้วิจัยสังเกตได้ว่าพระราชทรัพย์ที่รัชกาลที่ 5 พระราชทานเพื่อสร้างสะพานเฉลิมแต่ละปีนั้นไม่เพียงพอ พระองค์ต้องบริจาคเพิ่มเติมแทบทุกครั้ง เช่น สะพานเฉลิม 43 พระราชทานเงิน 3,835 บาท แต่งบประมาณเป็นเงิน 5,100 บาท จึงพระราชทานเพิ่มเติมอีก 1,265 บาท สะพานเฉลิม 44 พระราชทานเงิน 3,926 บาท แต่เงินไม่พอกับงบประมาณจึงพระราชทานเพิ่มเติมอีก 2,177 บาท 50 อัฐ



ข้ามคลองบางขุนพรหมตรงถนนสามเสน เป็นสะพานขนาดใหญ่ใช้เครื่องเหล็กอย่างถาวร เปิดใช้ในวันที่ 22 กันยายน ร.ศ. 114 โดยสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าอภัยวงศ์เสาวราช

อนึ่ง เงินซึ่งพระราชทานเพื่อสร้างสะพานเฉลิมนั้น บางครั้งไม่ได้ไปรุดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานขึ้นใหม่ แต่สร้างขยายในบริเวณที่มีสะพานอยู่แล้ว เพราะสะพานคังกลาวชำรุดทรุดโทรมมาก เช่น สะพานเฉลิม 48 สะพานเฉลิม 49 สะพานเฉลิม 51 และสะพานเฉลิม 53 เป็นต้น สะพานใหม่ที่สร้างแทนสะพานเก่านั้นเป็นสะพานเหล็ก สำหรับสะพานเฉลิม 53 มีข้อควรพิจารณาเป็นพิเศษ คือ สะพานนี้สร้างในคราวเฉลิมพระชนมพรรษาปี ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) คุ้มเงินงบประมาณ 4,502 บาท 59 อัฐ นอกจากสร้างขึ้นเพราะสะพานเดิมชำรุดทรุดโทรมแล้ว สะพานนี้ยังช่วยการจราจรโดยถนนเยาวราชและทำให้ปลายถนนเยาวราชที่สถปรกรกรู้งังสะอาดขึ้นโดยกรมสุขาภิบาลสามารถเข้าไปรักษาความสะอาดได้ทั่วถึงด้วย

2. ผู้ศรัทธาบริจาคทรัพย์สร้างและซ่อมสะพานในโอกาสต่าง ๆ เช่น กรมหมื่นสรรพศาสตร์ศุภกิจและกรมหลวงคำร้งราชานุภาพทรงบริจาคเงินจำนวน 3,560 บาท เพื่อทำสะพานพระรูปและสะพานงาตามลำคัย โดยวิธีว่าประมูลกับห้างข้างเหล็กในอิตาลี ทำพร้อมกับสะพานถวียงสร้างจากเงินพระราชทานของรัชกาลที่ 5 สะพานคังกลาวสร้างข้ามคลองวัดเบญจมบพิตร ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) จุกระสงค์ที่พระเจ้าอนงยาเธอทั้งสองพระองค์ทรงสร้างสะพานคังกลาวคือ เพื่อเป็นการกุศลและเป็นชื่อเสียงต่อไปภายหน้า<sup>1</sup>

หลวงอุกรภักดิ์ พานิช เจ้าซึ่งหางิมนเสงหลี่ ได้บริจาคทรัพย์ข้ามคลองสามเสนถวายรัชกาลที่ 5 ซึ่งทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า "สะพานกิมนเสงหลี่"<sup>2</sup>

ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) ผู้มีบรรดาศักดิ์กับมหาดเล็กและข้าหลวงซึ่งเคยรับราชการ

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 9/63, "กรมหมื่นสรรพศาสตร์ และกรมหลวงคำร้งราชานุภาพถวายบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5,"

<sup>2</sup>ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 17 ตำนานเรื่องเล็ทหายและบ่อนเบี้ยในกรุงเทพฯ, หน้า 4



ในสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศสยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเจ้าลูกยา  
เธอเจ้าฟ้าสมมติวงษ์โรไทย กรมขุนศรีธรรมราชธำรงฤทธิ์และสมเด็จพระเจ้าลูกเธอเจ้าฟ้า  
ศิริภรณ์โสภณโคชช่วยกันออกทุนทรัพย์สร้างสะพานบริวารอุทิศ เพื่อสาธารณประโยชน์อุทิศเป็น  
พระราชกุศลถวายสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอและพระเจ้าลูกเธอทั้งสามพระองค์นั้น

ใน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2450) สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระองค์เจ้าศิริวงษ์วัฒนา  
เกษ และเจ้าคุณแม้น ซอมสะพานคำให้เป็นสะพานดาวร และทรงตั้งชื่อว่า "สะพานแม้นศรี"

พระองค์เจ้าแม้นเขียนทรงบริจาคเงินสร้างสะพานข้ามคลองรางเงินที่ถนนดวงเดือน  
ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานบรมวงษ์"

อนึ่ง ยังมีสะพานที่เอกชนขออนุญาตรัฐบาลสร้างเพื่อประโยชน์แห่งอาคารบ้านเรือนและ  
ที่ดินของตนด้วย แต่ในกรณีเช่นนี้ผู้ขอสร้างสะพานจะต้องรับรองกับรัฐบาลว่าจะทำตามแบบที่รัฐ  
บาลกำหนดให้ และจะต้องทำไม่ต่ำกว่าสะพานอื่น ๆ ที่ข้ามคลองเดียวกัน เช่น ใน ร.ศ. 128  
(พ.ศ. 2452) พันโทหลวงภูวนาทนุบาล ขอทำสะพานปลายถนนพุดตาลเหนือข้ามคลองสาม  
เสน ในปีเดียวกันนั้น เลื่อนภรรยาหลวงฤทธิชัยเวรได้ขอทำสะพานข้ามคลองเปรมประชากรไป  
ออกถนนตึกคินิไซแบบสะพานอย่างเดียวกันกับของพันโทหลวงภูวนาทนุบาล และรับรองว่าจะทำ  
สะพานนี้ไม่ต่ำกว่าสะพานอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้วในคลองเปรมประชากร

อนึ่ง เรื่องนี้แสดงให้เห็นว่า รัชกาลที่ 5 ทรงมองเห็นการณ์ไกลและทรงไตร่ตรองอย่าง  
รอบคอบ คำนึงถึงประโยชน์ที่รัฐบาลและประชาชนทั่วไปจะได้รับในวันข้างหน้าด้วย เช่น ในการ  
ที่พันโทหลวงภูวนาทนุบาล ขอสร้างสะพานดังกล่าวนี้ ก็ต้องสัญญาว่า

1. จะคงไม่ทำสะพานให้ต่ำกว่าสะพานอื่น ๆ ในคลองสามเสน
2. ห้ามมิให้ปลูกสร้างสิ่งใดขวางถนนนี้ เป็นการเตรียมไว้ในภายหน้า เพื่อว่าถ้าตอ  
ถนนพุดตาลขึ้นไปจะได้ไม่เป็นที่ชักขวางและสิ้นเปลืองในการรื้อของชนุ้ยอีก

ตารางสะพานชุด "เฉลิม" <sup>1</sup>

ลำดับ	ชื่อ	ปีที่	ปีสร้าง		ที่ตั้ง
			ร.ศ.	พ.ศ.	
1	เฉลิมศรี	42	114	2438	บางขุนพรหม ข้ามคูวัดสามพระยา
2	เฉลิมศักดิ์	43	115	2439	ถนนพระรามสี่ ข้ามคลองอรชร
3	เฉลิมเกียรติ	44	116	2440	หัวถนนสาร ข้ามคลองหัวลำโพง
4	เฉลิมยศ	45	117	2441	ถนนวัชรวิภา ข้ามคลองมถนนเขมร
5	เฉลิมเวียง	46	118	2442	ถนนเขาวราช ข้ามคลองถมวัดศึก
6	เฉลิมวัง	47	119	2443	ถนนอนุภากรรณ ข้ามคลองสะพานถนน
7	เฉลิมกรุง	48	120	2444	ถนนเจริญกรุง ข้ามคลองถม
8	เฉลิมเมือง	49	121	2445	หัวถนนสุรศักดิ์ ข้ามคลองสาร
9	เฉลิมภพ	50	122	2446	หัวถนนสุรวงศ์ ข้ามคลองพระรามสี่
10	เฉลิมพงษ์	51	123	2447	ถนนเฟื่องนคร ข้ามคลองวัดราชบพิธ
11	เฉลิมเภา	52	124	2448	ถนนพระรามสี่ ข้ามคลองอรชร
12	เฉลิมพันธุ์	53	125	2449	ถนนเจริญกรุง ข้ามคลองสาร
13	เฉลิมภาค	54	126	2450	หัวถนนเดโช ข้ามคลองสีลม
14	เฉลิมโลก	55	127	2451	ถนนราชดำริห์ ข้ามคลองแสนแสบ
15	เฉลิมหล้า	56	128	2452	ถนนพญาไท ข้ามคลองแสนแสบ
16	เฉลิมเคช	57	129	2453	หัวถนนสี่พระยา ข้ามคลองหัวลำโพง
17	เฉลิมสวรรค์	58	130	2454	ถนนพระอาทิตย์ ข้ามคลองหลอด

<sup>1</sup> นายศิริชัย นฤมิตรเรขการ, "วาทะสะพานชุด "เฉลิม" (วารสารอนาคต, ปีที่ 1, ฉบับที่ 1) ประจำเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2515, หน้า 40-43

### ปัญหาและอุปสรรคในการทำสะพานและการแก้ปัญหของรัฐบาล

( 1. ) สภาพของท้องที่<sup>1</sup> สถานที่บางแห่งสภาพของดินอ่อนและเมื่อก่อสร้างสะพานมักชุกทำให้ต้องใช้เวลาในการสร้างสะพานนั้นนาน เป็นการสิ้นเปลืองโดยเปล่าประโยชน์ เช่น ใน ร.ศ. 117 ( พ.ศ. 2441 ) รัฐบาลก่อสร้างสะพานเฉลิม 45 โดยตั้งงบประมาณไว้ 5,187 บาท 26 อัฐ แต่ปรากฏว่าการก่อสร้างสะพานนั้นยาก เพราะดินอ่อนมากทำให้ต้องใช้เวลาในการก่อสร้างสะพานนานเป็นพิเศษ ประกอบกับราคาวัสดุก่อสร้างขึ้นอยู่เรื่อย ๆ ทำให้ต้องเพิ่ม

<sup>1</sup>ที่ดินของกรุงเทพฯ เป็นดินอ่อนซึ่งเป็นผลเสียอย่างยิ่งต่อการสร้างถนนและสะพานและเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนและสะพานด้วย ถึงบทความตอนหนึ่งของดร. วิชาญ ภูพิชฌ์ แห่งกองวิเคราะห์วิจัย กรมทางหลวงฯ เรื่อง "การทรุดตัวของดินถมคอสะพานที่ก่อสร้างแบบดินอ่อน" ในวารสารวิศวกรรมสาร ปีที่ 27 ฉบับที่ 3 ประจำเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2517, หน้า 6 ดังนี้

"...การทรุดตัวของดินถมบริเวณคอสะพานที่ก่อสร้างบนบริเวณที่เป็นดินอ่อน เช่น ในกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้ลาวไทยที่ดินตะกอนจากแม่น้ำเจ้าพระยาคงตะกอนไปถึง เป็นปัญหาที่ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมสูง โดยเฉพาะถนนที่มีการจราจรด้วยความเร็วสูงซึ่งจะต้องทำการซ่อมแซมอยู่ตลอดเวลาเพื่อที่จะรักษาให้ผิวทางเรียบอยู่เสมอ อันจะป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ถนน แต่สำหรับถนนที่มีการจราจรมีความเร็วต่ำ เช่น ถนนในเขตเมืองโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ที่มีสะพานอยู่เป็นจำนวนมาก การซ่อมแซมมักทำได้ไม่ทั่วถึง ผู้ใช้ถนนมักจะคุ้นเคยกับการทรุดตัวของบริเวณคอสะพานเป็นอย่างถึงจนกระทั่งไม่ค่อยมีความรู้สึกราคาอยู่ในขณะที่ขยับขนานในถนนบางสายที่ก่อสร้างใหม่ ๆ การทรุดตัวเกิดขึ้นรวดเร็วมาก ผู้ซ่อมแซมไม่ถึงมีได้ทำการซ่อมแซมได้ทัน อาจจะเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนถึงชีวิตได้ การแก้ไขการทรุดตัวของดินถมคอสะพานนี้สามารถกระทำได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงชันกว่าปกติถ้าได้กระทำโดยเหมาะสมและถูกต้อง ในทางตรงกันข้ามกัด้จะเป็นการประหยัดค่าซ่อมแซมและความเสียหายของผู้ใช้ถนนได้อีกด้วย..."

ค่าก่อสร้างอีก 2,171 บาท 32 สต. นับว่าเป็นการเสียผลประโยชน์แก่ทั้งฝ่ายรัฐบาลและแก่ประชาชนที่ต้องใช้สะพานนั้น

นอกจากนี้ สภาพของดินอ่อนในบริเวณที่ก่อสร้างสะพานยังทำให้เกิดความยากลำบากแก่การไปมาในเวลาฤดูฝนด้วย เพราะดินซุกทำให้ทางไม่เสมอกัน และเรื่องนี้ปรากฏเป็นเรื่องใหญ่ถึงลงเป็นข่าวในหนังสือพิมพ์บางกอกใหม่ ฉบับเดือนตุลาคม ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) มีความว่า สะพานเฉลิม 43 ซึ่งเพิ่งสร้างเสร็จในเดือนกันยายน ร.ศ. 114 ซุกและชำรุดเสียหายทำให้รถมาเดินไม่ได้ เมื่อรัชกาลที่ 5 ทรงทราบเรื่องนี้ก็ทรงห่วงใย โทษทรงสั่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวงโยธาธิการดำเนินการตรวจสอบให้ไต่ความจริงโดยเร็ว ดังพระราชหัตถเลขาที่ทรงมีถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ดังนี้

"...ไต่ทราบว่าสะพานเฉลิม 43 ซุก รถเดินไม่ได้จริงถ้าประการใด ถ้าเป็นความจริง กรมโยธาทำการมักงายครั้งนี้จะเป็นที่เชื่อถือได้เสียแล้วจะต้องควรวางอย่างถาวรขึ้น.....ถ้าการเป็นเช่นนั้นแล้วที่จะออกเงินให้อีกไม่ยอมเป็นอันขาด เว้นไว้แต่จะตรวจให้เห็นไต่ความที่เหล็กกำลังมั่นคงจะป้องกัน..."<sup>1</sup>

กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาได้ทรงตรวจข้อเท็จจริง และกราบบังคมทูลชี้แจงว่าสะพานเฉลิม 43 ไม่ไต่ชำรุดแต่เพราะว่าดินที่ถมที่ลาค้นั้น เวลาถมดินแห่งนี้ยังไม่ยุตัว ครั้นในฤดูฝน ฝนตกมาก ดินจึงถูกน้ำซุ่มก็ยุบตัวลง ทำให้ทางลาดชำรุด ปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้ก็เป็นเช่นเดียวกันกับถนนแทบทุกสาย ตลอดจนสะพานและทางรถไฟ ซึ่งเมื่อถมดินก็แล้ว ในฤดูฝนถูกฝนมากดินก็ยุบตัวลง วิธีแก้ไข คือ พลิกอิฐที่ปูนั้นขึ้นแล้วเอาดินถมลงไปอีก แล้วปูเสียใหม่ สะพานนั้นก็ใช้ได้ดีเหมือนเดิม ซึ่งขณะนี้กรมโยธาฯ ก็กำลังดำเนินการอยู่ตัวสะพานเฉลิม 43 ไม่ไต่ชำรุดแตก ร้าวดังที่หนังสือพิมพ์กล่าวและที่หนังสือพิมพ์วารรถมาเดินไม่ได้ก็ไม่เป็นความจริง เพราะวาขณะนั้น

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, บธ. 9/13, "พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา", หน้า 40/778, 14 ตุลาคม ร.ศ. 114

ก็ยังมีวัด เติบโตอยู่เสมอ<sup>1</sup>

จะเห็นได้ว่ารัชกาลที่ 5 ทรงห่วงใยและเอาพระทัยใส่ในกิจการสาธารณประโยชน์ของประเทศมาก ขณะเดียวกันสภาพพื้นดินเช่นนี้เป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมโดยทั่วไปด้วย และเป็นเรื่องที่หนังสือพิมพ์ใช้เป็นขั้ววิพากษ์วิจารณ์กิจการทำงานของรัฐบาล อย่างไรก็ตามในแง่กลับกันนี้ว่าการวิพากษ์วิจารณ์ดังกล่าวเป็นประโยชน์ทำให้หน่วยงานของรัฐบาลไม่เพิกเฉย ต้องรีบแก้ไขอย่างเร่งด่วน

(2.) เงินงบประมาณ จะเห็นได้ว่าเงินงบประมาณของกระทรวงโยธาธิการเพื่อใช้ในการสร้างสะพานมีจำนวนไม่เพียงพอ รัฐบาลต้องแก้ปัญหาโดยเลือกทำสะพานที่จำเป็นจริง ๆ ก่อนและเมื่อเงินไม่พอก็ใช้วิธี "โยเงิน" จากแหล่งอื่นมาทำสะพานให้เสร็จจุดลงไป เช่น เกี่ยวกับการทำถนนหรือบางครั้งก็ใช้วิธีขายสะพานเดิมเพื่อนำเงินนั้นมาสร้างสะพานต่อไป เป็นต้น การขาดเงินนับว่าเป็นอุปสรรคและเป็นปัญหาใหญ่ในการสร้างสะพาน เช่นเดียวกับการสร้างถนนอย่างไรก็ตามการที่เอกชนออกทุนทรัพย์และแรงกาชช่วยในการทำสะพานบางแห่ง นับว่าเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลได้บ้าง

(3.) ราคาวัสดุและค่าของเงินเพิ่มขึ้น เนื่องจากรัฐบาลจำเป็นต้องซื้อวัสดุในการก่อสร้างสะพานจากต่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศในยุโรป เช่น อังกฤษ ดังนั้นเมื่อราคาวัสดุหรือค่าของเงินในยุโรปเพิ่มขึ้นก็ทำให้รัฐบาลไทยต้องใช้จ่ายเงินมาก เงินงบประมาณที่ตั้งไว้แต่เดิมทำให้เป็นอุปสรรคในการก่อสร้างสะพานวิธีแก้ไข คือ รัฐบาลต้องรีบจัดสรรเงินมาเพิ่มเติมและรีบเร่งทำสะพานให้เสร็จโดยเร็ว เช่น ในกรณีที่รัฐบาลทำสะพานเฉลิม 45 ในร.ศ. 117

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ, 9/13, "กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาคากราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 67/4215, 16 ตุลาคม ร.ศ. 115



(พ.ศ. 2441) ปรากฏว่า เมื่อรัฐบาลทำสะพานนี้ยังคงอยู่ ค่าของวัสดุก่อสร้างและเงินปันคืน  
บนราคาและจะขึ้นคอปไปเรื่อย ๆ รัฐบาลจึงต้องรับจัดสรรเงินและเร่งทำการนออย่างรีบด่วนต่อไป

กิจการ  
การคมนาคมในหัวเมืองอื่น ๆ ของมณฑลกรุงเทพฯ

นอกจากกรุงเทพฯ และธนบุรีแล้ว มณฑลกรุงเทพฯ ยังประกอบด้วยเมืองนครเขื่อนขันธ์  
เมืองสมุทรปราการ เมืองมีนบุรี เมืองประทุมธานี และเมืองฉะเชิงเทรา<sup>1</sup> การพัฒนาการคมนาคมใน  
หัวเมืองเหล่านี้ส่วนใหญ่เกิดจากความสามัคคีร่วมแรงร่วมใจกันบริจจาคทรัพย์และแรงงานของบรร  
ดาข้าราชการกับประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ โดยอาจจ้างแรงงานชาวจีนเป็นผู้ทำ หรือเป็นผู้ลงมือ  
ทำงานเอง เมื่อทำการเสร็จแล้วบรรดาผู้ใดสละทรัพย์และแรงงานที่ทำเรื่องราวส่งนาคาลาวา  
การนครบาล กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขอพระราชทานถวาย  
พระราชกุศล หลังจากนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะทรงอนุโมทนา ฉะนั้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาล  
ไม่คงเกี่ยวข้องกับพัฒนาการคมนาคมในหัวเมืองอื่น ๆ ของมณฑลกรุงเทพฯ โดยตรง เพราะ  
ราษฎรทำเองก่อนแล้วโดยมีข้าราชการของท้องถิ่นร่วมมือกันกับในกรุงเทพฯ และธนบุรี ซึ่งส่วน  
ใหญ่แล้วรัฐบาลจะเป็นผู้ลงมือทำเอง การที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะชาวชนบทในท้องถิ่นเป็น  
กลุ่มสังคมเล็กแยกตัวการรวมกลุ่มเกิดความสามัคคี สร้างกิจการอันเป็นสาธารณประโยชน์เพื่อ  
ประโยชน์สุขและความเจริญก้าวหน้าของท้องถิ่นของตน ลักษณะเช่นนี้จะพบได้ในสังคมชนบททั่วไป  
แม้กระทั่งปัจจุบันนี้<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 9/82, "ถนนสะพานในหัวเมืองมณฑลกรุงเทพฯ", 24

กรกฎาคม 121-10 ตุลาคม 129

<sup>2</sup> คึงตัวอย่างที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์เคลนิวิสต์ ฉบับประจำวันศุกร์ที่ 11 เมษายน 2518  
หน้า 7 เป็นรูปชาวบ้านกำลังช่วยกันทำถนนมีคำอธิบายข้างใต้ภาพนั้นว่า "บุรีรัมย์ ราษฎรร่วม  
แรงกันพัฒนาถนนคอกจากสายถนนกระสัง-หนองเต็งนำโดยสภาสี่ จันทรศิริกำนันและวิทย์ บิณฑะ  
แพทย์ปลัดอำเภอกะสังไม่คงพึ่งรัฐของรัฐบาลเลย"

## ตัวอย่าง

ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) ชาวไทยและชาวจีนซึ่งเป็นราษฎรแขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์รวมกันออกเงิน 23 ชั่ง (1,840 บาท) สร้างถนนสายหนึ่งที่มีคลองลัดคานาง ถนนกว้าง 4 ศอก ยาว 6 เส้น คั่นถนนด้วยปูนสองข้าง ตรงกลางปูอิฐกับสร้างสะพานโค้งข้ามคลองส่วนพุดยาว 3 วา กว้าง 4 ศอก ถนนและสะพานคังกลาวเป็นทางเข้าหมู่บ้าน<sup>1</sup>

ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) กรมการอำเภอเกาะคำบลเจียระคัม เมืองมินบุรี กับกำนันผู้ใหญ่บ้านและพนักงานเสมียนรวมใจกันออกทรัพย์รวม 95 บาท จ้างจีนซุกคินทำถนนในบริเวณที่ว่าการอำเภอกว้าง 2 วา ยาว 8 วา กับซุกคินกว้าง 10 ศอก ยาว 1 เส้น ลึก 5 ศอกเศษ เพื่อเป็นประโยชน์แก่มหาชนได้ไปมาอาศัยในที่ว่าการอำเภอ<sup>2</sup>

เดือนกรกฎาคม ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) สมิงจักรราชา พนักงานผลประโยชน์เมืองประทุมธานีได้จัดการเรียโรทรัพย์ และชักชวนราษฎรผู้บริจาคทรัพย์พร้อมกันออกแรงช่วยกันทำถนนกอิฐลูบปูนขึ้นที่ตำบลบ้านทองคูง ตั้งแต่วัดคำแดงถึงคลองลุม กว้าง 2 ศอก 1 คืบ ยาว 88 วา 2 ศอกสิ้นเงิน 409 บาท<sup>3</sup>

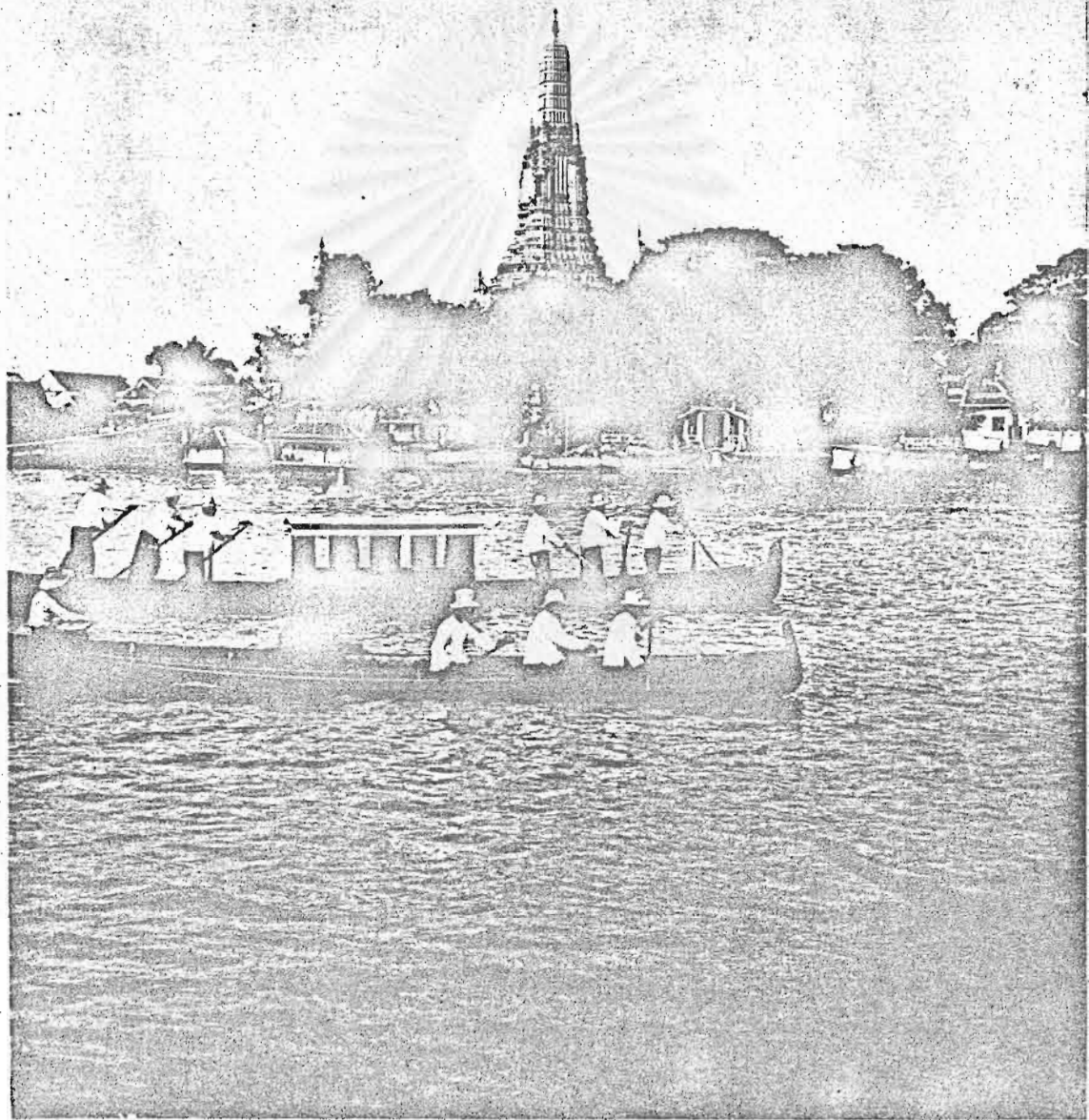
เดือนกันยายน ปีเดียวกันนั้น ขุนสกลรักษาเขต นายอำเภอคลองหลวง เมืองธัญบุรีออกเงินส่วนตัวและเรียโรเงินตามบรรคากกรมการอำเภอ กำนันผู้ใหญ่บ้านและราษฎรจ้างจีนถมดินทำถนนคอกจากที่ว่าการอำเภอ กว้าง 6 ศอก ยาว 20 วา สูง 2 ศอก 1 คืบ<sup>4</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ๗.5, ยธ.9/82, "กรมหลวงนเรศวรฤทธิกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 108/7307, 24 กรกฎาคม ร.ศ. 121

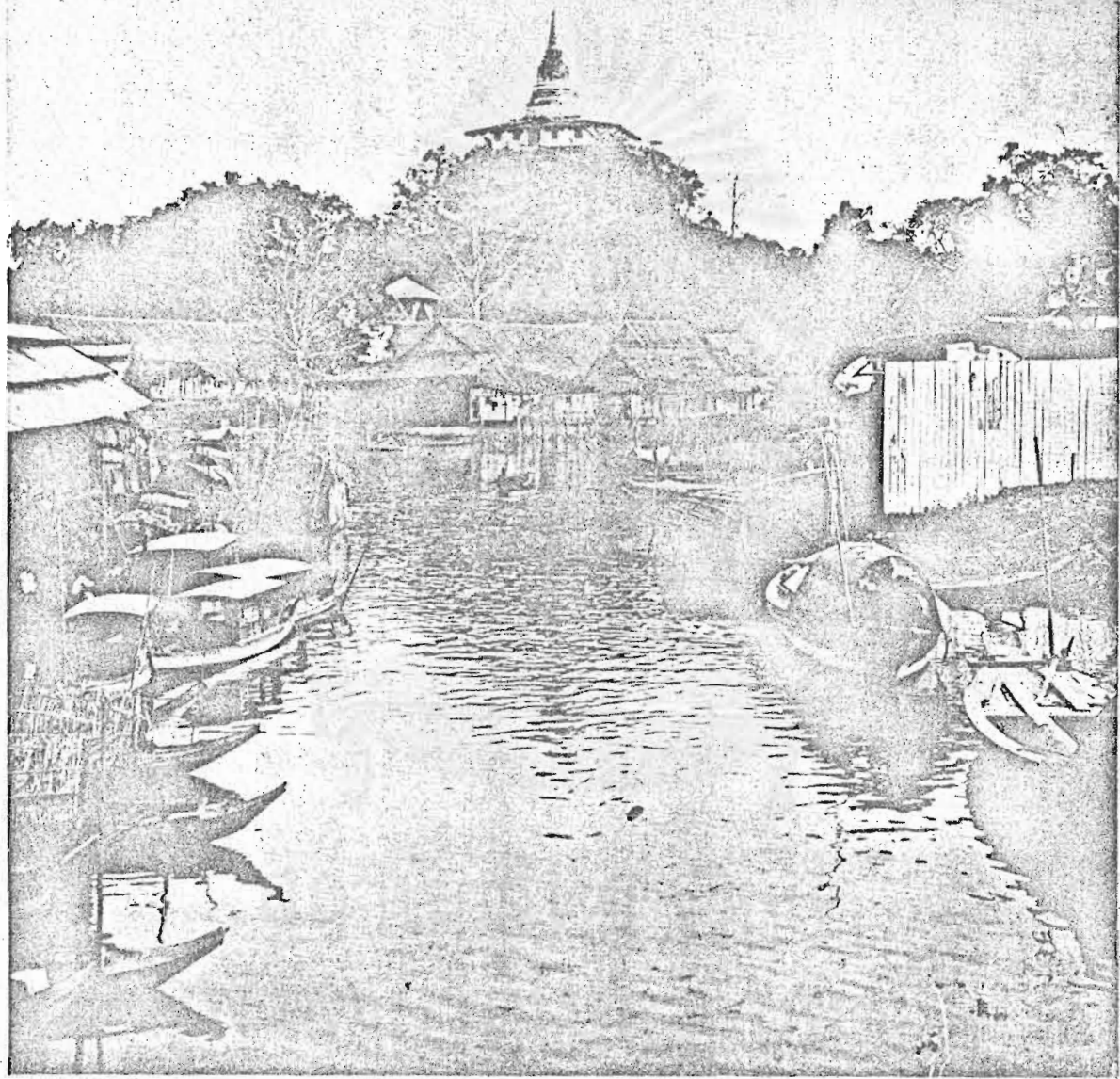
<sup>2</sup>ก.จ.ช., ๖.5, ยธ.9/82, "กรมหลวงนเรศวรฤทธิกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 87/4469, 24 มิถุนายน ร.ศ. 122

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ๖.5, ยธ.9/82, "เจ้าพระยาอมราชเสนาบดีกระทรวงนครบาลกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 198/3024, 1 กรกฎาคม ร.ศ. 128

<sup>4</sup>ก.จ.ช., ๖.5, ยธ.9/82, "เจ้าพระยาอมราชเสนาบดีกระทรวงนครบาลกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5" สำเนาที่ 306/5179, 2 กันยายน ร.ศ. 128



62



พระบรมมหาราชวัง (ภูเขาทอง) วัดสระเกษ จังหวัดพระนคร



การจัด การ คม หาด ใน เขต ต่าง จังหวัด

ปรากฏว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 กิจการคมนาคมทางน้ำและทางบกได้รับการพัฒนาให้  
เจริญทั่วทุกภาคของประเทศสยาม<sup>1</sup> ผู้ที่ดำเนินการในเรื่องนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท

1. ผู้ดำเนินการก่อสร้างคมนาคม ตามแบบผู้ดำเนินการในเรื่องนี้คือได้  
เป็น 4 ประเภท คือ  
ประเภทแรก รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเองตามแต่ละกรณีดังนี้

(1.) ทัวเมืองเป็นผู้แจ้งเรื่องกิจการคมนาคมที่จะทำมายังรัฐบาล รัฐบาลก็จะ  
ให้ข้าราชการผู้ใหญ่ของหัวเมืองนั้นดำเนินการโดยใช้เงินที่เรียกว่า "เงินบำรุงเมือง" เงิน  
ดังกล่าวเป็นเงินที่พระมหากษัตริย์พระราชทานสำหรับบำรุงเมืองต่าง ๆ โดยมีข้อบังคับว่า  
ถ้าเมืองใดจะใช้จ่ายในกิจการอะไร จะต้องตั้งเป็นจำนวนเงินและลายกะประมาณการก่อสร้าง  
ไว้ในงบประมาณเป็นปี ๆ นำส่งกระทรวงพระคลังเพื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5  
จะใคร่ทรงพิจารณาและหัวเมืองจะใช้จ่ายเงินนี้ได้อีกต่อเมื่อได้รับพระบรมราชานุญาตแล้ว<sup>2</sup> เช่น  
เจ้านครลำปาง มณฑลพายัพ ไชยขอพระราชทานเงินบำรุงเมืองจำนวน 60,000 บาท ใน  
งบประมาณตก 120 เพื่อจัดสร้างซ่อมสะพานวิบูลย์เศก ซึ่งหักทั้งเป็นอันตราขขึ้นใหม่  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 พระราชทานบรมราชานุญาตยกย่องกระทรวงพระคลัง  
ผู้ทำหน้าที่ซ่อมสะพานนี้คือ วิศวกรจากกระทรวงโยธาธิการ สะพานนี้ซ่อมสร้างเสร็จใน

<sup>1</sup>ดูรายละเอียดจากเอกสารของกองจดหมายเหตุแห่งชาติ แห่งของกระทรวงโยธาธิการ  
กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงเกษตรธิการ

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/65, "พระยาศรีสุนทรพรราชปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาด-  
ไทยกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 60/4366,  
15 สิงหาคม ร.ศ. 120 และ "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานพระยา  
ศรีสุนทรพร, สำเนาที่ 45/373, 15 สิงหาคม ร.ศ. 120.



ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447)<sup>1</sup>

(2.) รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเองตั้งแต่เริ่มต้นโดยเป็นหน้าที่ของแผนกโยธา  
หัวเมือง กระทรวงโยธาธิการ เช่น เมื่อกระทรวงโยธาธิการได้รับพระราชทานเงินการจร  
ของแผนกโยธาหัวเมือง เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการก็จะพิจารณาเงินดังกล่าวมาบำรุงการ  
โยธาหัวเมืองถึงใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) พระยาสุโขทัยวินิต เสนาบดีกระทรวงโยธา  
ธิการได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเงินการจรแผนกโยธาหัวเมืองประจำศึก 126  
พระยาสุโขทัยวินิตได้ขอประทานคำแนะนำจากกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวง  
มหาดไทยเรื่องการจะบำรุงการโยธาหัวเมืองเกี่ยวกับการคมนาคมทางน้ำทางบกที่จะเป็นประ-  
โยชน์แก่การค้าขายและบ้านเมืองว่ามีที่ใดจะควรทำก่อนเพราะกรมหลวงดำรงราชานุภาพทรง  
คุ้นเคยกับท้องถิ่นต่าง ๆ คือ กรมหลวงดำรงฯ ได้ทรงแนะนำให้ขุดคอนทรายในลำน้ำเจ้าพระยา  
ตำบลบ้านโพงแขวงก่อนที่อื่น เพราะในที่ดังกล่าวมีคอนทรายอยู่ถึง 6 แห่งในฤดูแล้งเรือไปมา  
ค้าขายไม่สะดวกเนื่องมาจากเมื่อมาถึงคอนเหล่านี้ก็ต้องขนถ่ายสินค้าลำเลียงก่อให้เกิดความ  
ยากลำบากมาก ก่อให้เกิดความเสียหายและเสียเวลา ถ้าขุดคอนดังกล่าวแล้ว เรือค้าขาย  
จะเดินขึ้นลงได้ตลอดปี<sup>2</sup> พระยาสุโขทัยวินิตเห็นชอบด้วย จึงได้ดำเนินการขุดคอนทรายจน  
สำเร็จในปีนั้น

<sup>1</sup> เรื่องเดิม, "สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนนิริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ  
ทรงพบหลักฐานของกรมสมมติอมรพิพิธราชเลขานุการ", สำเนาที่ 99/8734, 8 มีนาคม ร.ศ. 123.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9.2/44, "พระยาสุโขทัยวินิตกราบบังคมทูลพระบรมโอรสา  
ธิราชเจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สยามมกุฎราชกุมาร ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร",  
สำเนาที่ 18/409, 11 มิถุนายน ร.ศ. 126 และ "สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชเจ้าฟ้ามห  
าวชิราวุธสยามมกุฎราชกุมารถึงพระยาสุโขทัยวินิต", สำเนาพระหัตถ์เลขที่ 16/516,  
13 มิถุนายน ร.ศ. 126.

นอกจากนี้รัฐบาลได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจการคมนาคมในมณฑลต่าง ๆ อยู่เนือง ๆ เช่นในเดือนเมษายน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) รัฐบาลได้จัดพนักงานกองแผนที่เข้าใจในการช่าง คือ มีสเตอร์เฮชแลนดกับเจ้าพนักงานแผนที่ไทยซึ่งสังกัดกระทรวงเกษตรราชการไปตรวจการถนน คลอง และทำแผนที่ในเมืองนครศรีธรรมราชและเมืองศรีวิชัยเพื่อจัดการพัฒนาการคมนาคมในเขตดังกล่าวเจ้าพนักงานได้ไปตรวจการขุดคลองและแนะนำวิธีทำให้คลองอยู่ถาวรและใช้การได้ดี เช่น ตรวจการขุดคลองบ้านพุนเมืองนครศรีธรรมราชและแนะนำให้ทำไม้ค้ำครุคินเรียงริมคลองกันดินพัง และให้ทำท่อนบเพื่อกันไม้หน้าไหลเซียวในฤดูฝน และไม่ให้โคลงสองข้างพัง ยังแนะนำการทำถนนในระหว่างเมืองนครศรีธรรมราชและเมืองศรีวิชัยซึ่งทางรัฐบาลกำลังทำอยู่ให้ถูกสุขลักษณะ โดยต้องมีท่อนำสองข้างถนนยกพื้นถนนและขยายถนนอย่างกว้างขวาง และสองข้างถนนปลูกต้นไม้ตอนใดโดยานคลองก็ให้สร้างสะพานโดยกำหนดความกว้างของสะพานและท่อน้ำให้เท่ากันหมดตลอดสาย" หนึ่ง ๑

(3) รัฐบาลได้รับความช่วยเหลือร่วมมือจากบริษัทห้างร้านเช่น ในการทำสะพานนพบุรีหรือณารัฐ ขามแม่น้ำปิง เมืองเชียงใหม่บริษัทบอเนียวโคดวายไม่สร้างสะพานเป็นจำนวน 670 คน และทำป้ายชื่อสะพานควยเหล็กหลอกจากยุโรปส่วนรัฐบาลเป็นผู้ออกเงินทุนและจัดการเรื่องการจ้างเหมาร้างทำตัวสะพาน สะพานนี้สร้างเสร็จจ. ค. 129 (พ.ศ. 2453)<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/69, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธุ์ราชเลขาณการ", 26 สิงหาคม ร.ศ. 120.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/65, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", ลำเนาที่ 19/797, 30 เมษายน ร.ศ. 129 และเรื่องเดิม, พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานกรมหลวงดำรงราชานุภาพ, ลำเนาที่ 13/160, 2 พฤษภาคม ร.ศ. 129.

ประเภทที่สอง ข้าราชการมีจิตศรัทธาบริจาคทรัพย์สินส่วนตัวเพื่อกิจการคมนาคมอันเป็น  
สาธารณประโยชน์และอาจเพื่อเป็นบุญกุศลแก่ตนด้วยดังตัวอย่างต่อไปนี้

ใน ร.ศ. 119 (พ.ศ. 2443) เมื่อทางราชการได้ตัดถนนคอนกรีตสายใหม่  
ในท้องที่อำเภอบ้านคอน แขวงไชยา มณฑลชุมพร โดยใช้แรงงานโทษ และปลูกถนน  
ทางนบกยูงฝรั่งสองฝากถนนแล้ว ข้าราชการเมืองไชยาได้ออกทรัพย์สินส่วนตัวจัดซื้อ  
โคมไฟทรายสองข้างถนน ข้าราชการซึ่งอยู่ตามแนวถนนก็ออกเงินช่วยซื้อน้ำมัน  
จุดโคมไฟนั้นเป็นรายเดือน<sup>1</sup>

ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) เจ้าบุญอุบาทพวงขมานิตยเจ้าผู้ครองนครและเคา  
สนามหลวงนครลำปาง ได้ออกทรัพย์สินส่วนตัว 1,200 บาท สร้างสะพานข้ามห้วย 3  
สะพาน คือ สะพานข้ามห้วยแม่ทรายคำ สะพานข้ามห้วยแม่กะเค็ม และสะพานข้าม  
ห้วยแม่ช้างว่า สะพานดังกล่าวมีความสำคัญ คือ เป็นสะพานที่เชื่อมทางหลวงจาก  
นครลำปางไปทางเหนือถึงตำบลกว่า เสด็จ<sup>2</sup>

ประเภทที่สาม ข้าราชการร่วมมือกับพระสงฆ์ และประชาชน โดยแบ่งเป็นกรณี

ดังนี้

(1.) ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่และพระสงฆ์ ทรงสนทนากิจการของท้องถิ่นนั้นเป็นกำลัง  
สำคัญในการชักจูงราษฎรให้มาช่วยในกิจการคมนาคมของท้องถิ่น เช่น ร.ศ. 125

(พ.ศ. 2449) หลวงอนุบาลชนาธิ นายอำเภอเหนือ แขวงเมืองสงขลาพร้อมด้วยกรมการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/78, "พระยาสุรสีห์วิสิษฐศักดิ์ผู้รักษากรแทนเสนาบดี  
กระทรวงมหาดไทยแจ้งความมายังพระยาศรีสุนทรโวหาร สภาเสนาบดีการเพื่อกฎหมาย  
หลวงเทวะวงศัวโรปกการผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร", สำเนาที่ 1222/11659,  
1 มีนาคม ร.ศ. 120.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/86, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมสมมติอมร  
ทัม สำเนาที่ 1916/9667, 9 ธันวาคม ร.ศ. 122.

อำเภอ และพระป่านเจ้าอธิการวัดคลองเรียนกับจีนทองกำนันโดยขมุกชกชวนราษฎรตำบล  
หาคีใหญ่ ช่วยกันตัดทางพูนถนนตั้งแต่ถนนไทรบุรี ตรงริมวัดคลองเรียนตลอดไปต่อกับถนนแยก  
ตรงบ้านหาคีตะเคียน<sup>1</sup>

(2.) ข้าราชการและราษฎรช่วยกันเรียโรเงินจากรวมกรไทยจีน เช่น  
ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) ปรากฏว่าทางฝั่งคลองเหนือเมืองตราดซึ่งเป็นทางข้ามถนนสาย  
หลังเมืองที่ได้ตัดมาตั้งแต่ค.ศ. 119 นั้นเป็นหลุมลึกเดินไปมาลำบาก พระยาพิพิธพิไสยสุนทรณ  
บุราราชการเมืองตราดได้จัดการเรียโรเงินจากข้าราชการ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านและราษฎรจัด  
จ้างเหมารจีนถางป่า ถมดินเป็นทางเดิน กว้าง 6 ศอก ยาว 25 เส้น 9 วา สิ้นเงิน  
860 บาท<sup>2</sup>

(3.) ข้าราชการขอแรงงานหรือเกณฑ์แรงงานจากราษฎรในท้องถิ่นมาช่วยโดย  
ทางราชการพิจารณาให้ราษฎรทำกิจกรรมคมนาคมในเวลาสมควร ไม่ให้ราษฎรเดือดร้อน คือ  
ไม่ให้ตรงกับฤดูการทำนา หรือในยามเกิดทุพภิกขภัย

#### ตัวอย่าง

ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) ทางราชการกำหนดให้มีการขุดคลองตัดแหลม  
เกาะใหญ่ในทะเลสาบ ท้องที่อำเภอแขวงปละทา เมืองสงขลา เพื่อย่นระยะทางระหว่าง  
เมืองนครศรีธรรมราชกับสงขลา ทางราชการได้ขอแรงจากราษฎรในดินนั้นช่วยทำการขุด

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/69, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธุ์", สำเนาที่ 2022/10290, 18 กันยายน ร.ศ. 125.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/71, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธุ์", สำเนาที่ 862/9134, 21 ธันวาคม ร.ศ. 120.

คลอง แต่เนื่องจากติดคุกการทำนา การขอแรงราษฎรจึงระงับชั่วคราว และปรากฏว่าหลังถูก  
 การทำนารราษฎรและโคกระบือเป็นโรคร้ายไข้เจ็บต่าง ๆ ทางราชการจึงต้องระงับการขุดคลอง  
 ไวกอน ต่อมาใน ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) เมื่อเหตุการณ์ต่าง ๆ สงบลง พระยาสุเม  
 นย์วินิตข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครศรีธรรมราชจึงสั่งให้หลวงจรูญการะการ  
 นายอำเภอปละทาขอแรงราษฎรลงมือขุดคลองตัดแหลมเกาะใหญ่ตั้งแต่วันที่ 10 มิถุนายน  
 หม่อมเจ้าจรูญศักดิ์กัญญากรปลัดมณฑลกับนายฮืดข้าหลวงกรมราชโลหกิจได้ไปตรวจวัดที่ขุดคลอง  
 และแนะนำในการขุดคลองนี้ <sup>คลองนี้ใช้ขอแรงราษฎรแล้ว</sup> การขุดคลองศรีธรรมราชกับสงขลาได้ 1 วัน คลองนี้ได้ชื่อว่า  
 "คลองเกาะใหญ่"<sup>1</sup>

ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) เคาสนามหลวงนครเชียงใหม่ขอแรงประชาชน  
 ช่วยกันทำถนนสายจากเชียงใหม่ลงไปจดห้วยแม่ชานสายหนึ่ง และทำถนนจากกิ่งแยกถนนสายนี้  
 ตั้งแต่แขวงสันป่าตองไปจดแขวงแม่วงอีกสายหนึ่ง ในระหว่างถนนนั้นก็สร้างสะพานข้ามห้วย  
 ควบ ต่อมาเนื่องจากมีประชาชนใช้เสนคั้งกล่าวมากขึ้น ตัวถนนและสะพานก็ชำรุดทรุดโทรม  
 มากถึงขั้นต้น ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ก่อนถึงฤดูการทำนา เคาสนามหลวงนครเชียงใหม่  
 จึงให้กรรมการอำเภอแขวงแม่ทาช้าง เขตสันป่าตองกับเขตแม่วงขอแรงราษฎรชาวบ้านใน  
 ท้องถิ่นนั้นช่วยกันซ่อมแซมสะพานและถนนให้ใช้การได้อีก<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/69, "พระยาศรีสุนเทพราชปลัดขลุ่คลองกระหวง  
 มหาคไทยกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1460/732, 30 กันยายน  
 ร.ศ. 122 และเรื่องเดิม "พระยาสุเมนย์วินิต ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครศรีธรรมราช  
 กราบทูลเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์", สำเนาที่ 37/2455, 23 สิงหาคม ร.ศ. 122.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/65, "กรมขุนดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
 อมรพันธ์", สำเนาที่ 1365/5821, 2 ตุลาคม ร.ศ. 124.



นอกจากนี้ทางราชการยังเกณฑ์แรงงานนักโทษช่วยทำควบ เช่น ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) ผู้ว่าราชการ เมืองนครพนมได้ใช้แรงงานนักโทษสร้างถนนขึ้นกลาง เมืองนครพนม สี่สาย<sup>1</sup>

อนึ่งในการเรียกรไ้เงินเพื่อค้ำเนินกิจกรรมคมนาคมนั้น เมื่อเงินเหลือผู้บริจาคก็ยกเงิน นั้นให้เป็นของหลวงเพื่อใช้บำรุงกิจกรรมคมนาคมในท้องถิ่นนั้น ๆ ต่อไป เช่น ใน ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) พระยาภักดีณรงค์ ข้าหลวงว่าราชการ เมืองฉะเชิงเทราได้เรียกรไ้ชาราชการ ไทย จีน เจ้าภาษี นายอากร จันทานิช ราษฎรชายหญิงแขวงเมืองฉะเชิงเทราได้เงิน 370 บาท 40 อัฐ จักการซื้ออัฐปูดบนโสธรหน้าเมืองฉะเชิงเทรา ยังคงเหลือเงินอีก 130 บาท 40 อัฐ ผู้บริจาคจึงพร้อมใจกันถวายเงินนั้นให้กับกรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ข้าหลวงพิเศษจั้ด ราชการตำแหน่งข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลปราจีนบุรีเพื่อใช้บำรุงการบำรุงถนนต่อไป<sup>2</sup>

ประเภทที่สี่ ประชาชนเป็นผู้บริจาคเงินและออกแรงในกิจกรรมคมนาคมโดยรัฐบาล ไม่ต้องเก็บวของ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มพูนกุศลผลบุญในการทำกิจการสาธารณประโยชน์ และเพื่อเกียรติยศชื่อเสียงของตนควย แแบ่งออกไ้เป็นสี่พวกคือ

(1.) เจ้านายในท้องถิ่น

ตัวอย่าง

ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) บรรดาเจ้านายเมือง เชียงของจังหวัดน่านได้จั้ด สร้างสะพานขึ้น 3 สะพานในเมืองเชียงของคือ สะพานประตูขาวสามน้ำลม สะพานประตูใจข้าม

อุฬารกิจกรมมหาวิทยาลัย

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/77, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมเด็จอมร พันธ", สำเนาที่ 2025/20313, 26 ธันวาคม ร.ศ. 122.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/36, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมเด็จ อมรพันธ", สำเนาที่ 2447/10552, 31 ธันวาคม ร.ศ. 121.

น้ำส้ม และสะพานประตูขามน้ำคูก<sup>1</sup>

ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) พระยาสุริยพงษ์ผริตเดช เจ้านายเมืองน่าน  
ได้ออกเงินจ้างเหมาช่างสร้างสะพานขามลำน้ำสมุทรซึ่งอยู่บนทางหลวงระหว่างเมืองน่าน  
กับเมืองแพร่ สะพานนี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานสุริยปรภเสชา"<sup>2</sup>

(2.) ชนสามัญ

ตัวอย่าง

ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) หนานเดียม อำแดงของคังบ้านเรือนอยู่ตำบล  
แมสลอดเมืองตากบริจาดทรัพย์จ้างช่างทำสะพานข้ามห้วยแม่ดาวซึ่งอยู่บนทางหลวงทราษฎร  
เดินไปมาค้าขายในอำเภอแมสลอดและเป็นทางที่บุรุษเดินรับส่งเมลทางเมียว<sup>3</sup> ก็ควย  
สะพานนี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานแม่ดาว"<sup>4</sup>

ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) จีนอุยพอกาเมืองเสียงใหม่บริจาดทรัพย์จ้าง  
นายช่างสร้างสะพานข้ามลำเหมือง 5 ซึ่งอยู่ระหว่างทางของถนนสายอำเภอเมืองนคร

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/64, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ 761/3901, 31 กรกฎาคม ร.ศ. 124.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/65, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราช  
ทานกรมหลวงดำรงราชานุภาพ", สำเนาพระราชหัตถ์เลขที่ 107/392, 20 มิถุนายน  
ร.ศ. 129.

<sup>3</sup>อยู่ในเขตบระเทศพม่า

<sup>4</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/73, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ 1304/12486, 22 มีนาคม ร.ศ. 120.

เขียงใหม่ขึ้นไปถึงพระธาตุบนคอกสุเทพ<sup>1</sup>

(3.) คนในบังคับต่างชาติ

ตัวอย่าง

ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) ช่างซิม อำแดงซิมซึ่งเป็นคนในบังคับอังกฤษตั้งบ้านเรือนอยู่ที่ห้วยแม่สอคิดออกเงินสร้างสะพานข้ามคลองหลวงในท้องที่อำเภอแม่สอตามทางหลวงที่บุตรเขยเดินรับส่งเมล็ดทางเมียวดี สะพานนี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานห้วยพลอง"<sup>2</sup>

ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) ร้อยคำปู่ชาติพม่าคนในบังคับอังกฤษออกเงินส่วนตัวและเรียไรรบรคาเงี้ยวและพม่าสร้างสะพานข้ามแม่น้ำซึ่งเชื่อมระหว่างถนนสายที่ไปลงลำน้ำน่านกับสายที่ไปต่อกับตลาด สะพานนี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานสามภักดิ์"<sup>3</sup>

(4.) บริษัททางราน

ตัวอย่าง

ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) หลวงบริรักษ์ประชากร ผู้จัดการบริษัทกิมเซ็งหลีที่เมืองตากพร้อมด้วยบริษัทกิมเซ็งหลีได้บริจาคทรัพย์จัดสร้างสะพานข้ามคลองที่บ้านจันทำบสทหลวงธรรมเรีชาทำนนั้นในเมืองตากฝั่งตะวันออก สะพานนี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานทอง"<sup>4</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/65, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 118/663, 23 เมษายน ร.ศ. 127.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/73, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1310/12553, 24 มีนาคม ร.ศ. 120.

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/65, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1071/5882, 23 กรกฎาคม ร.ศ. 127.

<sup>4</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/73, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1006/9964, 24 มีนาคม ร.ศ. 120.

ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) หลวงบริรักษ์ประชากร ผู้จัดการบริษัทกิมเซ็งหลี  
บริจาคเงิน 3,106 บาท สร้างสะพานข้ามคลองวังหินทองที่อำเภอเมือง เมืองตาก สะพาน  
นี้ได้รับพระราชทานนามว่า "สะพานบริรักษ์"

จากการวิจัยพบว่าการพัฒนาการคมนาคม (ยกเว้นทางรถไฟ) ตามหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ  
นั้นเป็นกิจการของข้าราชการส่วนท้องถิ่นและราษฎรเป็นส่วนใหญ่ และเป็นที่น่าสังเกตว่าถ้าเอกชน  
เป็นผู้สร้าง มักจะสร้างสะพานมากกว่ากิจการคมนาคมอื่น ๆ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าการทำสะพาน  
นั้นง่ายกว่าการขุดคลองและการทำถนนซึ่งเป็นงานใหญ่ ต้องใช้เงินทุนและแรงงานคนเป็นจำนวนมาก  
เมื่อสร้างเสร็จแล้วผู้ทำมักขอพระราชทานชื่อสะพานผ่านกระทรวงมหาดไทยซึ่งกรมหลวง  
ดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยขณะนั้นก็จะกราบบังคมทูลเสนอแนะหรือตามความ  
เหมาะสม ส่วนมากมักเป็นผู้สร้าง หรือก่อสร้างแทนที่ทั้งของสะพาน พระบาทสมเด็จพระ  
จุลจอมเกล้าฯ ก็โปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อสะพานตามคำกราบบังคมทูลเสนอแนะของกรม  
หลวงดำรงราชานุภาพ การตั้งชื่อดังกล่าวก็อาจเป็นไปได้ตามแง่จิตวิทยาที่ว่าใหญ่สร้างมีความ  
รู้สึกภาคภูมิใจเป็นการโน้มน้าวจิตใจผู้สร้างและคนอื่น ๆ ให้ถือเป็นแบบอย่างปฏิบัติอีก เพราะ  
นอกจากใญ่บุญกุศลแล้วตัวผู้สร้างและวงศ์ตระกูลยังได้รับเกียรติยศชื่อเสียงทั้งจากรัฐบาลและ  
คนทั่วไปด้วย อาจกล่าวได้ว่ากิจการกระทำเช่นนี้ นับเป็นนโยบายสำคัญประการหนึ่งของรัฐบาล  
ในการที่จะกระตุ้นและส่งเสริมให้เอกชนออกทุนสร้างสิ่งต่าง ๆ เพื่อเป็นสาธารณประโยชน์

หลังจากดำเนินกิจการคมนาคมเสร็จแล้ว ผู้ร่วมงานมักจัดการทำบุญทางพระพุทธศาสนา  
เป็นการเฉลิมฉลองสมโภชเพื่อความเป็นที่วิมิงกลตามธรรมเนียมไทยแล้วจึงเปิดใหม่หาชนใช้  
หลังจากนั้นเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยและข้าราชการจังหวัดจะรายงานไปยังสมุหเทศาภิบาลซึ่งจะรายงาน  
มายังเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย เยาวราชจะเขียนของกิจการแล้วลงท้ายว่าผู้ทำทั้งหมด  
พร้อมใจกันขอพระราชทานถวายพระราชกุศล ซึ่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยก็จะทำรายงาน

1 ก.จ.ส., ร.5, บข.9/73, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธุ์", ลำเนาที่ 1810/8569, 28 กรกฎาคม ร.ศ. 125

กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวว่า ทรงอนุโมทนาในส่วนกุศลสาธารณประโยชน์  
ดังกล่าวต่อไปนี้

ก.จ.ช., ร.5, ขธ.89/771

ศาลาว่าการมหาดไทย

21 พฤษภาคม ร.ศ. 129

กราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนสมมติอมรพันธ์ ราชเลขาว่าการทรง

ทราบ

ควยเกล้าฯ โกร๋บิบบอกข้าหลวงประจำเมืองนครพนม ที่ 1/238

ลงวันที่ 21 เมษายน ร.ศ. 129 ว่าถนนที่จะเดินไปมาในระหว่างบ้านแพงเหนือกับบ้านแพง  
ใต้ท้องที่อำเภอไชยบุรียังมี เป็นการลำบากแก่สาธารณชนที่จะสัญจรไปมา ขุนไชยประชา  
ญาณ นายอำเภอจึงไต่พร้อมควยกำนันผู้ใหญ่บ้านราษฎร ในตำบลบ้านแพงตัดถนน 4 สาย คือ  
สายที่ 1 กว้าง 6 วา ยาว 23 เส้น 10 วา หักยอดริมวัดสังข์ทอง 1 เส้น 6 วา หักยอด  
ริมวัดสังข์ทองไปบ้านแพงใต้ยาว 23 เส้น 10 วา รวมถนนสายนี้กว้าง 6 วา ยาว 48 เส้น  
6 วา ถนนซอย 2 สาย ๆ หนึ่งกว้าง 4 วา ยาว 3 เส้น 8 วา ถนนหลังที่ว่าการอำเภอ  
1 สาย กว้าง 4 วา ยาว 4 เส้น 6 วา รวมถนน 4 สายนี้ไต่เริ่มลงมือทำแต่วันที่ 3 ธันวาคม  
ร.ศ. 128 ถึงวันที่ 31 มีนาคม ร.ศ. 128 จัดทำแล้วเสร็จ เวลาเป็นขุนไชยประชาญาณ  
นายอำเภอพร้อมกรรมการอำเภอ กำนันผู้ใหญ่บ้าน ราษฎรอาราธนาพระสงฆ์ 9 รูป เจริญพระ  
พุทธมนต์รุ่งขึ้นถวายอาหารบิณฑบาตกับเครื่องไทยธรรมตามสมควร และนิมนต์พระสงฆ์แสดง  
ธรรมเทศนาเปิดถนนใหม่หาชนสัญจรไปมาเป็นสาธารณประโยชน์ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ร.ศ.  
129 บรรดาผู้ออกแรงทำการนี้ ขอพระราชทานถวายพระราชกุศลมีความตามใบบอกดังนี้

ขอใ้ทรงนำความกราบบังคมทูลพระกรุณาทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท

(กรมหลวง) ดำรงราชานุภาพ

เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย



หนังสือกรมราชเลขาญการ ที่ 67/239 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม ร.ศ. 129 คอบว่า

"ใ้ความกราบบังคมทูลพระกรุณาทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้วทรงอนุโมทนา

ในส่วนฤๅสนั้นควย"

ใ้กรม

การคมนาคมทางน้ำ

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ผู้คนมักเดินทางโดยทางเรือเป็นส่วนใหญ่ เพราะเมืองไทยเต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลอง

สำหรับการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำตามต่างจังหวัดนั้นพอจะแบ่งออกได้ดังนี้

๑.1. การแก้ไขปรับปรุงแม่น้ำใหม่หาชนเงินทางไกลตลอดเวลา เช่น ใน ร.ศ. 123

(พ.ศ. 2447) ปรากฏว่าที่ปากคลองเมืองระยองในหน้าแล้ง น้ำเห็นไม่ไหลแรงไปถึง เป็นผลให้คลื่นซัดทรายในทะเลเข้ามาปิดปากคลอง ทำให้เรือสินค้าเดินไปมาไม่ได้ ขุนทวยมาดย์มุนีต ปลัดเมืองรักษาการแทนผู้ว่าราชการ เมืองระยองพร้อมด้วยราษฎรช่วยกันขุดคืนที่ปากคลองเปิดให้เรือสินค้าเดินไปมาได้สะดวกตลอดเวลา

๑.2. การขุดขอมคลองเก่าที่คืนเงิน

ตัวอย่าง

ร.ศ. 121-122 (พ.ศ. 2445-พ.ศ. 2446) เจ้าหน้าทีรัฐบาลสวนทองถิ่น คือ พระยาโบราณมูราญรักรม ขาหลวงกรุงเก่าไควาจ้างเหมารราษฎรขุดออกคลองลัดซึ่งแยกจากคลองประคูเขาเปลือกลงตรงสะพานข้างออกไปคลองมะขามเรียงและขณะนั้นคืนเงินมากถึงเงิน 968 บาท 16 อัฐ เงินนี้เป็นเงินเรียไรซึ่งเหลือจากการสร้างสะพานและถนนรอบกรุง การขุดออกคลองลัดนี้ช่วยบนระยะทางและทำให้ราษฎรปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยในคลองเขาคองหัวรอซึ่งเป็น

1 ก.จ.ช., ร.5, ยศ, 9/71, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลขอรับพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยปริยายแห่งราชการ", สำเนาที่ 1320/7475, 25 พฤษภาคม ร.ศ. 123.

น้ำวนและเขี้ยวจัดตั้งแตกอน นอกจากนี้คลองลัดยังชักน้ำจากแควคลองเมืองมาลงคลองมะขาม  
 เรียงซึ่งขณะนั้นต้นเขินมาก น้ำที่ไหลแรงขึ้นก็ช่วยกันไม่ไหลลงมะขามเรียงต้นเขินเร็ว หลังจาก  
 ขุดลอกคลองลัดเรียบร้อยแล้ว พระยาโบราณาได้จัดการรักษาคลองมะขามเรียงและคลองลัดโดย  
 กำหนดว่าทุกคนมีราวเคียนพดุมภาคมาก่อนนำมา ราชการจะบอกบุญออกแรงราษฎรที่ไ้รับประโยชน์  
 จากที่ดินริมฝั่งคลองทั้งสองถางคนไม้และหญ้าที่งอกในลำคลองออกให้หมด พอถึงคราวน้ำมาก  
 ไขกระบือลงยาลูกดินในลำคลองให้หน้าพืดดินและทรายไปออกปากคลองทางแม่น้ำใหญ่ทุก ๆ ปี  
 เพื่อให้คลองลัดอยู่เสมอ<sup>1</sup>

ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) ทางราชการมณฑลนครศรีธรรมราชได้ตั้งเครื่องจักร  
 ขนาดใหญ่เข้ามาขุดลอกคลองตำบลปากรือ ท้องที่อำเภอปละตาแขวงเมืองสงขลาซึ่งต้นเขินมาก  
 คลองนี้มีความสำคัญเพราะเป็นคลองเชื่อมระหว่างเมืองพัทลุงกับเมืองสงขลา เป็นเส้นทางที่  
 หลกาวานิชระหว่างสองเมืองนี้ ไปได้มาค้าขายกัน<sup>2</sup>

๒. ๓. การขุดคลองใหม่

ตัวอย่าง

ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) พระยาสุมนัย์วินิต ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จ  
 ราชการมณฑลนครศรีธรรมราชได้สั่งให้คนออกบักกรุยทางเพื่อขุดคลองตั้งแต่แม่น้ำปากพั้ง  
 ไปทะเลคลองบางจาก มีการทำแผนที่ประกอบด้วย หลังจากนั้นก็ทำการขุดคลองโดยทางราชการ  
 ปรากฏประกาศให้ราษฎรที่ตองการ เนื้อที่ทำนาในบริเวณดังกล่าวมาช่วยขุดคลองเท่าที่ตองการ  
 เป็นผลให้ราษฎรจำนวนมากมาช่วยในการขุดคลองจนสำเร็จในปีเดียวกันนั้น

มณฑลนครราชสีมาวิทยาลัย

1 ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/80, "พระยาศรีสหเทพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์",  
 สำเนาที่ 1445/7261, 29 กันยายน ร.ศ. 122.  
 2 ก.จ.ช., ร.5, กษ.9.2/34, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
 อมรพันธ์", สำเนาที่ 812/4214, 9 สิงหาคม ร.ศ. 124.

สาเหตุที่ชุกคลองนี้เพราะบริเวณแม่น้ำปากพนังเป็นท่าเล้าขายอันคึกคักหนึ่งในเมือง นครศรีธรรมราชดังปรากฏใน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) วิจารณ์ถนัดประโยชน์ได้ ถึงสามหมื่นแปดพันบาท แต่ในขณะนั้นปรากฏว่าแม่น้ำปากพนังกั้นการและน้ำจืดชืดเป็นผลเสีย ต่อเศรษฐกิจมาก

ผลจากการชุกคลองนี้มี 3 ประการ คือ

1. น้ำในคลองขางจากไหลลงมาแรงเป็นการกั้นน้ำเค็มไว้ ทำให้คลองที่ชุกใหม่มีน้ำจืดไปจนถึงปากคลองที่จะออกแม่น้ำปากพนัง เป็นผลให้ราษฎรไม่ต้องไปเอาน้ำจืดในที่ไกล ๆ ดังแต่ก่อน
2. เป็นทางลัดให้ราษฎรแล่นปากพนังมายังเมืองนครศรีธรรมราชได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลาโดยไม่ต้องออกทะเลใหญ่
3. ทำให้ราษฎรในบริเวณนั้นได้เนื้อที่ทำนามากขึ้น<sup>1</sup>

บางครั้งการชุกคลองใหม่ก็ดำเนินไปพร้อม ๆ กับการชุกขอมคลองเก่าซึ่งต้นทุนเงิน เพื่อให้คลองใหม่เป็นคลองหลักของคลองเก่า เพื่อย่นระยะทางและประหยัดเวลา เช่น ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) พระยาศักดาภิเดชวรฤทธิ ข้าหลวงรักษาราชการมณฑลเขมร ได้ขอความร่วมมือจากราษฎรให้ช่วยกันแก้ไขลำคลองเมืองศรีโสภณซึ่งเป็นคลองอ้อมคดเคี้ยว มีต้นไม้อุดตันและกอนหินขวางตามลำคลอง โดยกำจัดสิ่งกีดขวางดังกล่าวแล้วแก้ลำคลองให้ลัดขึ้น ข้าหลวงได้ใช้เงินหลวง จำนวน 160 บาทอุดหนุนกิจการครั้งนี้

ประโยชน์ที่ได้จากการแก้ไขเบี่ยงคลองนี้ คือ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วตลอดปี และเป็นทางให้เรือเข้าไปรับสินค้าชาวที่เมืองอรัญประเทศออกมาจำหน่ายได้ตั้งแต่

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, กษ.9.2/20, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 58/328, 19 มิถุนายน ร.ศ. 117.



เกินนั้นเมื่อราษฎรปลูกข้าวทำนามาใกล้ไร่นาแต่เจดะในท้องดิน ไม่สามารถนำข้าวออกไป  
จำหน่ายได้เพราะค่าเกี่ยวขนบรทุกแห่งมาก ครั้นจะบรทุกบงเรือมาตามลำคลองเมือง  
ก็ใกล้กับประสบอุปสรรคดังกล่าว ฉะนั้นการขุดคลองนี้จึงเป็นการกระตุ้นให้ราษฎรพื้นเมือง  
ทำนากันมากขึ้น<sup>1</sup>

บางครั้งที่การขุดคลองเกิดขึ้นคู่กับการทำถนน เช่น ใน ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446)  
อุบลราชธานี แทนพนักงานรักษาย้ายการซึ่งออกไปตั้งกองโกลสวนโจรูรายที่ตำบลระโนดแขวง  
ปะทิวณพจนครวีธรรมราชโคตักชวณกำนันผู้ใหญ่บ้านราษฎรในแขวงนั้นและตามตำบลใกล้เคียง  
ขุดจากคลองระโนดเข้าไปที่หักกิ่งแขวง แล้วเอาดินที่ขุดได้พูนขึ้นทำเป็นถนนอย่างแน่นหนา  
ทำให้เกิดประโยชน์ 2 ประการ คือ

1. เกิดทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ไม่ต้องบุกน้ำลุยโคลนเหมือนแต่ก่อน
2. ราษฎรได้รับประโยชน์ชุกทำนาโดยไม่ต้องรอน้ำฝน<sup>2</sup>

อาจสรุปได้ว่า การขุดคลองทั้งการขุดคลองใหม่และการขุดซ่อมคลองเก่านั้นก็เพื่อเป็น  
ทางสะดวกในการคมนาคม และเพื่อประโยชน์ในการเพาะปลูกอันเป็นผลดีต่อการประกอบอาชีพ  
ของราษฎรและนำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศชาติด้วยและจากตัวอย่างต่าง ๆ

<sup>1</sup>ก.จ.ช. ร.5, กษ.9.2/19, "พระยาราชวราบุคลราชปลัดทูลฉลองกราบบังคมทูล  
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 13/5402, 22 พฤษภาคม ร.ศ.  
117 และ "พระยาพิภบาลวิเศษราชบัณฑิตยสถานกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
กราบบังคมทูล", สำเนาที่ 9/313, 24 เมษายน ร.ศ. 117.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, กษ.992/34, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 99/751, 2 เมษายน ร.ศ. 122.

นั้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาลในสมัยนั้นโดยเฉพาะข้าราชการชั้นปกครองในท้องถิ่นนั้น ๆ มีความสนใจเอาใจใส่ทำนุบำรุงการคมนาคมอยู่เสมอแทบจะไม่ต้องพึ่งเงินงบประมาณจากรัฐบาลกลางเลยโดยใช้วิธีการระดมเงินตราจากรวมมือดำเนินการด้วยอย่างฉลาด เช่น การชุกคลองที่เมืองนครศรีธรรมราชและวิธีการรักษาคคลองที่อยุธยา

วัดการ

3. การคมนาคมทางบก

3.1. ทางเดิน และทางเกวียน

แก้ไขปรับปรุงให้ดีขึ้น

การเดินทางทางบกตามหัวเมืองในสมัยก่อนที่จะมีการพัฒนาขึ้น ผู้คนมักเดินทางด้วยเท้าหรือใช้สัตว์พาหนะ เช่น มา ช้าง และยานพาหนะ เช่น เกวียน เป็นต้น ส่วนสภาพเส้นทางเดินที่ส่วนใหญ่ก็เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เมื่อมีทหารเดินทางทางเดียวกันเป็นประจำทำให้กลายเป็นเส้นทางเดิน อาจแบ่งทางเดินตามหัวเมืองในกรุงสยามเป็น 2 ชนิด คือ

- (1.) ทางเดินบนทำเลที่ค่อนข้างราบเรียบ น้ำท่วม ทางเดินชนิดนี้ใช้โคตลอดปี
- (2.) ทางเดินในทุ่งนาซึ่งอาจคงขยายเปลี่ยนทางบ้างเล็กน้อยตามฤดูกาล<sup>1</sup>

ทางเดินตามพื้นที่ดอนมีอยู่ทั่วไปในบริเวณที่เป็นโคกและเนินในตำบลต่าง ๆ ส่วนทางเดินในทุ่งนาเป็นทางเดินของชาวบ้านซึ่งโคจรข้ามเพื่อลำหรับขนข้าวจากไร่นาเข้าไปยังบ้านหรือชนสิ่งของจากบ้านไปยังสถานีรถไฟไกล ๆ หรือไปยังที่นา ทางเดินเหล่านี้มีสภาพเหมาะสมกับท้องที่และพอแก่ประโยชน์ ของประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ ทางเดินเหล่านี้มีระยะทางที่รวมมากหรือน้อยบางตามทางหัวงเขาในร่มไม้และออกที่แจ้งในป่า จึงเป็นทางที่นำเดินและสัตว์พาหนะก็ไม่อ่อนนอกจากนั้นในตำบลบางแห่งยังมี สายโทรเลขผ่าน ราษฎรก็ใช้เป็นเส้นทางเดินไปมาได้<sup>2</sup> ดังนี้

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/106, "นายเสข ไร่ กักตุนส์ วิศวกร

และเลขานุการกระทรวงโยธาธิการรายงานมายังกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ", 16 มีนาคม ร.ศ. 126.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/101, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมเด็จ

อมรพันธ์", สำเนาที่ 2036/30390, 24 กันยายน ร.ศ. 125.



อาจเป็นเพราะทางสายโทรเลขเป็นทางที่รัฐบาลได้สำรวจแนวทางการเรียบร้อยแล้ว และเป็น  
ทางที่ผู้เดินทางแน่ใจว่าจะไม่หลงทาง

ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางในสมัยนั้น คือ ไม่ค่อยมีสะพานข้ามคลองและ  
ลำธารในตำบลต่าง ๆ ทำให้การเดินทางลำบาก ในฤดูแล้งโคกระบือสามารถลงข้ามคลอง  
และลำธารได้แต่ก็อาจทำให้เกิดความเจ็บป่วย เกิดคัมภีร บางครั้งเกี่ยวขำรุดก็ทำให้ขาของ  
โคกระบือเสียหายเมื่อถึงฤดูฝนน้ำเต็มลำคลองและลำธารบึงหนึ่งกินเวลาหลายเดือนก็ทำให้เป็น  
อุปสรรคขัดขวางการเดินทาง เพราะต้องหยุดขายสินค้าลงเรือข้าม ในที่บางแห่งอาจต้องออกมา  
ไปหาทำเลที่น้ำขึ้นข้ามจึงทำให้เสียเวลาอย่างมาก เช่น เค็มทางเกี่ยวขำมีตั้งแต่เมืองเพชรบุรีมา  
อำเภอท่าเนิคนพคุณถึงเพียงทามะนาว ท้องที่อำเภอทิวเมืองชุมพร แต่จากทามะนาวไปยัง  
เมืองชุมพร เกี่ยวขำไม่สามารถเดินได้ในหน้าฝน เพราะมีห้วยและคลองขวางทางอยู่ ต้องรอให้น้ำ  
น้ำลดหรือถึงฤดูแล้งเกี่ยวขำจึงจะข้ามได้ ใน ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) กรมหลวงดำรง  
ราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยจึงทรงสั่งให้พระยาอุตรกิจพิจารณาผู้ว่าราชการเมือง  
ชุมพรสำรวจทางเกี่ยวขำนั้นเพื่อหาทางแก้ไข พระยาอุตรกิจฯ พร้อมด้วยกรมการอำเภอท่าน  
ผู้ใหญ่บ้านได้ขอแรงราษฎรช่วยกันทำสะพานข้ามคลองและห้วยเหล่านั้น กับทำทางเกี่ยวขำใหม่  
และแก้ไขทางเก่าตั้งแต่ ทามะนาวจนถึงคลองตาเสือเพื่อใช้เป็นทางลัดใกล้กว่าทางสายโทรเลข  
ที่ราษฎรใช้เดินไปมาอย่างแตกอน ต่อมาพระยารัตนธิธาไชย ซึ่งเป็นผู้ว่าราชการเมืองชุมพร  
คนใหม่ พร้อมด้วยข้าราชการและราษฎรก็ได้ทำทางเกี่ยวขำและสะพานต่อไปจนถึงเมืองหลังสวน<sup>1</sup>

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำรัสเกี่ยวกับเรื่องทาง  
เกี่ยวขำพร้อมทั้งพระราชทานคำแนะนำ ดังนี้

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/84, "รายงานของกระทรวงมหาดไทยที่ประชุมเสนาบดี",  
เดือนกันยายน ร.ศ. 125, และขช. 9/101, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรม  
ขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 2036/30390, 24 กันยายน ร.ศ. 125.



การบำรุงขึ้นต่อไป คือ จัดที่ซึ่งน้ำในที่หยุดพักทุก ๆ ตำบล เพื่อให้คนเดินทางและสัตว์พาหนะได้ใช้บริโภค การกระทำเช่นนี้ง่ายกว่าการทำสะพานเพราะเพียงแต่ขุดหนองหรือสระที่มีอยู่แล้วให้ลึก แล้วกอนักหญ้าเพื่อให้น้ำสะอาด หลังจากนั้นก็นำบริเวณสระส่วนหนึ่งให้เป็นสำหรับคนใช้ อีกส่วนหนึ่งให้สัตว์พาหนะใช้

ในปีนั้นกรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ขานหลวงพิเศษจัตการาชการตำแหน่งข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลปราจีน ได้เสนอความเห็นต่อที่ประชุมข้าหลวงเทศาภิบาลประจำ ร.ศ. 126. ณ กระทรวงโยธาธิการว่า รัฐบาลควรจะบำรุงทางเขาของตะโกซึ่งเป็นเขตต่อกันระหว่างเมืองวิเศษชัยชาญกับเมืองศรีโสภณมาเมืองปราจีนให้ใช้ไปมาไต่สะดวกเพื่อบำรุงสินค้าให้เจริญยิ่งขึ้น เพราะเส้นทางดังกล่าวเป็นทางรวมสินค้าซึ่งมาจากมณฑลอุดร อีสาน นครราชสีมาและเขตฝรั่งเศษเพื่อมาจำหน่ายในมณฑลปราจีน<sup>1</sup> กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ จึงทรงสั่งนายสัปปีโย (สปีโย) วิศวกรกับนายจรัสผู้ช่วยสังกัดกระทรวงโยธาฯ ไปสำรวจทางพบว่าเกวียนที่บรรทุกของไม่สามารถเดินผ่านทางเขาของตะโกได้ เพราะพื้นที่ในตอนนั้นเป็นภูเขาประกอบด้วยกองศิลาก้อนใหญ่ ๆ ทับเกี่ยวกัน ฉะนั้นเมื่อมาถึงที่นี้คนเดินทางต้องขนของลงจากเกวียนก่อน แล้วต้องขนแบกของขึ้นมาเดินทางข้ามช่องเขาด้วยความยากลำบาก แล้วจึงขนของบรรทุกเกวียนอีกที่หนึ่ง เพราะเกวียนเปล่าเท่านั้นจึงจะข้ามช่องเขาได้ แต่ถึงกระนั้นเขาเกวียนก็หักและเกิดอันตรายต่าง ๆ แก่เกวียนและโค<sup>2</sup> นายสัปปีโยไปตรวจทางยังไม่สำเร็จก็ต้องถอยกลับกรุงเทพฯ เพราะป่วยและขาดเสบียงอาหาร

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/106, "รายงานประชุมข้าหลวงเทศาภิบาลประจำ ร.ศ. 126".

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/106, "นายธี อาเธอร์วิศวกรใหญ่กรมโยธากราบเรียนพระยาเสถียรฐานะปณิกยปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธา", สำเนาที่ 2236/908, 23 มีนาคม ร.ศ. 126, จากรายงานของนายสัปปีโยที่เดินทางไปสำรวจทางเขาของตะโกระหว่างวันที่ 7 มกราคม ร.ศ. 126-2 มีนาคม ร.ศ. 126.

เมื่อกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาและกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเสด็จไปตรวจทางรถไฟเมืองฉะเชิงเทรา โคตรงปรักษาหารือในเรื่องที่จะต้องทำทางของตะโกเพื่อไม่ให้สินค้าในพระราชอาณาจักรลงไปเสียทางอื่น กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์จึงเสด็จไปสำรวจทำเลการคาและเส้นทาง เขาของตะโกด้วยพระองค์เองพร้อมกับนายกิตตินส์ เลขาธิการกระทรวงโยธาฯ และทรงแสดงความเห็นว่า

"... โครกระบือและเกวียนสินค้าที่เคยเดินทางลงมาในฤดูนั้นหาได้มีมาลงไม่ เข้าใจกันว่าเป็นคราวที่ผู้กระส่ำระสายในการที่ยามมณฑลบูรพาถ้าแม่ไม่รีบทำทางของตะโกให้เดินสะดวกในทันที ถ้า รังเศสท่าของเสม็ดสำเร็จก่อน โครกระบือแลสินค้าจะไปลงทางนั้นเสียหมดและชักนำให้เดินทางนั้นอยู่โดยความคุ้นเคยต่อ ๆ ไป แมหากฝ่ายเราทำทางสะดวกแล้วภายหลังจะแย่งสินค้ามาไต่บางก็จะไม่เต็มภูมิเหมือนไต่มาทางคิมาก่อน จึงจำเป็นต้องทำทางในนี้ให้สำเร็จจงได้...."<sup>1</sup>

ดังนั้นกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์จึงทรงตั้งให้นายซี อาเลกรี (C. Allegri) วิศวกรใหญ่กรมโยธาฯ กับนายสับบีนโยบรีกษากะมบประมาณเงินที่จะต้องทำพอเป็นค่าใช้จ่ายตั้งเงินในงบประมาณแผ่นดินพระคลังเพื่อให้ทันใช้ในฤดูแล้ง ปี ร.ศ. 127 ซึ่งใช้กะประมาณเป็นเงิน 40,000 บาท<sup>2</sup> หลังจากนั้นนายสับบีนโยบรีกซ์ออกไปทำแผนที่กะแบบอย่างทางของตะโกที่จะตัด

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/106, "กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการกราบทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 44/3213, 2 ธันวาคม ร.ศ. 127.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/106, "นายซี อาเลกรีกราบเรียนพระยาเสถียรราชูปถัมภ์ ปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธาฯ พร้อมทั้งส่งรายงานของนายสับบีนโยบรีกซ์ที่เดินทางไปสำรวจทางเขาของตะโกเพื่อแก้ไขให้ดีขึ้นเป็นครั้งที่ 2 ระหว่าง 10 เมษายน-31 พฤษภาคม ร.ศ. 127", สำเนาที่ 2411/908, 23 มิถุนายน ร.ศ. 127.

ใหม่และโคทำรายงานว่า ทางที่จะตัดใหม่มียาวประมาณ 3,849 เมตร พื้นที่ดินในมณฑลนครราชสีมาเท่ากับมณฑลปราจีนสูงกว่ากัน ฉะนั้นเมื่อตัดทางเดินขึ้นที่สูงจะลึกถึง 162 เมตร 29 เซนติเมตร ทางที่ทำในส่วนใหม่ตัดเขาทางเกวียนเป็นที่ราบ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ตัดกระเบิดศิลามาก ทำให้ช่วยประหยัดเงินแก่ตรงที่สุดทางทั้งสองข้างอันเป็นทางขึ้นเขา จำเป็นต้องตัดทางเดียวกันหลายตอน นายสัปปีนโยเห็นว่า การที่จะสร้างทางนี้ต้องเอาใจใส่ในการที่จะทำรางน้ำเดิน และสะพานข้ามทางน้ำไหลเป็นส่วนสำคัญ เพราะไม่เช่นนั้นทางที่ทำได้จะไม่ได้อะไรประโยชน์ ส่วนรายคะประมาณเงินที่จะทำก็ตรงกับที่ได้ปรึกษากับนายฮาเลกรีแคแรกคือ 40,000 บาท.

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ลงมือทำทางช่องตะโกในเดือนมกราคม ร.ศ. 127 ฉะนั้นกรมหลวงนเรศวรวรฤทธิจึงทรงส่งวิศวกรทั้งไทยและฝรั่งของกระทรวงโยธาธิการมีนายสัปปีนโยเป็นหัวหน้าเดินทางไปลงมือทำ และทรงมีสารตราถึงข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลปราจีนกับมณฑลนครราชสีมาจัดคนมาทำงานแบบเกณฑ์จ้าง<sup>1</sup> การทำทางช่องตะโกแล้วเสร็จในวันที่ 3 มีนาคม ร.ศ. 127

จะเห็นได้ว่าในการบำรุงทางที่มีอยู่แล้วนั้น รัฐบาลจีนโยบายเร่งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขทางให้เร็วที่สุดเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ การเมืองและการปกครองทั้งนี้รัฐบาลจะใช้จ่ายเงินอย่างประหยัด รอบคอบและคุ้มค่าที่สุด

### 3.2 ถนน

ถนนต่างกับทางเดิมซึ่งกล่าวถึงในตอนแรกเพราะถนนเป็นหนทางที่สร้างขึ้น หัวเมืองส่วนใหญ่ทำถนนตามนโยบายของรัฐบาลที่ให้ถนนมีร่องน้ำสองข้างเพื่อการระบายน้ำเช่นเดียวกับถนนในกรุงเทพฯ เช่น ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) หลวงสโมสรราชกิจ นายอำเภอย่าน

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/106, "กรมราชเลขาธิการถึงกรมหลวงนเรศวรวรฤทธิ", สำเนาที่ 21/1283, 3 ธันวาคม ร.ศ. 127 และเรื่องเดิม "กรมหลวงนเรศวรวรฤทธิกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว", สำเนาที่ 62/1424.



แหลม จังหวัดเพชรบุรี ไร่เงินและขอแรงกำนันผู้ใหญ่นายราชบุตรสร้างถนนที่อำเภอบ้านแหลม ยาว 11 เส้น 6 วา กว้าง 3 วา มีร่องน้ำกว้างข้างละ 3 สอก<sup>1</sup>

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสนพระราชหฤทัยในกิจการการทำถนน ตามมณฑลต่างจังหวัดมาก ดังปรากฏกระแสพระราชดำริในเอกสารต่าง ๆ ของกระทรวงโยธาธิการ ๗ กองจดหมายเทศาภิบาล ดังนี้

ยช. 9/76 สำเนาหนังสือกรมราชเลขาธิการที่ 414/1714 ลงวันที่ กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120 ถึงพระยาศรีสทเทพ ราชปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทย ว่า

"...โปรดเกล้ามีพระกระแสว่า ทางตัดไคมากนักหนา กลัวจะเป็นแพทาง ไม่ใช้ถนนถึงเช่นนั้นดี กลัวแต่จะปีเดียวหายเช่นทางเสด็จประพาสป่าเรื่อง ที่เรียกว่า ถนนพระราชดำริว่า ถ้าไม่มีอะไรปูอะไรถมให้แข็งข้างบนก็คง เป็นทางเท่านั้น..."

ยช. 9/71 สำเนาหนังสือกรมราชเลขาธิการที่ 271/1341 วันที่ 23 ธันวาคม ร.ศ. 120 ถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยว่า

"...โปรดเกล้า ว่าทำถนนขึ้นนั้นเป็นการดี แต่คำที่เรียกว่าถนน ๆ เช่นนี้ ถ้าทำมากขึ้นเท่าสายยาวไปแล้ว ไม่มีสิ่งใดที่แข็งอยู่หลังถนน ทำแล้วทิ้งก็จะสูญไป แล้วก็ทำขึ้นใหม่ในแห่งเดียวกันนั้น ไม่เป็นที่อยู่ใด 5000 พรรษา นาก็ อานแนะนำให้หัวเมืองที่ขอบทำถนน ก็คิดหาสิ่งซึ่งจะถมหลังถนนซึ่งจะถูกและ ง่ายที่สุดทุก ๆ เมืองต่าง ๆ กันตามแต่จะหาได้โดยใด ถ้าทำเช่นนั้นถนนจะ าวรรค..."

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5 ยช. 9/101, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ อมรพันธ์", สำเนาที่ 1220/11351, 26 ตุลาคม ร.ศ. 128.

ขบ.9/77 สำเนาหนังสือกรมราชเลขาอนุกรมที่ 1595/2674 วันที่ 18 มิถุนายน  
ร.ศ. 127 ถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ ว่า

"....โปรดเกล้าฯให้พูลเกล้าฯที่ทำนนั้นดี แต่ต้องระวังอย่าให้ทำนนั้นที่ไม่เป็น  
ประโยชน์ให้ราษฎรเกิดความเดือดร้อน...."

ขบ.9/93 สำเนาหนังสือกรมราชเลขาอนุกรมที่ 155/1165 วันที่ 12 กันยายน  
ร.ศ. 122 ถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ ว่า

"....ขอให้ระวังตัดถนนแต่ที่เป็นประโยชน์แก่การเดินไปมาค้าขายสะดวก  
อย่าเพื่อให้ทำสำหรับงาม...."

จากพระราชดำรัสดังกล่าว พอสรุปเป็นพระราโชบายที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
รัชกาลที่ 5 พระราชทานแก่ผู้ทำนนั้นในหัวเมืองไควว่า

1. ก่อนทำถนนผู้ทำโดยเจตนาอย่างหนึ่งข้าราชการท้องถิ่นต้องพิจารณา ดังนี้
  - 1.1 ถนนที่จะทำนั้นเป็นประโยชน์แก่ราษฎร เป็นส่วนใหญ่หรือจะก่อความ  
เดือดร้อนให้แก่ราษฎร ถ้าเป็นประโยชน์จึงควรทำ
  - 1.2 ต้องคำนึงประโยชน์ในการเดินทางไปมาค้าขายเป็นสำคัญมากกว่า  
การทำถนนให้สวยงาม

2. การทำถนนควรทำให้มั่นคงแข็งแรงโดยการหาวัสดุต่าง ๆ มาถมหลังถนน  
เพื่อให้ถนนแน่น วัสดุดังกล่าวควรเป็นของที่มีอยู่แล้วในท้องถิ่นเพราะยอมหาได้ง่ายและมี  
ราคาถูก

3. เมื่อทำถนนเสร็จแล้วหัวเมืองต่าง ๆ ควรบำรุงรักษาถนนในท้องถิ่นของตนให้  
คิวยุเสมอกว้าง เช่น เมื่อคราวราชการเมืองเงินขอแรงราษฎรตัดถนนและทางหลวงใน  
เขตแขวงเมืองเงินเป็นจำนวนหลายสาย ทางรัฐบาลได้มีตราตอบความชอบและได้ตั้งเดือน

ให้ทางราชการ เมืองเงินจัดการรักษาถนนให้โดยเสมอด้วย<sup>1</sup> การหมั้นตรวจตรารักษาดนโดยเสมอ เช่นนี้เป็นการช่วยประหยัดเงินแรงงานและเวลาได้วิธีหนึ่ง

จะเห็นได้ว่าพระราโชบายการทำถนนหัวเมืองนั้น มุ่งถึงคุณประโยชน์ ความประหยัด และความคงทนถาวร เป็นสำคัญ ส่วนถนนที่สร้างในย่านชุมชน เช่น เมืองนครราชสีมาซึ่งปรากฏว่าใน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) เป็นเมืองที่กำลังเจริญเติบโต เป็นศูนย์กลางของเกวียนที่มาจากมณฑลอุดรและมณฑลอีสาน แดถนนหนทางทั้งในเมืองและนอกเมืองยังคงคับแคบอยู่ พระยาจาแสนบิด้า ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมา เห็นว่าควรตัดถนนให้กว้างออกไปเพื่อรถมาและเกวียนจะได้เดินไปมาได้สะดวก และจะเป็นการงดงามแก่บ้านเมืองด้วย นอกจากนั้นก็ควรขยายประตูเมืองออกให้กว้างเท่ากัมถนนด้วย<sup>2</sup> พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริแนะนำเกี่ยวกับการสร้างถนนในย่านธุรกิจในเมืองนครราชสีมาว่า

"... เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยรู้จักเมืองนครราชสีมาดีกว่าที่จะช่วยคิดได้ แต่เมื่อแยกทางเกวียนแลทางรถออกถนนละทางหากกีดส่วนถนนจะลดลงมาเป็น 4 วา ตามที่คิดแบ่งคนละครึ่ง จะเป็นที่น่าเสียใจในภายภาคหน้าควรเปิดที่ระหว่างนำเรือนข้างถนนทั้งแต่นำเรือนฟากหนึ่ง ถึงนำเรือนฟากหนึ่งให้เต็ม 8 วา ถนนในเวลานี้จะถมแต่สักสี่ศอกถ้าแปดศอกก็ตามขานที่เหลื่อจากขอบถนนออกไปถึงนำเรือนให้กำหนดความถาจะขยายถนนออกไปแล้วปล่อยให้เจ้าของเรือนรักษาไปพลาง มีกำหนดความถาจะขยายถนนออกไปเมื่อใด ต้องยอมให้ขยายถนนออกไปจนถึงนำเรือน

สถาบันวิจัยประชากร

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/76, "พระบาทศรีสุนเทพ ราชปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทยกราบทูลกรมขุนสมมทอมรพันธ์", สำเนาที่ 1177/11034, 12 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/88, "พระยาจาแสนบิด้าข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครราชสีมากราบทูลกรมหลวงดำรงราชานุภาพ", และ "กรมหลวงดำรงราชานุภาพเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยถึงพระยาจาแสนบิด้า", สำเนาที่ 187860, 27 เมษายน ร.ศ. 127.

ถ้าได้เตรียมไวเสีย เช่นนี้ที่คนซึ่งยังไม่ไต่ทำถนนบ้านใครบ้านนั้นเอาใครยได้  
เมื่อเวลาจะทำถนนก็ขายออกไปได้...."<sup>1</sup>

จะเห็นได้ว่าพระราชโบายที่โปรดเกล้าฯ ให้ทำถนนในลักษณะเช่นนี้ เหมือนกับการ  
ทำถนนในย่านชุมชนของกรุงเทพฯ ดังที่กล่าวไว้แล้วในบทที่สอง

๒. วัตถุประสงค์และสาเหตุในการสร้างถนน

วัตถุประสงค์ในการสร้างถนนในหัวเมืองส่วนใหญ่มุ่งเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ  
การปกครองและสังคม โดยมีสาเหตุส่งเสริม ดังนี้

( 1. ) เนื่องจากแต่เดิมในสถานที่บางแห่งยังไม่มีการคมนาคมลำบากเป็น  
ผลเสียต่อการขนส่งสินค้า การเดินทาง และการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ฝ่ายรัฐบาล จึงได้มี  
ผู้คิดดำเนินการสร้างถนนขึ้น เช่น ใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) พระยาเทพาธิบดี ชาหลวง  
เทศาภิบาลเมืองเพชรบูรณ์ได้เกณฑ์คนเมืองหล่มสักคีและเมืองเพชรบูรณ์ตัดทางเกวียนตามทาง  
สายโทรเลขตั้งแต่เมืองเพชรบูรณ์ถึงอำเภอภูมิแฉางเมืองพิจิตร ทั้งนี้เพราะว่าแต่เดิมมณฑล  
เพชรบูรณ์ไม่มีทางที่ราษฎรจะไปมาค้าขายติดต่อกับเมืองมณฑลอื่น ทำให้ราษฎรไม่มีโอกาส  
จำหน่ายสินค้าพื้นบ้านพื้นเมืองให้แพร่หลายทั่วไป จำหน่ายแต่ในเมืองของตนทำให้ใครราคาไม่ดี  
เท่าที่ควรและขายได้น้อยราษฎรพลเมืองจึงอึดอัดขัดสน ฉะนั้นการตัดถนนสายดังกล่าวจึงเป็น  
ประโยชน์ทางเศรษฐกิจคือให้ราษฎรได้ใช้เป็นทางไปมาค้าขาย ประการหนึ่ง อีกประการหนึ่ง  
เป็นประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลตรวจตราดูแลทุกข์สุขของราษฎรและตรวจตราซ่อม  
แซมรักษาเสาสายโทรเลขและโทรศัพทตั้งแต่เมืองเพชรบูรณ์ถึงอำเภอแฉางเมืองพิจิตรด้วย<sup>2</sup>

พงศาวดารมณฑลพายัพ

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/88, "กรมราชเลขาญการตั้งกรมหลวงดำรงราชานุภาพ",  
สำเนาที่ 30/276, 17 พฤษภาคม ร.ศ. 127.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/74, "พระยาศรีสุทเทพ ราชปลัดทูลฉลองกระทรวง  
มหาดไทยกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 344/1635, 17 พฤษภาคม ร.ศ. 128.

(2.) ทางเดินตามธรรมชาติได้รับการพัฒนาขึ้นเป็นถนนเพราะว่า ทางเดินธรรมชาติ นั้นมักใช้ได้เป็นครั้งคราว ถ้าฝนตกหรือน้ำท่วมทางเดินนั้นก็จะเป็นโคลน เป็นหลุมเป็นบ่อทำให้ ลลำบากแก่การ เดินทาง แต่เนื่องจากมีผู้ใช้เส้นทางนั้นมาก ฉะนั้นจึงมีผู้นำในการปรับปรุงพัฒนา ทางนั้นให้ เป็นถนน ผู้นำส่วนใหญ่มักเป็นข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ของท้องถิ่นนั้น ๆ โดยใช้วิธีมอบบุญ เรียกริเงินหรือขอแรงราษฎรช่วยกันทำเอง โดยไม่ต้องของงบประมาณแผ่นดิน เช่น ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) เนื่องจากทางเดินซึ่งราษฎรเดินไปมาในตำบลแพรงสาม เมืองระยองเป็นที่มาบ 1 ถึงฤดูฝนราษฎรเดินขึ้นลงลำบากเพราะต้องลุยน้ำตามทางประมาณ 40 เส้น พระศรีสมุทโศก ภูวราชการเมืองระยอง จึงขอความร่วมมือจากกำนันผู้ใหญ่บ้านราษฎรอุทธรณ์พระบรมราชูปถัมภ์ขอก ทุนเป็นถนนกว้าง 4 คอก สูง 2 คอกเศษ ยาว 4 เส้น<sup>2</sup>

อาจกล่าวได้ว่าปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ คือ ฤดูฝนก็มีส่วนช่วยผลักดันกระตุ้นให้มีการ พัฒนาการคมนาคมด้วย

(3.) เนื่องจากเมืองมีความเจริญเติบโตขึ้น ทางฝ่ายบ้านเมืองและราษฎรของเมือง นั้น ๆ จึงร่วมมือกันสร้างถนนในแต่ละกรณี ดังนี้

๓ ก. สร้างถนนใหม่ให้กว้างขึ้นแทนถนนเก่าที่คับแคบ เช่น ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) ปรากฏว่าถนนหนทางในเมืองขอนแก่นเป็นตรอกเล็กหรือถนนยคับแคบทำให้ลำ- บากในการเดินทาง ขุนยุดงแควนประจันต์ ขานหลวงเสาศาภิบาล พระยานครศรีบริรักษ์ภูวราชการ กรมการกำนันผู้ใหญ่บ้านของ เมืองขอนแก่นได้ช่วยกันจัดการและบอกบุญขอแรงราษฎรสร้างถนน 3 สาย กว้างตั้งแต่ 6 วาถึง 8 วา ยาว ตั้งแต่ 6 เส้นถึง 32 เส้น และปลูกต้นไม้ตลอด

<sup>1</sup> พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2493 ให้คำอธิบายคำว่า "มาบ" ใน หน้า 715 ว่า "หลุมกว่าใหญ่"

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 9/71, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ อมรพันธ์", สำเนาที่ 88/6395, 3 กันยายน ร.ศ. 121.



สองข้างถนนทุกสาย<sup>1</sup>

ข. สร้างถนนกลางเมือง เช่น ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) ขุนฉวยณรงค์  
ชาหลวงงาและพระยาพนมบุรีกับขุนวรวงศาการเมืองนครพนมได้ใช้แรงนักโทษสร้างถนนขึ้น  
กลางเมืองนครพนม 4 สาย มีความกว้างตั้งแต่ 1 วา 3 คอกถึง 3 วา ยาวตั้งแต่ 4 เส้น  
10 วา ถึง 9 เส้น<sup>2</sup>

ค. สร้างถนนติดต่อกับสถานที่สำคัญ เช่น เรือนจำ โรงพักตำรวจภูธร ทว่าการ  
อำเภอ วัด ตลาด สถานีรถไฟ เช่น ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) พระยาพิไชยบริรักษ์  
สงคราม ขุนวรวงศาการเมืองสระบุรี กรมการอำเภอเมืองและอำเภอหนองแค บอกบุญขอแรง  
กำนันผู้ใหญ่บ้านราษฎรช่วยกันตากถางและถมพูนดินตัดเป็นถนนตั้งแต่ถนนรถไฟตลปากเพรียว  
ถึงที่ว่าการอำเภอหนองแค เมืองสระบุรี ถนนกว้าง 4 วา ยาว 500 เส้น สูงพูนจากพื้นดิน  
1 คอก ใ้รับพระราชทานนามว่า "หนองแค"<sup>3</sup>

ง. สร้างถนนไปบรรจบกับทางสายโทรเลข เช่น ร.ศ. 127 (พ.ศ.  
2451) หลวงสาราลักษณ์เลขา นายอำเภอกาญจนบุรี (สุราษฎร์ธานี) ขอแรงราษฎรตัดถนนใน  
ท้องที่อำเภอกาญจนบุรีตั้งแต่คลองท่าทองถึงเขาแก้วบรรจบทางสายโทรเลข ถนนยาว 83 เส้น  
10 วา กว้าง 1 วา 2 คอก<sup>4</sup>

---

1 ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/77, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ 835/5092, 31 กรกฎาคม ร.ศ. 122.

2 ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/77, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ 2025/10313, 26 ธันวาคม ร.ศ. 122.

3 ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/80, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ 251/1952, 15 พฤษภาคม ร.ศ. 121.

4 ก.จ.ช., ร.5, ขธ.9/84, "พระยาศรีสุเทพปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทย  
กราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1417/8886, 27 ตุลาคม ร.ศ. 127.

จ. สร้างถนนเชื่อมต่อเมือง เขิน ใน ร.ศ. ๑๒๑ (พ.ศ. ๒๔๔๕)

พระยาอนุราชพิบูลย์เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยพระเจ้านครราชสีมาเมืองมณฑลนครราชสีมาขอพระราชทาน  
ตั้งถนนตั้งแต่เมืองมณฑลนครราชสีมาถึงเมืองนครพนมโดยมีลำน้ำของสายหนึ่งกว้าง ๒ วา ยาว  
๑๑๕๗ เส้น และตั้งแต่เมืองมณฑลนครราชสีมาเมืองหนองสูงจกเขตเมืองยโสธรอีกสายหนึ่งกว้าง  
๒ วา ยาว ๑๔๔๖ เส้น ถนนเช่นนี้เรียกว่า "ทางหลวง"<sup>๑</sup>



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.๕, ขร. ๔/๑๗, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมเด็จ  
อมรพันธ์", สำเนาที่ ๒๔๔๒/๑๓๓๐๗, ๑๖ มิถุนายน ร.ศ. ๑๒๑

## ๒. อุปสรรคและปัญหา

การพัฒนาการคมนาคมในทางจังหวัดแทบจะไม่มีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเรื่องเงิน เพราะกิจกรรมส่วนใหญ่เกิดจากน้ำพักน้ำแรงของข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน (บางครั้งนักโทษ) ในแต่ละท้องถิ่น นอกจากนี้ในเรื่องใหญ่ ๆ ซึ่งรัฐบาลต้องเข้ามาจัดการเองจึงจะสำเร็จ เช่น เรื่องทางของตะโก ซึ่งเงินที่จะใช้ก็ตั้งเป็นงบประมาณล่วงหน้าเพื่อจะได้แน่ใจว่าจะสามารถทำได้ นอกจากนี้บางครั้งเป็นกรณีเร่งด่วนก็อาจใช้เงินงบประมาณของรายการอื่นได้ เช่น การตัดถนนท่วมฉลุยเกิด เพื่อป้องกันโรคระบาดก็เอาเงินงบประมาณของการทำโทรเลขมาใช้ก่อน การพิจารณาการใช้เงินก็ถือหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับการพัฒนาการคมนาคมในกรุงเทพฯ คือ ถือหลักประโยชน์สุขของประชาชนส่วนใหญ่เป็นสำคัญ แต่อุปสรรคสำคัญที่กลายเป็นปัญหาแก่รัฐบาล คือ เรื่องการตัดถนนไปถูกที่ดินของคนในบังคับต่างชาติ ซึ่งก็เป็นลักษณะของปัญหาและอุปสรรคแบบเดียวกับที่รัฐบาลต้องเผชิญในกรุงเทพฯ การแก้ไขของรัฐบาล คือ พยายามหลีกเลี่ยงไม่ให้ถูกที่ดินของคนในบังคับต่างชาตินั้น ๆ เพื่อป้องกันการมีเรื่องซึ่งจะนำไปสู่ความเสียหายของฝ่ายไทยเอง เช่น ใน ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) เมื่อเจ้าพนักงานเมืองอุไทยธานีได้ตรวจตัดถนนปรากฏว่าไปถูกที่ดินของจีนสุกกวยซึ่งอ้างว่าเป็นคนในบังคับฝรั่งเศส เจ้าของที่ร้องขอเงินค่าที่เป็นจำนวนเงิน "สองพันร้อยบาท"<sup>1</sup> จากรัฐบาลไทยแต่เมื่อยังไม่ได้ จีนสุกกวยก็ร้องต่อผู้ว่าการแทนกงสุลฝรั่งเศสคือ นายรัว (Roy) ให้ช่วยเหลือเจรจากับรัฐบาลไทย เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงทราบเรื่องก็ทรงมีพระราชหัตถเลขาถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยโปรดเกล้าฯ ให้ขายถนนที่ก้างคัตนั้นยอมไปทางอื่นไม่ให้ถูกที่ดินของคนในบังคับต่างประเทศดังกล่าว<sup>2</sup>

<sup>1</sup> คนฉบับคือ ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/91, เขียนเช่นนี้ ผู้วิจัยคิดว่าอาจเป็นเงินร้อยบาทสองพันใบคือประมาณ 200,000 บาทหรืออาจจะเป็นสองพันหนึ่งร้อยบาทก็ได้ ซึ่งผู้วิจัยไม่แน่ใจ

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/91, "พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระราชทานกรมหลวงดำรงราชานุภาพ", ลำเนาพระราชหัตถเลขาที่ 26/79, 14 เมษายน ร.ศ. 122.

๒.๓ การบำรุงถนน

นโยบายสำคัญของรัฐบาลคือการทำนุบำรุงถนนที่มีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นโดยได้รับความร่วมมือจากรัฐช่วย การทำนุบำรุงถนนมีดังนี้

(๑.) การสร้างสะพาน นับว่าเป็นสิ่งจำเป็นมาก เพราะถนนบางแห่งจะสมบูรณ์ไม่ไถ่ขาดสะพาน เนื่องจากถนนคังกล่าวมีห้วย คลอง ลำธารและแม่น้ำก็คขวางทางอยู่ในกรณีเช่นนี้การสร้างถนนและสะพานมักจะทำไปด้วยกัน เช่น ใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) เมื่อกรมการอำเภอโพธาราม เมืองราชบุรี จัดการตัดถนนตั้งแต่สถานีรถไฟถึงหลังตลาดก็ได้สร้างสะพานข้ามคลองที่หน้าตลาดกว้าง 1 วา 1 คอก 2 นิ้ว ยาว 12 วา พื้นปูกระดานไม้แดง มีลูกกรงทั้งสองข้างตามยาว มีบันได 3 คาน เสาโซ่ไม้เต็งรัง ใ้รับพระราชทานนามว่า "สะพานประพาศ" เปิดเมื่อคราวพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสมณฑลราชบุรี<sup>1</sup>

(๒.) การจัดระดับโคมไฟตามริมถนน นับเป็นสิ่งสำคัญเพราะในเวลาค่ำคืนถ้าไม่มีโคมไฟประดับตามถนนก็จะทำให้ถนนนั้นมืด ทำให้ลำบากแก่มหาชนที่ใช้เส้นทางนั้นและทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยจากโจรผู้ร้าย ฉะนั้นจึงมีการประดับโคมไฟตามท้องถนนโดยมีจุดมุ่งหมายนอกจากสาธารณประโยชน์ดังกล่าวแล้ว ยังเพื่อความเรียบร้อยเรียบร้อยสง่างามแก่บ้านเมืองด้วย การประดับโคมไฟตามถนนมักทำในย่านชุมนุมชนของตัวเมือง ส่วนใหญ่ราษฎรที่ได้รับประโยชน์จากการจุดโคมไฟซึ่งมักเป็นผู้มีบ้านเรือนอยู่ในบริเวณนั้นจะเป็นผู้ออกเงินเรียไรจัดซื้อโคมไฟ ออกเงินค่าบำรุงรักษาและค่าน้ำมันจุดไฟเป็นรายเดือนมากกว่าจะเป็นเงินของหลวงออก ผู้ที่หน้าที่จัดการเรื่องนี้มักเป็นข้าราชการที่มีคนนับถือ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช.9/101, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบทูลกรมขุนสมมติอมรพันธ์", สำเนาที่ 1221/11397, 28 ตุลาคม ร.ศ. 128.

ตัวอย่าง

ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) พระยาสุจริตรักษาพรหมคยาชาราชการเมืองตากเรียไ้เงินตามบรรดาชาราชการ พอลา และราษฎรในแขวงเมืองตาก ได้เงิน 401 บาท 37 อัฐจัดซื้อโคมไฟและน้ำมันจุดไฟรายตามถนนเมืองตาก สิ้นเงิน 370 บาท 16 อัฐลงมือจุดโคมไฟตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ร.ศ. 120 ถึงเดือนเมษายน ร.ศ. 122 น้ำมันสำหรับจุดไฟหมด กระจาบคราวที่ชาราชการไปปราบผู้รายเงี้ยวในมณฑลพายัพ การเรียไ้เงินดังกล่าวจึงต้องงด ครั้นเดือนเมษายน ร.ศ. 125 เมื่อเหตุการณ์สงบจึงไ้มีการเรียไ้เงินต่อมา รวมได้เงิน 1,513 บาท 8 อัฐ ไ้ใช้จ่ายเป็นค่าซื้อโคมไฟเพิ่มเติม ค่าน้ำมัน และค่าสิ่งอื่น ๆ ซึ่งไ้ใช้ในการนี้ สิ้นเงิน 921 บาท 24 อัฐ เงินที่เหลือเก็บไว้ใช้ในคราวจุดโคมไฟครั้งต่อไป<sup>1</sup>

ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) พระยาพิไชยสุนทร ผู้วาราทการเมืองอุไทยธานีไ้ประชุมเจ้าภาษีนายอากกรและจีนพ่อค้าซึ่งอยู่ในแขวงเมืองอุไทยธานีชี้แจงเหตุผลที่จะจุดโคมไฟตามถนน ก่อเพื่อเป็นสาธารณประโยชน์แก่มหาชนในยามค่ำคืน เพื่อเป็นการสะดวกแก่องรักษาระงับเหตุโจรผู้รายและเป็นความงามสง่าแก่บ้านเมือง ทำให้บรรดาเจ้าภาษีนายอากกรและพ่อค้ามีความยินดีบริจาคทรัพย์รวม 516 บาทจัดซื้อโคมไฟ และราษฎรชาวบ้านบริจาคทรัพย์เป็นค่าน้ำมันปิโตรเลียมเป็นรายเดือน<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5 ยช.9/90, "พระยาสุจริตเทพกรามพุทธกรมขุนสมมตอมรพันธุ์", ลำเนาที่ 3542/33856, 21 ธันวาคม ร.ศ. 125.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช.9/90, "พระยาสุขุมนย์วินิตแทนราชปตักทูลฉลองกระทรวงมหาดไทยกรามพุทธกรมขุนสมมตอมรพันธุ์", ลำเนาที่ 1318/7450, 24 ตุลาคม ร.ศ.



(3.) การจรัรักษาความสะอาดของถนนและการหมั้นตรวจราชมมถนน เช่น

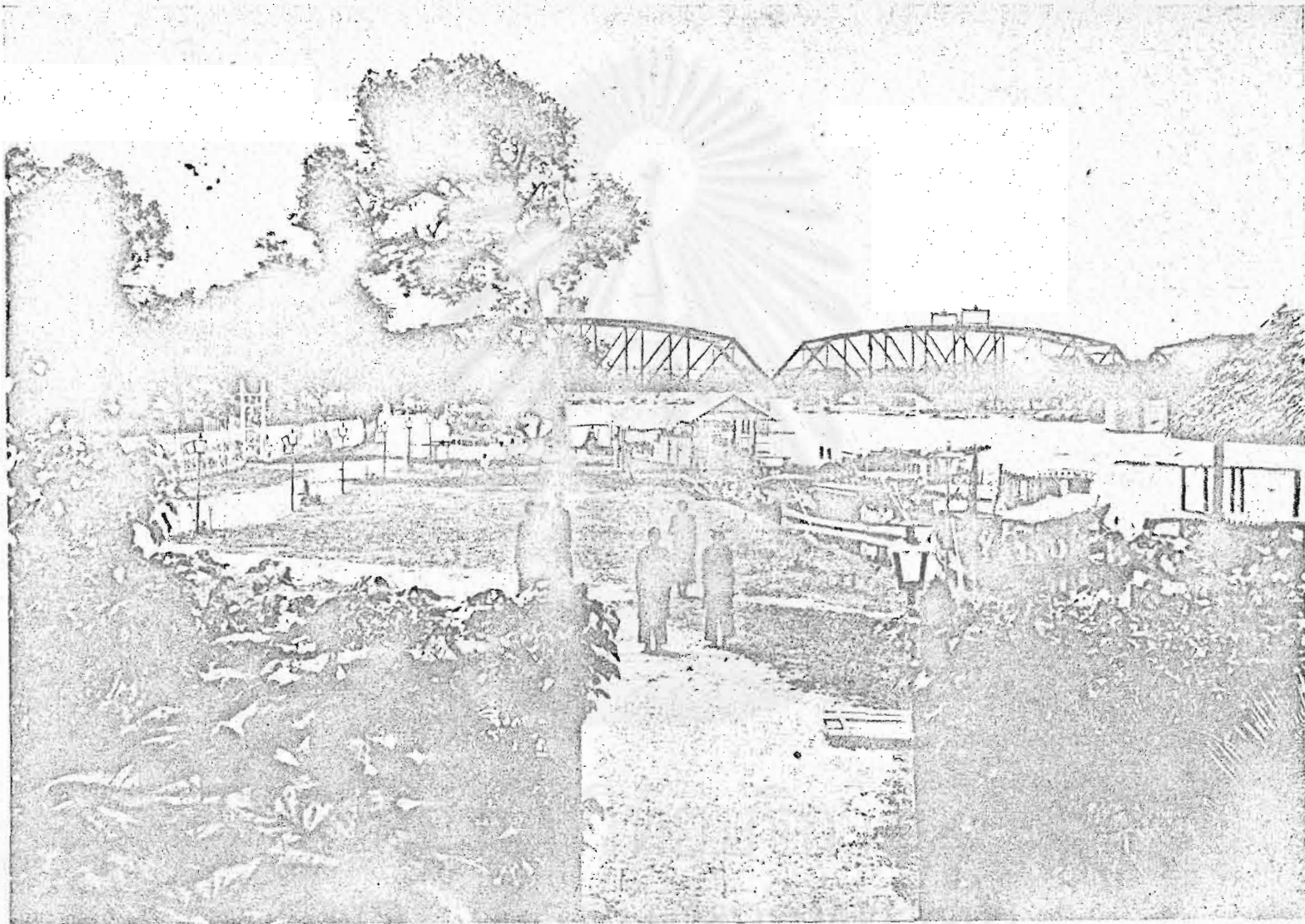
ร.ก. 126. (พ.ศ. 2450) ปรากฏว่าถนนหลวงในบริเวณเมืองขมบุรีตั้งแต่ที่ทำการไปรษณีย์-โทรเลขถึงสถานีกรททหารเรือตำบลมะขามหยงเป็นที่ลุ่มคอนโดโครกรุงรัง ไม่มีโคมไฟ ราษฎรยังตั้งร้านขายของรถถนนทำให้ถนนแฉก พระยาพิไชยชลธีข้าหลวงฯได้ประกาศห้าม ราษฎรขยับร้านออกตามแนวถนนเดิม จัดตั้งถังสำหรับใส่ขยะมูลฝอยและจัดการประดับโคมไฟตามท้องถนน นอกจากนี้ยังได้จัดนักโทษสำหรับซ่อมแซมถนนและกวาดถนนทุกวัน และตั้งแต่ได้จัดการขึ้นดังนี้ ราษฎรในแถบนั้นได้บริจจาคทรัพย์ช่วยในการจุดโคมไฟด้วย<sup>1</sup>

จะเห็นได้ว่าผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาการคมนาคมในมณฑลต่างจังหวัดคือ ข้าราชการส่วนท้องถิ่นและประชาชนในท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งใครร่วมมือกันเป็นอย่างดีทั้งด้าน แรงงานและเงินจนกระทั่งเกือบไม่คงต้องเปลืองเงินของแผ่นดินเลย และส่วนใหญ่ความร่วมมือดังกล่าวเป็นไปด้วยความบริสุทธิ์ใจเพื่อใหท้องถิ่นของตนมีความเจริญก้าวหน้าซึ่งนับว่า เป็นเป้าหมายของการพัฒนาที่ถูกตองนับเป็นการแสดงความสามารถของข้าราชการส่วนท้องถิ่น ด้วย นอกจากนี้กิจกรรมการพัฒนาการคมนาคมก็ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลซึ่งเห็นคุณค่าของ การพัฒนาการคมนาคมในทางจังหวัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องใหญ่ ๆ ซึ่งฝ่ายระดับท้องถิ่น ไม่อาจทำได้ รัฐบาลก็ได้ปรับปรุงแก้ไขหรือสร้างใหม่ให้ดีขึ้นโดยคำนึงถึงประโยชน์สุขของอาณา ประชากรเป็นสำคัญ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ.9/86, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพพลพระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นปราจิณกิติบดีเพื่อนำความกราบบังคมทูลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชเจ้าพ่้ามหา วิทยาลัยราชูฎดำเ็จราชการรักษาพระนคร", สำเนาที่ 647/4267, 16 กรกฎาคม ร.ศ.



สะพานราชบุรี เมื่อแรกเปิด  
The Rajburi Bridge when first inaugurated.

พาหนะ<sup>1</sup>

ก่อนสมัยรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์เท่าที่ปรากฏในพงศาวดารนั้น ทางราชการมักใช้ช้าง มา เป็นพาหนะสำหรับเดินทางและลำเลียงสัมภาระสินค้าและอาวุธยุทโธปกรณ์ในทางบกและใช้เรือในทางน้ำ ส่วนราษฎรทั่วไปมักใช้เกวียน โคและม้าเป็นพาหนะในทางบกและใช้เรือในทางน้ำ ถึงสมัยรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนตามแบบนานาอารยประเทศขึ้นในตอนนี้เองคงจะมีการใช้รถมาเกิดขึ้นดังปรากฏในพระราชหัตถเลขาฉบับหนึ่งซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 พระราชทานแก่ราชทูตไทยประจำประเทศอังกฤษ ทรงบรรยายถึงรถพระที่นั่ง คือ รถเทียมมาเสียดลัคนาลงเป็นผลให้พระองค์เองกับพระเจ้าลูกยาเธอและพระเจ้าลูกเธออีก 4 พระองค์รวมทั้งเจ้าฟ้าจุฬาลงกรณ์ด้วยทรงได้รับบาดเจ็บ<sup>2</sup>

ในสมัยรัชกาลที่ 4 การใช้รถมาเป็นพาหนะคงยังไม่แพร่หลายเพราะถนนหนทางยังไม่ค่อยมี คนส่วนใหญ่มักเดินทางโดยเรือ ถึงสมัยรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ พัฒนาการคมนาคมทางบกอย่างขนานใหญ่ มีถนนหลายสายถูกตัดขึ้นในขณะเกี่ยวกับที่การใช้รถมาเป็นพาหนะเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายทั้ง เป็นรถส่วนตัวและรถรับจ้าง รถมาในสมัยนั้นคงจะมีล้อซี่ข้างต้น ล้อหลังใหญ่ ล้อหน้าเล็กแต่ยังคงเทียมมาตัวเดียว ที่นั่งสารพัดอยู่คนหนา ที่นั่งคนโดยสารกรุเบาะมีประทุนผ้าใบ<sup>3</sup>

<sup>1</sup>พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2493 หน้า 657 ให้คำอธิบายของคำว่า "พาหนะ" ดังนี้ "เครื่องนำไป เครื่องขี่ สัตว์สำหรับขี่บรรทุกหรือลากเข็นมี ช้าง ม้า โค กระบือ เป็นต้น เรียกว่า สัตว์พาหนะ ยานต่าง ๆ มีรถและเรือเป็นคน เรียกว่า ยานพาหนะ"

<sup>2</sup>พระราชหัตถเลขาในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ฉบับพิมพ์  
พ.ศ. 2493, ฉบับที่ 8, หน้า 52.

<sup>3</sup>สงวน อ้นคง สิ่งแรกในเมืองไทย (พระนคร: แพร่พิทยา, 2514), หน้า 300.

พาทนะในสมัยรัชกาลที่ 5 ปรากฏครั้งแรกใน ๒ ประเภท คือ

1. พาทนะทางบก

พาทนะทางบกที่เริ่มมีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้แก่

1. รถราง

1.1.1 รถรางในกรุงเทพฯ

แต่เดิมรถรางเป็นรถที่แล่นไปตามรางด้วยการลากของมา ผู้ที่เริ่มทำขึ้นคือชาว  
เดนมาร์กชื่อ นายจอห์น ลอฟต์ นายอาร์คิว เปลชี เคอ วิช เซอลิวและนายเวสเทนโฮลด์  
ซึ่งได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งบริษัทและขอสัมปทานการเดินรถราง รัชกาลที่ 5  
พระราชทานพระบรมราชานุญาตเพราะทรงเห็นว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการทำให้ประชาชน  
ได้รับความสะดวกในการคมนาคมยิ่งขึ้น และขณะนั้นไม่ปรากฏว่าในทวีปเอเชียมีรถราง<sup>1</sup>  
บริษัทนี้ได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2430 โดยเริ่มวางรางรถตั้งแต่หน้า  
ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองแถวอ้อมโค่งไปหาถนนเจริญกรุงจนกระทั่งถึงบางคอแหลม<sup>2</sup> รถราง  
ดังกล่าวออกวิ่งคนโดยสารเป็นปฐมฤกษ์ในวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2431 พลตรีพระยา  
อานุกาพิตรภพ ได้กล่าวถึงรถรางแบบนี้ว่า

"...รถรางนั้นแต่ก่อนยังไม่มีไฟฟ้า รถก็มาเติมแม่เหล็ก แยกเป็น 2 พวง ๆ ละ 4 ตัว  
ในพวงหนึ่ง ๆ มีม้า 2 คู่ พวงที่อยู่หน้าใช้เฉพาะขึ้นสะพานจึงเอาไปเตรียมรอไว้ที่  
เชิงสะพาน รถเดินตามรางอย่างที่รถไฟใช้อยู่ในเวลานี้ คือตั้งแต่หลักเมืองถึง  
ถนนตก มีการเบรชขึ้นมาเป็นระยะ ๆ ถ้ามีเหตุมาไปไม่ไหวหรือลมจว้าเป็นต้องเปลี่ยน  
ม้า ก็เปลี่ยนตามระยะที่วางมาเอาไหล่ไว้ เมื่อคิดดูและหมับตาเห็นการที่รถรางสมัย  
โน้น ใหญ่สี่กงสารมาเสียนี่กระไร เพราะมาฉวนควัวเล็ก ๆ และยอมเวลาลากรถ

สถาบันวาทวิทยบริการ

<sup>1</sup> สงวน อึ้งคง เรื่องเดิม หน้า 249, และ [จัน โปชาภิษตะวัน บ้านทุ่ง] "คิดถึง  
รถราง", หนังสือพิมพ์สยามรัฐ ประจำวันที่ 1 ตุลาคม 2515, หน้า 8-9.

<sup>2</sup> ปัจจุบันนี้เรียกว่า ถนนตก.



ก็ถูกตีอย่างไม่ปราณีปราณี ทั้ง ๆ ที่มันโคออกมาตั้งจนตัวอแล้ว..."<sup>1</sup>

อัตราค่าโดยสารคิดเป็นระยะ ๆ ระยะละ 2 ไพ (6 สตางค์) คือ จากหลักเมืองถึง  
 ทรอกเตวระยะหนึ่งและจากสะพานเหล็กถึงสามยอดคือระยะหนึ่ง ถึงแม้ราคาค่าโดยสารของ  
 รถรางจะถูกกว่าค่าโดยสารของรถชนิดอื่น ๆ แต่เนื่องจากคนเดินทางมีน้อยและค่าใช่หุ่ยในการ  
 ดำเนินกิจการสูงกวารายรับ นายลอฟท์สและเพื่อนจึงโอนกิจการให้แก่บริษัทรถรางกรุงเทพ  
 จากัด (The Bangkok Tramways Co.) ซึ่งเป็นบริษัทของชาวอังกฤษ บริษัทนี้ดำเนิน  
 กิจการมาได้เพียงเล็กน้อยลงมาถึงใน พ.ศ. 2432 อังยี่สองพวกคือ พวกตั้งกงสีกับพวก  
 ชิวสีก็ทะเลาะวิวาทถึงขั้นต่อสู้กันโดยใช้ปืนใหญ่ตรงบริเวณถนนเจริญกรุงเนื่องจากแย่งงานกัน  
 ทำ ฝ่ายตำรวจสังกัดกรมพระนครบาลไม่สามารถปราบปรามได้ รัชกาลที่ 5 จึงโปรดเกล้า  
 ให้ฝ่ายทหารสังกัดกรมยุทธาธิการ เข้าช่วยโดยให้รถรางเป็นพาหนะเพราะรถรางเป็นพาหนะที่  
 เดินทางได้คล่องตัวและบรรทุกน้ำหนักได้มากเพียงชนิดเดียวในขณะนั้น มีการแย่งกำลังฝ่ายปราบ  
 ปรามเป็นหน่วย ๆ ใช้การติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์รายงานเรื่องราวมายังศาลายุทธาธิการ  
 ทุกระยะ พนักงานรถรางได้ช่วยเหลือในการขนส่งทหารอย่างเต็มที่ด้วยรู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่ง  
 ที่ได้รับใช้ประเทศชาติ ประกอบกับพนักงานรถรางเองก็เอื้อมระอาในพฤติการณ์ของพวกอังยี่  
 ที่ประพฤติชั่วเยี่ยงอันธพาลคอยรังควานพวกเขาอยู่เสมอ ในที่สุดฝ่ายรัฐบาลก็สามารถปราบปราม  
 พวกอังยี่ได้สำเร็จ

ปรากฏว่ากิจการรถรางภายใต้การดำเนินงานของบริษัทรถรางกรุงเทพ จากัดไม่  
 ประสบผลสำเร็จอีกเพราะขาดทุน จึงเลิกกิจการในวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2435 โดย  
 บริษัทของชาวเดนมาร์กมารับช่วงสัมปทาน ต่อมาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2437 บริษัทได้  
 เปลี่ยนจากการใช้มาลากรรถรางเป็นใช้พลังงานไฟฟ้าแทน ขณะนั้นกิจการรถรางในทวีปยุโรป

<sup>1</sup>พระยาอนุภาพไตรภพ, "พระมหานครกรุงเทพฯ ในความทรงจำของคนอายุ 70 ปี",  
 อ่างถึงในสงวน อันคง, เรื่องเดิม, หน้า 250.



ยังไม่มีรูดรางไฟฟ้าใช้ รูดรางสายนี้เรียกว่า สายบางคอแหลม

เมื่อรูดรางไฟฟ้าวิ่งในระยะแรกบุคคลมีความสนใจแตกตื่นไปดูมากเพราะเห็นว่าเป็นของแปลกที่รูดวิ่งไต่โดยสายไฟฟ้าไม่ตองโยงมาหรือคนลาก แต่ก็ไม่กล้าขึ้นเพราะกลัวสายไฟฟ้าจะวิ่งเข้าของกิจการจึงต้องขึ้นรถใหญ่และให้คนโดยสารขึ้นโดยไม่เก็บสตางค์ในระยะแรกต่อมาจึงเก็บสตางค์แต่อาจจะเนื่องจากกิจการขาดทุนอีก บริษัทนี้จึงโอนกิจการให้แก่บริษัทการไฟฟ้าสยามจำกัด (The Siam Electricity Co., Ltd.) เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2443

นอกจากนี้ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2443 นายเคอ วิชเชอติวและนายเวสเทินโฮลด์ได้รับสัมปทานในการเดินรูดรางขึ้นอีกสายหนึ่งชื่อว่าสายสามเสน เริ่มเดินจากสถานีปากน้ำที่หัวลำโพงไปสุดทางที่บางกระบือ<sup>1</sup> แต่ดำเนินการอยู่ได้ไม่นานก็โอนกิจการรูดรางสายนี้ให้แก่บริษัทการไฟฟ้าสยามจำกัดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2444

พ.ศ. 2447 บริษัทการไฟฟ้าสยามจำกัดพร้อมด้วยพระบรมวงศานุวงศ์และผู้มีบรรดาศักดิ์ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเปิดการเดินรูดรางขึ้นอีกสายหนึ่งในกรุงเทพฯ เรียกว่า "รูดรางสายแดง"<sup>2</sup> รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินรูดรางสายนี้ด้วยพระองค์เอง

ในที่สุดเมื่อ พ.ศ. 2451 บริษัทการไฟฟ้าสยามจำกัดซึ่งมีหุ้นเป็นจำนวนมากในบริษัทรูดรางสายแดงก็ได้รวมกิจการรูดรางสายแดงเข้ากับรูดรางสายสามเสนและรูดรางสายถนนตก

<sup>1</sup>รูดรางสายนี้ใน พ.ศ. 2468 ขยายจากหัวลำโพงไปถนนวิบูลย์เป็นสายยาวที่สุด

<sup>2</sup>เป็นสายรอบเมือง

โดยเป็นผู้ดำเนินการเองจนสิ้นรัชกาล<sup>1</sup>

1.1. รถรางในต่างจังหวัด รถรางในต่างจังหวัดมุ่งเพื่อรับส่งคนโดยสารและขนส่งพืชผลในระยะทางไกล ๆ รัฐบาลจะอนุญาตให้สัมปทานกันแต่ในกรณีที่จะให้ประโยชน์แก่คนส่วนใหญ่จริง ๆ และจะต้องคุ้มค่างบการลงทุนเพื่อส่งผลประโยชน์กลับคืนแก่รัฐบาลได้ เช่น ต้องขานในสถานที่เป็นย่านชุมนุมชนหรือไร่นาของราษฎรจำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและบรรทุกพืชผล เช่น ใน พ.ศ. 2444 นายอับอก ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เปิดการเดินทางตั้งแต่สถานีรถไฟเมืองนครราชสีมามาอ้อมหลังตลาดไปหยุดที่ประตูพลด้านโดยใช้รถบรรทุกขนาดเล็กลากด้วยกำลังม้า<sup>2</sup>

นอกจากนี้การให้สัมปทานเดินรถราง รัฐบาลพอใจที่จะสนับสนุนบริษัทของคนไทย ยิ่งกว่าของคนต่างชาติ เช่น ใน ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) จินซอเคียวฉิมขออนุญาตสร้างทางรถรางในเมืองภูเก็ตตั้งแต่ตลาดเหนือไปถึงอำเภอกะทู้<sup>3</sup> รัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ทำโดยทรงมีพระราชดำริว่า

บริษัทการไฟฟ้าสยามจำกัดได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชันจำกัดเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2482 และสัมปทานการเดินทางของบริษัทยุติสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2492 รัฐบาลโอนกิจการนี้ให้การไฟฟ้ากรุงเทพฯ ซึ่งสังกัดในกรมโยธาเทศบาลซึ่งขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย ดำเนินงานต่อตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2493 เป็นต้นมา จนกระทั่งเลิกกิจการในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2511 การที่เลิกกิจการเพราะขาดทุน และเพื่อหลีกเลี่ยงให้การจราจรที่เริ่มติดขัดมากขึ้นบนถนนหลายสาย

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.2/3, "รัชกาลที่ 5 ถึงกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์", 25 กันยายน ร.ศ. 120

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.2/27, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำนวนที่ 385/12586, 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 122

"...เห็นว่าควรจะให้ทำ แยกเป็นบริษัทไทยก็ดี..."<sup>1</sup> ทั้งนี้โดยมีข้อแม้ให้เงินขอเคี้ยววิม เขามาตกลงขอสิทธิ์ผูกกับรัฐบาลที่กรุงเทพฯ แล้วจึงจะทำได้และใน ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) มีผู้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำรถรางตั้งแต่ปากน้ำเมืองนครศรีธรรมราชขึ้นไปกลางเมือง ตั้งแต่กลางเมืองขึ้นไปรอนพิบูลย์โดยกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ว่า บริษัทที่จะขอทำนี้เป็นบริษัทของกันไทยแท้ ๆ<sup>2</sup> รัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรมราชานุญาตโดยตรัสว่า "...รถรางสายนี้ขึ้นได้ก็ดี..."<sup>3</sup> แต่ทั้งนี้ขอความที่จะขออนุญาตจะต้องเป็นที่พอใจทั้งสองฝ่ายด้วย<sup>4</sup>

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่า การที่รัฐบาลจะอนุญาตให้สัมปทานการเดินรถรางแก่ผู้ขอสัมปทานนั้น รัฐบาลจะต้องสำรวจตรวจตราอย่างรอบคอบเสียก่อนตามเกณฑ์ข้างตน ถ้าไม่ใดหลักเกณฑ์ดังกล่าวรัฐบาลก็ไม่อนุญาต เช่น ใน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) หลวงราชานุกิจ(กลิน)นอกราชการ นายอาด เฟรตบุกและนายไวศคนชาติเยอรมันได้ขออนุญาตรัฐบาลตั้งบริษัทรถรางจากตำบลทวายลงไปท่าตะเภาในแขวงเมืองชุมพร แต่รัฐบาลไม่อนุญาตเพราะความระยะทางที่ขอจัดสร้างรถรางนั้นมีบ้านเรือนราษฎรอยู่น้อย ขณะนั้นคนเดินทางไปมาน้อยมาก ผลที่ได้จึงไม่คุ้มกับการลงทุน ยิ่งกว่านั้นเมื่อสอบสวนแล้วได้ความว่านายอาด เฟรตบุก และนายไวศไม่มีหลักฐานอะไร รัฐบาลเห็นว่าถ้าอนุญาตแล้วทั้งสองคนนี้ตั้งบริษัทจำหน่ายหุ้น

<sup>1</sup> เรื่องเดิม, "รัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ", 23 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 122.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.5.2/25, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 1515/13442, 23 มีนาคม ร.ศ. 123.

<sup>3</sup> เรื่องเดิม, "หนังสือกรมราชเลขาธิการถึงกรมหลวงดำรงราชานุภาพ", สำเนาที่ 613/1891, 31 มีนาคม ร.ศ. 123.

<sup>4</sup> ไม่ปรากฏหลักฐานต่อไปว่า ผู้ขอเดินรถรางสองสายนี้ดำเนินการต่อไปอย่างไร.

เมื่อขายหุ้นพร้อมกับความต้องการแล้วก็อาจเลิกมกิจการไป ก็จะทำให้ราษฎรที่เข้าหุ้นขายได้รับความเดือดร้อนซึ่งก็จะเป็นเรื่องยุ่งยากถึงรัฐบาลอีก แต่รัฐบาลใช้วิธีการตอบผู้ยื่นคำร้องอย่างสุภาพว่า "ยังไม่ใช่เวลาสมควรที่จะให้การเรื่องนี้ขึ้น จึงไม่อนุญาต"<sup>1</sup>

อนึ่ง การที่รัฐบาลไม่ลงทุนกิจการเดินรถรางเอง เพราะรัฐบาลประสบความลำบากในเรื่องการลงทุน รัฐบาลไม่มีเงินทุนเพียงพอ ประกอบกับการเดินรถหากำไร รัฐบาลก็ทำได้ยากส่วให้เอกชนดำเนินการเองไม่ได้<sup>2</sup>

## 1.2 รอลาก

พระยาโชฎิกกราชเศรษฐี(พุก)ซึ่งรับราชการอยู่ ณ กรมท่าชาย ได้ส่งรอลากจากเมืองฉัวเถาในประเทศจีนเข้ามายังประเทศสยาม<sup>3</sup> เพื่อใช้เป็นพาหนะให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร พระยาโชฎิกกราชเศรษฐีได้นำรอลากคันแรกเขาดวายรัชกาลที่ 5 เพื่อสำหรับประทับในมหาดเล็กออกประพาสเล่นในวังหลวง เมื่อบรรดาพระบรมวงศานุวงศ์ทอดพระเนตรเห็นรอลากก็พอพระทัยจึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตโปรดเกล้าฯ ให้พระยาโชฎิกกราชเศรษฐีส่งรอลากเข้ามาถวายเพื่อทรงประทับใช้ในงานต่าง ๆ ในวังอีก ในที่สุดพระยาโชฎิกก็เห็นว่า ทอไปพวกขุนนาง พ่อค้า ประชาชนทั่วไปที่มีฐานะดีก็นิยมนั่งรอลากในคนโทหรือตุ๊กจางจากแผนการลงเรือหรือการเดินไกล ๆ จึงสั่งใส่หุ้มขนานในการทอดรอลากจากเมืองฉัวเถาเข้ามาในกรุงเทพฯ ก็มีคนนิยมซื้อรอลากกันมาก ต่อมามีคนจีนบางคนเข้ามาทำมาหากินในเมือง

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขร.5.2/32, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 1346/12048, 5 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 127.

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขร.5.2/27, "กรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 385/12586, 22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 122.

<sup>3</sup>ในขณะนี้ยังไม่ปรากฏหลักฐานที่แสดงเวลาแน่นอนของการเข้ามาของรอลาก.

ไทย เมื่อไม่รู้อะไรจะประกอบอาชีพอะไร ก็ไปหาพระยาโชฎีกา ซึ่งเป็นเชื้อชาติเดียวกัน พระยาโชฎีกา จึงให้ชาวจีนเหล่านี้นำรถลากที่เหลือจากการจำหน่ายออกมารับจ้างผู้ยากหนึ่งหรือ สองไปทำธุระโดยไม่กำหนดอัตราค่าจ้างแล้วแต่ผู้โดยสารจะให้ ปรากฏว่ามีผู้นิยมใช้ยานพาหนะชนิดนี้มาก จำนวนรถลากบนท้องถนนในกรุงเทพฯ จึงทวีขึ้นตามลำดับ ทั้งที่เป็นรถลาก ล้วนตัวและรถลากรับจ้าง

ปรากฏว่าการใช้รถลากได้แพร่หลายไปตามต่างจังหวัดด้วย โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีรถลากมากเป็นอันดับที่สองรองจากกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะจังหวัดนี้มีผู้คนคับคั่งทั้งชาวไทย และชาวจีน เนื่องจากภูเก็ตเป็นเมืองท่าเรือขนส่งสินค้าและท่าเหมืองแร่

เมื่อกรุงเทพฯ มีรถลากรับจ้างมากขึ้นก็ทำให้การสัญจรไปมาลำบากเพราะถนนส่วน ใหญ่ยังแคบอยู่ จึงทำให้เกิดการกระทบกระทั่งกันขึ้น ประกอบกับผู้ลากรถแดงกายไม่เรียบร้อย บางคนก็สวมเสื้อ บางคนก็ไม่สวมเสื้อ เป็นที่น่าอับอายขายหน้า นอกจากนี้พวกคนลากรถ มักไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์อะไร อยากลากรถไปทางไหนหรือหยุดที่ใดก็ทำตามใจชอบ และรถบาง คันก็ไม่แข็งแรงเมื่อลากไปก็เกิดอุบัติเหตุ เช่น ล้อหลุด ทำให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายและสิ่ง ของที่บรรทุกมาเสียหาย สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นอุปสรรคกีดขวางการจราจรเป็นผลให้บ้านเมือง ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย หนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ (Bangkok Times) ประจำวันเสาร์ ที่ 9 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) วิจารณ์เรื่องรถลากนี้ว่า

"ในกรุงเทพฯ ทุกวันนี้มีรถจีนลากคอยรับจ้างส่งคนอยู่โดยมาก คนต่างประเทศ หรือชาวสยามจะจีรตมาไปในทางใด หรือทางรถไฟ ก็ดีก็ได้พบรถจีนจ้างลาก อยู่ดังนี้เสมอทุกแห่งทุกทาง พวกจีนจ้างลากรถเหล่านี้ไม่มีใครจะรู้จักข้อบังคับ อะไร ชอบจะไปทางไหนก็จะไปทางนั้น เปรียบประดุจลมตามไฟพัดไปทางไหน ก็ไปทางนั้นฝ่ายเดียว ถ้านั่งทั้งหลายจะคอยขึ้นรถไฟ รถจ้างของจีนเหล่านี้ก็

<sup>1</sup>คือ รถราง.



มักขวางทางอยู่หรือคนขี่รถมาไปรดตากเหล่านี้ก็มักเดินหนีทาง และรดตาก  
เหล่านี้เคยรับคนโดยสารสามคนอยู่เนือง ๆ นากลัวคนโดยสารเป็นอันตราย  
พลัดลง ระยะเวลาจากข้ามถนนไปข้างโน้นข้างนี้ และมีเสียงคังอีกที่กตามถนน  
จนคนพูดกันก็ไม่ใคร่ได้ยิน คุณไม่เป็นการเรียบรอยในถนนหนทางของบ้านเมือง  
เลย

เราเห็นว่าถ้าได้จัดการตามปรามเสียให้พวกจีนลากรถจ้างเหล่านี้  
รู้จักขอบังคับกระทำการ โดยเรียบรอยเหมือนที่เมืองอินเดียนและเมืองอังกฤษ  
แล้ว ชาวต่างประเทศจะมีความชอบคุณต่อราชาธิปไตยเป็นอันมาก"<sup>1</sup>

เนื่องจากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรง  
ตราพระราชบัญญัติรดตากฉบับแรกขึ้น ใน ร.ศ. 120<sup>2</sup> และได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติดัง-  
กล่าวเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ร.ศ. 121<sup>3</sup> มีการกำหนดให้เจ้าของรดตากจดทะเบียนรดตากโดย  
เจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนของรัฐบาลและกำหนดค่าราคาโดยสาร ดังนี้

ระยะภายใน	25	เส้น	ผู้โดยสารคนเดียวเก็บ	4	อัฐ	2	คน	6	อัฐ
"	"	50	"	"	6	"	2	"	8
"	"	75	"	"	8	"	2	"	10

ระยะทางทุก ๆ 25 เส้นขึ้นไป ระยะละ 2 อัฐ ค่าคอยถ้าเกิน 15 นาทีจนถึง  
ชั่วโมงคาคอย 4 อัฐ ถ้าเกินกว่านั้นคิดคาคอยชั่วโมงละ 4 อัฐ<sup>4</sup>

<sup>1</sup> ก. ห. ข., พิมพ์หนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์, ฉบับประจำ ค.ศ. 1805  
(ร.ศ. 113) ชาวเบ็คเคิลด์ประจำวันเสาร์ที่ 9 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113.  
<sup>2</sup> ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อ 6 ตุลาคม ร.ศ. 121.  
<sup>3</sup> ฎุราษละเอียดของพระราชบัญญัติรดตากในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 15, หน้า 76.  
<sup>4</sup> 1 อัฐ =  $\frac{1}{12}$  สตางค์.

ปรากฏว่าในสมัยที่ยังไม่ค่อยมีรถยนต์และรถสามล้อในเมืองไทย รถลากเป็นยานพาหนะที่ผู้คนนิยมใช้ ผู้ลากรถจึงมีรายได้ดีมาก รถลากได้หายไปจากความนิยมเมื่อผู้คนหันมานิยมใช้รถยนต์กันอย่างแพร่หลาย

1.3 รถจักรยาน

รถจักรยานในสมัยแรกที่เข้ามาในประเทศไทยเป็นชนิดที่มีล้อหน้าสูงมาก ล้อหลังเล็ก นิดเดียว<sup>1</sup> ครั้นต่อมาเมื่อมีผู้นำรถจักรยานชนิดสองล้อเท่ากันเข้ามาก็เป็นที่นิยมของคนทั่วไป ทั้งเจ้านาย ขุนนาง พอคา กบฏดีเพราะเป็นของใหม่และแปลกในเวลา นั้น

ใน พ.ศ. 2446 กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์และกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ได้ทรงสั่งรถจักรยานเข้ามาจำหน่ายแก่บรรดาผู้ไปงานรับเสด็จสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนาทรที่ห้องสนามหลวง และต่อมาพวกพอคาก็สั่งรถจักรยานเข้ามาจำหน่ายในกรุงเทพฯ ประชาชนทั่วไปจึงมีโอกาสดูรถจักรยานไว้ใช้ และเนื่องจากได้รับความนิยมมาก ตัวแทนของบริษัทผลิตรถจักรยานจากต่างประเทศจึงเข้ามาตั้งร้านจำหน่ายในกรุงเทพฯ รถจักรยานจึงแพร่หลายออกไปต่างจังหวัด และเป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลายมากทั่วพระราชอาณาจักรกระทั่งปัจจุบันนี้ เพราะรถจักรยานมีราคาพอสมควรใช้ได้แทบทุกพื้นที่ ไม่จำเป็นต้องเป็นถนนดีและเรียบ ไม่ต้องใช้น้ำมัน มีความคล่องตัวและใช้บรรทุกของได้อีกด้วย

1.4 รัชกาลที่ 5 ทรงทอดพระเนตรรถไฟสายละโว้ด้วยพระองค์เอง และเสด็จมาเสวยอาหารในสมัยรัชกาลที่ 5  
1.5 รถยนต์

หลักฐานที่แสดงประวัติรถยนต์คันแรกที่เข้ามาในประเทศไทยคือ สำนวนสมเด็จเจ้า เป็นพระหัตถ์เลขาฯระหว่างสมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์และสมเด็จกรมพระยา

<sup>1</sup> พลตรีพระยาอนุภาพไตรภพ, "มหานครกรุงเทพฯ ในความทรงจำของคนอายุ 70 ปี", อ้างถึงในดวงน อันคง, เรื่องเดิม, หน้า 202.

คำทรงราชานุภาพ สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ทรงกราบทูลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาจักรีฯ  
ดังนี้

"...รดยนต์ตั้งแรกที่เขามาเมืองไทย คุณหมื่นอนจะเป็นเจ้าพระยาสุรศักดิ์<sup>1</sup> จะได้อีกมากอนตั้งแต่ครั้งยังทำไม้ไผ่คือสมบุรณ์ก ไม่ให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์เอาเขามาครั้งไปยุโรป คงจะมีสิ่งอะไรเอาเขามาแล้วเอามาขายให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์ เป็นปรกติของเจ้าพระยาสุรศักดิ์ที่ชอบของใหม่ ๆ แปลก ๆ เห็นคงจะซื้อไว้ ได้ยินเขาว่าใส่เกียรยาถนอมพัน ล้างที่ผ้าพระบาทจะได้ทอดพระเนตรเห็นแล้วก็สูญหายไปคงเป็นอันใช้ไม่ได้ ที่ใช้ใจจริงจึงจำใจวางกรมหลวงราชบุรีฯ เอาเขามา เป็นเหตุให้ถือรดยนต์กันขึ้นในเมืองไทย..."<sup>2</sup>

อีกตอนหนึ่ง

"...มีเรื่องรดยนต์เจ้าพระยาสุรศักดิ์จะกราบทูลต่อให้ละเอียดยไปอีกโดยย เมื่อวันที่ 1 พระยาอนุทูต<sup>3</sup> มาหา ลองถามถึงรดยนต์เจ้าพระยาสุรศักดิ์นั้นคุณแก้วดีบอกวาทานเห็นแคแต่ล็อกแล้วจึงสั่งเขามาเอง ที่แรกไปตามฝรั่งอิตาลีเป็นอันยี่เนย เขาไม่มา จึงตามพระยาอนุทูตไปเป็นอันยี่เนยรดยนต์ ว่าไซ้หน้ามันบีโตะเหลี่ยมต้องจุดไฟลักษณะเตาปู รูปรางรถคล้ายรถคนน มีที่นั่งสองแถว มีหลังคาเป็นประรำล้อย่างคัน หมคคีที่ขึ้นสะพานไม้ไผ่จึงไซ้ไม้ไผ่ตามที่ว่าล้อย่างคันเห็นจะเหมือนรถมาล้อย่าง ที่ว่าขึ้นสะพานไม้ไผ่ เวลานั้นเจิงสะพานของเราที่ขึ้นเดิมที่

<sup>1</sup>จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสง-ชูโต)

<sup>2</sup>สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์และสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาจักรีฯ, ตำนานสมเด็จพระเจ้า, (คลังพิทยา: พระนคร, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์) ภาค 5, หน้า 15.

<sup>3</sup>พระยาอนุทูตวาที (เจิม แสง-ชูโต)

ว่าภายหลังกรมหลวงราชบุรีมาขอเอาไปกองสุโขทัย จะเอาไปคัมย่ำทำเป็นอะไร  
ทำทราบไม...."<sup>1</sup>

และอีกตอนหนึ่งสมเด็จพระยาคำรงฯ ทรงกราบทูลสมเด็จพระยานริศรฯ

ดังนี้

"ความรู้เรื่องรถยนต์ของเจ้าพระยาสุรศักดิ์ ซึ่งทรงไต่ความจาก  
พระยาอนุทูตเคยแก่ไซรด์คั้นนั่นเอง เป็นประโยชน์ดีมาก หม่อมฉันเป็น  
แต่ได้เคยเห็นและได้เคยขึ้นรถครั้งนั้น เรื่องประวัติของรถนั้นพระยาอนุทูต  
เล่าก็ตรงกับกรณีย์ที่เกี่ยวข้องกับหม่อมฉันในชั้นหลัง คือ เมื่อหม่อมฉันจัด  
พิพิธภัณฑสถานสำหรับพระนคร นั้นขึ้นถึงรถยนต์หลังแรกที่มีในเมืองไทยก็  
ควรจะเอามารักษาในพิพิธภัณฑสถาน หม่อมฉันได้ไปขอต่อเจ้าพระยา  
สุรศักดิ์ท่านก็ยอมอนุญาตให้ควยความยินดี บอกว่ารถนั้นกรมหลวงราชบุรีได้  
รับเอาไปแก้อยู่ที่คุก ให้หม่อมฉันเรียกเอาเด็ก แต่เวลานั้นกาลล่วงมาช้านาน  
กรมหลวงราชบุรีก็สิ้นพระชนม์เสียแล้ว หม่อมฉันได้ไปตามที่คุก เขาว่าไม่มี  
รถยนต์อยู่ในนั้น หม่อมฉันเรียกพนักงานในคุกที่เป็นคนเก่าทันอยู่กับกรมหลวง  
ราชบุรีมาถาม เขาบอกว่ากรมหลวงราชบุรีฯ รับรถมาดูเห็นชำรุดบุบสลาย  
มากจะแก้ไขให้คืนดีไม่ได้ ก็ทอดทิ้งรถนั้นไว้โรงงาน ที่หลังมามากนั้นคนนี้จะ  
ปรารภนาเครื่องเหล็กก็ถอดเอาไปใช้ทำการอื่น ๆ ที่ละชิ้นสองชิ้นจนรถ  
เหลือแต่ซากแล้วก็เลยสูญไป เป็นสิ้นเรื่องรถเจ้าพระยาสุรศักดิ์เพียงเท่านั้น"<sup>2</sup>

<sup>1</sup> สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์และสมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ,  
เรื่องเดิม, หน้า 30-31.

<sup>2</sup> สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์และสมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ,  
เรื่องเดิม, หน้า 34.

ตั้งนั้นรถยนต์คันแรกในประเทศไทยจึงเป็นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีแน่นอน แต่  
เข้ามาปีใดแน่นอนนั้นยังไม่พิกัดฐาน งบประมาณใดแต่เพียงว่าคงภายหลังพระบาทสมเด็จพระ  
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสยุโรปครั้งแรก ใน พ.ศ. 2441 เพราะต้องหลังจากที่  
เจ้าพระยาสุรศักดิ์ค้ำตามเสด็จทวีปยุโรป

ใน พ.ศ. 2447 กรมหลวงราชบุรีดิเรกเดชไปรักษาพระองค์ ณ ทวีปยุโรปเมื่อเสด็จกลับ  
ประเทศสยามได้ทรงนำรถยนต์เก๋งยี่ห้อเมอร์เซเดสเคมเลอร์ของเยอรมันเข้ามาถวาย และทรง  
นำขึ้นถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นรถยนต์พระที่นั่งคันแรก กรมหลวง  
ราชบุรีดิเรกเป็นสารดี ปรากฏวารสารกาลที่ 5 ทรงพอพระราชหฤทัยมากเพราะทรงเห็นว่า  
สะดวกสบายรวดเร็วกวารถม้าพระที่นั่งและประกอบกับขณะนั้นถนนหนทางดี ๆ ในกรุงเทพฯ  
มีมากขึ้น จึงโปรดเกล้าฯให้กรมหลวงราชบุรีดิเรกยกราชรถเข้ามาเพื่อพระราชทานแก่พระ  
บรมวงศานุวงศ์และเสนาบดีเนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาให้ใช้เป็นประโยชน์แก่แผ่นดินต่อไป

รถยนต์รุ่นแรก ๆ นั้นมีรูปร่างแตกต่างจากรถยนต์สมัยนี้มาก โคมไฟข้างหน้าไม่มี  
เวลากลางคืนเมื่อจะขับไปไหนก็ของจุดเทียนไขใส่ในตะเกียงเป็นเหมือนโคมไฟเท้า พวงมาลัย  
มีก้านยาวสูง ที่นั่งคนขับไม่มีประตูหรือหลังคา เกียร์อยู่นอกตัวถังเป็นเกียร์เท้า แต่รถยนต์  
ดังกล่าวนี้ยังดีกว่ารถยนต์ของเจ้าพระยาสุรศักดิ์ค้ำที่ไม่ใช่ยางตัน และไม่ของจุดไฟอย่างเคาท์

ในสมัยแรก ๆ ที่มีการใช้รถยนต์นั้น ใช้อยู่แต่เฉพาะเจ้านายและขุนนางชั้นผู้ใหญ่  
ต่อมาพวกเศรษฐีเห็นวารถยนต์เป็นสิ่งใหม่เพิ่มความสง่างามและมีเกียรติแก่เจ้าของ ทั้งไปไหน  
ไปสะดวกสบายกวารถม้า รถมอญ หรือรถราง จึงพากันสั่งซื้อรถยนต์กันมาก ในขณะเดียวกันนั้น  
ก็เกิดมีบริการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางขึ้น ใน พ.ศ. 2450 ผู้ริเริ่มกิจการนี้คือ  
พระยาภักดีนครเศรษฐี (เลิศ เศรษฐบุตร) ในตอนแรกใช้รถเทียมควายมาวิ่งจากสะพานยศเส  
ถึงประตูน้ำสระปทุม ต่อมาใน พ.ศ. 2451 เมื่อกิจการเจริญดีขึ้นจึงเปลี่ยนไปใช้รถยนต์มือ

1 สงวน อึ้งคง, เรื่องเดิม, หน้า 226.



พอรถ และขยายเส้นทางเดินรถไฟไกลขึ้น คือ จากสระปทุมถึงบางลำภู (ประตูใหม่ตลาดยอด) รถยนต์คันกลาวยังมีสามล้อ ขนาดรถประมาณ 1/3 ของรถยนต์โดยสารปัจจุบัน มีที่นั่งสองแถว นั่งได้ประมาณ 10 คน เมื่อกิจการเจริญขึ้นจึงตั้งเป็นบริษัทขยายกิจการอย่างกว้างขวางทั่ว กรุงเทพฯ ในนามของบริษัทนายเลิศ จำกัด (บริษัทรถเมลขาว) กระทั่งปัจจุบันนี้

๒. พาหนะทางน้ำ

พาหนะทางน้ำ นอกจากเรือประเภทต่าง ๆ ที่มีมาแต่สมัยโบราณ<sup>1</sup> รวมทั้ง เรือกลไฟซึ่งมีมาตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาลที่ 3 ในสมัยรัชกาลที่ 5 ยังมีเรือรับจ้างอีกประเภทหนึ่ง เรียกว่า เรือ "เปก เก่ง สีแจว" รับผิดชอบโดยสารตั้งแต่ ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) จากที่หักรถไฟคลองพระโขนงไปคลองประเวศจนถึงคลองหลวงแพ่ง ดังหนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์<sup>2</sup> ประจำ ร.ศ. 113 กล่าวไว้ในข่าวเบ็ดเตล็ดประจำวันเสาร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113 ดังนี้

"เรามีความยินดีที่ได้ทราบว่า ในบัดนี้มีเรือจ้างเป็นเรือประเภทเปก เก่ง สีแจว สองลำในเก่งนั้นทำเป็นห้องหนึ่งห้องสองมีขนาดเหมือนอย่างรูปเก่งรถไฟ รับผิดชอบโดยสารออกแต่ที่หักรถไฟคลองพระโขนงไปคลองประเวศจนถึงคลองหลวงแพ่ง ซึ่งเป็นแขวงมีเช่า<sup>3</sup>มาก

เรือจ้างเปก เก่ง ลำหนึ่งรับผิดชอบโดยสารออกจากที่หักรถไฟคลองพระโขนง ในเวลาเช้า 2 โมง 15 นาที เดินทางระยะประมาณ 30 ไมล์ ราคาสองร้อยเงิน ถึงคลองหลวงแพ่ง เวลาประมาณย่ำค่ำ

<sup>1</sup> เช่น เรือแจว เรือกำปั่น เรือสำเภา เป็นต้น.

<sup>2</sup> ก.ท.ช., แห่งหนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ ค.ศ. 1805 (ร.ศ. 113), ข่าวเบ็ดเตล็ดประจำวันเสาร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113.

<sup>3</sup> คือ ชาว

เรือจ้างเปกเก็งอีกลำหนึ่งออกจากคลองหลวงแพ่งแต่เช้า จะมาถึงท่ามดที่พักรถไฟคลองพระโขนงโดยเร็ว ให้ทันเวลาที่รถไฟขึ้นจากปากน้ำ เวลาบ่ายสามโมงครึ่ง

หลวงแพ่งผู้เป็นเจ้าของกิจการใหม่นี้ ใ้ทำการให้เป็นประโยชน์แก่ผู้โดยสารไปมาสะดวกนัก

ค่าโดยสารห้องที่หนึ่ง 48 อัฐ

ค่าโดยสารห้องที่สอง 28 อัฐ

เราขออวยพรให้การนี้เติบโตาวรนาน คนโดยสารจะได้ไปมาสะดวกเป็นประโยชน์แก่ชนทั้งหลายทั่วไป

ผู้ที่กิจการให้เป็นประโยชน์แก่คนใดมากหรือแก่คนทั่วไปคงจะตั้งว่าทำสะพานข้ามน้ำหรือทำเรือจ้างตั้งนี้ เราชาวฝรั่งนับถือว่า เป็นคุณแก่บ้านเมือง"<sup>1</sup>

นอกจากนี้ยังมีเรือเมตริบส่งวัสดุสิ่งของและคนโดยสารด้วย

จะเห็นได้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นได้มีการริเริ่มใช้พาหนะเพิ่มขึ้นหลายชนิด เช่น รถลาก รถยนต์ รถจักรยาน โดยเริ่มจากเบืองบน คือ พระมหากษัตริย์ตั้งอยู่เบื้องกลางตามลำดับ คือ พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ คหบดี และคนทั่วไป ส่วนพาหนะ เช่น รถราง ซึ่งให้บริการแก่คนเป็นจำนวนมากนั้น เกิดจากการริเริ่มของกลุ่มบุคคลซึ่งขอสัมปทานจากรัฐบาล โดยรัฐบาลพิจารณาเห็นว่า เป็นผลดีกว่ารัฐบาลทำเอง การใช้พาหนะต่าง ๆ กันอย่างแพร่

<sup>1</sup> ก. น. ช., แผ่นหนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ ๓.ศ. 1805 (ร.ศ. 113), ข่าวเบ็ดเตล็ดประจำวันเสาร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113.

หลายนั้นเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครตามทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำซึ่งแผ่ขยายออกไป นอกจากนี้ในหัวเมืองสำคัญ เช่น ภูเก็ต ก็ได้มีการใช้พาหนะตามแบบกรุงเทพฯ ด้วย เมื่อมีการใช้พาหนะชนิดต่าง ๆ มากขึ้น ก็ทำให้เกิดการกระทบกระทั่งกันขึ้น เพราะถึงแม้จะมีถนนตัดขึ้นมากมายหลายสายในรัชกาลนี้ แต่ก็ไม่เพียงพอกับจำนวนประชากรและจำนวนพาหนะที่เพิ่มมากขึ้น เมื่อเกิดความไม่เป็นระเบียบในการจราจร รัฐบาลจึงได้ออกประกาศใช้พระราชบัญญัติเป็นกฎหมายขึ้นเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง เช่น พระราชบัญญัติรถลาก ข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้เกวียน<sup>๑</sup> เป็นต้น นอกจากนี้ข้อสังเกตคือ ประการแรกหนึ่งข้อพิมพ์มีบทบาทในการปรับปรุงกิจการคมนาคมด้วยโดยการวิพากษ์วิจารณ์และให้ข้อเสนอแนะ ประการที่สองพาหนะหลายชนิดที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ยังคงมีใช้อย่างแพร่หลายในปัจจุบันนี้ เช่น รถยนต์ รถจักรยาน ส่วนพาหนะที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้ anymore หรือก็ทิ้งขว้างการจราจรก็ค่อย ๆ เสื่อมความนิยมจนหมดไป เช่น รถลาก รถม้า

<sup>๑</sup> ข้อบังคับนี้ใช้เฉพาะในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น ดูรายละเอียดใน เสถียร ลายลักษณ์, ประชุมกฎหมายประจำศก เจม 19, กฎหมาย ร.ศ. 122-123.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การแสดงรถยนต์ในตอนปลายรัชกาลที่ ๕ ที่ถนนราชดำเนิน พ.ศ. ๒๔๕๑  
Motor-car celebration along the Raj Damnern Avenue in 1908



บทที่ ๕  
การรถไฟ

การรถไฟเป็นการจัดการคมนาคมที่ทันสมัยกว่าหนามากอีกประเภทหนึ่งซึ่งกำเนิดขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงสาเหตุและวัตถุประสงค์ของการจัดการคมนาคมด้านนี้ ขั้นตอนการดำเนินงานสร้างทางรถไฟแต่ละสายโดยสังเขป ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานสร้างทางรถไฟและประเมินผลการใช้ทางรถไฟ และปัญหาของการรถไฟ

1. สาเหตุและวัตถุประสงค์ของการสร้างทางรถไฟ

1.1. ความกวาดหนาดานการคมนาคมและเศรษฐกิจ รัฐบาลตระหนักดีว่าการสร้างทางรถไฟทำให้หนามเมืองเจริญเพราะว่า "...ทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยากใกล้เป็นหัวเมืองไกล ไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน..."<sup>1</sup> การมีทางรถไฟทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น และเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากจากแหล่งต่าง ๆ ทั่วประเทศเขามาถึงเมืองหลวง หรือไปยังภูมิภาคตามสถานที่ต่าง ๆ ที่เส้นทางรถไฟไปถึง ทำให้มีการแลกเปลี่ยนสินค้า และการขยายตลาดการค้าอย่างกว้างขวางไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ การสร้างทางรถไฟเป็นการเปิดภูมิประเทศตามแนวทางรถไฟให้พลเมืองเข้าไปบุกเบิกพื้นที่ที่กว้างเพื่อการประกอบอาชีพและอยู่อาศัย การรถไฟจึงเป็นสิ่งที่กระตุ้นให้ผู้คนขยายการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์มากยิ่งขึ้นเพราะมีทางขนส่งที่ประหยัด สะดวกรวดเร็ว และมีตลาดกว้าง จึงเป็นการทำให้ประชากรในประเทศรู้จักใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากยิ่งขึ้นอันเป็นผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.ร., มช. 5.6./4, ร่างประกาศสร้างทางรถไฟแห่งประเทศไทย - นครราชสีมา, ( 1 มีนาคม - 19 ตุลาคม รศ. 109 )



1. 2. ความผลักดันทางด้านการเมืองและการปกครอง ในขณะนั้นมหาอำนาจตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งคืออังกฤษและฝรั่งเศสกำลังแผ่ขยายอิทธิพลของตนในทวีปเอเชีย ประเทศไทยได้รับผลกระทบกระเทือนจากการคุกคามของลัทธิจักรวรรดินิยมด้วย สถานการณ์ทางการเมืองดังกล่าวทำให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของการสร้างทางรถไฟจากเมืองหลวงไปสู่หัวเมือง ซึ่งสอดคล้องต่อความทะเยอทะยานของมหาอำนาจเพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองให้ใกล้ชิดกับรัฐบาลกลาง คือ สร้างความรู้สึกอันใกล้ชิดกันระหว่างประชาชนพื้นเมืองกับชาวเมืองหลวง และรัฐบาลกลาง เพื่อเป็นการสะกดกันอิทธิพลของมหาอำนาจอื่นเป็นการรักษาอำนาจการปกครองของไทยในดินแดนดังกล่าว การสร้างทางรถไฟเป็นผลในแง่จิตวิทยาที่แสดงว่ารัฐบาลกลางไม่ได้ทอดทิ้งพลเมืองที่อยู่ห่างไกล ได้จัดการทำนุบำรุงท้องถิ่นนั้น ๆ โดยอาศัยเส้นทางรถไฟ

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งต่อสถานการณ์การเมืองขณะนั้น

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงกล่าวถึงความสำคัญของทางรถไฟ

ดังนี้

"....ไม่มีสิ่งใดที่จะถูกใจฉันยิ่งขึ้นไปกว่าที่ได้เห็นความเจริญที่ค่อยขึ้นในการขยายทางรถไฟของเมืองเรา ทางรถไฟย่อมเป็นพยานแห่งความรุ่งเรืองของบ้านเมืองกับทั้งเป็นหนทางที่จะช่วยให้เกิดความเจริญเช่นนี้ได้อย่างยิ่ง รถไฟทำให้เกิดยานพาหนะอย่างสะดวกและอย่างรวดเร็ว และชักนำให้เกิดตำบลต่าง ๆ ที่อยู่ห่างไกลเข้าใกล้ชิดติดกัน เหตุฉะนั้น จึงทำให้เกิดความสุขและความเจริญของประชาชนพลเมือง

1 ฎรายละเอียดเรื่องนี้จาก น.ส. สมใจ ไพโรจน์ธีรวิทย์, "บทบาทของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว", วิทยานิพนธ์ อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2517

ยิ่งขึ้น รถไฟฟ้าให้รัฐบาลสามารถที่จะจัดการ เอาใจใส่ดูแลให้ยิ่งขึ้นได้อย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการจำเป็นของการรักษามานเมืองที่จะมีผลดีได้...."<sup>1</sup>

## ๑. ขั้นตอนการดำเนินงานสร้างทางรถไฟ

ก่อนการสร้างทางรถไฟ กรมรถไฟต้องทำการสำรวจเส้นทางที่รัฐบาลกำหนดจะสร้างทางรถไฟก่อนโดยสำรวจอย่างคร่าว ๆ ครั้งหนึ่งก่อน แล้วสำรวจอย่างละเอียดอีกครั้งหนึ่ง<sup>2</sup> กรมรถไฟอาจจ้างเอกชนสำรวจเส้นทางรถไฟได้ เมื่อกรมรถไฟพิจารณาเห็นว่าเส้นทางนั้นเหมาะสมโดยใช้เกณฑ์ความจำเป็นทางเศรษฐกิจ การปกครอง การเมือง สังคม และเงินทุนแล้ว กรมรถไฟก็จะประมาณราคาการก่อสร้างทั้งหมดเสนอต่อกระทรวงโยธาธิการสังกัด เพื่อเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีอันมีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเป็นประธานเพื่อพิจารณาต่อไป เมื่อได้รับการอนุมัติ กระทรวงโยธาธิการก็จะออกประกาศห้ามการจับจองซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดินฉบับหนึ่ง และพระกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินอีกฉบับหนึ่ง เพื่อไม่ให้เป็นที่ขัดข้องในการจัดที่ดินทำทางรถไฟ ในการสร้างทางรถไฟนั้น กรมรถไฟอาจเรียกประมูลผู้รับเหมาส่งทาง เช่น การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา หรือกรมรถไฟเป็นผู้ทำเอง เช่น การสร้างทางรถไฟสายเหนือ หลังจากนั้นมีการประมูลซื้อเครื่องเหล็กทำรถไฟ และเครื่องล้อเลื่อนรถไฟจากทางในทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกาตั้งแต่เดิมกรมรถไฟเลือกตั้งผู้รับผิดชอบเรื่องนี้ไปจากกรุงเทพฯ เพื่อไปสำรวจดูว่าควรซื้อวัสดุคงกล่าวจากทางใด เมื่อมีการประมูล กรมรถไฟก็จะซื้อตามคำแนะนำของผู้ตรวจการนั้น ตามใน รศ. 125 (พ.ศ. 2449)

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.ร., ขช. 5.4/7. ร่างพระราชดำรัสตอบของรัชกาลที่ 5, เปิดทางรถไฟสายตะวันออกและทางรถไฟสายนครราชสีมาช่วงปากน้ำโพ - วิทยุโลก วันที่ 24 มกราคม รศ. 126 เวลา 9 โมงเช้า

<sup>2</sup> ปีกเดิม, รถไฟบางปะกง (หรือที่เรียกว่ารถไฟสายตะวันออก), ( 16 เมษายน รศ. 123 - 26 กันยายน รศ. 125 )

พระยาสุมนัณวินิตเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ได้เสนอความคิดให้ราชทูตไทยประจำประเทศต่าง ๆ ที่มีเครื่องเหล็กและเครื่องล้อเลื่อนรถไฟเลือกตั้งผู้ตรวจรับผิดชอบอีกชั้นหนึ่งด้วย<sup>1</sup> ขอเสนอตั้งกล่าวได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติต่อมา การที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงเช่นนี้อาจจะวิเคราะห์ได้ว่าคงเป็นเพราะในสมัยนั้นเจ้ากรมรถไฟและวิศวกรรถไฟส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศ เช่น ชาวเยอรมัน ชาวอังกฤษ เพราะฉะนั้นเมื่อจะมีการประมูลซื้อเครื่องรถไฟ บุคคลดังกล่าวก็มักจะเข้าข้างประเทศของตนโดยไม่คำนึงถึงคุณภาพ และราคา นับเป็นการผิดวัตถุประสงค์ของรัฐบาลในการซื้อสิ่งของเพื่อใช้ในกิจการรถไฟคือรัฐบาลคำนึงถึงการเสียเงินน้อยและได้ของดีเป็นประมาณ<sup>2</sup> นอกจากนี้ยังมักทำให้รัฐบาลไทยถูกรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ว่ากล่าวโจมตีถึงความไม่เป็นธรรมในการว่าประมูลซื้อสิ่งของในการทำรถไฟด้วย

ในระหว่างการทำเนิงานสร้างทางรถไฟนั้น กรมรถไฟหรือผู้รับเหมาาก็จะทำเรื่องกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวให้ทรงทราบความก้าวหน้า หรือเหตุขัดข้องในการสร้างทางรถไฟทุกขั้นตอนโดยผ่านทางเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ

มีข้อที่น่าสังเกต คือ ในการสร้างทางรถไฟนั้น กรมรถไฟจะพิจารณาอย่างรอบคอบในเรื่องที่เกี่ยวกับชาวพื้นเมืองโดยจะพยายามเอาใจชาวพื้นเมืองอาจเพื่อเป็นการสร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่ชาวพื้นเมืองอันจะชักนำไปสู่ความสนใจในการใช้บริการของรถไฟต่อไป เช่น ในการสร้างสะพานเหล็กต่าง ๆ ในช่วงระหว่างเมืองอุตรดิตถ์ และบ้านดารา บนเส้นทางรถไฟสายเหนือใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) กรมรถไฟพระมีตระวังในการสร้างสะพานดังกล่าวมากดังปรากฏในรายงานของนาย ไวร์เลอร์ (Weiler) เจ้ากรมรถไฟว่า

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.9/12 "หนังสือพระยาสุมนัณวินิตเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 58/2896, 19 กันยายน ร.ศ. 125

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.7/14, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ" สำเนาที่ 30/3271, 16 มิถุนายน ร.ศ. 122

"...ของวางของสะพานเหล่านี้จะต้องคำวิหคูกอนเพื่อให้ออกกับความประสงค์  
ของคนชาวเหนือในส่วนนี้เร็วแพไปมาอยู่ที่ไรนาของเขา คิวี่ขึ้นแนลอินนิเยยของ  
เรายังใครครวญปัญหาเรื่องนี้โดยละเอียดอยู่..."<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม เรื่องการสร้างสะพานของรถไฟนั้น บางครั้งก็เกิดเป็นปัญหาขึ้น  
เหมือนกัน ดังจะกล่าวต่อไปในตอนต้ง

ข้อที่นำตั้ง เกิดอีกประการหนึ่งคือความร่วมมือของราษฎรในการสร้างทางรถไฟ เช่น  
ในรศ. 112 (พ.ศ. 2436) เจ้าพนักงานของกรมรถไฟ ชาหลวงอำเภอลำปางและเจ้าของที่ดิน  
ตรวจสอบพื้นที่กะราคาเพื่อกรมรถไฟจะได้จัดซื้อที่ดินทำทางรถไฟสายนครราชสีมาในแขวง  
กรุงเทพฯ ปรากฏว่ามีเจ้าของที่ดิน 4 รายถวายที่ดินของตนให้เป็นของหลวงโดยไม่รับเงิน  
ตอบแทน รัฐบาลได้ประกาศขอบใจและสรรเสริญความดีของบุคคลเหล่านั้นลงในราชกิจจา  
นุเบกษา<sup>2</sup> เพื่อเป็นตัวอย่างต่อไป

---

<sup>1</sup> ก.จ.ศ., ร.5, ยธ. 5.7/13, "รายงานของนายไวร์เดอร์เจ้ากรมรถไฟถึง  
พระยาสุพรรณนิวินิต เสนาบดีกระทรวงโยธา", สำเนาที่ 1055ด ที่ 3794, 24 ตุลาคม  
รศ. 126

<sup>2</sup> ก.จ.ศ., ร.5 ยธ. 5.6/5, "หนังสือหลวงอนุเมต มนูกิจ ชาหลวงจัดซื้อที่ดิน  
สำหรับทำทางรถไฟสายนครราชสีมา กราบบูชากรมหมื่นอมมตอมรพันธุ์ ราชเลขาธุการ",  
สำเนาที่ 1866/30, 18 พฤศจิกายน รศ. 112

### 3. ประวัติการวางทางรถไฟแต่ละสายโดยสังเขป

#### 3.1 ทางรถไฟสายปากน้ำ

ใน รศ. 105 (พ.ศ. 2429) รัฐบาลได้ออกรื้อฟื้นแผนการรถไฟสายปากน้ำซึ่งมีพระ  
 ขลุ่ยชโยธิน (A. De Richelieu) ชาวเดนมาร์กเป็นผู้จัดการ สร้างทางรถไฟสายแรก  
 ขึ้นในประเทศไทยระหว่างกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ระยะทางยาว 21 กิโลเมตร ทั้งนี้  
 เพราะรัฐบาลพิจารณาเห็นว่าทางรถไฟสายนี้จะอำนวยความสะดวกประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และทาง  
 ยุทธศาสตร์ให้แก่ไทย กล่าวคือจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ  
 กับปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองสมุทรปราการและติดต่อกับต่างประเทศด้วยความสะดวก  
 รวดเร็วยิ่งขึ้นประการหนึ่ง อีกประการหนึ่ง คือเป็นเส้นทางขนส่งกำลังทหารไปรักษาป้องกัน  
 ปากอ่าวโคกหินทองที่ ตามเหตุการณ์ร้ายเกิดขึ้น แต่ปรากฏว่าบริษัทดังกล่าวไม่สามารถดำเนิน  
 การก่อสร้างได้ทันที่เพราะขาดแคลนทุนทรัพย์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
 จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระคลังข้างที่ (หน่วยงานที่จัดการเกี่ยวกับพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์)  
 ช่วยเหลือโดยเข้าหุ้นส่วนกับบริษัท 2150 ชั่ง (172,000 บาท)<sup>1</sup> จึงทำให้บริษัทสามารถ  
 ดำเนินงานต่อไปได้ ฉะนั้นอาจจะกล่าวได้ว่าองค์พระประมุขของชาติได้ทรงสนับสนุนเอกชน  
 ในการลงทุนกิจการอุตสาหกรรมขนส่งเพื่อสาธารณประโยชน์โดยพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์  
 ก่อให้เกิดกำลังทุน และกำลังใจแก่บริษัทที่จะดำเนินการสร้างทางรถไฟสายแรกให้บรรลุเป้า  
 หมาย

วันที่ 16 กรกฎาคม รศ. 110 (พ.ศ. 2434) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้  
 เสด็จพระราชดำเนินมาเสด็จเป็นปฐมฤกษ์ก่อนการลงมือก่อสร้างทางรถไฟ และต่อมาในวันที่  
 11 เมษายน รศ. 112 (พ.ศ. 2436) พระองค์ก็เสด็จพระราชดำเนินมาเปิดทางรถไฟสาย  
 กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ (ทางรถไฟสายปากน้ำ)

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.4/6 เรื่องผลประโยชน์ในกรมรถไฟสายปากน้ำ  
 (28 ธันวาคม - 12 มกราคม รศ. 112)



3.2 การสำรวจทางเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ

เนื่องจากอังกฤษและฝรั่งเศสมีหน้าที่ดูความดินแดนทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยอย่างใกล้ชิด ดังนั้นเพื่อการป้องกันประเทศ การปกครอง และเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงเห็นควรสร้างทางรถไฟจากเมืองหลวงไปยังดินแดนดังกล่าวอย่างเร่งด่วน ใน รศ. 106 (พ.ศ. 2430) รัฐบาลไควจางเซอร์แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทบั้นซาร์ด แมกแทกการ์ท โลเซอร์ (Messrs. Funchard Mac Taggart, Lowther & Co.) ทำการสำรวจทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีถึงเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ ถึงตำบลท่าเคอริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง ทั้งนี้ให้ทำการสำรวจให้เสร็จเป็นตอน ๆ ในอัตราค่าจ้างเฉลี่ยไม่เกินไม้ละ 100 ปอนด์ และกำหนดทางรถไฟไว้ 3 ขนาด คือ ขนาดกว้าง 1.00 เมตร ขนาดกว้าง 4 ฟุต 8 นิ้ว และขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ถึงแม้ว่าจะได้มีการสำรวจแนวทางรถไฟดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากเส้นทางติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองนครราชสีมาซึ่งเป็นศูนย์กลางแห่งพาณิชย์กรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ยังมีเส้นทางที่ราษฎรใช้ได้สะดวกอีกทางหนึ่ง คือ จากกรุงเทพฯ ไปทางเมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง ถึงเมืองนครราชสีมา ฉะนั้นเพื่อความแน่นอนว่าสมควรจะเลือกแนวทางใดที่จะเป็นประโยชน์และเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงการต่างประเทศเชิญวิศวกรแห่งประเทศปรัสเซียซึ่งเคยทำการสำรวจและสร้างทางรถไฟในประเทศจีนมาแล้ว เขามาทำการสำรวจในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2431 ผลการสำรวจปรากฏอยู่ในรายงานที่เสนอต่อเสนาบดีว่าการต่างประเทศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2431 มีใจความสำคัญ คือแนวทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านทางอยุธยา สระบุรี ถึงเมืองนครราชสีมามีความเหมาะสมมากกว่าแนวทางที่ผ่านทางเมือง

1 "กฎหมายไทยรัชกาลที่ 5" เล่มที่ 2 หน้า 733 - 735 อ้างถึงใน (สว่าง อยู่เย็น) ประวัติการรถไฟไทยโดยสังเขป, หนังสือที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี, หน้า 31

กบินทร์บุรี เมืองนางรอง และควรสร้างเป็นทางขนาด 1.435 เมตร<sup>1</sup>

### ๓.๓ ทางรถไฟสายนครราชสีมา

ในวันที่ 15 ตุลาคม รศ. 110 (พ.ศ. 2434) กรมรถไฟได้ทำการเปิดซองประมูลสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ปรากฏว่ามีผู้เสนอราคาก่อสร้าง 2 ราย คือ นายเลนซ์ ชาวเยอรมัน และนาย บี. มูเร่ แคมป์เบลล (G. Murray Campbell) ชาวอังกฤษ รัฐบาลพิจารณาเห็นว่านายแคมป์เบลลเสนอราคาก่อสร้างต่ำกว่านายเลนซ์และมีรายการที่เสนอม่าถูกคอง รัฐบาลจึงตกลงอนุมัติให้กระทรวงโยธาฯ ว่าจ้างนายแคมป์เบลลสร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาเป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร

ในเรื่องเงินทุนในการสร้างทางรถไฟสายนี้ั้น ระเบียบแรกกระทรวงโยธาฯ คิดกะประมาณไว้เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 178,750 ซึ่ง (14,300,000 บาท) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้โปรดเกล้าฯ ให้เสนาบดีกระทรวงคลังจัดการรวบรวมเงินแผ่นดินซึ่งเหลือจายราชการ เป็นทุนส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงคลังจำหน่ายหุ้นในแก๊วพันธบัตรทั่วไปซึ่งมีฐานะดีและอยากจะช่วยงานราชการแผ่นดินโดยรัฐบาลจะแบ่งผลกำไรตอบแทนให้อย่างยุติธรรมตามจำนวนเงินลงทุน<sup>2</sup>

ปรากฏว่าต่อมาใน รศ. 111 (พ.ศ. 2435) เงินที่ใช้ในการสร้างทางรถไฟไม่เพียงพอ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระราชบุตร และพระราชชายาทรงนำเงินส่วนพระองค์มาลงขันเพื่อสร้างทางรถไฟต่อไป ดังกระแสพระราชดำริ :

<sup>1</sup> คำกราบบังคมทูลของนายเบทเก เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 5.6/4, ร่างประกาศสร้างทางรถไฟแก่กรุงเทพฯ - นครราชสีมา ( 1 มีนาคม - 19 ตุลาคม รศ. 109 )

“...คือผลประโยชน์ของบุตรภรรยาฉัน ไม่ได้ปล่อยให้หากินอย่างแตกอนไต่หยิบ  
 ยกให้ทั่วกันแต่อยู่ข้างมากกว่าแตกอนตามกาลตามเวลา เมื่อแรกก็ต่างคนต่างเก็บ  
 รักษาไว้ แต่ฉันนี่เพราะว่าเห็นแก่ราชการแผ่นดิน คือหวังแม่น้ำโขงเป็นเหตุแรงกล้า  
 จึงพยายามจะใคร่มีรถไฟขึ้นไปถึงจนได้ ด้วยความมุ่งหมายจะให้ผลประโยชน์แก่  
 แผ่นดิน ใจจะคิดหาผลประโยชน์ให้บุตรภรรยาอย่างหนึ่งอย่างใดให้มากยิ่งขึ้นไปอีก  
 นั้นเลย แต่คิดว่าถ้าจะเอาเงินแผ่นดินก็คงไม่พอ หรือพอที่จะช่วยการราชการอื่น ๆ ....  
 จึงได้เป็นคนคิดตัวตั้งตัวตีในการทำรถไฟเมืองนครราชสีมา ด้วยหมายใจว่าเงิน  
 รายนี้ พอฉันจะเริ่มหาว่ากล่าวเอาตามบุตรภรรยาซึ่งนับว่าเป็นเงินนอนนิ่งอยู่ได้ มา  
 ใจให้ผลประโยชน์แผ่นดิน ก็มีผู้คัดค้านอยู่บาง ว่าเงินรายนี้ นานไปจะกลายเป็น  
 เป็นเงินแผ่นดิน บุตรภรรยาฉันจะกลับไม่ได้อะไรยิ่งไปกว่าแตกอน แต่ฉันไม่มีความ  
 ท้อถอย ด้วยเห็นแก่ความดีเปรียบในราชการบ้านเมือง และเชื่อต่อพระกรุณา  
 และยุติธรรมของเจ้าแผ่นดินต่อไปภายหน้า กับทั้งเชื่อความยุติธรรมของลูกครอง  
 หรือที่เรียกว่าราชาธิปไตยอันจะมีต่อไปภายหน้า....”<sup>1</sup>

จากกระแสพระราชดำริข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมี  
 พระราชหฤทัยที่เปี่ยมด้วยพระกรุณา ทรงเห็นแก่ประโยชน์ของประเทศชาติเห็นสิ่งอื่นใด  
 ทรงเจ็งเห็นว่าทางรถไฟสายนครราชสีมาจำเป็นมากสำหรับการป้องกันประเทศจากการคุก  
 คุกคามของฝรั่งเศส จึงเป็นโครงการเร่งด่วนที่ต้องรีบทำให้เสร็จโดยเร็ว หลังจากพระราช  
 ประราณเรื่องนี้เพียงปีเดียว ปรากฏภัยจากฝรั่งเศสขึ้นในเหตุการณ์ รศ. 112 ซึ่งไทยเป็น  
 ฝ่ายเสียเปรียบอย่างสิ้นเชิง<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5, 1/12, “พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นทิพย-  
 ลากพุดธิธาดา”, สำเนา 5, ที่ 982/111, ม.ช, 11, 15 มีนาคม รศ. 111

<sup>2</sup> คุรายละเอียดใน อธิ บุนยานนท์, สังเขปเอกสารประวัติศาสตร์ ร.ศ. 112

จะเห็นได้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระปรีชาสามารถทางเศรษฐิกิ  
 ทรงมีความคิดทันสมัยในการเรียกขายหุ้นในแก๊สรางกรเพื่อใหัรางกรเข้ามามีส่วนร่วมสร้างทาง  
 รถไฟกับรัฐบาล โดยรัฐบาลแบ่งจ่ายเงินปันผลคืนให้ทางอัครการลงทุน การกระทำเช่นนี้  
 ทำใหัรางกรมีความรู้สึกว่ตนเองก็มีส่วนเป็นเจ้าของของทางรถไฟ จึงยอมช่วยอุกหนุน ทำนุ-  
 บำรุง และรักษากิจการรถไฟ เพื่อจะเป็นผลประโยชน์ตอบแทนแก่ตนเองด้วย นับว่เป็น  
 ผลดีในแง่จิตวิทยาอีกประการหนึ่งนอกเหนือจากการที่รัฐบาลไม่ต้องออกเงินลงทุนสร้างเอง  
 ทั้งหมด

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เสด็จมาชูดินถนนทางรถไฟเป็นปฐมฤกษ์ในวันที่  
 9 มีนาคม รศ. 110 และโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อทางรถไฟนี้ว่ "ทางรถไฟนครราชสีมา"<sup>1</sup>  
 ต่อมาใน รศ. 114 (พ.ศ. 2438) ปรากฏว่เงินในการสร้างทางรถไฟไม่พอ  
 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็โปรดเกล้าฯ ให้ "โย" เงินคลังจ่ายถึง 6 ครั้งเป็นจำนวน  
 เงิน 466,825 บาท 21 สตางค์<sup>2</sup>

ตามสัญญาคั้งปรากฏในพระราชกฤษฎีกาสำหรับการสร้างทางรถไฟประจำศก 109  
 นั้น ได้กำหนดระยะเวลาผู้รับเหมาต้องสร้างทางรถไฟสายนี้ให้เสร็จไม่เกิน รศ. 115  
 (พ.ศ. 2439)<sup>3</sup> แต่ปรากฏว่เนื่องจากอุปสรรคต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาทุรกันดาร เงินทุน  
 ไม่เพียงพอ ความขัดแย้งระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟทำให้การสร้างทางรถไฟสายนี้ไม่

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช. 5.6/6, เรื่องพระฤกษ์เสด็จพระราชดำเนินชูดินถนนทาง  
 รถไฟสายนครราชสีมา รศ. 110 ( 4 - 9 มีนาคม รศ. 110 )

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช. 5.6/2, เรื่องเงินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางรถไฟสาย  
 นครราชสีมา ( 16 เมษายน รศ. 108 - 1 เมษายน รศ. 116 )

<sup>3</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช. 5.6/4, พระราชกฤษฎีกาสำหรับการสร้างทางรถไฟสาย  
 นครราชสีมาประจำศก 109, มาตรา 1

แล้วเสร็จทั้งหมดตามกำหนด คงสำเร็จเพียงบางส่วน และในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางไฟระหว่างสถานี กรุงเทพฯ - อยุธยา และเปิดให้ประชาชนทั่ว ๆ ไปใช้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม ปีเดียวกันนั้น ต่อมาในวันที่ 1 พฤศจิกายน รศ. 116 (พ.ศ. 2440) กรมรถไฟได้เปิดการเดินทางรถออกจากสถานีอยุธยา ถึงแก่งคอย และวันที่ 31 มกราคม ปีเดียวกัน ก็เปิดการเดินทางรถจากกรุงเทพฯ ถึงแก่งคอย จนกระทั่งวันที่ 3 พฤศจิกายน รศ. 119 (พ.ศ. 2443) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางไฟสายนครราชสีมาตลอดสาย<sup>1</sup>

### 3.4 ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี

ใน รศ. 113 (พ.ศ. 2437) นายอาเก้ เวสเทินโฮลซ์ (Arge Westenholtz) ได้ขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี โดยกำหนดเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปทางคลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวกไปตลอดแนวถนนหลวงถึงเมืองเพชรบุรี กำหนดลงมือสร้างภายในระยะเวลา 5 ปี และระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี หลังจากนั้นรัฐบาลอาจซื้อทางรถไฟมาเป็นของรัฐได้ในราคาพอสมควร<sup>2</sup> รัฐบาลไทยอนุญาตเพราะเห็นว่าทางรถไฟดังกล่าวจะชักนำหัวเมืองทางตะวันตกเข้ามาเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกรุงเทพฯ และเงินลงทุนประมาณในการทำเพียงจำนวน 3,000,000 บาท หรือปีละ 1,000,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่เอกชนสามารถทำได้ ประกอบกับนายเวสเทินโฮลซ์ก็เป็นผู้ที่เคยทำรางและทางรถไฟปากน้ำสำเร็จมาแล้ว<sup>3</sup> แต่ปรากฏว่าต่อมานายเวสเทินโฮลซ์ ไม่สามารถหาทุนมา

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 5.6/1, "เรื่องรถไฟสายนครราชสีมา" ( 12 กันยายน รศ. 107 - 25 สิงหาคม รศ. 119 )

<sup>2</sup> กองบรรณสาร, แผนที่ 32 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1 พ.ศ. 2439, "กรมหมื่นราชนิพนธ์พงศาวดารฉบับกรมหลวงราชกาลที่ 5" 14 กันยายน รศ. 115

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 5.5/3 สำเนารายงานการประชุมเสนาบดีวันที่ 5 ตุลาคม รศ. 114



ดำเนินการสร้างทางรถไฟได้ จึงได้อินสัมปทานให้กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ในราคา  
 ชาย 40,000 บาท กรมหมื่นนราธิปฯ ทรงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตเปลี่ยนแนว  
 เส้นทางสัมปทานใหม่โดยเริ่มตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกที่คลองบางกอกน้อยไปทาง  
 คลองมหาสวัสดิ์ถึงเมืองนครไชยศรี ข้ามแม่น้ำไปประมูญเจดีย์ไปโพธาราม เลียบฝั่งแม่น้ำ  
 ฟากตะวันออกไปข้ามแม่น้ำแม่กลองที่เมืองราชบุรีแล้วเขาทางถนนหลวงไปถึงเมืองเพชรบุรี  
 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาเสนาบดีกระทรวงโยธา ไกรภมบังคมทูลชี้แจงพระบาทสมเด็จพระ  
 จุฬจอมเกล้าฯ ว่าเส้นทางที่กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ทรงขอเปลี่ยนใหม่นั้น เป็นเส้น  
 ทางเดียวกับที่กัปตันริชเลีย (Richelieu) ได้ขอสัมปทานไว้ก่อนแล้ว และยังให้ผลประโยชน์  
 คอยแทนแก่รัฐบาลดีกว่าของกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์<sup>1</sup> ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุฬจอม  
 เกล้าฯ จึงไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาต ปรากฏว่าปัญหาการสร้างทางรถไฟสายนี้  
 ยังคงยืดเยื้อต่อมา<sup>2</sup> จนกระทั่งในที่สุดกรมหมื่นนราธิปฯ ต้องทรงโอนสัมปทานการสร้างทาง  
 รถไฟให้แก่นายจอห์น อาร์มสตรอง (John Armstrong) ชาวอังกฤษ<sup>3</sup> โดยได้รับการยิน  
 ยอมจากรัฐบาลไทยซึ่งตั้งขอแนวอาบรินทรไฟที่นายอาร์มสตรองจะตั้งขึ้นเพื่อทำการนี้จะต้อง  
 เป็นบริษัทสยาม<sup>4</sup> แต่ปรากฏว่านายอาร์มสตรองก็ยังไม่ดำเนินการสร้างทางรถไฟเพราะ  
 ต้องการเปลี่ยนเส้นทางสัมปทานใหม่ซึ่งรัฐบาลจะยอมให้ก็ต่อเมื่อนายอาร์มสตรองทำเรื่องขอ  
 สัมปทานใหม่และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใหม่ที่รัฐบาลจะกำหนดให้ แต่นายอาร์มสตรองไม่ตกลง  
 และได้ขายสัมปทานให้แก่นายปีเตอร์ บูจิสลอส คาร์ทีอุส กินซ์ (Peter Bugislaus Carteus  
 Kinch) ชาวเดนมาร์กผู้เคยเข้าพบกับนายเวสเทินโฮลซ์เมื่อแรกขอสัมปทานทางรถไฟสายนี้

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 32, ส่วนวันที่ 1, ตอน 1 พ.ศ. 2439, "กรมหมื่นพิทย-  
 ลาภฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5," สำเนาที่ 5/3783, 1 ตุลาคม รศ. 115

<sup>2</sup> ฎรายละเอียดใน สมใจ ไพโรจน์ธีรวิทย์, เรื่องเดิม, หน้า 262 - 275

<sup>3</sup> ขณะนั้นเป็นผู้จัดการธนาคารซาร์เตอร์แห่งประเทศไทย

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.5, บธ. 5.4/12, "ทางว่าารายงานที่ 1 อ่านความในที่ประชุม  
 เสนาบดี สรพ," 17 เมษายน รศ. 116

ต่อมา นายกินซ์ได้ขอให้รัฐบาลไทยโอนทางรถไฟสายนี้กลับคืนโดยได้ชี้แจงรายรับ - รายจ่าย และผลประโยชน์ที่รัฐบาลจะได้รับจากการสร้างทางรถไฟสายนี้โดยละเอียด<sup>1</sup> ดังนั้นใน พ.ศ. 2443 รัฐบาลจึงได้ยอมรับซื้อสัมปทานทางรถไฟจากนายกินซ์ เป็นจำนวนเงิน 25,000 บาท

หลังจากนั้น รัฐบาลได้จ้างนายกินซ์ ให้เป็นผู้สำรวจเส้นทางรถไฟ และกรมรถไฟ ได้เริ่มลงมือสร้างทางตั้งแต่ พ.ศ. 2443 ไปตามแนวทางจากต้นปากคลองบางกอกน้อยตรงไปทางทิศตะวันตก เลียบคลองมหาสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำท่าจีนตรงตำบลบ้านเขมรไปจนถึงฝั่งแม่น้ำแม่กลองบริเวณตำบลบ้านโป่งแล้วเลี้ยวไปทางทิศใต้เลียบไปใกล้ฝั่งน้ำข้ามแม่น้ำแม่กลองที่เมืองราชบุรี แล้วตรงไปตามทางบนคอนจนถึงเพชรบุรี<sup>2</sup>

ขนาดของรางที่ใช้กับเส้นทางรถไฟสายนี้มีขนาดแคบคือกว้าง 1 เมตร เท่ากับขนาดของรางรถไฟที่ใช้ในแหลมมลายูของอังกฤษทั้งนี้อาจเพื่อความสะดวกในการต่อเชื่อมทางรถไฟของทั้งสองประเทศ และอาจเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายเพราะการใช้รางขนาดใหญ่แบบที่ใช้ในเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมา นั้นสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากกว่าการใช้รางขนาดแคบ

การสร้างทางรถไฟสายนี้สิ้นสุดลงในปี รศ. 121 (พ.ศ. 2445) สิ้นเงินงบประมาณในการสร้างประมาณ 7,880,000 บาท คิดเฉลี่ยราคาทีละไมล์ละ 52,000 บาท และรัฐบาลเปิดการเดินรถไฟแก่สาธารณชนตั้งแต่เดือนมิถุนายน รศ. 122 (พ.ศ. 2446)<sup>3</sup>

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แผ่นที่ 33 ส่วนวันที่ 2 พ.ศ. 2441, "Note taken down by Kromluang Devawongse at the interview with Mr. Kinch on April 12, 1898".

<sup>2</sup> กองบรรณสาร, แผ่นที่ 33 ส่วนวันที่ 1 พ.ศ. 2441, "คำกราบบังคมทูลเนื่องในพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ - เพชรบุรี วันที่ 19 เมษายน รศ. 122"

<sup>3</sup> เช่นเดียวกับเชิงอรรถที่ 1

๖.๕ ทางรถไฟสายเหนือ

กล่าวได้ว่า การสร้างทางรถไฟสายเหนือนี้ก็เพื่อเป็นการสะกิดก้นอิทธิพลของอังกฤษ เป็นส่วนใหญ่และเพื่อผลทางการปกครองด้วย รัฐบาลตกลงทำทางรถไฟสายนี้ด้วยตนเอง แม้วานายทุนชาวอังกฤษจะขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายนี้ และพยายามใช้อำนาจทางการทูต และการเมืองของอังกฤษบีบบังคับให้รัฐบาลไทยให้สัมปทาน แต่เนื่องจากฝ่ายรัฐบาล ได้รับขบถเรียนจากการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาประกอบด้วยกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยได้ทรงนำความเห็นกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 มีสาระสำคัญคือ ประเทศมหาอำนาจมักดำเนินการแทรกซึมประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยยกเอาความจำเป็น ในด้านการค้าขายเพื่อขอสัมปทานสร้างทางรถไฟในประเทศนั้น แล้วหาเหตุเข้าแทรกแซงกิจการบ้านเมืองโดยอ้างว่า เพื่อป้องกันเส้นทางรถไฟของตน และถ้าให้สัมปทานแก่มหาอำนาจประเทศหนึ่ง ประเทศมหาอำนาจอื่นก็จะขอสัมปทานเช่นเดียวกันเพื่อไม่ให้เสียเปรียบแก่กัน ในที่สุดประเทศที่ตกอยู่ในฐานะลำบากที่สุดคือฝ่ายเจ้าของประเทศ ประเทศจีนเป็นตัว อย่างอันดีสำหรับเรื่องนี้ ฉะนั้น รัฐบาลไทยจึงไม่ควรให้สัมปทานแก่คนชาติใดแม้แต่บริษัท ของคนไทย ทั้งนี้เพราะนายทุนต่างประเทศอาจจะทุ่มทุนซื้อหุ้นส่วนรถไฟเป็นจำนวนมากอันจะ ทำให้รัฐบาลตกอยู่ในฐานะลำบากเช่นกัน เนื่องจากประเทศเจ้าของสัญชาติของนายทุนนั้น อาจจะใช้อำนาจเขาแทรกแซงกิจการภายในของประเทศได้<sup>1</sup>

ก่อนที่จะดำเนินงานสร้างทางรถไฟสายเหนือ กรมรถไฟได้พิจารณาผลการสำรวจตามแนวทางที่ทางบิซนัซรูดได้ทำไว้ และเห็นวาระยะทางไกลซึ่งจะทำให้สิ้นเปลืองเงินค่าก่อสร้างมาก ดังนั้นนายเกิตส์ (Geerts) เจ้ากรมรถไฟคนที่สองจึงเดินทางขึ้นไปสำรวจภูมิประเทศฝ่ายเหนือ และทำแผนที่กำหนดเส้นทางใหม่ 4 แนวทาง เมื่อมีการพิจารณาเปรียบเทียบแนวทางทั้งหมดแล้ว เจ้ากรมรถไฟได้เสนอแนะรัฐบาลให้เลือกทำตามแนวทาง

<sup>1</sup> ก.จ.ธ., ๖.๕, บข. ๕.๒/๒๒, "กรมหมื่นดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลรัชกาลที่ ๕," วันที่ ๑๔ กันยายน รศ. ๑๒๐

ที่ 4 คือจากลพบุรี ไปนครสวรรค์ จากนั้นนครสวรรค์ผ่านพิษณุโลก อุตรดิตถ์ ไปนครลำปาง นครลำพูน ถึงนครเชียงใหม่ โดยกะงบประมาณจำนวน 35,800,000 บาท<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม งบประมาณนี้ นายเกิตส์ ถัดออกจากราชการ กลับไปทวีปยุโรปในพ.ศ. 2447 นายหลุยส์ ไวเลอร์ (Louis Veiler) ชาวเยอรมันได้ เป็นเจ้ากรมรถไฟคนต่อมา ฉะนั้นเป็นที่แน่นอนว่า กรมรถไฟของเด็กล็องแรงขนาด 1.435 เมตรในการสร้างทางรถไฟสายเหนือตามที่นายเบเทเกเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันคนแรกได้ วางมาตรฐานไว้ กล่าวคือว่าการสร้างทางรถไฟสายนี้ตกอยู่ในมือของคนเยอรมันซึ่งมีอำนาจ บริหารอยู่ในกรมรถไฟเป็นส่วนใหญ่ ทั้งตำแหน่งเจ้ากรมและวิศวกร ฉะนั้นจึงทำให้ชาติมหา อำนาจอื่น ๆ ไม่พอใจอิทธิพลของเยอรมนี<sup>2</sup>

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้ทรงโปรดเกล้าฯ อนุมัติให้กระทรวงคลังจ่าย เงินงวดแรกจำนวน 300,000 บาท ให้แก่กระทรวงโยธาฯ เจ้าสังกัดของกรมรถไฟโดยลง มือทำทางรถไฟตั้งแต่ปากน้ำโพขึ้นไป และทรงพยายามอุดหนุนการสร้างทางรถไฟสายนี้มาก ดังพระราชหัตถเลขา ดังนี้

"...ตามที่ใดตกลงกับกระทรวงพระคลังไปเรื่องเงินไม่เป็นการชักข้อ เพื่อให้ แล้วพร้อมกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำใหญ่แลที่เป็นหนทางต่อไปเมืองอุตรดิตถ์ใน สก 127...."<sup>3</sup>

เนื่องจากรัฐบาลประสบปัญหาเรื่องเงินทุน และรัฐบาลเห็นความจำเป็นที่จะต้อง สร้างทางรถไฟสายใต้ในขณะนั้นเพราะความจำเป็นทางการเมืองและเศรษฐกิจ รัฐบาลจึง

สถาบันวิทยบริการ

อุฬารกิจกรรณการวิทยายุ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, บช. 5.9/13 "เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ กรวยมิ่งมพูนรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 91/6053, 21 สิงหาคม รศ. 121

<sup>2</sup> ุรายละเอียดของ สมใจ ไฟโรจน์ธีร์รัชต์, เรื่องเดิม, หน้า 221 - 231

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, บช. 5.9/13, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงพระยา สุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ," สำเนาที่ 76/1821, 6 มีนาคม รศ. 124



ระงับการสร้างทางรถไฟสายเหนือไว้ถึงเพียงตำบลแม่วาก จังหวัดแพร่<sup>1</sup>

ทางรถไฟสายเหนือนี้แยกออกจากทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ณ บริเวณชุมทางบ้านภาชี ออยุธยา

## ๑.๖ ทางรถไฟสายใต้

ใน ร.ศ. 109 (พ.ศ. 2433) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสรอบแหลมมลายูโดยทางชลมารคจากกรุงเทพฯ เมื่อเข้าปากน้ำเมืองชุมพรก็เสด็จทางชลมารคตามทางสายโทรเลขข้ามคอคอดกระโดยมีพระราชประสงค์ที่จะสำรวจแนวทางที่อังกฤษและฝรั่งเศสขอกุดคลองลัดหรือสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระ<sup>2</sup> ด้วยพระองค์เอง หลังจากนั้นเสด็จทางเรือจนถึงเมืองปีนัง ระหว่างประทับอยู่ที่เมืองปีนังนายกินเนอร์ (Kinners) ผู้สำเร็จราชการ เมืองปีนังของอังกฤษได้กราบบังคมทูลขอให้ทรงพิจารณาเรื่องที่ทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสัมปทานให้แกบริษัทของชาวอังกฤษโดยจะสร้างทางรถไฟสองสายคือสายแรกจากไปรดิ้งเซตแดนเมืองเปรัก สายที่สองนายชาลส์ ดันลอป (Charles Dunlop) ขอสร้างทางรถไฟจากเมืองสงขลาถึงไทรบุรี พร้อมกับกราบบังคมทูลขึ้นแจ้งรายละเอียดเส้นทางในแผนที่ให้ทรงพิจารณาด้วย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริสตอบว่า ไทยอาจตกลงกับอังกฤษได้ถ้าอังกฤษจะยอมรับเงื่อนไขให้รัฐบาล

<sup>1</sup> ใน พ.ศ. 2444 กรมรถไฟได้เปิดใช้เส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ - ลพบุรี หลังจากนั้นได้สร้างต่อไปยังนครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก และอุตรดิตถ์ ระหว่างพิษณุโลกและอุตรดิตถ์มีทางแยกไปสวรรคโลก

<sup>2</sup> เรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาตแก่ทั้งสองประเทศด้วยทรงพิจารณาเห็นภัยที่จะมากระทบกระเทือนต่อเอกราชและบูรณภาพของประเทศ :- เรื่องนี้โปรดอ่านรายละเอียดใน, "หนังสือที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี" และ วิทยานพนธ์ เรื่องเดิมของ สมใจ ไทโรจน์ธีร์รัชต์



ไทยมีสิทธิบอกเลิกสัมปทานและซื้อกิจการรถไฟคืนได้ เมื่อต้องการ เช่นเดียวกับที่รัฐบาลอังกฤษ  
ตั้งเงื่อนไขไว้กับบริษัทรถไฟเอกชนในดินแดนอังกฤษ<sup>1</sup>

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เสด็จกลับถึงกรุงเทพฯ แล้ว ได้โปรดเกล้าฯ  
อนุมัติสัมปทานให้แก่นายคั่นลอปสร้างทางรถไฟจากสงขลาถึงไทรบุรีโดยกำหนดให้ลงมือก่อสร้าง  
ภายในเวลา 3 ปี และต้องดำเนินการให้เสร็จภายในเวลา 8 ปีนับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุมัติ  
สัมปทาน แต่ปรากฏว่านายคั่นลอปไม่ไคลงมือดำเนินการสร้างทางรถไฟ กลับขอให้รัฐบาล  
ไทยค้ำประกันเงินทุนค่าก่อสร้างทางรถไฟอีก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงเห็น  
ว่านายคั่นลอปเสนอเงื่อนไขผูกมัดรัฐบาลไทยผิดไปจากที่กำหนดไว้ใน การขอสัมปทานแต่เดิม  
นอกจากนี้ทางรถไฟดังกล่าวก็ไม่ได้ชักนำหัวเมืองภาคใต้เข้ามาติดต่อกับกรุงเทพฯ แต่กลับ  
จะเป็นการชักจูงให้ออกไปติดต่อกับภายนอก ดังนั้นจึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงต่างประเทศ  
คอบปฏิเสหค้ำประกันเงินทุนค่านายคั่นลอปเสนอขอมานั้น ต่อมาเมื่อใกล้สิ้นอายุสัมปทาน  
นายคั่นลอปขอเลื่อนกำหนดการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ต่อไปอีก 5 ปี พระบาทสมเด็จพระ-  
จุลจอมเกล้าฯ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกสัมปทานรถไฟสายสงขลา - ไทรบุรีเสียใน ร.ศ.  
123 (พ.ศ. 2447)<sup>2</sup>

สำหรับการสร้างทางรถไฟสายใต้ของตอจากเพชรบุรีไปยังหัวเมืองมลายูนั้น มี  
สาเหตุสืบเนื่องมาจาก ประมาณ ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) รัฐบาลไทยได้ทราบข่าวว่ารัฐ-  
บาลอังกฤษมีโครงการที่จะสร้างทางรถไฟจากพม่าผ่านประเทศตอไปจนถึงปลายแหลมมลายู<sup>3</sup>

<sup>1</sup> กองบรรณสาร กระทรวงการต่างประเทศ, แฟ้มที่ 29 ส่วนวันที่ 3 พ.ศ. 2432,  
ชาวต่างประเทศที่ขอสัมปทานทำทางรถไฟ, มีนาคม ค.ศ. 1890

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 5.5/1, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวง  
เทวะวงศ์ฯ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ," สำเนาที่ 436/111, 1 กันยายน ร.ศ. 111

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 5.2/7, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวง  
เทวะวงศ์ฯ," สำเนาที่ 36/455, 29 กันยายน ร.ศ. 115



ประจวบกับรัฐบาลอังกฤษสนับสนุนให้บริษัทอังกฤษมาขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายใต้  
จากรัฐบาลไทยด้วย ทำให้รัฐบาลไทยเกรงว่าถายอมเช่นนั้นแล้ว อังกฤษอาจถือโอกาส  
ผนวกเอาภาคใต้ของไทยเข้าเป็นอาณานิคม เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของสมาคม  
พาณิชย์และบรรดาพ่อค้าอังกฤษที่เร่งให้รัฐบาลของตนสร้างทางรถไฟจากจีนภาคใต้มาพบ  
ไทยไปตลอดถึงแหลมมลายู ประกอบกับพระยาศรีสหเทพ (เส็ง วิริยะศิริ) ปลัดทูลฉลอง  
กระทรวงมหาดไทยและนายเวสเทนการ์ฟ (Weetengerd) ผู้ช่วยของนายเอคเวิร์ต สโตรเบล  
(Edward Henry Strobel) ที่ปรึกษาทั่วไปของรัฐบาลไทยซึ่งกลับจากการตรวจราชการ  
มณฑลภูเก็ต มณฑลไทรบุรีและมณฑลนครศรีธรรมราชได้เสนอรายงานการตรวจราชการกราบ  
บบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเปรียบเทียบการทำนุบำรุงบ้านเมือง และการคมนาคม  
ของหัวเมืองขึ้นในแหลมมลายูของอังกฤษกับหัวเมืองมลายูที่อยู่ใต้อาณัติของไทยว่าการ  
บริหารการปกครองและการสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก เช่น ถนน  
และทางรถไฟของฝ่ายอังกฤษเจริญรุดหน้ากว่าของฝ่ายไทยมาก เป็นผลให้การพาณิชย์ของ  
รัฐมลายูของอังกฤษเจริญรุ่งเรืองทำให้รัฐบาลเก็บภาษีได้มาก รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูได้  
นำเอารายได้จากการทำเหมืองแร่มาบำรุงบ้านเมือง เช่นการพัฒนาการคมนาคม ส่วน  
ฝ่ายไทยโดยเฉพาะมณฑลภูเก็ตนั้นทำรายได้ให้แก่ประเทศถึงปีละประมาณ 4,000,000 บาท  
แต่รัฐบาลนำเงินไปใช้ปรับปรุงมณฑลเพียงปีละ 100,000 บาท รายได้ส่วนที่เหลือต้องถูก  
ส่งเข้าเมืองหลวง นับว่าเป็นการไม่ยุติธรรมต่อมณฑลภูเก็ตและปรากฏว่าความแตกต่างใน  
พฤติกรรมระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษเช่นนี้เป็นเรื่องที่ใ้รับ  
การวิพากษ์วิจารณ์ กันมากโดยเฉพาะในหมู่ข้าราชการชั้นสูงชาวอังกฤษในสหพันธรัฐมลายู  
นอกจากนี้รายงานยังกล่าวไว้ว่า รัฐบาลของสหพันธรัฐมลายูให้ความสนใจเกิดมาก สิ่ง  
เหล่านี้เป็นสัญญาณอันตรายต่ออนาคตของหัวเมืองมลายูในส่วนของไทย เวสเทนการ์ฟ  
ได้เสนอว่ารัฐบาลควรนำรายได้จากหัวเมืองภาคใต้กลับไปทำนุบำรุงและเปิดบ้านเมืองโดย  
เร็วก่อนที่จะสายเกินไป และเขาเห็นว่าในการพัฒนาดินแดนดังกล่าว ไม่มีเครื่องมือนี่  
ทรงประสิทธิภาพใดจะยิ่งกว่าทางรถไฟ การพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟเป็นสิ่งจำเป็น



รัฐบาลไทยกับรัฐบาลอังกฤษเป็นเวลานานเกี่ยวกับเรื่องปัญหาหัวเมืองมลายู สิทธิสภาพนอกอาณาเขต อนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 และการสร้างทางรถไฟสายใต้ ในที่สุดผลการเจรจา รัฐบาลไทยต้องยอมยกรัฐไทรบุรี กันตัน ตรังกานูและปดิศให้แก่อังกฤษ เพื่อให้อังกฤษผ่อนปรนเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 และอังกฤษยังยอมให้รัฐบาลไทยกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ดังกล่าวด้วยโดยให้กู้ในจำนวนเงินไม่เกิน 4,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง โดยมี การลงนามในข้อตกลงกู้เงินในวันที่ 10 มีนาคม รศ. 127<sup>1</sup> (พ.ศ. 2451) ซึ่งมีใจความสำคัญคือรัฐบาลไทยต้องนำเงินกู้ทั้งหมดไปใช้กับการสร้างทางรถไฟรวมทั้งการวางสายโทรเลขและโทรศัพทด้วย รัฐบาลสหพันธรัฐมลายูจะแบ่งจ่ายเงินกู้เป็นงวด ๆ โดยฝ่ายผู้กู้จะต้องไม่เบิกเงินเกินกว่า 750,000 ปอนด์ต่อปี อัตราดอกเบี้ย 4% ต่อปี โดยคิดจากจำนวนเงินกู้ของแต่ละปี การจ่ายและชำระเงินกู้จะกระทำที่กรุงลอนดอน ภาวะปลอดหนี้ 14 ปี การผ่อนชำระให้เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 นับจากวันลงนามในสัญญา การให้กู้เงินนี้ขึ้นกับเงื่อนไข 3 ประการ คือ

1. กรมรถไฟแห่งสหพันธรัฐมลายู มีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ตั้งแต่เริ่มแรก
2. รัฐบาลไทยต้องแต่งตั้งชาวอังกฤษให้เป็นหัวหน้าวิศวกรควบคุมการก่อสร้าง
3. รัฐบาลไทยต้องรับประกันว่าจะเชื่อมทางรถไฟของไทยเข้ากับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงแต่งตั้งนายเฮนรี กิตตินส์ (Henry Gittins) ชาวอังกฤษซึ่งเป็นเลขานุการและที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาให้ดำรงตำแหน่ง "วิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้" ก็มีอำนาจหน้าที่ควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ทั้งหมด ขนาดของรางที่ใช้เป็นขนาด 1 เมตรเช่นเดียวกับทางรถไฟช่วงกรุงเทพฯ - เพชรบุรี เพื่อไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของสหพันธรัฐมลายู ระยะเวลาในการก่อสร้างกำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 10 ปี นับตั้งแต่ รศ. 128 (พ.ศ. 2452) คือช่วงระหว่างเพชรบุรี - สงขลา ใช้เวลาสร้าง 7 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 - พ.ศ. 2459 ช่วงจากสงขลาระยะนี้ใช้เวลาสร้าง 3 ปีตั้งแต่พ.ศ. 2459 - พ.ศ. 2462 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เสด็จสวรรคตใน พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นขณะที่การสร้างทางรถไฟสายใต้เพิ่งเริ่มต้นเท่านั้น

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 34 ส่วนวันที่ 1 ตอน 1, แฟ้มกู้เงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 2466



๓.๗ ทางรถไฟสายพระพุทธบาท

ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ได้ทรงขอพระราชทาน พระบรมราชานุญาตตั้งบริษัทรกรางพระพุทธรบาททุนจำกัดเพื่อขอสัมปทานสร้างทางรถไฟแยกออกจากทางรถไฟหลวงสายลพบุรี ตั้งต้นที่กิโลเมตรที่ 27 ไปถึงลานพระบาท ระยะทางยาว 475 เส้น ใช้รางเล็กขนาด 75 เซนติเมตร เงินทุนของบริษัท 479,000 บาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงอนุญาตโดยมีการทำสัญญาระหว่างรัฐบาลกับบริษัทกำหนดเงื่อนไขตามกฎหมายของบ้านเมือง<sup>1</sup>

๓.๘ ทางรถไฟสายมหาชัยและสายท่าจีน (หรือแมกลอง)

ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) ขุนภาษาปริวัตร (L. M. Xavier) ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงมหาชัยเมืองสมุทรสาคร ระยะทางยาว 900 เส้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตโดยทำสัญญาเช่นเดียวกับที่รัฐบาลทำกับบริษัทรกรางพระพุทธรบาทฯ แต่ปรากฏว่ายังไม่ทันลงมือทำ ขุนภาษาฯ ก็ถึงแก่กรรม พระยาพิพัฒน์โกษาบุตรชายขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตดำเนินงานต่อในนามของบริษัทท่าจีนเรลเว ค่อมเป็นทุนจำกัด เริ่มทำตั้งแต่ ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) และเสร็จเปิดใช้แก่สาธารณะชนใน ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) เงินทุน 9 ล้าน 1 แสนบาท<sup>2</sup>

ในปีเดียวกันนั้นพระยาไวยวุฒิวิเศษฤทธิ ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำทาง

<sup>1</sup>ดูรายละเอียดใน ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.7 เรื่องรถไฟพระพุทธรบาท (1 เมษายน ร.ศ. 120 - 16 พฤษภาคม ร.ศ. 129)

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.8/1, เรื่องรถไฟมหาชัยหรือท่าจีน, 6 เมษายน ร.ศ.



รถไฟจากแม่น้ำท่าจีนตรงมหาชัยตัดไปลงแม่น้ำแม่กลองเหนือบ่อนสมุทรสงคราม<sup>1</sup> เมืองสมุทรสงคราม แต่พระยาไวยวุฒิฯ ไม่สามารถดำเนินงานได้ จึงมอบอำนาจให้พระยาพิพัฒน์โกษา ท้าทางรถไฟแทนในนามของบริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด เริ่มทำตั้งแต่ ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) และเสร็จใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450)

ปรากฏว่าการเดินรถไฟสายมหาชัยและสายแม่กลองมีความเจริญทั้งจะเห็นได้จากเงิน ผลประโยชน์ซึ่งเป็นกำไรของบริษัท เช่นใน ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) บริษัทท่าจีนเรลเวย์ ได้กำไรสุทธิจากทางรถไฟสายมหาชัยเป็นเงิน 9,671 บาท 48 สตางค์ และใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) บริษัทรถไฟแม่กลองฯ ได้กำไรสุทธิจากทางรถไฟสายแม่กลองเป็นเงิน 70,091 บาท 59 สตางค์ทั้ง ๆ ที่ทางรถไฟสายนี้เพิ่งเปิดใช้ได้เพียง 2 ถึง 3 เดือนเท่านั้น<sup>2</sup>

### ๓.๑ ทางรถไฟสายบางพระ

รัฐบาลเป็นผู้ทำโดยลงมือสร้างทางรถไฟใน ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) มีระยะทางยาว 133 กิโลเมตร ต้นทางที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ แยกกับทางรถไฟสายนครราชสีมาและสายเหนือ ๗ กิโลเมตรที่ 2 เลี้ยวไปทางตะวันออกอยู่ในระหว่างคลองมหานาคและคลองสามเสน ไปสิ้นสุดที่บางพระ ชลบุรี ทางขนาดกว้าง 1 เมตร จำนวนเงินทุน 7 ล้าน 9 แสนบาท กิโลเมตรละ 59,400 บาท ใช้เวลาสร้าง 3 ปี<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 5.8/2 รถไฟสายมหาไชย (31 ธันวาคม ร.ศ. 119 - 17 มิถุนายน ร.ศ. 124) และ ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.8/7 เรื่องรถไฟแม่กลอง (19 กันยายน ร.ศ. 123 - 17 เมษายน ร.ศ. 128)

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.8/8, รายงานผลประโยชน์ที่เก็บจากทางรถไฟสายท่าจีน (แม่กลอง) (26 ตุลาคม ร.ศ. 126 - 13 มิถุนายน ร.ศ. 129)

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.2/22, "หนังสือเจ้าฟ้ากรมขุนศรีศรา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5," สำเนาที่ 155/1181, 27 มีนาคม ร.ศ. 120

10 ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ทางรถไฟบางปะกง)

รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) และเปิดใช้ในวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) ทางรถไฟสายนี้ออกจากสถานีหัวลำโพงเช่นเดียวกับทางรถไฟสายนครราชสีมา สายเหนือ แต่มาแยกจากกันที่ตรงปลายถนนตอเสือ (บริเวณมราชปัจจุบัน)

ทางรถไฟสายนี้มีระยะทางยาว 63.4 กิโลเมตร ขนาด 1.435 เมตร ขนประมาณการก่อสร้างจำนวน 3,200,000 บาท แต่รัฐบาลนำเอารางเหล็กสายเหนือมาใช้จนจึงลดเงินเป็น 2,700,000 บาท แบ่งเป็น 3 ปี ปีละ 900,000 บาท<sup>1</sup>

ในระหว่างการสร้างทางรถไฟสายนี้ รัฐบาลได้ย้ายโรงงานของกรมรถไฟจากสถานีกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ไปสร้างใหม่ที่ตำบลทุ่งบางกระสัน (มักกะสัน) ในระหว่างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อขยายสถานีกรุงเทพฯ ให้กว้างขวางเพื่อความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน<sup>2</sup>

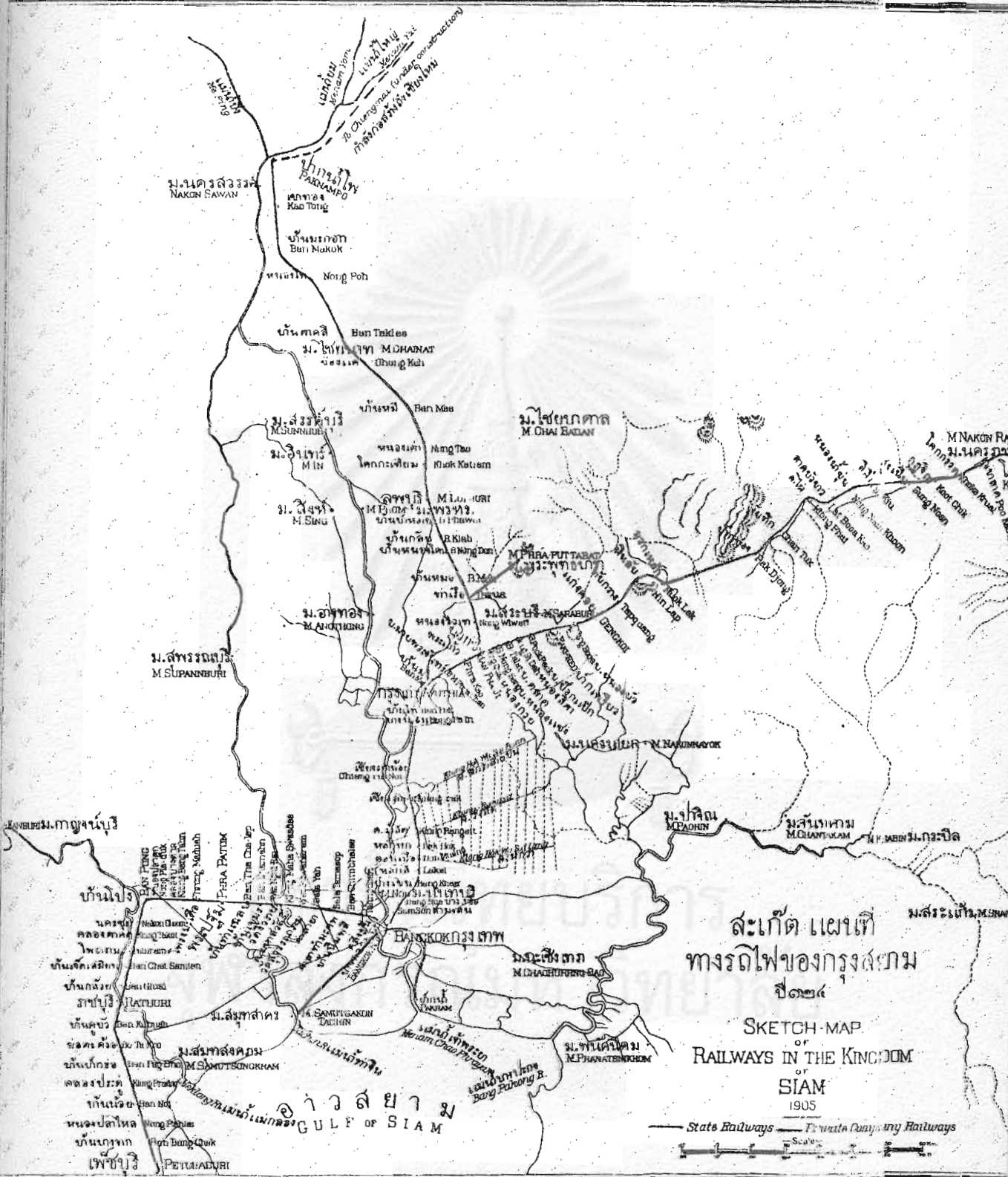
ต่อมาใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) กรมรถไฟได้สร้างทางรถไฟแยกจากสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ตำบลมักกะสันไปยังสถานีสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลช่องนนทรีเป็นระยะทางยาว 6 กิโลเมตร พร้อมกับทำสนามสถานีเป็นที่รับถ่ายสินค้าด้วยทั้งนี้เพราะว่าในขณะนั้นสนามสถานีกรุงเทพฯ ตามริมคลองผดุงกรุงเกษมแออัดไม่สะดวกเพราะสถานีที่คับแคบ ประกอบกับการเดินรถรับส่งสินค้าโดยทางรถไฟก็ทวีมากขึ้น เพราะฉะนั้นกรมรถไฟจึงย้ายการเดินรถรับส่งสินค้า

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.4/7, "หนังสือเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5," สำเนาที่ 88/8198, 10 มกราคม ร.ศ. 123

<sup>2</sup> ปีกเดียวกัน, "หนังสือพระยาสุโขมนัยวินิต เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5," สำเนาที่ 107/5463, 11 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 125





สະเก็ด เฌงเที  
 ฑงรติไฟของกรุงสยาม  
 ปี๑๙๐๕  
 SKETCH-MAP  
 OF  
 RAILWAYS IN THE KINGDOM  
 OF  
 SIAM  
 1905

— State Railways — Private Company Railways  
 Scale: 1:100,000

ที่สถานีริมคลองผดุงฯ ไปอยู่ที่สถานีริมแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งกล่าว<sup>1</sup>

4. ปัญหาและอุปสรรคในการสร้างทางรถไฟ

ต่อไปนี้เป็นปัญหาและอุปสรรคในการสร้างทางรถไฟทุก ๆ สายในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งผู้วิจัยได้พิจารณาวิเคราะห์และนำมาสรุปเป็นประเด็น ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นผลที่ทำให้การสร้างทางรถไฟล่าช้า

4.1. ฐานะการเงินของรัฐบาล ในการสร้างทางรถไฟก็เช่นเดียวกับการพัฒนาการคมนาคมตามอื่น ๆ ในสมัยนั้นที่รัฐบาลต้องประสบปัญหาไม่มีเงินงบประมาณเพียงพอในการใช้จ่ายเพื่อการก่อสร้างอย่างสมบูรณ์ การสร้างทางรถไฟจึงขึ้นอยู่กับความจำเป็นของสถานการณ์ทางการเมืองและการปกครองบีบบังคับ จึงจะเห็นได้จากรัฐบาลที่ริเริ่มสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นสายแรก และต่อมารัฐบาลได้สร้างทางรถไฟสายเหนือ แต่สร้างยังไม่ทันสำเร็จสถานการณ์บีบบังคับให้ต้องหันไปสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อจากเพชรบุรี โดยการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศเป็นต้น ฉะนั้นเรื่องเงินจึงนับเป็นปัญหาและอุปสรรคขั้นพื้นฐานของการพัฒนาประเทศของประเทศไทยตั้งแต่สมัยนั้น แม้จนกระทั่งปัจจุบันนี้ ประเทศไทยเราก็มักจะต้องกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อมาพัฒนาประเทศอยู่เสมอ ฉบับนี้เป็นฉบับรวม มีฉบับในขณะ  
ซึ่งไม่รวมจากคนไทยอีกกรุณาจะใช้ได้หมด

4.2. ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ สภาพของภูมิประเทศที่เป็นป่าเขา และสภาพอากาศที่มีฝนตกชุก พันดินเปียกชุ่มทำให้การวางรางไม่คอยสะดวก และสภาพดินอ่อนซึ่งถูกกดขึ้นเป็นคันถนนวางรางนั้นเมื่อโดนฝนตกกระหน่ำก็จะทำให้ซุกพังลงอย่างง่ายดายก็ต้องมีการก่อสร้างใหม่อีก เช่นช่วงระหว่างปากน้ำโพถึงพิษณุโลกในทางรถไฟสายเหนือเป็นตอนที่ทำยากและสิ้น

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, บช. 5.4/7, "ที่นั่งสี่กรมหลวงนเรศวรวรฤทธิ เสนาบดีกระทรวง

โยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5," สำเนาที่ 64/4949, 24 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 128



เปลืองค่าใช้จ่ายมาก เพราะว่าเป็นที่นำท่วมขังถมอกรมรดไฟต้องทำคั่นถนนสูงประมาณ ๒ เมตร ถึง ๓ เมตร บางแห่งเป็นที่ลุ่มก็ควรทำคั่นถนนสูงถึง ๖ เมตร ในฤดูฝน คั่นถนนเหล่านี้ถูกฝนกระหน่ำมากก็ชุกชุมมาก อกรมรดไฟต้องไขคั้นแข็งถมเพิ่มเติมโดยบรรทุกด้วยรถพวงมาจากโตปอกน้ำไฟ และในระหว่างที่พินคั้นมากก็ต้องหยุดการสร้างทางเป็นเวลาหลายเดือน ดังนั้นการทำทางรุดไฟช่วงนี้จึงเสียเวลาและเสียเงินมากกว่าปกติคือ เฉพาะค่าเสริมคั้นจำนวน ๕,๑๗๗,๔๖๑ กิวบิกเมตรเป็นเงิน ๔,๑๐๐,๐๐๐ บาท หรือ กิโลเมตรละ ๓๐,๐๐๐ บาท ซึ่งทางรุดไฟสายอื่น ๆ ที่สร้างมาแล้วคิดเป็นกิโลเมตรละ ๑๑,๐๐๐ บาท เท่านั้น<sup>๑</sup> นอกจากนี้ยังทำให้กำหนดการเปิดรุดไฟช่วงนี้ล่าช้าไปจากหมายกำหนดเดิมคือวันที่ ๑ มกราคม ร.ศ. ๑๒๖ (พ.ศ. ๒๔๕๐) ด้วย<sup>๒</sup> พระยาสุซุมมา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ขณะนั้นได้กราบบังคมทูลวิรัชแก้ไขเรื่องสภาพทาง เช่นนี้ต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า

"...เห็นควยเกล้าฯ ว่าการที่จะรักษาไฟทางมั่นคงอยู่ได้ก็ต้องอาศัยความพยายามคอยหมั่นตรวจตราซ่อมแซมกันไปพอให้ทางแน่นไถที่ขึ้นแล้ว บางที่ความที่ชุกและพังก็จะลดน้อยลง...."<sup>๓</sup>

ทางรุดไฟสายอื่น ๆ ของไทยก็ประสบปัญหาถึงเวลานี้เช่นกัน เพียงแต่ทางใดประสบปัญหาหนักน้อยกว่ากันเท่านั้น

๔.๓. แรงงาน เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่สภาพภูมิประเทศเป็นป่าเขาและอากาศ

สถาบันวิทยบริการ

<sup>๑</sup> จดหมายเหตุเรื่องเปิดรุดไฟสายตะวันออกและสายเหนือและเสด็จพระราชดำเนินประ

พาสเมืองฉะเชิงเทรา, หน้า ๑๙ - ๒๐

<sup>๒</sup> ก.จ.ช., ร.๕, บร. ๕.๗/๑๓, "รายงานของนายไวยโรเจอร์เจ้ากรมรุดไฟถึงพระยาสุซุมมา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ," สำเนาที่ ๑๐๕๕ ที่ ๓๗๙๔, ๒๔ ตุลาคม ร.ศ. ๑๒๖

<sup>๓</sup> ปักเคิม, "หนังสือพระยาสุซุมมา กราบบังคมทูลรัชกาลที่ ๕," สำเนาที่ ๔๗/๑๐๙๘,

๕ พฤศจิกายน ร.ศ. ๑๒๖

ขึ้นและทำให้มีโรคไขมาเลเรียชุกชุมเป็นผลให้คนงานสร้างทางเจ็บป่วยล้มตายเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้คนงานไม่กล้ามารับจ้างทำงาน ประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งคนพื้นเมืองมักไม่ค่อยมารับจ้างทำงานกุลีเพราะต้องประกอบอาชีพทำนาทำสวน หรือบางคนก็ถูกเจ้าพนักงานผูกครองเกณฑ์ราชการมาก เพราะฉะนั้นกรรมรถไฟจึงประสบปัญหาขาดแคลนแรงงาน กรรมรถไฟจึงต้องพึ่งแรงงานของกุลีชาวจีนเป็นส่วนใหญ่ กุลีชาวจีนจึงมักโกงราคาขอขึ้นค่าแรง เช่นในคราวสร้างทางรถไฟสายเหนือ กุลีจีนได้รับเงินค่าแรงกิโลมิเตอร์ละ 48 อัฐ ซึ่งเป็นอัตราสูงอยู่แล้วแต่ยังจะขอขึ้นอีกซึ่งกรรมรถไฟก็ไม่อาจอนุมัติให้ได้ ทำให้กุลีจีนไม่ค่อยมาทำงาน ยิ่งทำให้การก่อสร้างล่าช้าเป็นผลให้ราคาค่าก่อสร้างสูงตามไปควย กรรมรถไฟจึงแก้ไขปัญหามาโดยการจ้างพวกกุลีลาวซึ่งมีความอดทนมาทำงาน วิธีนี้ใช้ทั้งในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาและสายเหนือ นอกจากนี้กรรมรถไฟยังจ้างหมอไทยไว้คอยรักษาพยาบาลในคราวคนงานเกิดป่วยไข้ควย<sup>1</sup> จึงนับเป็นการแก้ปัญหาให้บรรเทาลงได้

4.4. บทบาทของชาวต่างประเทศและคนในบังคับของต่างชาติ

4.4.1 ชาวต่างประเทศ

บทบาทของชาวต่างประเทศที่เข้ามาพัวพันกับการสร้างทางรถไฟ ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟต้องประสบความล่าช้ามามาก โดยจะเห็นได้จากกรณีต่อไปนี้

ทางรถไฟสายนครราชสีมา

เมื่อนายแคมป์เบลล์ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟสายนี้แล้ว ก็ดำเนินการสร้างทางรถไฟ นายอาร์เธอร์ สเปนซ์ มอส บลันเดล (Arthur Spense Moss Blundell) นายช่างผู้ตรวจเครื่องเหล็กรถไฟได้เตือนให้รัฐบาลไทยทราบว่าผู้รับเหมากำหนด

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช.5.7/13, "หนังสือพระยาสุรุมมา กราบบังคมทูลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร ผู้รักษาพระนคร", สำเนาที่ 47/1098,

ราคาเครื่องเหล็กรถไฟในสัญญาที่ทำกับรัฐบาลไทยไว้มาก ทำให้รัฐบาลเสียเปรียบและการ  
ผู้รับเหมาเร่งส่งเครื่องเหล็กเข้ามาจนเกินความต้องการใช้ในเวลา นั้น เป็นผลประโยชน์ของ  
ผู้รับเหมาที่จะไถ่กำไรจากการสั่งของขณะที่รัฐบาลต้องเสียเงินก้อนใหญ่ซื้อเครื่องเหล็กทิ้งไว้<sup>1</sup>

ต่อมาเมื่อรัฐบาลไทยคิดแบบสะพานรถไฟขึ้นโดยใช้รถสะพานทำด้วยเหล็กถตาเซม  
เกี่ยวกับสะพานรถไฟอังกฤษแต่หน้าหนักเบากว่า ฝ่ายผู้รับเหมาคัดค้านไม่ยอมรับประกันรักษา  
สะพานเป็นเวลา 1 ปี ทางแม่ที่ชันซึ่งเป็นผู้ค้าประกันผู้รับเหมาและเป็นผู้จัดส่งเครื่องเหล็ก  
ไฟก็รวมคัดค้านด้วย และขอให้นายมอสบรันเกลช่วยคัดค้านด้วยเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดแก่  
ชีวิตมนุษย์และทรัพย์สินเนื่องจากสะพานซุกหรือพัง แต่เจ้ากรมรถไฟก็ยังยืนยันว่าแบบสะพานกึ่ง  
กลาวสามารถใช้ได้ในประเทศไทยเพราะว่าได้คำนวณอย่างละเอียดถี่ถ้วนแล้ว ดังนั้นเรื่องนี้  
จึงกลายเป็นการขัดแย้งทางความรู้วิชาการและเทคนิคระหว่างวิศวกรฝ่ายอังกฤษและฝ่ายเยอรมัน  
ซึ่งต่างไม่ยอมอ่อนข้อกัน การก่อสร้างจึงชะงักงันชวคราว ต่อมาเมื่อผู้รับเหมาทำการสร้าง  
สะพานรถไฟที่ล้มเหลว ทำให้เสียเวลาและเพิ่มค่าใช้จ่ายต่างก็โทษกันว่าเป็นความผิด  
ของฝ่ายตรงกันข้าม

ใน ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) ผู้รับเหมาได้อำนาจที่ยื่นต่อเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ  
เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กล่าวโทษกรมรถไฟ มีใจความว่า กรมรถไฟละทิ้งงานในความรับผิดชอบ  
มิชอบ ไม่ยอมประสานงานกับผู้รับเหมา แกล้งวางงานให้ช้า ไม่มีกรูยทางใหม่เพราะหลัก  
ที่ทางบ้นชาร์คมีกรูยไว้แต่เดิมสูญหายเกือบหมด ทำให้ผู้รับเหมาเสียเวลาทำการถึง 2 ปี จึง  
ขอให้รัฐบาลไทยชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน 500,000 บาท มิฉะนั้นจะนำเรื่องให้อนุญา  
โตตุลาการตัดสิน<sup>2</sup> รัฐบาลไทยขอประวิงเวลาเพื่อสอบสวนเรื่องราวต่าง ๆ ก่อน ต่อมาเมื่อ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> กองบรรณสาร, แผ่นที่ 6 ส่วนวันที่ 1 ตอน 9 พ.ศ. 2434, "คำแปลหนังสือไปรษ  
เวตมิสเตอร์ สเปนมอส ถึงมิสเตอร์ ลอฟต์ส์," 29 สิงหาคม ร.ศ. 111

<sup>2</sup> กองบรรณสาร, แผ่นที่ 6 ส่วนวันที่ 1 ตอน 9 พ.ศ. 2434, "Campbell to  
Prince Narisara, Copy," March 19, 1893

กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยากรกระทรวงการเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ก็ได้ทรงมีบันทึกโต้ตอบนายแคมป์เบลล์  
 อย่างยืดเยื้อ ซึ่งมีสาระโต้แย้งฝ่ายผู้รับเหมาอย่างมีเหตุผล และน่าเชื่อถือ เมื่อนายแคมป์เบลล์เห็นว่า  
 ข้อเรียกร้องของตนไม่ได้รับการสนองตอบอย่างที่ควร จึงใช้วิธีขอให้รัฐบาลอังกฤษบีบบังคับรัฐบาล  
 ไทย โดยเสนอบันทึกตลอดรีโรสเบอรี (Lord Rosebery) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ  
 ของอังกฤษ กล่าวโทษรัฐบาลไทยมีใจความว่า เขาถูกรัฐบาลไทยหักเงินค่าก่อสร้างอย่างไม่เป็นธรรม  
 เป็นจำนวนถึง ๑๐,๐๐๐ ปอนด์ และยังถูกไทยกดดันแก่งอย่างอื่นอีกซึ่งถ้าไม่ได้รับการแก้ไข ผู้รับเหมา  
 จำเป็นต้องหยุดงาน จึงขอให้รัฐบาลอังกฤษช่วยเหลือเขาโดยเร็วที่สุด<sup>๒</sup> เนื่องจากนายแคมป์เบลล์ตระ  
 หนักดีว่ารัฐบาลอังกฤษทวนเกรงการแผ่อิทธิพลของเยอรมนีในประเทศไทย เขาจึงพยายามโน้มน้าวให้รัฐ  
 บาลอังกฤษเห็นว่าพฤติกรรมของนายเบเทเก (Bethge) เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน เป็นการวางราก  
 ฐานอิทธิพลเยอรมันในประเทศไทยโดยการสนับสนุนทีมงานชาวเยอรมันให้เข้ามาควบคุมการบริหารงาน  
 ในการสร้างทางรถไฟ รัฐบาลอังกฤษได้แสดงท่าทีที่จะช่วยเหลือนายแคมป์เบลล์ โดยใช้ความได้เปรียบ  
 ทางการเมืองและการทูตบีบบังคับไทย

ในที่สุดได้มีการจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการขึ้น ๒ ครั้ง คือใน ร.ศ. ๑๑๓ (พ.ศ. ๒๔๓๓) และ  
 ร.ศ. ๑๑๕ (พ.ศ. ๒๔๓๕) ตามลำดับ แต่ตุลาการไม่อาจตัดสินอะไรได้อย่างเด็ดขาด จึงได้มีการเชิญ  
 นายมารีนุส จากอบ วัน บอสเซ (Marinus Jacob Van Bosse) วิศวกรผู้เชี่ยวชาญชาวฮอลันดาซึ่ง  
 เคยดำรงตำแหน่งเจ้ากรมฝ่ายการโยธาแห่งรัฐบาลอินดิสตะวันตกของฮอลันดาในเกาะชวาเป็นผู้ชี้ขาดให้  
 คำตัดสิน นายบอสเซตัดสินให้ยอมรับอำนาจอันชอบธรรมของรัฐบาลไทยในการเลิกสัญญาผู้รับเหมา ส่วน  
 เงินค่าเสียหายต่าง ๆ ที่ผู้รับเหมาเรียกร้องจากรัฐบาลไทยนั้น ผู้รับเหมาเรียกร้องมากเกินไป จึงตัด  
 ทอนจำนวนเงินลงเหลือที่คง.....

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup>สำนวนเดียวกัน, "Prince Bidyalabh to Campbell, Copy, No. 2019  
 ที่ 3, June 22, 1893  
<sup>๒</sup>สำนวนเดียวกัน, "Campbell to Her Majesty's Principal Secretary  
 of State for Foreign Affair," August 24, 1893



ใช้ผู้รับเหมาเพียง 279,801 บาท 73 สตางค์<sup>1</sup> แต่ นายแคมป์เบลล์ไม่ยอมยุติเรื่อง เขา  
 ไขข้อความช่วยเหลือจากรัฐบาลอังกฤษอีก ในที่สุดรัฐบาลไทยก็จำต้องยอมรับการมีศาลอนุญา  
 โทตุลาการครั้งที่ 3 ใน ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) คราวนี้ เซอร์ เอ็ดเวิร์ด โยร์ช คลาร์ก  
 (Sir Edward George Clarke) นักกฎหมายอาวุโสของอังกฤษเป็นผู้ตัดสินชี้ขาด ซึ่งแน  
 บอนที่สุดไทยต้องเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ผลการตัดสิน คือการที่รัฐบาลไทยให้ผู้รับเหมาออกนั้นไม่  
 มีเหตุผลเพียงพอ จึงต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้รับเหมาเป็นเงิน 161,016 ปอนด์ 3 ชิลลิง  
 6 เพนนี (เป็นเงินไทยประมาณ 2,500,000 บาท) ก่อนวันที่ 6 พฤษภาคม ร.ศ. 119  
 (พ.ศ. 2443) ถ้าไม่ใช้ให้ทันตามกำหนดรัฐบาลไทยต้องเสียดอกเบี้ย 10 เปอร์เซ็นต์<sup>2</sup> การ  
 ตัดสินนี้รัฐบาลไทยจำต้องยอมรับด้วยความขมขื่นยิ่ง

จะเห็นได้ว่า การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาโดยผู้รับเหมาประสบความสำเร็จล้มเหลว  
 มาก เสียเวลาไปในเรื่องกรณีพิพาทถึง 10 ปี รัฐบาลไทยเองเสียทั้งเวลา ทั้งเงิน และ  
 เกียรติภูมิของชาติ อย่างไรก็ตามก็ตั้งทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นบทเรียนให้แกรัฐบาลไทยในการ  
 จะดำเนินกิจการสร้างทางรถไฟด้วยตนเองต่อไป เพราะว่าอังกฤษได้แสดงให้เห็นว่าในฐานะ  
 ที่ชาวอังกฤษเป็นเพียงผู้รับเหมา รัฐบาลอังกฤษยังมีมือเขาเกี่ยวของโดยใช้อำนาจทางการ  
 เมืองบีบบังคับรัฐบาลไทยอย่างไม่เป็นธรรมเช่นนี้ ถ้าชาวอังกฤษได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟ  
 และได้สิทธิผูกขาดในทางรถไฟแล้ว รัฐบาลอังกฤษอาจจะเข้าแทรกแซงมากขึ้นอันจะเป็นการกระ  
 ทบกระเทือนต่อเสถียรภาพและอำนาจอธิปไตยของประเทศไทยได้ และอาจเป็นหนทางให้ประ  
 เทศมหาอำนาจอื่น ๆ ถู้อภิสิทธิ์แก่ไทยเช่นเดียวกับอังกฤษ ดังนั้นในการสร้างทางรถไฟสาย  
 สำคัญต่อมา รัฐบาลไทยจึงมักปฏิเสธการขอสัมปทานหรือการร่วมลงทุนจากต่างชาติทั้งสิ้นโดย

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.6/17, "รายงานที่ 5 แห่งเจ้ากรมรถไฟว่าด้วยการก่อสร้างทางรถไฟนครราชสีมา..."

<sup>2</sup> กองบรรณสาร, แฟ้มที่ 18 ส่วนวันที่ 2 ตอน 12 พ.ศ. 2443, "Phya Prasiddhi to Prince Devawongse," Tel., No. 20, London, March 30, 1901



คำนี้ถึงผลในแง่การเมืองเป็นสิ่งสำคัญซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่ารัฐบาลไทยในฐานะประเทศเล็ก ๆ คำนิยามโดยายเหมาะสมกับสถานการณ์ในขณะนั้นแล้ว

ทางรถไฟสายใต้ (เพชรบุรี - หัวเมืองมลายู)

ในการสร้างทางรถไฟสายนี้มีการแก่งแย่งอำนาจกันระหว่างชาวอังกฤษและชาวเยอรมันเพื่อมีบทบาทในการสร้างทางรถไฟ กล่าวคืออังกฤษเกรงว่าวิศวกรเยอรมันในกรมรถไฟจะเป็นผู้ดำเนินการสร้างอันจะเป็นการเปิดโอกาสให้ชาวเยอรมันเข้าไปมีบทบาทในเขตอิทธิพลของอังกฤษ และอาจทำการแทรกแซงทางการเมืองซึ่งจะคุกคามต่อความมั่นคงของอาณานิคมอังกฤษในแหลมมลายูได้ ฉะนั้นอังกฤษจึงหาทางบีบบังคับรัฐบาลไทยให้แต่งตั้งเจ้ากรมรถไฟชาวอังกฤษซึ่งมีฐานะเท่าเทียมกับเจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันเพื่อควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้และให้ขึ้นโดยตรงและรับผิดชอบต่อเสนาบดีกระทรวงโยธาเท่านั้น แต่รัฐบาลไทยยังไม่อาจตกลงได้เพราะอาจจะทำให้เกิดการบาดหมางกับเยอรมัน ฉะนั้นจึงมีการเจรจากันระหว่างรัฐบาลไทยกับตัวแทนของรัฐบาลอังกฤษหลายครั้ง ในที่สุดอังกฤษอ้างว่าถ้าไทยใช้วิศวกรเยอรมันในการสร้างทางจะเป็นการผิดอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. ๒๔๔๐ (Secret Convention 1897) <sup>๒</sup> ที่รัฐบาลไทยจะไม่ให้ชาวคิมหาอำนาจจีนใดเข้าไปมีอิทธิพลในตัวเมืองแหลมมลายูยกเว้นอังกฤษ และอังกฤษได้แสดงท่าทีว่าจะเปิดเผยสัญญาฉบับ รัฐบาลไทยไม่อาจปล่อยให้อังกฤษทำเช่นนั้นได้เพราะว่าจะทำให้มหาอำนาจจีนประหองรัฐบาลไทยอันจะก่อให้เกิดเหตุยุ่งยากอื่น ๆ ตามมาอีกในที่สุดฝ่ายไทยจึงยอมให้วิศวกรอังกฤษเป็นผู้ควบคุมการสร้างทางแต่ในขณะเดียวกันก็ต้องใช้วิศวกรไทยด้วย

สถาบันวิจัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup> F. O. 422/60, No. 5 "Beckett to Grey," August 9, 1906, อ้างถึงใน นางสาวสมใจ ไพโรจน์ธีรวิทย์, เรื่องเดิม, หน้า ๒๕๖

<sup>๒</sup> F.O. 422/45, "F.O. to C.O.," March 14, 1986, อ้างถึงใน นางสาวสมใจ ไพโรจน์ธีรวิทย์, เรื่องเดิม, หน้า ๒๕๕ - ๕๕

4.4.2 คนในบังคับของต่างชาติ กล่าวคือในการทำทางรถไฟนั้นบางครั้งต้องทำทางรถไฟผ่านไปถูกที่ดินของคนในบังคับต่างชาติก็เกิดเป็นปัญหา เช่น เกี่ยวกับการตัดถนนไปถูกที่ดินในบังคับต่างชาติ รัฐบาลไต้หวันทางแก้ไขโดยให้นายเวสเตนการ์ด (Westengard) ที่ปรึกษาของรัฐบาลเป็นนุเจ้าจากกลางกับกงสุลของประเทศที่คนในบังคับต่างชาตินั้นสังกัดอยู่โดยตรงทำให้ข้อบกพร่องในเรื่องเสียเงินค่าซื้อที่ดินดังกล่าวได้ในราคาถูกลง เช่นกรณีการทำทางรถไฟสายตะวันออก<sup>1</sup>

4.5. การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยราชการ ปัญหาเรื่องนี้เป็นอุปสรรคที่ทำให้การดำเนินงานล่าช้าและรัฐบาลต้องสูญเสียเงินไปเปล่า ๆ เช่นใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) ระหว่างที่กรมรถไฟกำลังดำเนินการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ก็เกิดปัญหาการสร้างสะพานรถไฟข้ามคลองแสนแสบที่ตำบลคลองคัน โดยนายเย โฮมัน วันเคอร์ไฮเด (J. Homan Van De Heide) เจ้ากรมคลองไครองเรียนไปยังพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ เจ้าสังกัดว่าการรถไฟสร้างสะพานรถไฟข้ามคลองแสนแสบซึ่งเป็นคลองที่มีเรือไปมามาก สูงเพียง 2.70 เมตรเท่านั้น ทำให้เรือไม่สามารถผ่านไปมาในคลองนี้ได้โดยสะดวก เพราะว่าตึกสะพานโดยเฉพาะในฤดูน้ำมาก นับเป็นการกีดขวางการจราจรทางน้ำอย่างยิ่ง<sup>2</sup> เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวซึ่งได้โปรดเกล้าฯ ให้กรมหลวงดำรงราชานุภาพไปทรงตรวจเรื่องนี้พร้อมกับผู้เกี่ยวข้องคือ พระยาสุหมณย์วิมลเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ พระยาเทเวศร์ฯ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ นายไวโรเธอร์ เจ้ากรมรถไฟ และนายวันเคอร์ไฮเดเจ้ากรมคลองแล้วนำเรื่องมาเสนอขอที่ประชุมเสนาบดีต่อไป

<sup>1</sup> ฎรายละเอียดในก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง (หรือที่เรียกว่ารถไฟสายตะวันออก)

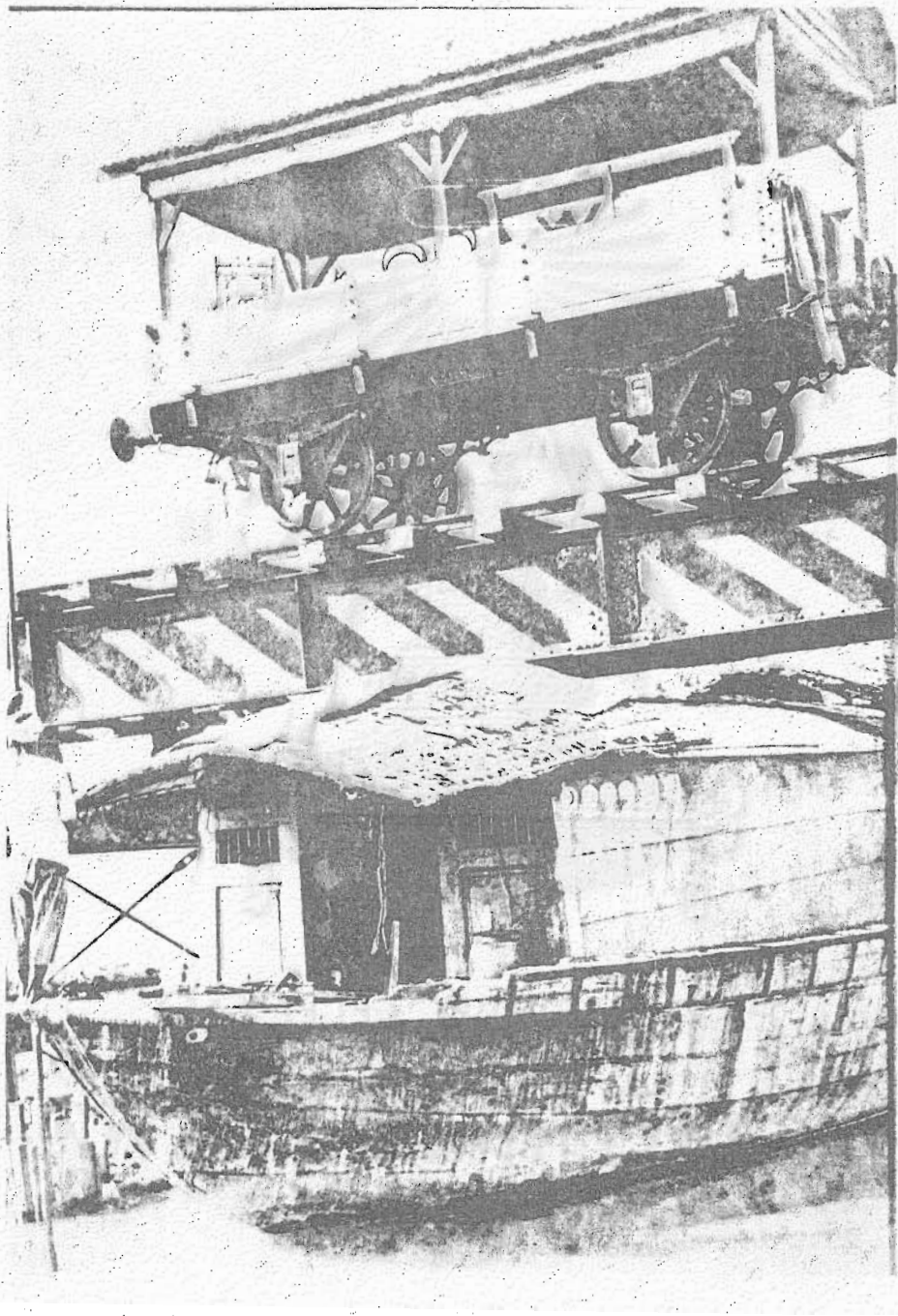
<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 5.4/7, "หนังสือนายวันเคอร์ไฮเด เจ้ากรมคลองกราบเรียนพระยาเทเวศร์ฯ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ," สำเนาที่ ส.ส. 2/175, 29 เมษายน ร.ศ. 126

ผลของกรรไปตรวจการเรื่องนี้ปรากฏว่าเป็นจริงทั้งกรมคลองร่องเรียนมาและมีปัญหาว่ารัฐบาล  
 กรจะลงเงินอีก 26,000 บาท เพื่อแก้ไขสะพานนี้ใหม่หรือไม่ กรมหลวงดำรงฯ โคตรง  
 เสนอในที่ประชุมเสนาบดีว่า รัฐบาลยังไม่สมควรแก้ไขสะพานนี้ให้สูงขึ้น เพราะนอกจากจะ  
 เสียเงินเพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้การเปิดเดินรถไฟสายตะวันออกล่าช้าอีกควยกรจะรอเวลาไว้  
 ก่อน เพราะจะสามารถแก้ไขได้โดยการเปิดหรือปิดประตูน้ำตามเวลาที่จะให้เรือเข้าออก เมื่อ  
 เปิดประตูน้ำระบายน้ำออกกระับของน้ำจะลดลงก็ทำให้เรือผ่านสะพานได้ ที่ประชุมตกลงตาม  
 ขอเสนอของกรมหลวงดำรงฯ และได้มีการพิจารณาต่อไปว่าการที่มีปัญหาเช่นนี้เกิดขึ้นก็เพราะ  
 กรมรถไฟและกรมคลองต่างฝ่ายต่างทำงานโดยไม่ได้มีการประสานงานกัน ฉะนั้นจึงตกลงในที่  
 ประชุมว่าต่อไปเมื่อกรมรถไฟจะแบบแปลนการทำทางรถไฟแล้วควรจะต้องปรึกษากับกรมคลอง  
 เสียก่อนว่าจะเกี่ยวกับโครงการของกรมคลองอย่างไรบ้าง กล่าวคือทั้งสองฝ่ายต้องมีการประ  
 สานงาน และมีการประนีประนอมกัน ก็จะเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ต่อไป<sup>1</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 5.4/7, รายงานเสนาบดีสภา, 23 พฤษภาคม ร.ศ. 126,  
 วรรที่ 2 เรื่องสะพานรถไฟข้ามคลองแสนแสบ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สะพานรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ร.ศ. ๑๒๖)



๕. ประเมินผลการใช้รถไฟ

ปรากฏว่าในสมัยรัชการที่ 5 มีผู้นิยมใช้บริการของรถไฟมาก นับเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐบาล ดังประเมินผลได้จากกรณีต่อไปนี้

ในฤดูเทศกาลต่าง ๆ เช่น ฤดูเทศกาลนมัสการพระพุทธบาท ฤดูเทศกาลนมัสการพระปฐมเจดีย์ ฤดูเทศกาลฉลองชาวทมิฬชยา เป็นต้น ถึง เช่นในเดือนมีนาคม ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) เป็นฤดูกาลเทศกาลนมัสการพระพุทธบาท ปรากฏว่ามีผู้โดยสารรถไฟมาก กรมรถไฟของจักรวาทิเศษเพิ่มขึ้นจากรชรรณค่าอีก 10 ๓ และยังมีต้องถอมรถบรรทุกสินค้าเข้าอีก 90 คัน ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจาก ปี ร.ศ. 119 (พ.ศ. 2443) ถึง 132% ก่อในปี ร.ศ. 119 มีคนโดยสาร 6,460 คน เก็บค่าโดยสารได้ 13,716 บาท ปี ร.ศ. 120 มีคนโดยสาร 14,273 คน เก็บค่าโดยสารได้ 31,815 บาท

ใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) กรมรถไฟยังได้ร่างกำหนดเวลาการเดินรถไฟใหม่ทั้งนี้ เพราะมีผู้โดยสารรถไฟมากขึ้น ฉะนั้นการกำหนดเวลาใหม่ก็เพื่อเป็นการสะดวกแก่ผู้โดยสาร และทำให้การเดินรถมีขยับและรวดเร็วยิ่งขึ้นกว่ากำหนดเวลาเดิม กำหนดเวลาใหม่นี้เริ่มใช้กับทางรถไฟสายนครราชสีมาและสายเหนือตอนสายอื่น<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, นธ. 5.6/42, "หนังสือเจ้าท่ากรมขุนนิสิตฯ เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 151/11673, 22 สิงหาคม ร.ศ. 120

<sup>2</sup> ปีกเดิม, "หนังสือพระยาสุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 39/2261, 25 กันยายน ร.ศ. 124 และกราบขอเชิญกำหนดเวลาการเดินรถไฟใหม่ทั้งนี้ ตามหนังสือของ นายไวย เฮอร์ เจ้ากรมรถไฟเหนือถึงพระยาสุริยานุวัตร, สำเนาที่ 7187, 31 สิงหาคม ร.ศ. 124



ใน ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) กรมรถไฟได้เริ่มการเก็บเงินผู้ไปรับและส่งพวก  
 พ้องของคน ในบริเวณสถานีรถไฟที่สำคัญ คนละ 2 อัฐ โดยใช้วิธีขายตั๋วให้ การที่ต้องทำ  
 เช่นนี้ก็เพราะว่าการเดินรถไฟเจริญขึ้น เมื่อเวลารถไฟเข้าและออก มีผู้โดยสารมากขึ้น  
 เมื่อรวมกับคนมารับมาส่งและคนขนของ ก็ยังทำให้คนเบียดเสียดคึกคักเยียดในบริเวณสถานีกรม  
 รถไฟจึงต้องแก้ปัญหาหานี้ด้วยวิธีการเก็บเงินดังกล่าว

ทั้ง 3 ประเด็นข้างต้นนี้ ย่อมเป็นประจักษ์พยานให้เห็นความนิยมใช้บริการรถไฟ  
 ของประชาชนในสมัยนั้น และต่อไปนี้ผู้วิจัยจะนำบัญชีการใช้บริการรถไฟใน ร.ศ. 122  
 (พ.ศ. 2446), ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) และ ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) มาแสดงเพื่อ  
 เปรียบเทียบกันว่า อัตราการใช้บริการรถไฟสูงขึ้น หรือลดต่ำลงอย่างไร โดยพิจารณาจาก  
 เงินรายได้และรายจ่าย

เงินรายได้จากทางรถไฟสายต่าง ๆ นั้นเป็นเงินรายได้จากการรับส่งคนโดยสาร  
 การบรรทุกสินค้า การบรรทุกสัตว์มีชีวิต และการเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประจำ ร.ศ. 122 และ ร.ศ. 123<sup>1</sup>

		สำมนครราชสีมา และคพบุรี	สายเพชรบุรี	รวมทุกสาย
		บาท	บาท	บาท
เงินรายได้ ในสก	123	1,712,594	599,607	2,312,201
เงินรายได้ ในสก	122	1,486,344	486,559	1,972,903
เงินรายจ่ายในสก	123	683,853	279,563	963,416
เงินรายจ่ายในสก	122	673,506	214,064	887,570
เงินกำไร ในสก	123	1,028,741	320,044	1,348,785
เงินกำไร ในสก	122	812,838	272,495	1,085,333
		เปอร์ เซนต์	%	%
เงินรายได้รวมมากกว่าปี	122	15.22	23.23	17.20
เงินรายจ่ายรวมน้อยกว่าปี	122	1.53	30.59	8.54
เงินกำไรรวมน้อยกว่าปี	122	26.56	17.45	24.27

<sup>1</sup> 1 ครอบคลุมใน ก.จ.ช., ร.5, ยช. 5.1/46, รายงานกองจัดการครั้งที่  
8 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงในกรุงสยาม ร.ศ. 123

ประจำ ร.ศ. 127

	ทางรถไฟสายโคราช		สายเพชรบุรี		รวมยอด	
	สายเหนือ และสายตะวันออก					
	บาท	สตางค์	บาท	สตางค์	บาท	สตางค์
รวมเงินรายได้	3,408,323	65	780,390	35	4,188,714	—
รวมเงินรายจ่าย	1,341,390	31	316,546	24	1,657,936	55
กำไร	2,066,933	34	463,844	11	2,530,777	45

จะ เห็นว่าการใช้บริการ ของรถไฟที่มีอัตราสูงขึ้น ทั้งนี้โดยพิจารณาจำนวนเงิน รายได้ที่มีปริมาณสูงขึ้น

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ก็ปรากฏว่าทางรถไฟของไทยมีระยะทางยาวมากขึ้นตามลำดับ และการรถไฟก็ทำรายได้จำนวนมหาศาลมาสู่รัฐบาลไทย ถึงปรากฏในคำแถลง ของที่ปรึกษาการคลังสมัยนั้นว่า "การรถไฟนั้น เป็นสมบัติอันมีราคาสูงมากของรัฐบาล นำ รายได้มาสู่รัฐบาลมาก ๆ ขึ้นอยู่เรื่อย"<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ฎรายละเอียดใน ก.จ.ช., ร.5, ขร. 5.1/58, รายงานกองจัดการครั้งที่ 12 กล่าวขยการเดินรถไฟหลวงในกรุงสยาม ร.ศ. 127

<sup>2</sup> Report of the Financial Adviser, 1917-1918, W.J.F. Williamson, อ้างถึงในพระองค์เจ้าจุลจักรพงษ์, เจ้าชีวิต, หน้า 604



สถานีราชบุรี พระเจ้าลูกยาเธอ พระองค์เจ้าอรุณวงศ์รัชสมโภช ผู้ตามเสด็จ ทรงขึ้นอยู่ทางขวา  
The Rajburi Railway Station during the reign of King Chulalongkorn.

การคมนาคมสื่อสาร

การคมนาคมสื่อสารก่อนการตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลข

การคมนาคมสื่อสารภายในประเทศในระยะก่อนการตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น มีหลายวิธี คือ ถ้าเป็นหนังสือของชาวบ้านทั่วไปก็อาจใช้คนของคณนำไป หรืออาจจะฝากคนรู้จัก หรือพ่อค้าวานิชที่จะเดินทางผ่านไปยังจุดหมายปลายทางของหนังสือนั้น หรือสิ่งใหม่บอกต่อ ๆ กัน ไปถวายวาจา ถ้าเป็นหนังสือของทางราชการซึ่งเรียกว่า โบบอก (บอก) ทองบัตรทองตรา (กำสั่ง) ส่งถึงหัวเมือง ก็ให้ส่งต่อ ๆ กันไปตามระยะทาง ถ้าเป็นหนังสือด่วน รัฐบาลก็ตั้ง ขาหลวงให้เชิญหนังสือไปจากในกรุง เมื่อขาหลวงถึงเมืองไหนกรมการเมืองนั้นก็ต้องจัดหาหนะส่งขาหลวงต่อไป หนะของพาหนะก็เป็นไปตามลักษณะภูมิประเทศ เช่น มา ขาง เรือ หรือ แพ ถ้าเป็นราชการไม่เร่งร้อน คณะกรรมการเมืองก็จัดคนเดินส่งต่อ ๆ กันไป เมื่อแรกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงวางการกระทรวงมหาดไทยในสมัยรัชกาลที่ ๕ ได้ทรงจัดระเบียบการส่งหนังสือใหม่ เพราะทรงเห็นว่าวิธีการเดิมลำบากและสาหัส คือใช้วิธี ขางคนเร็วประจำไว้ที่เมืองสำคัญคอยรับหนังสือของทางการ แล้วนำส่งคนเร็วประจำเมืองต่อไป เป็นระยะ ๆ จนบรรจุดูจุดหมายปลายทาง

ในสมัยรัชกาลที่ ๕ มีเหตุการณ์เกี่ยวกับการสื่อสารเกิดขึ้นในพระบรมมหาราชวัง และในเขตพระนคร ซึ่งถึงแม้ว่าจะไม่ได้เป็นการสืบคองเนื่อง เป็นการจาววยังขึ้นจนกระทั่งการไปรษณีย์อันแท้จริงได้ก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๒๖ ก็ตาม แต่ก็เป็นส่วนอันการแนะนำเบื้องต้นให้คนไทยรู้จักการไปรษณีย์ นอกจากนี้บุคคลซึ่งมีบทบาทเกี่ยวกับเรื่องนี้ในระยะเวลาอัน ก็จะนับพาทสำคัญ คือ การตั้งและวางรากฐานการไปรษณีย์ในระยะเวลาต่อมาด้วย กล่าวคือในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๔๑๘ มีพระบรมวงศานุวงศ์ประกอบควมเจ้านาย ๑๑ พระองค์ โดยการนำของสมเด็จพระเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ ทรง

คนพวกนี้อาจเรียกว่า "คนเร็ว" หรือ "ม้าไซ"



แบบแผนแต่โบราณ ส่วนประชาชนทั่วไปก็ใช้ชีวิตหนึ่งสัปดาห์หรืออาทิตย์เดินทางผ่านไปมาระหว่างประเทศ  
 ต่อมาตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 4 ประเทศไทยมีความสัมพันธ์ติดต่อกับชาวยุโรปมากขึ้น จึง  
 มีความจำเป็นที่จะติดต่อกับชาวไปมาค้าขายต่างประเทศมากขึ้น กงสุลอังกฤษในประเทศไทยเห็นความ  
 จำเป็นดังกล่าว จึงจัดการเปิดรับจดหมายต่าง ๆ เพื่อส่งไปมาติดต่อกับต่างประเทศ โดยใช้สถานที่  
 ตักขาน้ำร้อนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาหลังสถานกงสุลอังกฤษ<sup>1</sup> เปิดทำการโดยใช้ตราไปรษณียากรของ  
 สหรัชมณฑล และอินเดีย ซึ่งพิมพ์อักษร "B" ประทับลงบนดวงตราไปรษณียากรนั้น ๆ แทนคำว่า  
 "Bangkok" จำหน่ายแก่ผู้ต้องการส่งจดหมายไปต่างประเทศ หลังจากนั้นก็ส่งจดหมายดังกล่าวไปประทับ  
 ตราวันที่ที่สิงคโปร์ โดยฝากไปกับเรือค้าขายภายในไตรมาษอังกฤษ เพื่อให้ทำการไปรษณีย์ดังกล่าวจัดส่ง  
 ส่งจดหมายนั้นไปผู้จุดหมายปลายทางต่อไป กิจกรรมสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2425<sup>2</sup> เมื่อรัฐบาลไทยดำเนินการ  
 การก่อตั้งกรมไปรษณีย์

จะเห็นได้ว่า การสื่อสารมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับการคมนาคมทางบก และทางน้ำมาก  
 เพราะถ้าไม่มีถนนหนทาง แม่น้ำลำคลอง การสื่อสารก็เป็นไปไม่ได้ อาจกล่าวได้อีกหนึ่งว่า  
 การพัฒนาการคมนาคมก็เพื่อเอื้อประโยชน์แก่การสื่อสารอันส่งผลประโยชน์แก่มหาชนด้วยประการหนึ่ง

๒. ประวัติการมีไปรษณีย์โทรเลข ประวัติการไปรษณีย์โทรเลข

๒.๑ การไปรษณีย์

ระหว่าง พ.ศ. 2423 ถึง พ.ศ. 2424 เป็นระยะเวลาที่บ้านเมืองมีความเจริญก้าวหน้า  
 ขึ้นมาก การค้าขายธุรกิจต่าง ๆ ขยายตัวไปอย่างกว้างขวาง เกิดความจำเป็นที่ต้องมีการสื่อสารติด  
 ตอกถึงกันอย่างรวดเร็ว โดยวิธีที่รัฐบาลเป็นผู้จัดการเองแทนการให้ราษฎรจัดการจ้างหรือฝากคนเดิน  
 ทางไปมาอย่างเดิมนั้น เพราะเสียเงินและเวลามาก ฉะนั้นใน พ.ศ. 2424 พระบาทสมเด็จพระ  
 จุฬจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชมารุดถึงการตั้งกรมไปรษณีย์อย่างถาวรขึ้นในนานาประเทศ

<sup>1</sup> ตักขาน้ำร้อนฝั่งน้ำหรือไปแล้ว เมื่อ พ.ศ. 2495

<sup>2</sup> ประวัติ และวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลข, หน้า 4

เพื่อบำรุงและเผยแพร่การพาณิชย์ให้เจริญยิ่งขึ้นกับทั้งเพื่อให้การส่งชาวสารทางราชการและของสาธารณชน  
เป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็วขึ้น<sup>1</sup> จึงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎมี  
สว่างวงศ์ กรมหลวงภาณุพันธุวงศ์วรเดช เสด็จเรียบกรมที่จะเปิดการไปรษณีย์ขึ้นภายในพระมหานคร เป็นการ  
ทดลองก่อน เพราะราชบุรุษยังไม่คุ้นเคย เมื่อเห็นว่าโดยสัจแล้วจึงจะขยายการไปรษณีย์ออกไปตาม  
หัวเมืองมณฑลต่าง ๆ ทว่าถึงพระราชอาณาจักร

หลังจากที่เดิมการจัดเตรียมวางระเบียบแบบแผนที่จะเปิดการไปรษณีย์เรียบร้อยแล้ว  
รัชกาลที่ 5 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมไปรษณีย์ขึ้นเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2426 โดย  
รัฐบาลได้ออกประกาศเปิดการไปรษณีย์ในพระนครใจความว่า ผู้ใดมีความประสงค์จะฝากจดหมายส่งทาง  
ไปรษณีย์ เจ้าพนักงานไปรษณีย์จะนำส่งให้โดยภายในเขตที่กำหนดไว้ คือ ทางคานเหนือ ถึง ตำบล  
สามเสน คานใต้ถึงบางกอกแหลม คานตะวันตกถึงตลาดกหฬุ และคานตะวันออก ถึงสระประทุมวัน<sup>2</sup>  
สำนักงานใหญ่ของกรมไปรษณีย์อยู่ที่ตึกใหญ่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาเหนือปากคลองโลงอ่าง ฝั่งต้นมัญจาคีรี  
กรมไปรษณีย์ คือ สมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎสว่างวงศ์ กรมหลวงภาณุพันธุวงศ์วรเดช

วิธีจัดการไปรษณีย์ในระยะแรกนั้นได้แก่

1. ทำบัญชีหมายเลขบ้าน แยกออกเป็นเขต แขวง ตำบล แล้วให้ติดหมายเลข  
บ้านไว้ตามบ้าน โดยให้เจ้าของบ้าน และนายอำเภอช่วยกันรักษา
2. จัดทำระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการไปรษณีย์
3. จัดทำตราไปรษณีย์อากรหรือแสตมป์ขึ้น โดยสั่งตราไปรษณีย์อากรมาจากประเทศ

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup>ตำนานไปรษณีย์โทรเลขสยาม ปี พ.ศ. 2428 - 2468, กระทรวงคมนาคม วันที่ 1

กรกฎาคม พระพุทธศักราช 2468 (พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2462) หน้า 4 และ  
ดูรายละเอียดเกี่ยวกับการริเริ่มจัดการไปรษณีย์ ในหนังสือประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลข  
ครบรอบ 80 ปี พ.ศ. 2426 - 2506, หน้า 6 - 12

<sup>2</sup>เรื่องเดิม, หน้า 6



...ถ้าทางใดควรจะส่งไปมาโดยเร็วไฟ ก็ให้จัดส่งไปมาโดยพาหนะเช่นนั้น ถึงเมื่อ  
หม่อมมสาธุแฉงนทพริจะเชิงเทรา แฉกรุงเกา ฉางทอง เป็นต้น ถ้าควรจะส่งโดยรถไฟ  
ก็ให้จัดส่งไปเสมอ ถึงเมื่อสมุทปราการ แฉปากเสมียวกรุงเกาเป็นต้น แต่ในฤดูน้ำก็ให้  
ส่งโดยเรือไฟขยายออกไปถึงปากน้ำโต แฉทางอื่นอีกบาง การเมตทานักก็ปรากฏว่าดี  
เรียบร้อยอยู่เสมอ...."<sup>1</sup>

ใน ร.ศ. 110 (พ.ศ. 2454) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯให้รวมกรมไปรษณีย์เข้าในสังกัด  
กระทรวงโยธา<sup>2</sup>

๑.๒ ศิลการไปรษณีย์ของไทยกับนานาประเทศ

ความมุ่งหมายสำคัญของรัฐบาลในชั้นต้น ๆ ก็คือคิดจะขยายการไปรษณีย์ให้ไกลถึงกับต่าง  
ประเทศให้ทวียิ่งขึ้นกับทั้งให้ได้รับส่งหนังสือรวดเร็วง่ายดายและมากยิ่งขึ้น เพราะฉะนั้น เมื่อการ  
ไปรษณีย์ภายในประเทศดำเนินมาเป็นที่เรียบร้อยได้ 2 ปีเศษ รัฐบาลเห็นสมควรเข้าร่วมสัญญาสากล  
ไปรษณีย์ ประจวบกับใน พ.ศ. 2428 นั้นได้มีการประชุมสภาลไปรษณีย์กรุงนิสบอน ประเทศโปรตุเกส  
รัฐบาลจึงแต่งตั้งให้หม่อมเจ้าปฤษฎางค์มุนสายหุดไทยประจำประเทศฝรั่งเศสเป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุม  
ในโอกาสเดียวกันนี้ประเทศไทยได้เข้าร่วมสัญญาสากลไปรษณีย์ด้วย

รัฐบาล ได้จัดการ เปิดการติดต่อทาง ไปรษณีย์กับนานามิตรประเทศ ดังต่อไปนี้

1 มิถุนายน พ.ศ. 2429 เปิดการไปรษณีย์ระหว่างเมืองเชียงใหม่กับเมืองย่างกุ้ง ประเทศ

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.2/2, "หนังสือหลวงไปรษณีย์ เจ้ากรมไปรษณีย์ฯ ถึงพระยา  
เสถียรภูพานภคิยปักษีคุณหลวงกระทรวงโยธาฯ, สำเนาที่ 860/1375, 19 กรกฎาคม ร.ศ. 118

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.1/4, เรื่องเงินผลประโยชน์แก่กรมไปรษณีย์โทรเลข, "สำเนา  
หนังสือขุนนวกกรมบรรณภคิย สมุหนายกชี้แจงเบิกจ่ายว่าที่เสมียนตรากระทรวงโยธาฯ กราบทูล กรมหมื่น  
พิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ, 23 กุมภาพันธ์, ร.ศ. 114

ต่อมา ทางฝ่ายหน้าให้การรับส่ง ประณียบต่างประเทศทางมณฑลฝ่ายเหนือรวดเร็วยิ่งขึ้น

1 เมษายน พ.ศ. 2429 กรมไปรษณีย์ได้จัดให้ทำการไปรษณีย์เมืองไทรบุรีและเมืองภูเก็ททำการแลกเปลี่ยนตรงถึงกัน ได้กับทำการไปรษณีย์เมืองบึง

1 มีนาคม พ.ศ. 2429 ได้เริ่มมีการติดต่อทางไปรษณีย์ระหว่างกรุงเทพฯ กับ เมืองไซงอน

ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2429 นี้ หนังสือไปรษณีย์ส่งไปยังประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปทวีเป็นจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงได้ทำความตกลงกับประเทศอิตาลี และฝรั่งเศสในการตั้งจุดไปรษณีย์ตรงไปยังที่ทำการไปรษณีย์เมืองเนเปออส ประเทศอิตาลี และกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส

1 มีนาคม พ.ศ. 2432 เปิดการไปรษณีย์ระหว่างเมืองระตะบอง กับ เมืองพนมเปญ นับว่าเป็นทางเดินไปรษณีย์สายแรกที่ทำการติดต่อระหว่างหัวเมืองมณฑลฝ่ายตะวันออก กับ ประเทศอินโดจีนฝรั่งเศส

1 มิถุนายน พ.ศ. 2433 เปิดการไปรษณีย์ระหว่างเมืองมุกดาหาร กับ เมืองสุวรรณเขตระหว่างเมืองหนองคาย กับ เมืองสุวรรณเขต และเมืองเชียงอัน ระหว่างเมืองอุดรติฐ กับ ปากด้าย และระหว่างเชียงใหม่ กับ บ้านห้วยทราย

ใน พ.ศ. 2441 กระทรวงโยธาได้ทำหนังสือสัญญากับบริษัทเรือกลไฟไทยจำกัดสินใจให้ทำการเดินไปรษณีย์ระหว่างกรุงเทพฯ กับ หัวเมืองชายทะเลฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกตลอดถึงเมืองสิงคโปร์ด้วย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ๕.๓ โทรเลข

โทรเลข

ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว นายวิลเลียม เฮนรี ริด (William Henry Read) และนายวิลเลียม เพตเตอร์สัน (William Peterson) ชาวอังกฤษได้เข้ามาขอสัมปทานตั้งบริษัทสำหรับสร้าง และบำรุงรักษาทางสายโทรเลขตามหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ ในประเทศไทย โดยมีหลักการว่า จะจัดการสร้างสายโทรเลขตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปจนถึงหัวเมืองตะวันตกต่อไปถึงเมืองบึงขัง พร้อมทั้งกำหนดค่าพื้นที่ดินตามทางที่สายโทรเลขผ่านไปในระยะกว้าง ๑ ไมล์ ให้อยู่ภายใต้อำนาจของบริษัท และขอให้รัฐบาลไทยช่วยออกเงินอุดหนุนบริษัทด้วย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่สี่ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามนี้ แต่ปรากฏว่านายวิลเลียม เฮนรี ริดไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกำหนดได้

ในสมัยต้นรัชกาลที่ 5 นายริดยื่นเรื่องราวขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างทางสายโทรเลขอีก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาต โดยทรงกล่าวข้ายแย้งไปว่า รัฐบาลไทยตกลงจะดำเนินกิจการโทรเลขเอง<sup>๑</sup> เมื่อเป็นเช่นนี้ รัฐบาลก็ได้เตรียมการจัดสร้างสายโทรเลขขึ้น แต่เนื่องจากยังไม่มีเงินทุนเพียงพอ รัฐบาลจึงทำการทบทวนขอประสานกิจการกับบริษัทซึ่งประกอบกิจการโทรเลขอยู่แล้วในสหพันธมลยา แต่ได้รับการปฏิเสธ

ต่อมา นายกาเนีย (Garnier) กงสุลฝรั่งเศสได้ทำการเจรจากับรัฐบาลไทยว่า ทางกรมเมืองไซ่งอนต้องการจะสร้างสายโทรเลขต่อเข้ามาในประเทศไทย โดยรัฐบาลฝรั่งเศสขอรับเป็นธุระจัดสร้างทางสายโทรเลขในเขตของไทย ตั้งแต่เขตแดนเขมรเข้ามาถึงกรุงเทพฯ เป็นแต่ขอให้ฝ่ายไทยตัดเสาค้ำสายให้เท่านั้น เมื่อทำการเสร็จเรียบร้อยแล้วก็จะยกทางสายโทรเลขนั้นให้แก่ไทย

ในเวลาเดียวกันนั้น รัฐบาลอังกฤษซึ่งเป็นคู่แข่งกับฝรั่งเศสก็ยื่นหนังสือต่อรัฐบาล

<sup>๑</sup>ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลข ครบรอบ ๘๐ ปี พ.ศ. ๒๔๒๖-๒๕๐๖,

ไทย ขอให้ได้รับความช่วยเหลือจากฝรั่งเศส และรัฐบาลอังกฤษที่ประเทศอินเดีย จะขอสร้าง  
 ทางสายโทรเลขติดต่อกับไทยเข้ามาทางเมืองทวายบ้าง การที่ชาติมหาอำนาจทั้งสองต่างต้อง  
 การเป็นผู้ดำเนินการสร้างสายโทรเลขในเมืองไทยเองนั้น อาจเป็นเพราะว่าต้องการให้ฝ่าย  
 รัฐบาลไทยพอใจ อันจะเป็นทางเพิ่มทุนผลประโยชน์และอิทธิพลทางการเมืองแก่ตนในเมืองไทย  
 และถ้าทำทางสายโทรเลขสำเร็จก็จะทำให้การติดต่อระหว่างดินแดนในความยึดครองของมหา  
 อำนาจทั้งสองใกล้เคียงกับดินแดนของไทย เฉพาะอย่างยิ่งจะทำให้การติดต่อกันระหว่างเจ้าหน้าที่  
 ของชาติมหาอำนาจในดินแดนที่ยึดครองกับเจ้าหน้าที่ตัวแทนของตนในเมืองไทยเป็นไปอย่าง  
 รวดเร็วยิ่งขึ้น ฉะนั้นอาจกล่าวได้ว่า การขอสร้างทางสายโทรเลขในเมืองไทยเป็นการหยั่งเชิง  
 และเป็นการแข่งขันอำนาจทางการเมืองของประเทศมหาอำนาจทั้งสอง

เมื่อประสบปัญหาเช่นนี้ รัฐบาลไทยได้หาทางออกชนิดที่เรียกว่า "บัวไม่ใ้ช้ำ น้ำไม่  
 ไหลขุ่น" โดยยืนยันความคิดเดิมที่รัฐบาลจะเป็นผู้ทำทางสายโทรเลขเอง ฉะนั้นใน พ.ศ. 2418  
 รัฐบาลได้มอบหมายให้กรมกลาโหมเป็นเจ้าหน้าที่สร้างทางสายโทรเลข<sup>๑</sup> โดยกำหนดให้ใช้  
 โทรเลขโค๊ดแต่เฉพาะในกิจของราชการเท่านั้น

ทางสายโทรเลขแห่งแรกคือสายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ตลอดถึงลำภูฉาย มี  
 ระยะทาง 45 กิโลเมตร ภายหลังทางการได้ต่อสายไปถึงประภาคารที่ปากน้ำเจ้าพระยาโดย  
 วิถีวางสายเคเบิลใต้น้ำที่ทำกรโทรเลขในประภาคารนี้ที่หน้าท่าแจ่งชาวแกเรือที่เขาออกผาน  
 สันดอนและติดต่อกับกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

ทางโทรเลขสายที่สอง คือ สายกรุงเทพฯ - บางปะอิน ซึ่งสร้างเสร็จเมื่อ  
 พ.ศ. 2421 และภายหลังได้สร้างต่อไปจนถึงอยุธยา

เนื่องจากการไปรษณีย์และการโทรเลขเป็นกิจการที่ต้องอาศัยซึ่งกันและกัน เมื่อได้  
 ตั้งกรมไปรษณีย์ใน พ.ศ. 2426 แล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรด  
 เกล้าฯ ให้ตั้งกรมโทรเลขขึ้นและรับชวงเองงานโทรเลขของทหารมาดำเนินการต่อไปโดย

<sup>๑</sup> มีสำนักงานตั้งอยู่ที่ตึกตรงหัวมุมสวนสาธารณะวัดบวรนิเวศวิหาร

มีสมเด็จพระบรมวงศ์เธอกรมหลวงภาณุพันธุ์วงศ์วรเดชเป็นผู้นับกับบัญชา และใน พ.ศ. 2434  
กรมทั้งสองก็ได้เข้าอยู่ในสังกัดของกระทรวงโยธาธิการ

งานของกรมโทรเลขมีตามลำดับดังต่อไปนี้

พ.ศ. 2426 สร้างทางโทรเลขสายบูรพาโดยไล่ลาดเหล็กอาบสังกะสี เริ่มต้นจาก  
กรุงเทพฯ ผ่านปราจีนบุรี กบินทร์บุรี อรัญประเทศ ศรีโสภณ จนถึงคลองกำบังปลัดในจังหวัด  
พระตะบอง และเชื่อมกับสายโทรเลขของอินโดจีน ต่อไปถึงไซ่ง่อน นับเป็นโทรเลขสายแรก  
ที่ติดต่อกับต่างประเทศ รัฐบาลเปิดโทรเลขสายนี้ให้ประชาชนใช้เริ่มตั้งแต่วันที่ 26 กรกฎาคม  
พ.ศ. 2426 พร้อมกับประกาศเปิดทางสายโทรเลขระหว่างกรุงเทพฯ - อยุธยา และ  
กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ให้ประชาชนใช้ด้วย

ในปี พ.ศ. 2427 กรมโทรเลขได้สร้างทางสายโทรเลขด่านตะวันตก จากกรุงเทพฯ  
ผ่านกาญจนบุรีถึงตำบลเขาแคน อันเป็นพรมแดนระหว่างไทยกับพม่า และเชื่อมต่อกับสายโทรเลข  
ของพม่าด้วย ทางสายนี้ทำหน้าที่รับและส่งโทรเลขติดต่อกับมะละแหม่ง เริ่มเปิดใช้ในเดือน  
มีนาคม พ.ศ. 2427 ภายหลังถูกยกเลิกเพราะบำรุงรักษาไม่สะดวกเนื่องจาก ทางผ่านไป  
ในป่าทึบ และห้วยเขา คงเหลือไว้เพียงถึงแค่กาญจนบุรี

พ.ศ. 2436 เป็นระยะเวลาที่ไทยกำลังถูกคุกคามจากมหาอำนาจฝรั่งเศส รัชกาล  
ที่ 5 ได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการติดตั้งโทรเลขและโทรศัพทตามป้อมต่าง ๆ ที่ปากน้ำเมือง  
สมุทรปราการ คือ ติดต่อกจากป้อมพระจุลจอมเกล้ามาถึงป้อมนี้แล้วสมุทรมายังสถานีเมือง  
สมุทรปราการ และจากป้อมแดงไฟฟ้าเมืองนครซันซ์ มายังป้อมนี้แล้วสมุทรด้วย โดยใช้เงิน  
ของพระคลังข้างที่ ซึ่งเป็นพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ทั้งสองสาย<sup>๑</sup> ทั้งนี้เพื่อความรวดเร็ว  
ในการติดต่อจากปากน้ำไปยังเมืองหลวง เพื่อจะได้เตรียมป้องกันประเทศชาติจากการรุกร

<sup>๑</sup> ก.จ.ช., ร.5, นข. 3.1/2, "พระราชหัตถเลขา รัชกาลที่ 5 ถึงพระองค์เจ้า

งานของศักรูได้นั้นทางที่ เป็นการเตรียมป้องกันเหตุการณ์ไว้วงหนา ~~แสดงพระนิสัรรมลคม~~  
~~เป็นการร้งไกลของรศกราคที่ 5 และพระเนกรรจลคองที่~~ ~~ทรงเบียดเบียงเนิงประชาชนของ~~  
~~พระองค~~

พ.ศ. 2440 สร้างสายโทรเลขติดต่อกับไย้งแมสซอก เชื่อมต่อกับสายโทรเลขของพม่า ทำให้การสื่อสารระหว่างไทยกับมะละแหมง และย่างกุ้ง เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว นับว่าสายโทรเลขสายนี้เป็นสายต่างประเทศที่มีความสำคัญที่สุดสายหนึ่งในสมัยนั้น

พ.ศ. 2441 เปิดที่ทำการโทรเลขขึ้นอีกหลายแห่ง เช่นที่ทำการโทรเลขหนองคาย ปากคาย ขอนแก่น สิงห์บุรี และปัตตานี ในปีเดียวกันนี้รัฐบาลได้สร้างสายโทรเลขระหว่างโทรบุรี - สงขลา และโทรบุรี - กัวลาลุมปูคาเสรีจ สำหรับสายโทรบุรี - กัวลาลุมปูคาไปเชื่อมต่อกับสายโทรเลขของสหพันธรัฐมลายู สายนี้เป็นทางติดต่อกับบีนัง และสิงคโปร์ นับว่าเป็นทางสายโทรเลขติดต่อกับต่างประเทศที่สำคัญมากอีกสายหนึ่งในขณะนั้น

สายโทรเลขที่สำคัญในสมัยนั้นมี 5 สาย และทุกสายเชื่อมกับทางเมืองหลวง คือ สายกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายตะวันตกเฉียงใต้ แต่เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางสายโทรเลขสูงมาก เพราะวาทองสิ่งซื้อเครื่องมือ เครื่องใช้ ส่วนใหญ่จากต่างประเทศ ประกอบกับทางสายโทรเลขส่วนมาก ผ่านเข้าไปในป่าทึบ ทำให้ยากลำบากแก่การบำรุง และการซ่อมแซมเครื่องมือเครื่องใช้ ดังนั้นเมื่อมีการสร้างทางรถไฟขึ้น จึงโอนกิจการโทรเลขรวมทั้งงบประมาณในการซ่อมบำรุงไปให้กรมรถไฟจัดการ โดยให้สร้างทางสายโทรเลขรวมไปกับทางรถไฟ จึงเป็นการแก้ปัญหาเรื่องการบำรุงรักษาและเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายด้วย<sup>1</sup>

4. ระบบการโทรเลข การรับโทรเลข และสัญญาณที่ใช้ในการรับส่งโทรเลข

แต่เดิมระบบการโทรเลขเป็นระบบกระแสทางเดียว (Simplex Morse System)

<sup>1</sup> การกระทำเช่นนี้ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นการค่อยเป็นค่อยไปตามการสร้างทาง







เขาประจำตำแหน่งบังคับบัญชางานซึ่งต้องอาศัยความรู้ในวิชาการ และความชำนาญในสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะ ทั้งนี้เนื่องจากการไปรษณีย์โทรเลขเป็นงานเทคนิค เป็นวิชาที่จะต้องศึกษาอบรมกันโดยเฉพาะ จึงจะสามารถดำเนินงานไปได้โดยความเรียบร้อย ฉะนั้นทางราชการจึงจำเป็นต้องจ้างชาวยุโรปหลายคน เข้ามารับราชการในตำแหน่งต่าง ๆ เช่น ตำแหน่งเลขานุการ ซึ่งเป็นตำแหน่งสำคัญเพราะมีหน้าที่ธุรการทั่วไป จัดการในเรื่องระเบียบข้อบังคับและทำหน้าที่ประสานงาน ตำแหน่งช่างกล ตำแหน่งสารวัตร ตำแหน่งผู้ตรวจการพนักงานรับส่งโทรเลข ต่อมาทางราชการจึงได้จัดให้คนไทยเข้าฝึกตั้งงานกับชาวต่างประเทศเหล่านั้นจึงขอความต่อไปนี้

"มีสเตอร์อาดามาสเตอร์ก็เป็นชัวร์เซอร์เว และสอนพวกข้าราชการให้เรียนรู้วิชาสายโทรเลข สายเคเบิล (โทรศัพท์) ไครูชาวไกลแต่ทุกแห่งพิภพควยอาศัยตามคู่มือที่สายโทรเลขเขียนมาแลไครูชาวแต่ไกล อาศัยหุไดยินคำที่เขาพูดมาตามเคเบิลควย ทานก็ไคเป็นครูนำในการตั้งการไปรษณีย์ คนทั้งปวงทั้งหนังสือในคูไปรษณีย์และไปรษณีย์บุรุษมา กับหนังสือนั้น วันกะสามครั้งไปส่งแก่คนทั้งปวงถึงตำบลบ้านและคนอันมีชื่อในหนังสือฝักนั้น .....

ต่อมาในวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ร.ศ. ๑๐๘ (พ.ศ. ๒๔๓๒) กรมไปรษณีย์โทรเลขได้จัดตั้งโรงเรียนไปรษณีย์โทรเลขขึ้นฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ เพื่อวางรากฐานในด้านการปรับปรุงสมรรถภาพความรู้ และความชำนาญแก่คนไทยที่เป็นข้าราชการของกรมทั้งสองต่อไป โรงเรียนดังกล่าวได้ดำเนินการติดต่อกันมาจนถึงปัจจุบันนี้

บันทึกในจดหมายเหตุสยามสมัย, อ้างถึงใน ส. พลาชน้อย (นามแฝง), ชาวต่างชาติในประวัติศาสตร์ไทย, (พระนคร : อักษรบริกาาร, ๒๕๐๕), หน้า ๔๑ - ๕๐

~~ค่าเฉลี่ย (6 ตารางก) ส่วนชายอื่น ๆ อัตราค่าละ 1 เอง (12 ตารางก)~~

## ๒.๖ บริการรับฝากส่งเงินทางธนาคารไปรษณีย์วัตถุและเช็คไปรษณีย์

ก่อนที่จะมีการรับฝากส่งเงินทางธนาคารไปรษณีย์วัตถุและเช็คไปรษณีย์เข้าไปในช่องจดหมาย ซึ่งทำให้มีการสูญหายอยู่เนือง ๆ และเป็นกรยากแก่การสอบสวนกรมไปรษณีย์โทรเลขจึงบริการส่งเงินทางธนาคารขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งเงินให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยเริ่มทดลองในกรุงเทพฯ ก่อน เมื่อได้คดีจึงขยายออกไปตามหัวเมืองมณฑลต่าง ๆ โดยเริ่มตั้งแต่ ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439) ที่ปากน้ำโพ และเมืองตาก ในขณะเดียวกันกรมไปรษณีย์ฯ ก็จัดบริการรับส่งไปรษณีย์วัตถุด้วย

นอกจากนี้ประเทศไทยได้เปิดบริการธนาคารไปรษณีย์รับฝากส่งเงินระหว่างประเทศในวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2430 โดยได้ตกลงเปิดทำการกับสหพันธรัฐมลายู และฮ่องกงเป็นครั้งแรก และต่อมากับประเทศอินเดีย เมื่อปรากฏว่าประชาชนนิยมใช้บริการกันมาก กรมไปรษณีย์โทรเลขจึงเปิดบริการส่งเงินทางธนาคารกับประเทศเยอรมนี ใน พ.ศ. 2434 และตกลงให้ประเทศเยอรมนีทำหน้าที่รับผ่านธนาคารไปยังประเทศอื่น ๆ เช่น เบลเยียม เดนมาร์ก ฝรั่งเศส สวิตเซอร์แลนด์ อังกฤษและสหรัฐอเมริกา จนกระทั่งในเวลาต่อมาทางราชการได้เปิดทำการธนาคารไปรษณีย์ติดต่อกับประเทศ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกาตามลำดับ

ส่วนการบริการเช็คไปรษณีย์ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้เปิดบริการขึ้นในวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2484

ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.2/1, เปิดรับไปรษณีย์ธนาคารไปรษณีย์วัตถุในหัวเมืองฝ่ายเหนือและมณฑลพายัพ (2 มกราคม ร.ศ. 115 - 27 พฤศจิกายน ร.ศ. 115)

## ๑. ตั๋วตราไปรษณีย์ (Stamp)

ตั๋วตราไปรษณีย์อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงโยธา ฯ และกระทรวงพระคลัง  
 กล่าวคือ กระทรวงโยธา ฯ เป็นผู้พิจารณาออกแบบตั๋วตราไปรษณีย์ไม่ให้เป็นที่ชักขวางต่อ  
 สังกาสากลไปรษณีย์ ส่วนกระทรวงพระคลังเป็นผู้ที่สั่งตั๋วตราไปรษณีย์จากต่างประเทศเข้ามา  
 เก็บและจำหน่าย ต่อมาใน ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439) กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาเสนาบดี  
 กระทรวงโยธา ฯ ได้กราบบังคมทูลขอให้กระทรวงโยธา ฯ เป็นธุระจัดการเรื่องตั๋วตรา  
 ไปรษณีย์เอง โดยทรงให้เหตุผลว่า กรมไปรษณีย์ร้องว่า ตั๋วตราไปรษณีย์ที่รับจากกระทรวง  
 พระคลังนั้นไม่ใช้ที่ทางเคลารูเคยทำ และการที่จะใช้ตั๋วตราของทางใหม่ปะปนกับของเก่า  
 เช่นนี้ ย่อมผิดธรรมเนียมการไปรษณีย์ เพราะวาถ้าจะใช้ตั๋วตราอย่างใหม่ก็ต้องใช้ของเก่า  
 ให้หมดเสียก่อน และควรมีกำหนดที่จะออกใช้ กระทรวงโยธา ฯ เห็นว่าควรรับหน้าที่เป็น  
 ธุระจัดการสั่ง และเก็บจ่ายตั๋วตราเอง เพราะการที่กระทรวงพระคลังมีตั๋วตราอย่างต่าง ๆ  
 ไม่ครบ เมื่อกรมไปรษณีย์เบิกตั๋วตราที่ต้องการ กระทรวงพระคลังก็เอาอย่างอื่นมาเปลี่ยนให้  
 กรมไปรษณีย์ต้องใช้ตั๋วตราแปลงเสมอมา ทำให้ได้รับการตำหนิติเตียนจากสากลไปรษณีย์นานา  
 ประเทศอยู่เนื่อง ๆ เป็นที่เสียชื่อเสียงแก่กรมไปรษณีย์สยาม<sup>1</sup> สำหรับเรื่องนี้กรมหมื่นมหิศร  
 ราชหฤทัยเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ฯ ได้ทรงกราบบังคมทูลชี้แจงผ่านกรมราชเลขาธิการ  
 ใจความว่า การที่ต้องให้ทางใหม่ทำตั๋วตรา ฯ เพราะทางเก่าคือตราค่าแพง ส่วนของ  
 ทางเก่ายังไม่หมดสักฤกษ์กระทรวงพระคลังจึงต้องแก้ไข เมื่อหมดสัญญาแล้วจึงได้ใช้ของใหม่  
 คั้งนั้นเมื่อกระทรวงโยธา ฯ จะใช้ของใหม่เมื่อขึ้นปีใหม่ หรือวันเฉลิมพระชนมพรรษา  
 กระทรวงพระคลังจึงตอบไปว่า ตั๋วตราได้ยกขึ้นบัญชีเงินแล้ว ถ้าจำต้องแก้ไขแล้วจะต้อง  
 ขอพระบรมราชานุญาตจำหน่ายบัญชี และขณะนี้กระทรวงพระคลังก็ได้ลงในงบประมาณตั้ง  
 กรมบัตรขึ้นในแผนกกรมกษาปณ์เพื่อจัดการเรื่องนี้โดยเฉพาะ ฉะนั้นถ้าเปลี่ยนไปตั้งที่กระทรวง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.5/2, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาเสนาบดี  
 กระทรวงโยธา ฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", ที่ 113/6374, 31 ธันวาคม ร.ศ. 115

โยธา ฯ ขอมาก็อาจจะทำให้การไม่เรียบร้อย<sup>1</sup>

เรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชนานพระบรมราชกระแสว่า "...ต่างคนต่างพูดคนละที่ จับต่อกันไม่ติด ขอให้ปรึกษาพร้อมกันเสียทั้ง 2 ฝ่าย (เมื่อจะไม่ตกลงได้ก็ให้ลากเข้าไปในที่ประชุม)..."<sup>2</sup>

ในที่สุดก็เป็นอันตกลงว่า การสั่งตัวตรา และการเก็บจัดจำหน่ายยังคงอยู่ในหน้าที่ของกระทรวงพระคลังสืบต่อมา<sup>3</sup>

ใน ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) พระยาเสถียรราชบัณฑิตย (ชม ชมวิช) แทนเสนาบดีกระทรวงโยธา ฯ ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตที่จะออกประกาศใช้ตัวตราไปรษณียที่สั่งใหม่ตั้งแต่เดือนกันยายน ร.ศ. 118 โดยมีราคาดวงละ 1, 2, 3, 4, 8, 10, 12, 24, และ 64 อัฐตามลำดับ ดวงตรา ฯ ที่ใช้ใหม่นี้ไม่ผิดต่อสัญญาสากลไปรษณีย์ นอกจากนี้กระทรวงโยธา ฯ ได้ส่งดวงตรา ฯ ที่ออกใหม่หนึ่งสำหรับมายังกรมราชเลขาณูการเพื่อเก็บรักษาเป็นตัวอย่างตามธรรมเนียมต่อไป ส่วนตัวตรา ฯ เก่าซึ่งยังมีเหลืออยู่บางก็ใช้ปนกันไปจนกว่าจะหมดเพื่อไม่ให้เสียประโยชน์<sup>4</sup> รัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรมราชานุญาต

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.5/2, "หนังสือกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัยเสนาบดีกระทรวงพระคลัง ฯ กราบขอร้องกรมหมื่นสมมตอมรินทร์ ราชเลขาณูการ", ลำเนาที่ 172 ณ/7774, มกราคม ร.ศ. 115

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.5/2, พระราชหัตถเลขาปรากฏท้ายหนังสือของเชิงอรอด

ที่ 1

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.5/3, ตัวตราไปรษณีย์ (31 สิงหาคม 118 - 9 มิถุนายน 129)

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.5/3, "หนังสือพระยาเสถียรราชบัณฑิตยกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", ลำเนาที่ 77/5079 วันที่ 31 สิงหาคม ร.ศ. 118

อนุญาต "...ตัวตราไปรษณียภัณฑ์ทำดีมาก อนุญาตให้ออกใช้..."<sup>1</sup>

ร.ศ. 122 (พ.ศ. 2446) สมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาฯ ทรงเห็นสมควรจะจัดการแก้ไขตัวตราไปรษณียภัณฑ์และราคาไม่ตรงกับข้อบังคับของสัญญาสากลไปรษณีย์ และตลาดเคลื่อนกับอัตราค่าไปรษณีย์ส่งต่างประเทศ จึงโปรดให้กรมไปรษณีย์โทรเลขตรวจแก้ไขดี และราคาให้ตรงกับสัญญาสากลไปรษณีย์ที่ใช้อยู่ในเวลานั้น โดยขอให้กระทรวงพระคลังตั้งใหม่ดังนี้

1. สีเขียวอ่อนเดิมราคา	2 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	3 อัฐ
2. สีแดงอ่อนเดิมราคา	3 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	2 อัฐ
3. สีแดงแก่เดิมราคา	4 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	6 อัฐ
4. สีน้ำเงินเดิมราคา	10 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	14 อัฐ
5. สีม่วงสลัวเดิมราคา	12 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	4 อัฐ
6. สีม่วงสลัวน้ำเงินเดิมราคา	24 อัฐ	เปลี่ยนเป็น	28 อัฐ <sup>2</sup>

กระทรวงโยธาฯ ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้จำหน่ายและออกประกาศใช้ตัวตราดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ร.ศ. 122<sup>3</sup>

ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) กระทรวงโยธาฯ ได้รับพระราชทานพระบรมราชา

สัญญาฉบับวิเทศบริการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 พระราชทานพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์", สำเนาที่ 40/573, 1 กันยายน ร.ศ. 118

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "หนังสือสมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ หมายบังคับมหาดูรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 120/7918, 2 ธันวาคม ร.ศ. 118

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึง สมเด็จพระเจ้าฟ้ามงกุฎ", สำเนาที่ 48/1517, 26 พฤศจิกายน ร.ศ. 122



มูลค่าให้จำหน่าย และออกประกาศใช้ตัวตรา ฯ ดังต่อไปนี้

1. พันสี่เหลืองวงในสี่เขียว	ราคา	1	อัฐ
2. พันสี่ม่วงวงในสี่เขียวอ่อน	ราคา	2	อัฐ
3. พันและวงในสี่เขียว	ราคา	3	อัฐ
4. พันสี่ม่วงวงในสี่ชมพู	ราคา	4	อัฐ
5. พันและวงในสี่ชมพูแก่	ราคา	5	อัฐ
6. พันสี่ค่างวงในสี่เหลืองอ่อน	ราคา	8	อัฐ
7. พันและวงในสีน้ำเงิน	ราคา	12	อัฐ
8. พันและวงในสีม่วงแดง	ราคา	24	อัฐ
9. พันสีน้ำเงินวงในสี่เหลือง	ราคา	1	บาท <sup>1</sup>

ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) กระทรวงโยธา ฯ ได้ขอให้กระทรวงพระคลัง ฯ สั่ง  
แก้ราคาตัวตราไปรษณีย์ในเวลาที่จะสั่งใหม่ เพื่อให้ตรงกับอัตราที่ใช้ และให้ถูกต้องกับ  
สัญญาสากลไปรษณีย์ เว้นแต่สีให้คงเดิม ดังต่อไปนี้

1. พันและวงในสี่เขียวราคา	3	อัฐ	แก้เป็น	2	อัฐ
2. พันสี่ม่วงวงในสี่เขียวอ่อนราคา	2	อัฐ	แก้เป็น	3	อัฐ
3. พันและวงในสี่ชมพูแก่ราคา	5	อัฐ	แก้เป็น	4	อัฐ
4. พันและวงในสีน้ำเงินราคา	12	อัฐ	แก้เป็น	9	อัฐ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยุทธ. 3.5/3, "พระราชบัญญัติเลขารัฐกาลที่ 5 ถึง พระยา  
เสถียรราชบัณฑิตย", ลำเนาที่ 48/1219, 2 ธันวาคม ร.ศ. 124

5. พันและวงในสีม่วงแดง 24 อัฐ แยกเป็น 18 อัฐ<sup>1</sup>

ตัวตราที่ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตจำหน่ายใช้ตั้งแต่ ๑ เมษายน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451)<sup>2</sup>

ต่อมาเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกันนั้น กรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์ทรงเห็นว่า กรมไปรษณีย์โทรเลขควรออกตัวตราไปรษณีย์เนื่องในการพระราชพิธีรัชมังคลาภิเษก เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติยศตามแบบนานาประเทศในยุโรป จึงทรงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กระทรวงพระคลังส่งตัวตราไปรษณีย์เป็นตราพระบรมรูปทรงม้า มีอักษรจารึกแจ้งการรัชมังคลาภิเษกในดวงตรา มีราคาตั้งแต่ ๑ บาทขึ้นไปถึง 40 บาท<sup>3</sup> ตัวตราที่ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตประกาศใช้ และจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน ร.ศ. 127<sup>4</sup>

15 พฤษภาคม ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตประกาศใช้ และจำหน่ายตัวตรา ๓ รูปครุฑพ่าห์เชิงพระบรมรูปดังนี้

1. ราคา 2 สตางค์      พื้นสีเหลืองแสดวงในสลบสีเขียวอ่อน

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "หนังสือกรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์เสนาบดีกระทรวงโยธา ๓ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ราชเลขานุการ", สำเนาที่ 12/5603, 26 มีนาคม ร.ศ. 126

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "หนังสือกรมราชเลขานุการ ถึงกรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์", สำเนาที่ 12/791, 28 มีนาคม ร.ศ. 126

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "หนังสือกรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 38/3004, 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 127

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.5/3, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึง กรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์", สำเนาที่ 16/1182, วันที่ 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 127

2. ราคา 3 สตางค์
3. ราคา 6 สตางค์
4. ราคา 14 สตางค์
5. ราคา 28 สตางค์

- พื้นและวางในสีเขียว
- พื้นและวางในสีแดง
- พื้นและวางในสีน้ำเงิน
- พื้นและวางในสีน้ำตาล<sup>1</sup>

ต่อมาวันที่ 15 มิถุนายน ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) รัชกาลที่ 5 ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตประกาศใช้ และจำหน่ายตั๋วตรา ๗ ราคา 12 สตางค์ รูปครุฑพ่าห์เหนือพระบรมรูป พื้นสีคาวงในสีเหลืองอ่อน<sup>2</sup>

ในขณะเดียวกัน กรมไปรษณีย์โทรเลขก็คิดจะทำการฉลองครบรอบ 25 ปีเต็มของการตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลข และเข้าร่วมในสัปดาห์สากลกับนานาประเทศในวันที่ 1 กรกฎาคม ร.ศ. 129 ในการนี้กรมไปรษณีย์โทรเลขจะได้จัดการออกไปรษณียบัตรอย่างใหม่ ซึ่งจะใช้จำหน่ายแทนตั๋วตราไปรษณีย์ตามอย่างที่ประเทศต่าง ๆ เคยทำ ไปรษณียบัตรที่จะทำขึ้นนี้เป็นภาพที่จะสะท้อนให้เห็นถึงวิวัฒนาการการแต่งกายของบุรุษไปรษณีย์ และการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

"...ไปรษณียบัตรที่จะทำออกจำหน่ายทำเป็น 3 อย่าง คือ อย่างฝรั่ง 2 อย่าง ไทย 1 อย่าง ฝรั่งนั้น คืออย่างที่ 1 เขียนเป็นรูปบุรุษไปรษณีย์เดี่ยวส่งไปรษณีย์ในทางน้ำตามแบบอย่างเก่า คือแต่งกายนุ่งผ้าสวมยูนีฟอร์ม ลงเรือดำปืนพายซีก 1 อีกซีก 1 แต่งยูนีฟอร์มอย่างใหม่ลงเรือยนต์เดี่ยวส่งไปรษณีย์

อย่างที่ 2 เขียนเป็นรูปบุรุษไปรษณีย์ แต่งกายอย่างเก่า คือนุ่งผ้าสวม

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.5/3, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึง กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์" สำเนาที่ 5/214, 10 พฤษภาคม ร.ศ. 129

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.5/3. "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึง พระยาเสถียรราชบัณฑิตย (ชม ชมราช) แทนเสนาบดีกระทรวงโยธา ฯ", สำเนาที่ 7/401, 9 มิถุนายน ร.ศ. 129

เสด็จขึ้นหอกรมการกรมกระต่ายเดินเที่ยวส่งไปรษณีย์ในทางบกอีก 1 อีกซีก 1 เขียน  
เป็นรูปบุรุษไปรษณีย์แต่ ยืนถือร่มอย่างใหม่ ขึ้นรถจักรยานเที่ยวส่งไปรษณีย์ในทาง  
บกรวมอย่างฝรั่ง 2 อย่าง

แบบไทยทำเป็นพระบรมรูปอยู่ในเรือนแก้ว มีครุฑแบกเป็นพาหนะอยู่กลาง  
ทำนองตัวตราอย่างใหม่เดี๋ยวนี 2 ข้างมีรูปบุรุษไปรษณีย์ คือแผนไปรษณีย์บัตรอย่าง  
เก่าข้าง 1 อย่างใหม่ข้าง 1 แล้วมีฉลวยอย่างไทย และมีดวงตราคาดแถบ  
สำหรับใช้เฉพาะในวันที่ 1 กรกฎาคม เป็นที่ระลึกในการนี้ด้วย...."<sup>1</sup>

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระบรมราชโองการไม่ให้มีการฉลองดังกล่าว  
เพราะทรงเห็นว่า กิจกรรมไปรษณีย์ของไทยตั้งแต่แรกตั้งมาจนครบ 25 ปีนี้มีแต่ขาดทุน<sup>2</sup>  
ส่วนเรื่องการออกไปรษณีย์บัตรนั้นเมื่อพระราชดำริว่า "...แต่ในการที่จะออกไปรษณีย์บัตรหรือ  
อย่างไร ซึ่งถ้าหากว่าจะได้ผลประโยชน์ กลับได้มีทุน หรือเป็นกำไรจึงให้ออก...."

ไม่ปรากฏเอกสารว่า ไปรษณีย์บัตรดังกล่าวออกประกาศใช้ และจำหน่ายหรือไม่  
และประจวบกับเป็นช่วงก่อนที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เสด็จสวรรคตไม่นาน

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.6/16, "หนังสือพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (สม ชนชวีช)  
แผนเสนาบดีกระทรวงโยธา ฯ บุคลากรชุมนุม ฯ ราชธานุการ" ส่วนที่ 9/777,  
15 มิถุนายน ร.ศ. 129

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.6/6, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 พระราชทาน  
เสนาบดีกระทรวงโยธา ฯ", ส่วนที่ 10/465, 17 มิถุนายน ร.ศ. 129

3. ความเจริญก้าวหน้าของกิจการไปรษณีย์โทรเลข

ปรากฏว่ากิจการของกรมไปรษณีย์และกรมโทรเลขทั้งในประเทศ และต่างประเทศ  
เจริญก้าวหน้าขึ้นตามลำดับ ภายในประเทศ รัฐบาลได้ขยายจัดตั้งที่ทำการไปรษณีย์ออกไป  
ไปตามหัวเมืองต่าง ๆ พร้อมทั้งได้สร้างสายโทรเลขติดต่อขึงเมืองสำคัญเพิ่มขึ้นตามความต้อ  
งการของทางราชการ พ่อค้า และประชาชน<sup>1</sup> กับทั้งได้มีการจัดตั้งชุมสายโทรเลขขึ้นด้วย  
ปรากฏว่าภายในระยะเวลา 15 ปี ของการจัดตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลขขึ้นนี้ ได้มีเมืองต่าง ๆ  
เกิดขึ้นมากมายตามทางที่สายโทรเลขผ่าน กิจกรมไปรษณีย์โทรเลขได้เชื่อมโยงการปกครอง  
และเศรษฐกิจจากส่วนกลางไปยังส่วนภูมิภาค และจากส่วนภูมิภาคมาสู่ส่วนกลาง นอกจากนี้  
มีการติดต่อสายโทรเลขกับนานาประเทศด้วยดังกล่าวนี้แล้ว

ฉะนั้นจึงนับว่าการโทรเลขเจริญขึ้นดังขอความต่อไปนี้

".... คหบดีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวง  
โยธาธิการรับพระบรมราชโองการใส่เกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ดำรัสว่า  
การโทรเลขประเทศสยามในเวลานี้ ก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดการเปิด  
แพร่หลายทั่วขึ้นทุกปี มีสายแยกออกไปแก่กรุงเทพฯ ถึงหัวเมืองต่าง ๆ ในพระราช  
อาณาเขต ซึ่งติดต่อกับต่างประเทศทั้งปวงไว้แล้ว เมื่อการโทรเลขได้แพร่หลาย  
ออกไปถึงเพียงนี้จึงนับว่าเป็นการเจริญในส่วนหนึ่ง...."<sup>2</sup>

<sup>1</sup> เมื่อเริ่มการสร้างสายโทรเลขในประเทศนั้น มีที่ทำการโทรเลขเพียง 10 แห่ง  
คือ กรุงเทพฯ บางปะอิน อโยธยา สมุทรปราการ ปรากฏการเรือ พระตะบอง  
ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี มงคลบุรี และศรีโสภณ เมื่อสายโทรเลขขยายกว้างออกไป จำนวน  
โทรเลขและที่ทำการโทรเลขก็เพิ่มมากขึ้น ดังใน พ.ศ. 2465 จำนวนที่ทำการโทรเลขมี  
247 แห่ง ความยาวของสายโทรเลข 6,787 กิโลเมตร ใช้สายลวดเป็นระยะทางยาว  
10,168 กิโลเมตร

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.1/9, ประกาศกระทรวงโยธาธิการ แผนกรมโทรเลข  
วันที่ 28 เมษายน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440)



กิจการไปรษณีย์โทรเลขของไทยได้เข้าร่วมอยู่ในองค์การสากลสององค์การคือ องค์การสหภาพสากลไปรษณีย์กับองค์การสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ ประเทศไทย ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม ณ ต่างประเทศหลายครั้ง ได้นำเอาระเบียบการสากลมาใช้ ขณะเดียวกันก็แก้ไขระเบียบข้อบังคับให้ตามมติขององค์การสากลทั้งสอง

ใน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) รัฐบาลได้ออกพระราชกำหนดไปรษณีย์รัตนโกสินทร์ ศก 116<sup>2</sup> เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศตะวันตก ยกเว้นรัฐบาลของประเทศฝรั่งเศสและ อังกฤษ ซึ่งไม่ยอมรับใช้พระราชกำหนดนี้ โดยอ้างว่าการไปรษณีย์โทรเลขของไทยยังไม่มี ประสิทธิภาพเพียงพอ โดยเฉพาะตามหัวเมือง<sup>3</sup> จนกระทั่ง ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) รัฐบาลของทั้งสองประเทศจึงได้ยอมรับใช้พระราชกำหนดดังกล่าว นั่นจึงเป็นอันว่าใน พ.ศ. 2450 นั้น พระราชกำหนดไปรษณีย์ ร.ศ. 116 ได้บังคับใช้อย่างสมบูรณ์ทั้งภายใน ประเทศและต่างประเทศ<sup>4</sup>

ต่อมาในวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2441 รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าให้รวมกรม

1 องค์การทั้งสองนี้ ขณะนั้นมีสำนักงานกลางตั้งอยู่ที่กรุงเบอร์ลิน ประเทศสวิส เซอร์แลนด์ ต่อมาเมื่อมีการตั้งองค์การสหประชาชาติขึ้น องค์การทั้งสองได้เข้าเป็นองค์ การชำนาญพิเศษแห่งสหประชาชาติ

2 ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.6/16, รายงานย่อของกรมไปรษณีย์โทรเลข

3 ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.2/2 เรื่องพระราชบัญญัติไปรษณีย์ (20 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 29 มกราคม ร.ศ. 119)

4 ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.2/4, "หนังสือพระยาสุโขมนัชนิวัต (ปั้น สุขุม) เสนวนับถือกระทรวงโยธาธิการบังคับมณฑลสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมาร ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร", ลำเนาที่ 9/2384, 29 สิงหาคม ร.ศ. 126

ไปรษณีย์และกรมโทรเลขเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่ากรมไปรษณีย์โทรเลข<sup>1</sup> ตามคำกราบบังคมทูลแนะนำของกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ขณะนั้นดังนี้<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3.1/5, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภฯ เสนาบดีกระทรวงโยธา", สำเนาที่ 32/378, 16 กรกฎาคม ร.ศ. 117

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3.1/5, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดากราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 78/3042, 13 กรกฎาคม ร.ศ. 117

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วันที่ 13 กรกฎาคม รศ. ๖๘๑๓๓๓ ๑๑๗

ขอเคาะป่าดองซูลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยข้าพระพุทธเจ้ามาคั้งถึงการไปรษณีย์แลโทรเลขที่ข้าพระพุทธเจ้าได้ควบคุมแลจัดการสนองพระเดชพระคุณอยู่ ณ บัดนี้ เห็นด้วยเกล้าว่าที่แยกย้ายกันอยู่เป็นสองกรมคั้งนี้เป็นการเปลืองพระราชทรัพย์แล้วยการประโยชน์อยู่เป็นอันมาก ส่วนการโทรเลขที่หลวงโทรเลขชุกรการี เป็นเจ้ากรมบังคับบัญชาการอยู่ตั้งแต่หลวงโทรเลขได้จัดการมาจนถึงเวลานี้มีการเจริญขึ้นหลายประการจริงอยู่ แต่ตัวหลวงโทรเลขเป็นคนมีความรู้ในส่วนวิชาการโทรเลขดีกว่าการบังคับบัญชา ครั้นเมื่อได้มอบการบังคับบัญชาให้ว่ากล่าวด้วยจึงดูเหมือนว่าจะเกินกำลังไป เมื่อการโทรเลขยังไม่เป็นที่พอใจอยู่คั้งนี้กระทำให้ข้าพระพุทธเจ้าบังเกิดความรอนใจโดยเกรงพระราชอาญาเป็นที่สุกทั้งหมากให้ราชการในนาที่เป็นการเจริญเรียบร้อยยิ่งขึ้นเป็นนิจจึงคิดเห็นด้วยเกล้าว่าการไปรษณีย์แลโทรเลขนี้ ถ้าได้จัดให้รวมกันเข้าเป็นกรมหนึ่งกรมเดียวกันั้นน่าจะเป็นประโยชน์แก่ราชการต่อไป เช่น การไปรษณีย์แลโทรเลขใน นา ๆ ประเทศ หากได้จัดให้เป็นกรมเดียวกันเป็นแบบอย่างอยู่แล้วโดยมากแลการที่คิดจะให้กรมทั้งสองรวมกันเข้านี้เห็นด้วยเกล้าว่าจะเบาเงินลงได้อีกมากกว่าที่แยกกันอยู่คั้งนี้ทั้ง เป็นทางให้ราชการสะดวกยิ่งขึ้น เพราะฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ลองจัดให้กรมโทรเลขยกมารวมอยู่กับกรมไปรษณีย์เป็นกรมเดียวกันแบ่งเอาการบังคับบัญชาแลรับผิดชอบตลอดไปในการโทรเลขให้รวมอยู่ในหลวงไปรษณีย์ชุกรการี ส่วนการฝึกสอนแนะนำในฝ่ายวิชาการโทรเลขต่าง ๆ ให้อยู่ในหลวงโทรเลขชุกรการีแลทั้งเป็นที่ปรึกษาในการโทรเลขด้วยโดยคิดด้วยเกล้าเพื่อจะทดลองดูว่า การที่ได้เปลี่ยนแปลงไปคั้งนี้ จะเป็นผลอันดีได้คั้งคำหรือหรือไม่เมื่อการอันนี้ยังบกพร่องหรือยังไม่เป็นที่พอใจอยู่ประการใด ข้าพระพุทธเจ้าจะไค้คำหรือด้วยความตั้งใจสนองพระเดชพระคุณต่อไป บัดนี้เห็นด้วยเกล้าว่าการรวมกรมทั้ง 2 นี้คงจะเป็นคุณแก่ราชการเป็นแน่แล้ว เพราะฉะนั้นข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้การที่รวมกรมทั้งสองนี้เป็นกรมเดียว เรียกกกรมไปรษณีย์แลโทรเลขสืบไป ถาทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้วจะไค้รับใช้เกล้า ประกาศแจ้งความให้ทราบทั่วกัน เสียด้วยตามธรรมเนียม

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าขอ เคาะ

(กรมหมื่น) พิทยลาภพฤฒิธาดา



นอกจากนี้ในเวลาเดียวกันรัชกาลที่ 5 ได้โปรดเกล้าฯให้กระทรวงโยธาฯ<sup>๑</sup> ตรงถึงหัวเมืองไซเขนการที่ตองตวนกระทรวงมหาดไทยอย่างแตกอบ และให้หาหลวงในหัวเมืองบังคับบัญชารับผิดชอบการโทรเลขในเมืองของตนด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การงานรวดเร็วเรียบร้อยขึ้น<sup>๑</sup>

ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) กรมไปรษณีย์โทรเลขได้จัดตั้งสถานที่สำหรับส่งหนังสือไปรษณีย์เฉพาะที่มีตราไปยังประเทศจีนขึ้นเรียกว่าไปรษณีย์าคารที่ 8 เพราะว่าแต่เดิมบรรดาคนจีนที่เข้ามาอาศัยอยู่ในประเทศไทยใช้กรรมนิยมฝากหนังสือไปเมืองจีนตามโรงรับจดหมายซึ่งเรียกตามภาษาจีนว่า "โพยกวน" ผู้จัดการโพยกวนส่วนใหญ่เป็นคนในบังคับอังกฤษและฝรั่งเศส เมื่อเจ้าของโพยกวนได้รับหนังสือไว้มากแล้ว ก็จัดการรวบรวมให้คนนำไปเมืองจีนโดยเรือกลไฟซึ่งเดินระหว่างกรุงเทพฯกับฮ่องกง เป็นครั้ง ๆ ไป หนังสือเหล่านี้เสียค่าไปรษณีย์แต่เพียงฉบับละ 2 อัฐเท่านั้น ครั้นต่อมาเมื่ออังกฤษและฝรั่งเศสยอมเห็นชอบในพระราชกำหนดไปรษณีย์ ศก 116 ของไทยแล้ว ผู้จัดการโพยกวนจึงต้องนำหนังสือมาฝากไปรษณีย์าคารที่ 8 และกรมไปรษณีย์โทรเลขสามารถเรียกค่าไปรษณีย์เต็มตามอัตราของสากลไปรษณีย์ทุก ๆ ฉบับ. ปรากฏว่าหนังสือไปรษณีย์ที่ส่งไปทางเมืองจีนมีเป็นจำนวนคราวละมาก ๆ ทำให้ไปรษณีย์าคารที่ 8 นี้เป็นสถานที่ที่หารายได้มากแห่งหนึ่งของกรมไปรษณีย์โทรเลข<sup>๒</sup>

อย่างไรก็ตามแม้ว่ากรมไปรษณีย์โทรเลขจะดำเนินกิจการขยายออกไปอย่างกว้างขวางเช่นนี้ แต่ปรากฏว่ารัฐบาลต้องประสบภาวะขาดทุนอยู่เสมอ เพราะค่าใช้จ่ายสูงมากกว่ารายรับ ถึงพระราชดำริวินิจฉัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 พระราชทานแก่เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ เมื่อเสนาบดีกระทรวงโยธาฯขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต

พาลงพระนามให้โดย

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3.3/17, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ", ลำเนาที่ 79, 13 กรกฎาคม ร.ศ. 117  
<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3.6/16, รายงานย่อของกรมไปรษณีย์ ตั้งแต่ได้เริ่มตั้งและรวมเข้าในสัญญาสากลไปรษณีย์ มาบรรจบครบ 25 ปี ในวันที่ 1 กรกฎาคม ร.ศ. 129

จัดงานฉลองกรมไปรษณีย์ที่ได้จัดตั้งและเข้าร่วมในสัตตตาสากลไปรษณีย์มาครบ 25 ปี ในวันที่ 1 กรกฎาคม ร.ศ. 129 ดังนี้

"....เห็นว่าการไปรษณีย์ที่ได้จัดมาครบ 25 ปี ตั้งแต่จัดมาจนบัดนี้ ชาติทุนอยู่เสมอทุกปีไม่มีท่าทางที่จะไ้ขาดทุนน้อยเลย เพราะเช่นนี้ถ้ายังจัดการให้เจริญมากขึ้น รัฐบาลจะยิ่งนิยมมากขึ้น ไม่เป็นที่ให้เกิดความยินดีจนถึงควรมีการฉลองอย่างใด เพราะว่าไม่ได้ตั้งใจที่จะทำให้เป็นทาน.....ทุก ๆ ประเทศ การไปรษณีย์ย่อมเป็นอากรซึ่งเกิดในส่วนผลประโยชน์ที่จะใช้ราชการแผ่นดินด้วย เป็นบ่อเกิดแห่งความนิยหาย จะว่าแรกจัดยังไม่เรียบร้อยก็ไม่ได้ เพราะว่าการฉลองมาถึง 25 ปีแล้วไม่ควรจะทำการฉลองอย่างหนึ่งอย่างใดให้สิ้นเปลืองเงินเข้าไปอีก ทั้งข้อความที่แต่งไว้สำหรับจะแจกและมีบัตรรับแจกก็เป็นการประกันความเสียหาย ซึ่งรัฐบาลไทยจัดการอะไรไม่มีผลดีได้ แจกไปก็ขายหน้า ค่าเปลืองงูมงามมากขึ้นด้วยไม่ภูมิศาสตร์ ก็เป็นขอขายหน้าอีกโสดหนึ่ง เมื่อไรจัดการให้พ้นจากขาดทุน กัดบ่ได้กำไร จึงค่อยมีการฉลอง.....ให้เสนาบดีกระทรวงโยชวิธิการจัดไปรษณีย์และโทรเลขใหม่ โดยรูปใดรูปหนึ่ง ซึ่งจะไม่ต้องขาดทุนให้สำเร็จให้จงได้...."<sup>2</sup>

สาเหตุหนึ่งซึ่งนำพิจารณาที่อาจเนื่องจากการบริหารงาน ซึ่งไม่ค่อยมีประสิทธิภาพของหน่วยงานที่ดำเนินการตั้งกรมไปรษณีย์โทรเลขและกระทรวงโยธาเอง รวมทั้งกระทรวงพระคลังซึ่งมีหน้าที่ต้องเกี่ยวข้องกัน และจากการคนควาและวิจัยจะเห็นได้ว่า กระทรวงโยธาและกระทรวงพระคลังมักมีเรื่องไม่ลงรอยกัน และมีหน้าที่ประนีประนองแข่งขันกัน แทนการร่วมมือกันทำงานอย่างมีประสิทธิภาพเป็นส่วนรวม เมื่อไม่สามารถตัดสินปัญหาใด ๆ ได้และเรื่อง

<sup>1</sup> รายงานย่อของกรมไปรษณีย์โทรเลขที่จะพิมพ์แจก

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, บธ. 3.6/16, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 พระราชทานเสนาบดีกระทรวงโยธา", สำเนาที่ 10/465, 17 มิถุนายน ร.ศ. 129



ลาเข้ามาเป็นเวลานาน จนรัชกาลที่ 5 ทรงยกปัญหาเรื่องนั้นขึ้น หน่วยงานดังกล่าวจึงหันเข้า  
ที่พระบรมราชวินิจฉัยของรัชกาลที่ 5 เป็นที่สุด<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ดังจะเห็นได้จากหลายตอนจากงานวิจัยนี้



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4. โทรศัพท

#### โทรศัพท

ในพ.ศ. 2424 กรมกลาโหมได้นำโทรศัพทเครื่องแรกเข้ามาทดลองใช้ในประเทศไทยโดยใช้สายโทรเลขที่กรมกลาโหมสร้างขึ้นติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับ สมุทรปราการ เพื่อส่งข่าวจากสมุทรปราการขึ้นมากรุงเทพฯ ว่าเรือผ่านเมืองนั้นเวลาใด ปรากฏว่าการทดลองใช้โทรศัพทนี้ได้รับผลดี ดังนั้นในพ.ศ. 2429 กรมไปรษณีย์โทรเลขจึงได้เปิดการใช้โทรศัพทสำหรับสาธารณชนในพระนคร

#### 4.1 วิจารณ์การของการโทรศัพท

รัฐบาลได้สั่งเครื่องโทรศัพทรุ่นแรกมาจากทางโคเชอร์ซิมิท กรุงเบอร์ลินประเทศเยอรมนี เป็นเครื่องแบบสายเคเบิลมีหม้อไฟขนาดย่อมติดต่อกันอยู่ด้วย เครื่องทุกเครื่อง เมื่อผู้พูดโทรศัพทจะเรียกไปยังอีกด้านหนึ่งก็ตอหมุนระฆังซึ่งติดอยู่ที่เครื่องนั้น ในขั้นแรกมีผู้เช่าเครื่องโทรศัพทซึ่งรวมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐบาลควมมีจำนวนเพียง 61 เครื่องเท่านั้น สายโทรศัพทเป็นสายอากาศมีระยะยาวประมาณ 86 กิโลเมตร ต่อมาพ.ศ. 117

(พ.ศ. 2441) เนื่องจากเครื่องโทรศัพทที่ส่งมาใช้รุ่นแรกนั้นชำรุดเสียหายประมาณ 3 ส่วน มีค้อยู่เพียง 1 ส่วน และเกิดความตองการใช้โทรศัพทมากขึ้นทั้งในส่วนราชการและเอกชน ดังหลวงไปรษณีย์เจ้ากรมไปรษณีย์โทรเลขกล่าวว่า "... เพราะสมัยนี้ การโทรศัพทของราชาธิปไตยนั้นวันจะเจริญ เกือบผลประโยชน์ที่ได้มากขึ้นโดยลำดับ" <sup>1</sup> นอกจากนี้เครื่องโทรศัพทยังมีประโยชน์ในการตรวจสายโทรเลขทุกระยะสถานีด้วย ฉะนั้นกระทรวงโยธาฯ จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสั่งเครื่องโทรศัพทอย่างใหญ่มีหม้อแมคเคอร์ 4 หม้อ

---

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.3/12, "หนังสือหลวงไปรษณีย์ เจ้ากรมไปรษณีย์โทรเลข ถึง พระยาเสถียรราชบัณฑิตย บัณฑิตหลวงอดองกระทรวงโยธาฯ", สำเนาที่ 1801/2043, 21 ธันวาคม ร.ศ. 117

เข้ามาอีก 500 เครื่อง โดยเงินงบประมาณของกรมไปรษณีย์โทรเลข<sup>1</sup>

เครื่องโทรศัพท์แบบเกานี้ ใ้มาจนถึง ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) เกิดซัดข้อง  
อยู่เนือง ๆ การแก้ไขเป็นไปอย่างยากลำบาก เพราะเครื่องโทรศัพท์แบบนี้เป็นแบบ  
โบราณ ประจวบกับในเวลานั้นได้มีการเดินสายไฟฟ้า และการเดินรตรางไฟฟ้าขึ้นในกรุง-  
เทพา ฉะนั้น สายไฟฟ้าและสายเดินรตรางจึงพากันไปตามท้องถนนหลวง เป็นคู่ขนานไปกับสาย  
โทรศัพท์ กระแสไฟฟ้าซึ่งเดินอยู่ในสายดังกล่าวแรงกว่ากระแสไฟฟ้าในสายโทรศัพท์ จึง  
ทำให้การพูดโทรศัพท์ไม่สะดวก คนจึงใช้โทรศัพท์ลดน้อยลงทุกที คือ ใน พ.ศ. 2449  
นั้น มีผู้ใช้โทรศัพท์ประมาณ 300 คน ค่าเช่าเครื่องละ 15 บาท ปีหนึ่งเป็นเงิน 54,000  
บาท ส่วนรายจ่ายค่าซ่อมแซม และเงินเดือนพนักงานที่ต้องจ่ายอยู่ประมาณปีหนึ่ง 20,000  
บาท คิดหักแล้วยังคงมีกำไรปีละ 34,000 บาท พระยาสุมนัย์ วินัย (มัน สุมน) เสนา-  
บดีกระทรวงโยธาฯ กล่าววว่า

"...เห็นควยเกล้าฯ ว่าที่มีผู้เช่าเพียง 300 คนนั้นเป็นจำนวนค่อนข้างน้อยอยู่  
เพราะการใช้โทรศัพท์ยังไม่สะดวกดี เป็นที่นิยมของคนทั้งปวง แลถึงว่าได้เงิน  
มากอยู่ก็ดี แต่ถาหากไม่คิดเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้เป็นที่พอใจของผู้เช่า ๆ มีความ  
เบื่อหน่ายมากขึ้นแล้วก็มีแต่จะเลิกถอนลดน้อยไปทุกที เกรงควยเกล้าฯ วามล  
ประโยชน์ที่ได้ในการใช้โทรศัพท์จะไม่ทวียิ่งขึ้นต่อไปในภายหน้า ทั้งเครื่องเก่าที่มี  
อยู่นั้นก็สึกหรออีกไม่ช้าก็จะต้องเปลี่ยนใหม่เป็นอันมาก ถ้าได้เปลี่ยนใช้เครื่อง  
อย่างใหม่ และเป็นที่ใช้ถือใช้ได้ก็ดีแล้ว คงจะมีคนรีบเช่ามากขึ้น...."<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.3/12, "หนังสือพระยาเทเวศร์วงษ์ วิวัสน์ (น.ร.ว.  
หลาด นุชทร) เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่  
153/7455, 25 ธันวาคม ร.ศ. 117

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.1/63, "หนังสือพระยาสุมนัย์วินัย เสนาบดี  
กระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 96/4806, 1 มกราคม ร.ศ.

ดังนั้น ในงบประมาณปี ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) กระทรวงโยธาฯ ขอพระราชทาน พระบรมราชานุญาตเปลี่ยนเครื่องโทรศัพท์เป็นแบบใหม่ตามคำแนะนำของนายไวเคอร์ (Weider) และนายกิตตินส์ (Gittins) วิศวกรไฟฟ้ากรมไปรษณีย์โทรเลข เครื่องโทรศัพท์แบบนี้เรียกว่า "Central Battery" การส่งเครื่องโทรศัพท์ที่รัฐบาลใช้วิธีเรียกประกวดราคาตามบริษัทที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ ในหลายประเทศปรากฏว่ามีบริษัทเสนอราคามา 15 ราย<sup>1</sup> กระทรวงโยธาฯ ได้ตั้งกรรมการขึ้นตรวจและพิจารณาเห็นควรให้บริษัทอริกันส์สตอกโฮล์ม เป็นผู้รับเหมาติดตั้งเครื่องโทรศัพท์ เพราะเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง เสนอราคาถูกเป็นที่สอง และกำหนดเวลาที่จะติดตั้งเครื่องแล้วเสร็จเพียง 4 เดือน เร็วกว่าบริษัทอื่น ๆ ที่ประชุมเสนาบดีเห็นชอบด้วย และเห็นควรจ้างวิศวกรของบริษัทนี้มาประจำที่กรุงเทพฯ เพื่อคอยดูแลเครื่องโทรศัพท์ และฝึกสอนนายช่างไทย โดยทำสัญญาในชั้นแรกเพียงปีเดียวก่อนเป็นการทดลองงาน<sup>2</sup>

รายละเอียดราคาสร้างเครื่องโทรศัพท์อย่างใหม่<sup>3</sup>

ตั้งเครื่องที่กองกลาง, มีเครื่องมอเตอร์			
เครื่องโทรศัพท์ แลคการะวาง	เงิน	49,540.	บาท
ลาด้ายโตคิน, สายอากาศ, เครื่องมือ แลคการะวาง	เงิน	41,741.	บาท
คาวางสายโตคินสายอากาศติดเครื่อง	เงิน	39,380.	บาท
การะวังรักษา และการซึ่งจะเห็นไม่ได้	เงิน	19,599.	บาท
	รวม	<u>150,260.</u>	บาท

<sup>1</sup> คือบริษัทอเมริกัน 2, เยอรมัน 3, อังกฤษ 4, สวีเดน 1, นอร์เวย์ 1, ฝรั่งเศส 1, เบลเยียม 1, อิตาลี 2, และญี่ปุ่น 1,

<sup>2</sup> ก.จ.ท., ร.5, ขบ. 3.1/63 รายงานเสนาบดีสภา 30 สิงหาคม ร.ศ. 126, ราชการในระเบียบตามวาระที่ 4 เรื่องแทนเคอเครื่องโทรศัพท์

<sup>3</sup> เช่นเดียวกับเงินอุดหนุนที่ 2

๑๘๕

ผลประโยชน์รายได และ ค่าใช้จ่าย

<u>ผลประโยชน์</u>	ผู้เช่าใช้ 450 คน		
	เดือนหนึ่งคนละ 15 บาท	ในปีหนึ่ง	เงิน 81,000. บาท
<u>ค่าใช้จ่าย</u>	เงินเดือนพนักงาน, นายตรวจ		
	ไลแมน ปีละ	15,000. บาท	
	ค่าไฟฟ้าของบริษัทไฟฟ้า	1,800. บาท	
	ค่าจัดการต่าง ๆ 10% ดอกเบี้ย 5%		
	รวม 15% แห้งเงินทุน 150,260 บาท	เงิน 22,539. บาท	<u>39,339. บาท</u>
กำไรในปีหนึ่ง		เงิน	<u>41,661. บาท</u>

เครื่องโทรศัพท์แบบชนิดกับเครื่องแบบเก่าคือ กระแสไฟฟ้าที่ต้องการใช้ในการพูดโทรศัพท์นั้นส่งไปจากหม้อไฟ หรือเครื่องทำกระแสไฟฟ้าซึ่งอยู่ ณ ที่ทำการโทรศัพท์กลางแต่แห่งเดียว ดังนั้นจึงเป็นอันเลิกหม้อไฟยอม ๆ ที่ต้องใช้จ่ายประจำเครื่องโทรศัพท์ทุกเครื่องอย่างโทรศัพท์แบบเก่า สายโทรศัพท์เครื่องใหม่ สามารถป้องกันไม่ให้สายไฟฟ้าใด ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงรบกวน ฉะนั้นการพูดโทรศัพท์จึงสะดวกดี ไม่มีเสียงรบกวนเหมือนแต่ก่อน เมื่อผู้พูดโทรศัพท์จะพูดไปยังอีกฝ่ายหนึ่ง ก็เรียกเจ้าพนักงานโทรศัพท์ ณ ที่ทำการโทรศัพท์กลางให้สองฝ่ายพูดโทรศัพท์ถึงกันได้ ปรากฏว่าตั้งแต่เปลี่ยนเครื่องโทรศัพท์มาเป็นแบบใหม่นี้มีผู้นิยมเช่าโทรศัพท์ไปใช้เป็นจำนวนมากทั้งในพระนคร และตามจังหวัดในหัวเมืองมณฑลซึ่ง

---

1.ตำนานไปรษณีย์โทรเลข แสดงสถิติเรื่องนี้ไว้ในหน้า 37 ว่า ในพ.ศ. 2468 มีผู้เช่าโทรศัพท์ 1,422 ราย จำนวนที่ผู้เช่าโทรศัพท์เรียกเจ้าพนักงานโทรศัพท์กลางให้ต่อสายให้ใน วันหนึ่งเรียก 16,528 ครั้ง สายลวดใหญ่โตคืนสำหรับโทรศัพท์ขยายยาวออกไปประมาณ 7 กิโลเมตร และสายโทรศัพท์เล็กอันอยู่ภายในสายลวดใหญ่มีระยะยาว 3,643,460 กิโลเมตร



มีการค้าขายเจริญ เช่น เชียงใหม่ ลำปาง ภูเก็ต ส่วนโทรศัพท์ทางไกลที่เปิดให้สาธารณชนใช้นั้น มีระหว่างจังหวัดนครปฐม และสมุทรปราการ โดยผ่านทางที่ทำการโทรศัพท์กลาง กรุงเทพฯ

๔.๒ อัตราค่าเช่าโทรศัพท์

อัตราค่าเช่าโทรศัพท์ตั้งแต่แรกเปิดให้สาธารณชนใช้จนถึง ร.ศ. 115

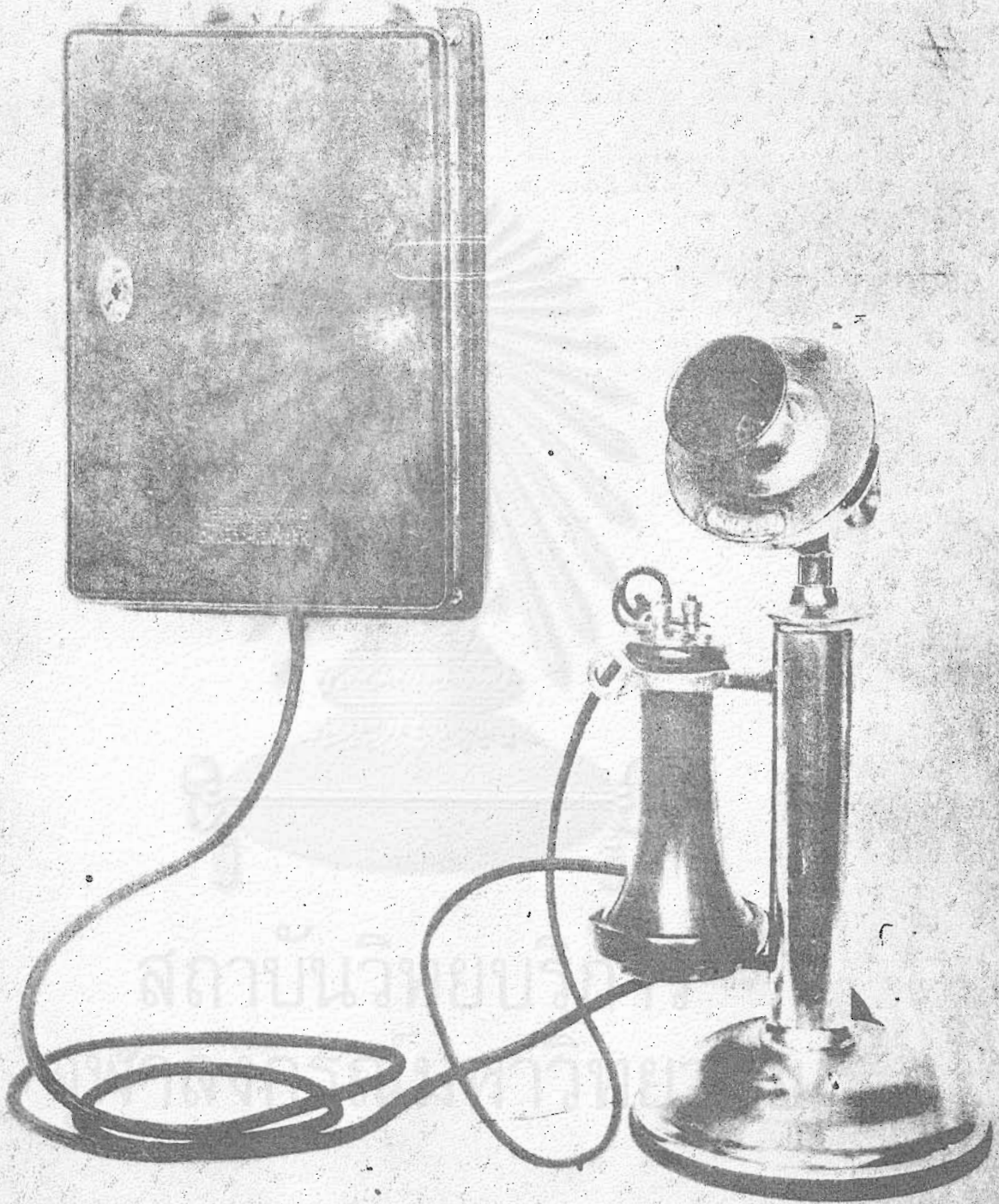
(พ.ศ. 2439) มี 2 ประเภท คือ

1. การใช้โทรศัพท์ที่ต้องผ่านทางที่ทำการโทรศัพท์กลาง ถ้าใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน ราคาเดือนละ 11 บาท ถ้าใช้เฉพาะกลางวัน ราคาเดือนละ 10 บาท
2. ถ้าใช้ติดต่อเฉพาะบ้าน โดยไม่ต้องผ่านทางที่ทำการโทรศัพท์กลาง ราคาเดือนละ 5 บาท

ปรากฏว่า กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธา ทรงเห็นว่าควรยกเลิกค่าเช่าโทรศัพท์ประเภทที่สองเสีย เพราะว่าการไปรษณีย์โทรเลขต้องจัดพนักงานไปคอยตรวจตรา ระวังรักษาสาย และเครื่องเช่นเดียวกับประเภทแรก และยังคงเสียเครื่องโดยเปล่าประโยชน์ไม่คุ้มกับจำนวนเงินค่าเช่า และไม่มีประโยชน์แก่ราชการนัก ฉะนั้นจึงขอพระราชทานยกเลิกใช้เครื่องโทรศัพท์ ราคา 5 บาท ตั้งแต่ ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) เป็นต้นไป รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้นำเรื่องนี้เข้าที่ประชุมเสนาบดีเพื่อตรวจวินิจฉัย และที่ประชุมเห็นสมควรให้ยกเลิกการใช้โทรศัพท์ดังกล่าวได้ ต่อมาใน ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2445) อัตราค่าเช่าโทรศัพท์เป็นเดือนละ 15 บาท

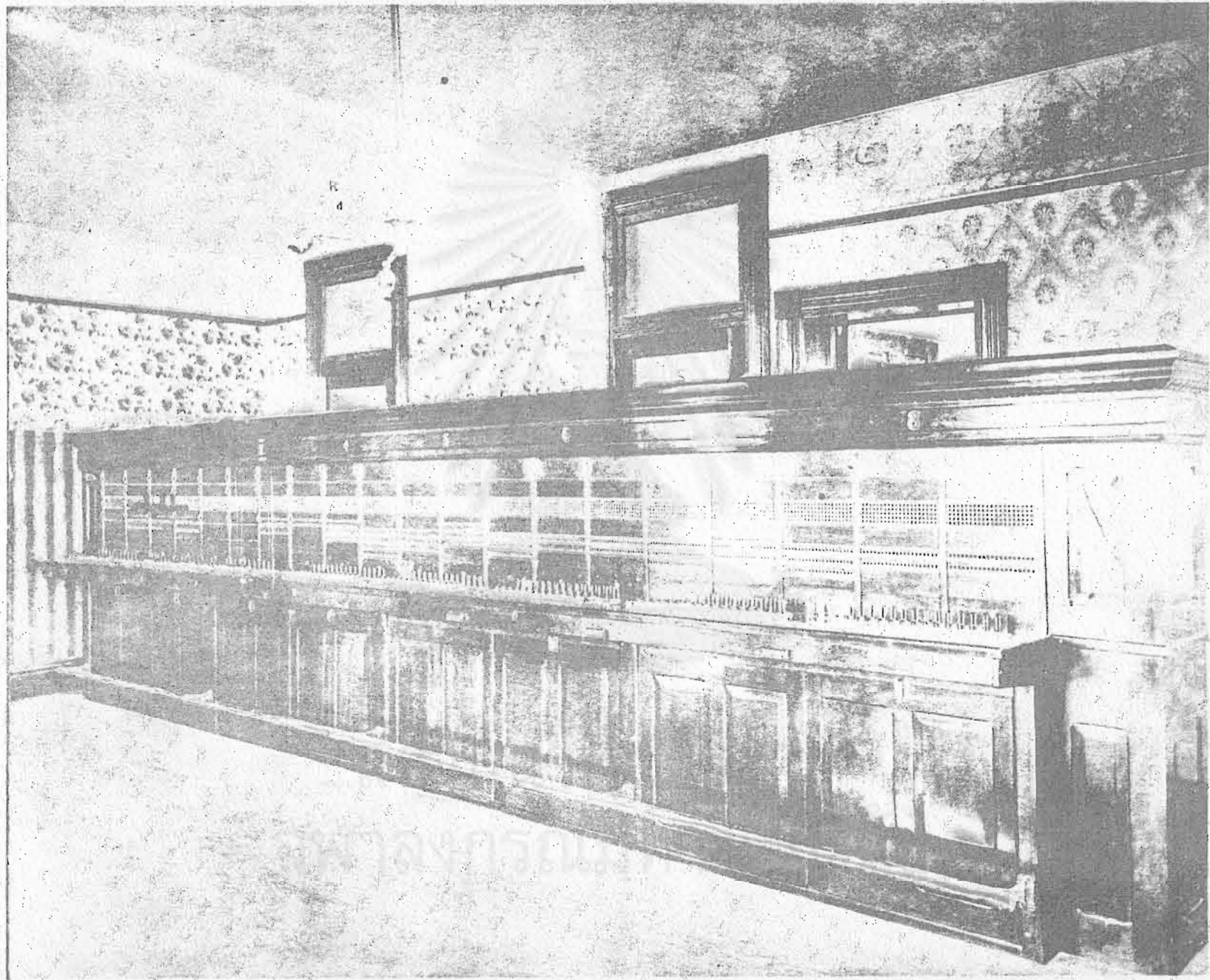
---

1 ก.จ.ศ., ร.5, ยธ. 3.3/12, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธา กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", ส่วนที่ 134/7369, 7 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115



เครื่องโทรศัพท์ในสมัยรัชกาลที่ ๕

พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ



1950

4.3 การสร้าง และ รักษาโทรศัพท์หัวเมือง

แต่เดิมกระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการสร้างและรักษาสายโทรศัพท์ตามหัวเมือง แต่ต่อมาใน ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) กระทรวงทั้งสองได้ขอให้กระทรวงโยธา เป็นผู้รับผิดชอบเรื่องนี้แทน เพราะว่าการแยกหน้าที่นี้ออกมาทำให้สิ้นเปลืองเงินมาก เพราะว่าการกระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทยต้องมีแผนกหนึ่งต่างหาก กระทรวงโยธา ไม่ซัดของแต่เห็นควรตั้งแผนกหนึ่งต่างหากว่า แผนกสร้างและรักษาสายโทรศัพท์หัวเมือง ที่ประชุมเสนาบดีเห็นควรตั้งที่กระทรวงโยธา เสนอ<sup>1</sup>

5. วิทยุโทรเลข (โทรเลขไม่มีสาย หรือ Wireless Telegraphy )

ใน พ.ศ. 2447 กระทรวงโยธาธิการได้อนุญาตให้ทางบี. กริม(B. Grimm) ซึ่งเป็นผู้แทนบริษัทวิทยุโทรเลข เยอรมัน ชื่อ เทลิฟุงเกน(The Telefunken Wireless Telegraph Company of Berlin) ตั้งสถานีวิทยุโทรเลขชั่วคราวที่ป้อมจักรเพชร กรุงเทพฯ และที่บนเนินยอดเขาจุลจอมเกล้า เกาะสีชัง เพื่อให้วิศวกรจากเยอรมันมาทดลองการใช้วิทยุโทรเลข หรือโทรเลขไม่มีสายให้ฝ่ายรัฐบาลไทยดู การทดลองดังกล่าวมีขึ้นใน พ.ศ. 2448 พระยาสุริยานุวัตร (เกิด บุญนาค) รักษาการเสนาบดี กระทรวงโยธา ได้ให้นาย ไวรเคอร์ วิศวกรไฟฟ้าอเมริกันของรัฐบาลไปตรวจดูการทดลองนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้กะงบประมาณการใช้จ่ายเงินสำหรับการใช้เครื่องโทรเลขไม่มีสาย รวมทั้งการ รักษาต่อไปด้วย นายไวรเคอร์ได้ชี้แจงต่อพระยาสุริยานุวัตร ว่า เครื่องที่มีอยู่เดี๋ยวนี้ ยังไม่มีแรงเพียงพอที่จะใช้การได้ดี และกะงบประมาณว่า การรักษาโทรเลขนี้ รัฐบาลจะต้องจำหน่ายเงินถึงเดือนละ 1,736 บาท นอกจากเงิน 40,000 บาท ซึ่งเป็นราคาของวิทยุโทรเลขนี้แล้ว ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายสำหรับสถานีโทรเลขธรรมดาซึ่งเสียเพียง

1 ก.จ.ช., ร.5, บธ. 3.1/10, "รายงานเสนาบดีสภา วันที่ 10 มิถุนายน ร.ศ. 126", วาระที่ 3 เรื่องโทรศัพท์หัวเมือง



เดือนละ 738 บาท จะเห็นได้ว่าจำนวนเงินนี้คิดกันถึงเดือนละ 1,000 บาท<sup>1</sup> นอกจากนี้ พระยาสุริยานุวัตร ยังเห็นว่าเครื่องโทรเลขดังกล่าวนี้ รัฐบาลอาจจะใช้ไปได้ไม่นาน เมื่อเครื่องเสียลงก็เกินกำลังความรู้ของวิศวกรในกรุงเทพฯ ที่จะแก้ไข เพราะเป็นของไทย รัฐบาลก็จำต้องเรียกวิศวกรคนเฒ่าจากทวีปยุโรป ก็ยังจะทำให้ต้องเสียเงินมากขึ้น ส่วนในคานาผลประโยชน์ของค่าค่าโทรเลขนั้นแทบจะไม่มีเลย ควบเหตุผลดังกล่าว พระยาสุริยานุวัตร จึงเห็นว่ารัฐบาลยังไม่ควรซื้อเครื่องวิทยุโทรเลขในเวลานั้น<sup>2</sup> แต่ก่อนที่รัฐบาลจะตอบปฏิเสธบริษัทวิทยุโทรเลข รัชกาลที่ 5 ทรงขอให้กระทรวงโยธาฯ ดำรวจขอเท็จจริงว่า กระทรวงโยธาฯ เคยทำข้อตกลงเรื่องนี้ไว้ก่อนหรือไม่ เพื่อความรอบคอบที่จะแก้ไข และตอบปฏิเสธไปโดยไม่ผูกมัดตนเอง<sup>3</sup> ปรากฏผลจากการตรวจสอบว่ารัฐบาลไม่มีข้อตกลงใดๆ ทั้งสิ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงตอบปฏิเสธเรื่องราวซื้อเครื่องวิทยุโทรเลขไปยังบริษัทดังกล่าว<sup>4</sup>

ต่อมา ร.ศ. 126 (พ.ศ. 2450) บริษัทนอก เขอรัมน ลอย ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งเครื่องโทรเลขไม่มีสายระหว่างเกาะสีชังกับกรุงเทพฯ โดยทุนทรัพย์และค่าใช้จ่ายของบริษัทเอง เพื่อได้ใช้โทรเลขไปยังเรือของบริษัทที่เกาะสีชังได้โดยสะดวก<sup>5</sup> เพราะเวลานั้นสายโทรเลขที่ทอดใต้น้ำชำรุดใช้รับส่งโทรเลขไม่ได้ มีแต่การติดต่อทาง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/44, "หนังสือพระยาสุริยานุวัตร (เกิด นุนนาค) ปรึกษาการเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ทูลกรมขุนสมมตอมพันธ์ ราชเลขานุการ" สำเนาที่ 21/2558, 17 ตุลาคม ร.ศ. 124

<sup>2</sup> เช่นเดียวกับเชิงอรรถที่ 1

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/44, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงพระยาสุริยานุวัตร", สำเนาที่ 34/1051, 18 ตุลาคม ร.ศ. 124

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/44, "หนังสือพระยาสุริยานุวัตร กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 52/2737, 26 ตุลาคม ร.ศ. 124

<sup>5</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/44, "หนังสือของนาย แอฟ โลกซ (F. Lotz) นายทางบีกรัมแอนคอมปะนี กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", 23 ธันวาคม ร.ศ. 126



ไปรษณีย์ เมื่อการใช้โทรเลขมีความเจริญแล้ว ภายหลังรัฐบาลจะต้องการซื้อเครื่องโทรเลขดังกล่าว บริษัทก็จะยอมขายให้ นายคอดมันน์ ปลัดบัญชาการกรมไปรษณีย์โทรเลข เสนอความเห็นว่ ควรจะยินยอมให้ทำไ้โดยให้เหตุผลว่า รัฐบาลจะได้ไม่ต้องเสียเงิน และจะได้มีโทรเลขระหว่างกรุงเทพฯ กับ เกาะสีชังโดยเร็ว แต่กรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์ เสนอบคิกระหวางโยชิตา ทรงเห็นว่า ในเรื่องรัฐบาลไม่ต้องเสียเงินนั้นเป็นไปได้ เพราะภายหลังรัฐบาลก็ต้องเสียเงินซื้อกิจการโทรเลขดังกล่าวอยู่เอง และทรงมีความเห็นดังนี้

"....ค่าเครื่องโทรเลขไม่มีสายเป็นเครื่องที่มีราคาแพงมาก แลตั้งเป็นเครื่องที่ยังไม่ใช้ไ้โดยง่าย จึงไ้เห็นความว่าในสมัยนี้ ยังไม่เป็นที่ควรรัฐบาลสยาม จะทดลองใช้เพราะความเจริญเป็นไปของเครื่องโทรเลขไม่มีสายยังไม่ปรากฏชัดว่าใช้ไ้ได้ในชนิดใดชนิดหนึ่งทั่วไป 1 ค่าเครื่องที่ใช้ราคาก็แพงมาก 1 ค่าใช้ดูแลรักษาไ้เป็นราคาหนักกว่าเครื่องโทรเลขธรรมดา 1...." 1

แต่เนื่องจากคำบคิ เกาะสีชังเป็นท่าเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งมีความเจริญมาก พอไ้มีความจำเป็นต้องไ้บริการโทรเลข เพื่อการค้าติดต่ออย่างรวดเร็ว ฉะนั้นรัฐบาลจึงต้องดำเนินการเรื่องนี้โดยเร็ว โดยเลือกวิธีที่ไ้เสียเงินน้อย และเป็นประโยชน์แก่ราชการ กรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์ ไ้ทรงปรึกษาหารือเรื่องนี้กับนาย สโกเรเบล นายเวดเตนเบิร์ก และนายกิตติณส์ ที่ปรึกษาทั่วไป เห็นพ้องกันว่าควรสร้างโทรเลขติดต่อระหว่างเกาะสีชังกับกรุงเทพฯ โดยเร็ว และเห็นว่าวิธีที่ประหยัดและไ้ประโยชน์ที่สุดคือ การสร้างโทรเลข

1 ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/44, "จดหมายขอความเห็นในเรื่องบริษัท (เตเลทัน-เกนกับป็น) โทรเลขไม่มีสาย ฝ่ายเยอรมันขออนุญาตตั้งเครื่องโทรเลขไม่มีสายระหว่างกรุงเทพฯ กับเกาะสีชัง ในคราวครั้งที่ 3", เป็นจดหมายของกรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์ เสนอบคิกระหวางโยชิตาธิการ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5,

โดยวางสายเคเบิลใต้น้ำ<sup>๑</sup>ตามแบบเดิม การสร้างโทรเลขกิ่งกล่าวเสร็จทดลองใช้  
ในวันเฉลิมพระชนมพรรษาปี ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) และเปิดใช้ในวันพระราช  
พิธีรัชมังคลาภิเษก วันที่ 11 พฤศจิกายน ร.ศ. 127 โดยถืออัตราเงินค่าค่าโทรเลข  
ค่าละ 1 บาท เพราะว่าเป็นสายทอดใต้น้ำขามทะเล ต้องออกทุนทำเป็นราคามากกว่า  
สายธรรมดา<sup>๒</sup>

ฉะนั้นจึงเป็นอันว่า ในส่วนของกิจการไปรษณีย์โทรเลขนั้น ยังไม่มีการใช้วิทยุ  
โทรเลขควยเหตุผลดังกล่าว

สำหรับเรื่องนี้มีข้อที่น่าพิจารณาคือ การปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐบาลเป็น  
ไปอย่างล่าช้าละเลยต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยจะเห็นได้จากการที่สายโทรเลขใต้น้ำ  
ติดต่อกะหว่างกรุงเทพฯ กับเกาะสีชังช้ามากเป็นเวลานาน แต่ไม่ได้รับการแก้ไข ทำ  
ให้ไม่มีการติดต่อโทรเลขซึ่งเป็นผลเสียต่อทางเศรษฐกิจและธุรกิจทั่วไป จนกระทั่งบริษัท  
ฝรั่งยื่นขอเสนอจะดำเนินการเอง รัฐบาลจึงได้เขาจัดการแก้ไข และสามารถแก้ไขได้ใน  
ระยะเวลาอันสั้น แสดงว่าการแก้ไขนั้นไม่ยากเลย แต่อยู่ที่ว่าจะทำหรือไม่ทำเท่านั้น  
แต่ถ้ามองอย่างในแง่ให้ความเป็นธรรม ก็อาจมีอุปสรรคที่ทำให้รัฐบาลไม่อาจดำเนินการ  
เรื่องนี้ได้ เช่น ไม่มีเงินงบประมาณ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ในเรื่องวิทยุโทรเลข ปรากฏว่าในพ.ศ. 2449 ได้มีการประชุม  
สหภาพโทรคมนาคม ระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องการสื่อสารทางวิทยุ ที่กรุงเบอร์ลิน

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.3/44, "หนังสือพระยาเสถียรธำมณีกิจ กราบบังคม  
ทูล กรมหลวงเทเวศร์ไวยุทธการ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ", สำเนาที่  
18/1604, 18 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 126

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.3/44, "หนังสือกรมหลวงนเรศรวรฤทธิ์ เสนาบดี  
กระทรวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 37/3003, 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 127

ประเทศเยอรมนี เป็นครั้งแรก นายกอยกีเนียส ( Keuchenius ) ที่ปรึกษาสถานทูตไทย ประจำกรุงเบอร์ลิน เป็นผู้แทนของไทยเข้าร่วมประชุม ต่อมา พ.ศ. ๒๔๕๐ ประเทศไทย ก็ได้ใช้เครื่องรับส่งวิทยุแบบมาร์โคนี เป็นครั้งแรกในราชการทหารเรือ และในปีเดียวกันนั้น กองทัพบกก็ได้นำเอาเครื่องวิทยุโทรเลขสนามแบบมาร์โคนีมาใช้ด้วย ในพ.ศ. ๒๔๕๕ ผู้แทนไทยคือ พระสรทกิจปริชาโตไปประชุมสหภาพโทรคมนาคม ระหว่างประเทศที่ลอนดอน เรื่อง การวิทยุ และได้้นำเอาคำว่า "เรดิโอ" ( Radio ) เขามาใช้

สถาบันวิทยุบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รัชกาลที่ ๖ พระราชทานคำแปลของ Radio ว่า "วิทยุ"

## 6. ← ฐานะการเงินของกรมไปรษณีย์โทรเลข

ก่อนที่กรมไปรษณีย์โทรเลขจะมารวมอยู่กับกระทรวงโยธาธิการในร.ศ. 110 (พ.ศ. 2434) นั้น การเงินของกรมนี้ยังไม่ได้รับการชำระสะสางเพื่อส่งคืนกระทรวงคลังให้เรียบร้อย โดยเฉพาะเมื่อย้อนกลับไปถึง ร.ศ. 108 (พ.ศ. 2432) ขึ้นมาถึง ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครซึ่งเพิ่งทรงรักษาการเสนาบดีกระทรวงโยธาได้โปรดให้ขุนนางกรมสรรพตักสมุหบดีเวร เบิกจ่ายว่าที่เสมียนตรากระทรวงโยธาตรวจสอบและสะสางบัญชีของกรมนี้ย้อนหลังไปถึง ร.ศ. 108 ปรากฏว่าการตรวจสอบบัญชีเป็นไปด้วยความยากลำบากมาก<sup>1</sup> เมื่อตรวจสอบเสร็จก็ได้นำรวมยื่นต่อกระทรวงพระคลังใน ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) ตามบัญชี<sup>2</sup> ดังนี้

บัญชี<sup>3</sup>เงินรายรับ-รายจ่ายของกรมไปรษณีย์โทรเลขในระหว่าง ร.ศ. 108-ร.ศ. 112

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4 "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 19/2772, 15 สิงหาคม ร.ศ. 115

<sup>2</sup> รายละเอียดของตัวเลขจำนวนเงินปรากฏอยู่ใน "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 19/2772, วันที่ 15 สิงหาคม ร.ศ. 115

<sup>3</sup> รายละเอียดของตัวเลขจำนวนเงินปรากฏอยู่ใน ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาครกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 19/2772, 15 สิงหาคม ร.ศ. 115, แต่ตารางบัญชีนี้ผู้วิจัยทำเองเพื่อให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

## รายรับ

## รายจ่าย

รายการ	ซึ่ง	บาท	อัฐ	ค่า คืบ	รายการ	ซึ่ง	บาท	อัฐ
เงินผลประโยชน์กรม ไปรษณีย์โทรเลข	4076	66	22		1 หักจำหน่ายกรมโทรเลข ที่ท้องแบ่งให้โทรเลข เมืองฉนวนและอินเคีย	664	46	2
ยอดยกมา	1240	22	27		2 ระบายค่างพระโทร เลขพระกาฬไฉากรมใน ร.ศ. 108, ร.ศ. 109, ร.ศ. 110 และ ร.ศ. 111 รวมเป็น เงิน <sup>1</sup>	836	71	4
					3 ระบายพระวรวงศ์เธอพระ องค์เจ้าปฤษฎางค์ <sup>2</sup>	50		
คงเหลือเงินผลประโยชน์ ที่จะไต่ส่งคลัง	2836	43	59		รวมเงินที่คงจำหน่าย ออก	1240	22	27

<sup>1</sup> กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาขอสิทธิกรมอัยการฟ้องเร่ง

<sup>2</sup> พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ทรงเรียกเงินจำนวนนี้จากรายผลประโยชน์การเรือเมล์ใน  
คราวตามเสด็จสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงษ์กรมพระภาณุพันธุวงษ์วรเดช  
ไปทีมนั้นว่าจะไปใช้ในการทอเรือกลไฟเดินเมล์แทนปรากฏว่าเงินรายนี้สาบสูญไปโดยไม่มีเรือ  
กลไฟปรากฏ



ปรากฏว่า เมื่อเอาเงินผลประโยชน์นั้นมาหักออกจากเงินงบประมาณที่กรมไปรษณีย์ฯ  
ได้รับก็เหลือเงิน 532 ชั่ง 35 บาท 46 อัฐครึ่ง ซึ่งเป็นเงินที่กรมไปรษณีย์ฯจะได้จาก  
กระทรวงคลัง แต่กระทรวงคลังไม่ยอมจ่ายเงินจำนวนนี้ให้ โดยอ้างว่า "การหักจำหน่าย  
ในตัวเช่นนี้ยอมตกลงไม่ได้"<sup>1</sup> กรมหมื่นพิทยลาภาฯได้ทรงชี้แจงเรื่องนี้ต่อกระทรวงคลัง ดังนี้

"....ในส่วนของเงินที่ต้องส่งไปแบ่งให้แก่โทรเลขเมืองฉวนแลอื่นเดียนั้น ต้องเป็น  
การจำหน่ายในตัว เพราะเงินเก็บได้ก็ต้องแบ่งส่งไปให้เขาตามที่เขาได้ขอสาย  
ไปต่างประเทศเสียเท่านั้น คงเงินส่งคลังเท่านั้นดังนี้ การจำหน่ายเช่นนี้ก็เป็นที่  
ธรรมเนียมของขาดเข้ามาแต่เดิม ซึ่งจะไม่ยอมจ่าย เพราะเหตุนี้ ก็ยอมเป็นที่เดือด  
ร้อน เพราะตัวเงินต้องส่งเขาไปทันที ดังนี้ อีกรายหนึ่งคือทางพระโทรเลขชุธระการี  
นั้น ก็ได้ให้กรมไวยการฟ้องเรื่องอยู่แล้ว ถ้าได้เมื่อใดจึงจะไต่ถามส่งต่อไป ในชั้น  
นี้ต้องขอจำหน่ายเป็นทางพระโทรเลขตามคำตัดสินของศาล พอให้การเสร็จกันอย่า  
ต้องใหม่มาเป็นเหตุพาเงินอื่นติดขัดไปด้วย กับอีกรายหนึ่ง ซึ่งพระองค์เจ้าปฤษฎางค์  
เรียกเอาไปนั้น ก็เป็นอันพ้นวิสัยที่จะจำหน่ายตั้งเบิกกว่าอะไรได้ เพราะไม่มีราย  
ละเอียดชัดแจ้ง เรือจะได้ออตามใดก็ไม่ได้ไม่เป็นทั้งลำเรือแล้วตัวพระองค์เจ้า  
ปฤษฎางค์ก็ จึงจำเป็นต้องขอจำหน่ายตามที่ชี้แจงต่อกระทรวงคลังดังนี้ ก็ไม่  
เป็นที่ตกลงได้ ในที่สุด กระทรวงคลังว่าการเรื่องนี้ต้องให้ในความกราบบังคมทูล  
พระกรุณาขอพระราชทานพระราชนุญาต ถ้าพระราชทานแล้วจึงจะตกลงได้...."<sup>2</sup>

สถาบันวิทยบริการ

<sup>1</sup>อ้างถึงในสำเนาหนังสือที่กรมหมื่นพิทยลาภากราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5,  
ที่ 19/2772, 15 สิงหาคม ร.ศ. 115

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3.1/4 "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภาพดชิษาคากราบบังคมทูล  
รัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 19/2772, 15 สิงหาคม ร.ศ. 115

รัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กระทรวงโยธาฯจำหน่ายเงิน 3 รายการออกจากผลประโยชน์ของกรมไปรษณีย์ฯได้ และโปรดเกล้าฯให้กระทรวงคลังจ่ายเงินที่  
เหลือ 532 ชั่ง 35 บาท 46 อัฐครึ่ง ให้แก่กระทรวงโยธาฯได้ กระทรวงโยธาฯได้นำเงิน  
ดังกล่าวนี้ไปจำหน่ายใช้ให้แก่เจ้านายต่าง ๆ ของกรมไปรษณีย์ฯ ดังที่กรมหมื่นพิทยลาภา  
บอกกล่าววา

"....แต่เงิน 532 ชั่ง 35 บาท 46 อัฐครึ่ง ซึ่งเป็นเงินเบิกเหลือจากที่หักส่ง  
ผลประโยชน์ที่กระทรวงโยธาฯจะได้รับจากคลังไปจำหน่ายใช้ให้แก่เจ้านายต่าง ๆ  
ซึ่งต้องทูลกรบบทวนเร่งรัดมาตั้งแต่เจ้าเค็มที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้เข้ามารับ  
ราชการสนองพระเดชพระคุณในกระทรวงนี้ 3 ปีมาแล้วนั้น...."<sup>2</sup>

ต่อมาใน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) เงินผลประโยชน์ของกรมไปรษณีย์ โทรเลข  
ประจำศก 113 (ร.ศ. 2437) เก็บได้ไม่ครบ คงค้างเงินค่าเช่าเครื่องโทรศัพท์และเงินค่า  
โทรเลข ขุนนวรภมรภณิกัตย ผู้ตรวจสอบบัญชีกล่าวถึงสาเหตุที่เป็นเช่นนั้นว่า

"....เป็นเพราะเงินค่าเช่าเครื่องโทรศัพท์และเงินเบ็จเตล็ดต่าง ๆ ยังเก็บไม่ได้  
สิ้นเชิง เพราะผู้ซึ่งเป็นหน้างานเหตุขัดข้องไปต่าง ๆ มีอ้างว่าเครื่องโทรศัพท์ใช้ไม่  
สะดวกเป็นต้น บางทีก็ผิดเพี้ยนไปวันอื่นบ้าง หลบตัวเสียบ้าง จึงเป็นความลำบากของ  
เป็นมากเลี้ยงโตต่อกันไปมาไม่ใคร่จะจน เป็นการชားเวลาซึ่งจะเก็บเงินให้เสร็จได้  
โดยเร็ว ทั้งนี้เป็นความผิดพระอาณาไม่พบนเกล้า แต่การไปรษณีย์นั้นไม่มีหยกหยิกอันใด

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 3.1/4, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทย-  
ลาภพฤฒิชชาติ", ลำเนาที่ 11/239, 21 สิงหาคม ร.ศ. 115 และ "พระราชหัตถเลขา  
รัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นศิริวิชสังกาศ" ลำเนาที่ 35/240, 21 สิงหาคม ร.ศ. 115

<sup>2</sup>เช่นเดียวกับเชิงอรรถที่ 1

เมื่อต้นปีไปแล้วจะส่งก็ได้ซึ่งยังไม่ได้นั้น ก็เพราะเงินโทรเลขเก็บยังไม่เสร็จ...."<sup>1</sup>

เมื่อเงินของกรมไปรษณีย์โทรเลขค้างอยู่เช่นนี้ก็เช่นผลให้เงินผลประโยชน์ที่เก็บได้  
แล้วของกรมอื่น ๆ ซึ่งสังกัดกระทรวงโยธาฯเช่นเดียวกันยังคงค้างส่งกระทรวงคลังไม่ได้  
เพราะกระทรวงโยธาถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติที่จะต้องส่งเงินผลประโยชน์ของกรมต่าง ๆ ใน  
สังกัดกระทรวงโยธาต่อกระทรวงพระคลังพร้อมกันครั้งเดียว เพราะเป็นการง่ายแก่การส่ง  
และเป็นการสะดวกแก่การทำบัญชีเข้าด้วยกัน<sup>2</sup>

นอกจากนี้ในระหว่างที่กำลังรอเงินผลประโยชน์ที่ยังเก็บไม่ได้นั้น กระทรวงโยธา  
ได้นำเงินดังกล่าวบางส่วนไปฝากธนาคาร เพื่อได้ดอกเบี้ยให้เป็นผลประโยชน์ของหลวงเพิ่มขึ้น  
และบางส่วนก็นำไปใช้ทรงจ่ายในการเร่งร้อนเมื่อเบิกกระทรวงคลังแล้วและยังไม่ได้ เช่น  
กระทรวงโยธาได้นำเงินผลประโยชน์บางส่วนประจำศก 113 ไปจ่ายทรงจ่ายในการทำทางรถไฟ  
สายนครราชสีมาเป็นการยืมก่อน เมื่อกระทรวงโยธาทำฎีกาเบิกเงินต่อกระทรวงคลังรวม  
80 ฉบับ จำนวนเงิน 582,409 บาท 16 สตางค์ กระทรวงคลังก็ไม่ให้เงิน<sup>3</sup> ยิ่งทำให้กระทรวง  
โยธาไม่อาจเก็บรวบรวมเงินผลประโยชน์ส่งกระทรวงคลังได้ครบถ้วนประมาณ

1 ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4 , "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤธิศาคาเสนาบดีกระทรวงโยธา ถึงพระยาสมุหระชากรมการและขุนนางกรมพระนครบาล", สำเนาที่ 1/4186, 26 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114

และก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4, "หนังสือของขุนนางกรมพระนครบาลสมุหบัญชีเวรเบิกจ่ายว่าที่เสมียนตรากระทรวงโยธากราบทูลกรมหมื่นพิทยลาภพฤธิศาคาเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ", สำเนาที่ 42/3, 23 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114

<sup>2</sup> เช่นเดียวกับเชิงอรรถที่ 1

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤธิศาคาเสนาบดีกระทรวงโยธาทูลกรมหมื่นศิริวิรัชสังภาค เสนาบดีกระทรวงคลัง", สำเนาที่ 89/4294, 5 มีนาคม ร.ศ. 114

รัชกาลที่ 5 จึงทรงเตือนมายังกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาชาขอให้ทรงวางใจลงเงินผลประโยชน์แก่กระทรวงคลังโดยเร็ว<sup>1</sup>

กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาชาจึงทรงเปลี่ยนแปลงธรรมเนียมการส่งเงินแต่เดิมซึ่งลาซา เพราะเงินที่เก็บง่าย ต้องพลอยมาคิดดอกเบี้ยที่เก็บยาก มาเป็นว่ากรมไหนเก็บเงินผลประโยชน์ ได้ครบก็ให้ส่งไปยังกระทรวงคลังเป็นกรม ๆ ไป ส่วนวิธีการที่ใช้ในระหว่างรอเงินผลประโยชน์ที่ยังเก็บไม่ได้นั้น ก็ไปร่ำค่าให้ยกเจ๊กเพราะ

"....เป็นการไม่สู้ควรแก่ราชการนัก เมื่อการใดเร่งร้อนจริง ๆ เราก็อเร่งคลังจนกว่าจะสำเร็จ เมื่อพูดถึงคลังไม่ใคร่สำเร็จดังที่เป็นมากก็ต้องถวายฎีกาขอพระบารมีปกเกล้าฯ เป็นที่พึ่งดีกว่าที่เราจะไขว่ไขว่เอาเองให้ยุ่งยากแก่ราชสีนภายหลัง...."<sup>2</sup>

รัชกาลที่ 5 โทรมมีพระราชดำริเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า

"....ซึ่งเขอสั่งกระทรวงคลังนี้ถูกต้องแล้ว จะรับช่วยอุดหนุนในเรื่องเบิกเงิน<sup>3</sup> แต่ขอให้สั่งเกิดในหนังสือผู้เบิกผู้รักษาเงินในกระทรวงอย่างหนึ่งที่ว่าควยเก็บเงินจากสายโทรศัพท์ไม่ใคร่ใคร่ เพราะว้าไข ไม่สะดวกนั้น ขอให้เข้าใจว่าแกะเส็กตัวเอง การซึ่งใช้โทรศัพท์ไม่ได้นั้น ไม่เป็นความผิดของผู้อื่น ต้องเข้าใจก่อนว่า ขอให้ระวัง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาชา", สำเนาที่ 12/621, 19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/4, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาชาถึงพระยาสมุหราชพรพการและขุนนางกรมพระมหาดไทย", สำเนาที่ 1/4186, 26 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114

<sup>3</sup> คังพระราชหัตถเลขาที่ทรงมีไปถึงกรมหมื่นศิริรัชสังกาศ, สำเนาที่ 64/670, 28 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114 และพระหัตถเลขาของกรมหมื่นสมมตอมรินทร์ อธิบดีกรมพระราชเลขาถึงกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิศาชา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ, สำเนาที่ 22/820, 22 มีนาคม ร.ศ. 114

เรื่องนั้นจริงมาก...<sup>1</sup>

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ข้างต้นนี้ พอจะพิจารณาได้เป็น 2 ประการ ดังนี้

ประการแรก

ในส่วนที่เกี่ยวกับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะเห็นได้ว่า  
รัชกาลที่ 5 ทรงเอาพระทัยใส่ในผลประโยชน์และงบประมาณของประเทศมาก  
ถึงกับทรงมีพระราชหัตถเลขาตักเตือนผู้ที่มีความรับผิดชอบให้ทำการตรวจสอบ  
บัญชีและหาข้อสรุป ในขณะที่เดียวกันพระองค์ก็มีพระราชหฤทัยกว้างที่จะยอม  
จำหน่ายหนี้ ซึ่งสุกวิสัยที่เจ้าหน้าที่จะติดตามมาได้เพราะเป็นเรื่องราวก่อน  
สมัยการรวมกรมไปรษณีย์โทรเลขเข้ากับกระทรวงโยธาธิการ พระองค์ทรง  
มีความเชื่อพระทัยต่อการจำหน่ายหักเสิร์ฟในตัวของค่าโทรเลขที่ต้องจ่ายให้แก่  
โทรเลขเมืองฉวนและอื่นคล้าย ๆ ที่กระทรวงคลังเองยังไม่ค่อยเข้าใจ ต้อง  
อาศัยพระราชอรรถาธิบายจึงจะเข้าใจ อย่างไรก็ตามก็ พระองค์น่าจะโปรด  
เกล้าฯ ให้มีการตรวจสอบบัญชีตั้งแต่แรกเมื่อจะรวมกรมไปรษณีย์โทรเลขเข้า  
กับกระทรวงโยธาธิการเพื่อจะใดทำให้บัญชีไม่ขัดแย้ง แต่ความจริงแล้ว  
เรื่องนั้นจะเป็นความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานหลวงphanhuangसर देश  
อธิบดีสำเร็จราชการกรมไปรษณีย์และกรมโทรเลขระหว่าง พ.ศ. 2426 ถึง  
พ.ศ. 2433 คอย การละลายเช่นนี้ทำให้เป็นที่น่าเสียสยที่รัฐบาลต้องสูญเสีย  
เงินของหลวงเป็นจำนวนถึง 886 ชั่ง 71 บาท 4 อัฐ

นอกจากนี้จะสังเกตได้ว่าในที่สุดเรื่องก็ต้องมาถึงพระบาทสมเด็จพระ  
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นที่สุด โดยพระราชอำนาจตัดสินเรื่องราวจึงยุติลงได้  
จากพระราชหัตถเลขาข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่ารัชกาลที่ 5 ทรงวางสังเกต อันสืบ  
เนื่องมาจากความเอาพระทัยใส่ในกิจการสาธารณูปโภคของทุกกรมของพระองค์  
นั่นเองและจะเห็นว่าพระราชหฤทัยของพระองค์ควาไม่ใครทรงเข้าข้างข้าราชการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.1/4, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทยลาภ  
พฤฒิศาครา", ลำเนาที่ 14/669, 28 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114



ของพระองค์เลย แต่กลับทรงตกเตือนบุคคลผู้นี้ให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบ  
 ของเขาต่องานในหน้าที่เพื่อประโยชน์สุขของราษฎร เป็นจำคุกโดยไม่ไต่ถาม  
 โทษก่อน

### ประการที่สอง

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยราชการและการปฏิบัติงาน จะเห็นความไม่ร่วมมือซึ่ง  
 อาจเกิดจากความเข้าใจผิดระหว่างกระทรวงโยธาธิการและกระทรวง  
 คลัง ซึ่งเป็นผลทำให้การทำงานต้องล่าช้าไปคืบ สำหรับกระทรวงโยธาธิการ  
 นั้น คุประหนึ่งว่าไม่มีอำนาจบังคับบัญชาในการจัดเก็บเงินผลประโยชน์นั้นก็ยังไม่  
 ประสบปัญหาจากหนี้สินเท่ากับความไม่พยายามเข้าใจของกระทรวงคลังก็ยิ่งทำ  
 ให้การจัดส่งเงินผลประโยชน์ไปยังกระทรวงคลังเป็นไปอย่างล่าช้าซึ่งเป็นผล  
 ทำให้กรมการจัดเบิกเงินเป็นไปโดยล่าช้าอันเป็นผลถึงการปฏิบัติงานและทำให้  
 ถูกกระแสพระบรมราชโองการตำหนิด้วย<sup>1</sup> ส่วนกระทรวงคลังก็อาจเพราะต้อง  
 การทำงานอย่างรอบคอบที่สุด จึงมักมีปัญหากับกระทรวงโยธาฯ และไม่ยอมจัด  
 เบิกเงินให้แก่กระทรวงโยธาฯง่าย ๆ

### วิธีการที่กรมไปรษณีย์โทรเลขหาผลประโยชน์เพิ่มเติมให้แก่ราชการ

#### 1. เก็บเงินค่าคำโทรเลขโดยการขายแสตมป์

สืบเนื่องมาจากปัญหาที่กรมไปรษณีย์โทรเลขไม่สามารถเก็บเงินค่าคำโทรเลขได้อย่าง  
 เต็มเม็ดเต็มหน่วยทั้งนี้เพราะอาจเกิดจากการล่อราษฎรบังหลวง ฉะนั้น พระยาสุริยานุวัตร  
 (เกิด นุนนาค) เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการใน พ.ศ. 2448 จึงมีบัญชาให้กรมไปรษณีย์โทรเลข  
 คิดหาวิธีเก็บเงินค่าคำโทรเลขโดยการขายแสตมป์

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, บช. 3.1/4, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 ถึงกรมหมื่นพิทย  
 ลากพดธิชาดา", สำเนาที่ 12/621, 19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114

"...ข้าพระพุทธเจ้าได้โทรไปรษณีย์โทรเลขที่ควีซีเก็บเงินค่าค่าโทรเลขทางชาย  
แสดมป์ เพื่อจะกันมิให้เจ้าพนักงานจ้อค่าค่าโทรเลขไว้ได้..."<sup>1</sup>

นายคอลแมน (Collman) ปลัดบดีราชการทำการแทนผู้บัญชาการกรมไปรษณีย์โทรเลข  
ได้ทำบันทึก (Memorandum) แนะนำให้ใช้วิธีตามแบบของอินเดีย คือ ผู้ที่จะส่งค่าโทรเลขต้อง  
ซื้อแสตมป์จากเจ้าพนักงานบีดองในกระดานแบบฟอร์มโทรเลขได้เท่ากับราคาค่าค่าทุกฉบับ โดย  
จะทำแสตมป์ตั้งแต่ราคา 1 อัฐถึง 24 อัฐพวกหนึ่ง ตั้งแต่ราคา 1 บาทถึง 50 บาท อีกพวกหนึ่ง  
รวมเป็นแสตมป์ราคาต่างกัน 19 อย่าง เมื่อมีแสตมป์ลงในแบบฟอร์มโทรเลขแล้วเจ้าพนักงาน  
จะตัดแบบฟอร์มผ่ากลางแสตมป์เอาไว้เป็นคู่มืออีกหนึ่ง ผู้ส่งค่าโทรเลขเอาไปซึกหนึ่งเป็นการ  
แทนใบเสร็จรับเงินของเจ้าพนักงาน แสตมป์นั้นมามีราคาปรากฏทั้ง 2 ซึก เพราะฉะนั้น เจ้า  
พนักงานรับแสตมป์ โทรเลขไปจำหน่ายเท่าใด จะต้องส่งเงินค่าแสตมป์คืนเท่านั้น ส่วนผู้ส่ง  
โทรเลขก็จะได้ใบสำคัญไว้เป็นพยานว่าได้เสียเงินให้แก่เจ้าพนักงานเท่าจำนวนนั้นจริง<sup>2</sup>  
ปรากฏว่าในวันที่ 27 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124 รัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ใช้  
วิธีการดังนายคอลแมนเสนอมานี้ และตั้งแต่นั้นมาการเก็บเงินค่าค่าโทรเลขก็มีความรัดกุมยิ่งขึ้น

เป็นที่น่าสัง เกตว่าแสตมป์ที่ใช้นั้นต้องสั่งพิมพ์มาจากทวีปยุโรป

2. ออกประกาศใช้ไปรษณีย์บรรณ (Letter Card) และขึ้นราคาไปรษณีย์บรรณ

แต่เดิมกระทรวงโยธาขอให้กระทรวงคลังสั่งไปรษณีย์บรรณา 4 ชนิด คือ ฉบับ  
ราคา 2 อัฐ, 4 อัฐ, 10 อัฐและ 12 อัฐ แต่ยังไม่ได้ออกประกาศใช้ เมื่อสมเด็จพระเจ้า  
กรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ทรงเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ (ระหว่าง พ.ศ. 2442-

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.1/10, "หนังสือพระบาทศรียานุวัตร เสนาบดีกระทรวง  
โยธาธิการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 29/4161,  
26 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.1/10, "สำเนาคำแปลบันทึกของนายคอลแมนในการที่  
จะนำแสตมป์โทรเลขมาใช้", 22 กันยายน ร.ศ. 124

พ.ศ. 2448) โทขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตออกประกาศใช้ไปรษณียบรรณทั้ง 4 ชนิด ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) โดยเรียกราคาสูงกว่าราคาที่ตราไว้ใน กระจตาย เพราะว่าไปรษณียบรรณมีประโยชน์เสมอด้วยหนังสือปิดของผิวกันกับไปรษณียบัตรและ เป็นการกระทำตามแบบแผนของอารยประเทศอื่น ๆ เช่น เยอรมนี<sup>1</sup> พระบาทสมเด็จพระเจ้า อยู่หัวพระราชทานพระบรมราชานุญาต<sup>2</sup> วิธีการใช้ไปรษณียบรรณดังกล่าว คือ

ไปรษณียบรรณที่ติดราคา 2 อัฐ	ใช้ในแขวงกรุงเทพฯ
ไปรษณียบรรณที่ติดราคา 4 อัฐ	ใช้ในหัวเมืองของพระราชอาณาจักร
ไปรษณียบรรณที่ติดราคา 10 อัฐ	ใช้ในสเตรตเซตเตอลเมนคและฮ่องกง
ไปรษณียบรรณที่ติดราคา 12 อัฐ	ใช้ในยุโรป อเมริกา อินเดีย

### 3. ขึ้นเงินค่าคำโทรเลข

เนื่องจากการโทรเลขได้เปิดแพร่หลายมากขึ้นทุกปี โดยมีสายแยกออกไปจาก กรุงเทพฯ ถึงหัวเมืองต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ นับว่าเป็นความ เจริญส่วนหนึ่ง แต่ปรากฏว่าผลประโยชน์ของการโทรเลขซึ่งเก็บได้ใน ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439) ถึง ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) ไม่พอเพียงแก่เงินจำนวนมากที่ต้องใช้จ่ายบำรุงการ โทรเลข เพราะว่า ตามหัวเมืองต่าง ๆ ไม่ค่อยมีผู้ใช้บริการนี้ถ้าไม่จำเป็น ฉะนั้นทางการจึง จำเป็นต้องขึ้นราคาค่าคำข่างเล็กน้อยพอทุนเงินหลวงและเพื่อกิจการโทรเลขจะยังคงอยู่ต่อไป คือใบ 10 คำแรกหรือต่ำกว่า 10 คำ จะเรียกฉบับละ 32 อัฐ ถ้าเกิด 10 คำ ต่อไปคำละ 4 อัฐ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม ร.ศ. 116<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.2/3, "หนังสือสมเด็จพระเจ้าจักรมขุนนิศรานุกัตติวงศ์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5", ลำเนาที่ 120/9798, 4 มีนาคม ร.ศ. 119

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.2/3, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 พระราชทาน สมเด็จพระเจ้าจักรมขุนนิศรานุกัตติวงศ์", ลำเนาที่ 55/1485, 16 มีนาคม ร.ศ. 119

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขช. 3.1/9, ประกาศกระทรวงโยธาธิการแผนกกรมโทรเลขโดย หลวงโทรเลขธุระการีเจ้ากรมโทรเลข, ลำเนาที่ 29/3, 28 เมษายน ร.ศ. 116

## ๗. ความร่วมมือของบุคคลต่าง ๆ ในกิจการไปรษณีย์โทรเลข

ในการสร้างและบำรุงกิจการไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์นั้น นอกจากจะใช้เงินแผ่นดินโดยตรงแล้ว บางครั้งข้าราชการ ประชาชน ก็ช่วยอุทิศทุนงานดังกล่าวโดยไม่ต้องใช้เงินหลวงเลย แบ่งประเภทบุคคลได้ดังนี้

### ๗. 1. ข้าราชการ

#### ตัวอย่าง

เมื่อรัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ทางราชการสร้างสายโทรเลขติดต่อเมืองน่าน ปรากฏว่าใน ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) พระยาพิริยวิไชย เจ้าเมืองแพร่กับบัวไหล ภริยาได้ออกทุนทรัพย์จากกลางทางและปักเสาโทรเลขตั้งแต่เมืองแพร่ไปต่อแควเมืองอุตรดิตถ์ อีกตอนหนึ่งจากเมืองแพร่ไปต่อแควเมืองน่าน และอีกตอนหนึ่งจากเมืองแพร่ไปต่อแควเมืองลำปาง รวม 3 ทาง เป็นจำนวนเสาโทรเลข 1,264 ต้น สายลวดยาว 2,518 เส้น หนัก 12,590 ชั่ง อันสุลเดเตอร์ 1,295 ลูก คนพักการ 1,000 แรง เงินค่าจ้าง 10,000 บาท<sup>1</sup>

ในเดือนเมษายน ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) พระยาศุภราชอินเจ้าเมืองพระตะบอง ได้ออกเงินส่วนตัวใช้จ่ายในการบำรุงซ่อมแซมการโทรเลข โทรศัพท์ ตลอดจนเงินเดือนเจ้าพนักงานที่เมืองพระตะบองทั้งสิ้น ส่วนผลประโยชน์ที่เก็บได้ก็ส่งมาให้รัฐบาลตามเดิม แต่ขอใช้โทรเลขไปทีใดโดยไม่ต้องเสียเงิน รัฐบาลเห็นควรให้พระยาศุภราช ใช้โทรเลขแต่เฉพาะในพระราชอาณาเขตได้<sup>2</sup> และต่อมาในเดือนพฤษภาคมปีเดียวกัน พระยาศุภราช ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตติดตั้งโทรศัพท์จากเมืองพระตะบองไปด่านเปียมเสมา แขวงเมืองพระตะบองด้วยทุนทรัพย์ของ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/38, "หนังสือกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยาจก เสนาบดีกระทรวงโยธา กราบบังคับมณฑลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 68/2335, 16 มิถุนายน ร.ศ. 117

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/36, "หนังสือพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ เสนาบดีกระทรวงโยธา กราบบังคับมณฑลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 14/764, 28 เมษายน ร.ศ. 118

ตนเอง ก้านเป็ยมเสมา<sup>๑</sup>นี้เป็นปากน้ำใหญ่ 2 สายมาบรรจบกัน มีระยะทางยาวประมาณ 1,300 เส้นเศษ เป็นที่เรือเมล์วิ่งเศษขึ้นลำน้ำพระตะบองมาได้เพียงนี้ การโทรศัพท์<sup>๒</sup>เป็นประโยชน์แก่ การเดินเรือเมล์ และการค้าขาย<sup>๓</sup>

ใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2446) ผู้ว่าราชการเมืองและนายอำเภอตำบลต่าง ๆ ใน มณฑลอุดร ได้ร่วมมือกับบริจจาคทรัพย์ส่วนตัวจัดตั้งโทรศัพท์ ติดต่อบริเวณบ้านหมากแข้งไปยังเมือง นครพนม โดยไม่ต้องพึ่งเงินหลวงเลย<sup>๒</sup>

## ๕. ๒. เจ้าประเทศราช

### ท้าวฮ่าง

ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) เจ้าราชบุตร เจ้านครลำปาง ได้จ่ายเงินส่วนตัวจำนวน 40 ร.เป็ย ในการซ่อมสายโทรเลขคอนคั้งแก่แดนเมืองลำพูนถึงลำปาง<sup>๓</sup>

ใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าให้พระยาพิชัยภักดิ์ พระยา กลันตัน จัดการสร้างสายโทรเลขตั้งแต่เขตแดนเมืองสาบบุรี ไปจนถึงโกตาบารูกลางเมืองกลันตัน โดยทางราชการจะเป็นฝ่ายออกเงิน ปรากฏว่าเมื่อพระยาภักดิ์จัดสร้างสายโทรเลขดังกล่าวซึ่งมี ความยาว 1,074 เส้น ใช้เสา 716 ต้น เสร็จแล้ว ไม่ขอรับพระราชทานเงินของหลวง แต่

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.3/36, "หนังสือพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบบังคมทูล รัชกาลที่ 5", ลำเนาที่ 37/1634, 25 พฤษภาคม ร.ศ. 118

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.6/14, "พระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 พระราชทาน พระยาสุริยานุวัตร (เก็ก บุนนาค) รักษาการเสนาบดีกระทรวงโยธาฯ", ลำเนาที่ 39/1085, 21 ตุลาคม ร.ศ. 124

<sup>๓</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.3/27, "หนังสือพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ เสนาบดีกระทรวง โยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", ลำเนาที่ 16/828, 1 พฤษภาคม ร.ศ. 118



เป็นการออกเงินส่วนตัวทั้งสิ้น<sup>1</sup>

๗. ๓. รายการทั่วไป

ตัวอย่าง

ใน ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) เนื่องจากทางสายโทรเลขตั้งแต่เมืองกุ่มทวาปี ไป  
ถึงที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข นครหลวง ต้นไม้ชนิดเดิมเสาระสายมาก พระวรวงศ์เชอพระองค์เจ้า  
วัฒนา ข้าหลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการนครหลวง ได้ทรงขอแรงราษฎรช่วยในการวางสายโทรเลข  
โดยไม่ต้องสิ้นเปลืองเงินหลวง<sup>2</sup>

การทำความดีความชอบของบุคคลดังกล่าวนี้ ฝ่ายรัฐบาลได้มีตราของกระทรวงมหาดไทย  
ออกไปแสดงความพอใจ และอนุโมทนาในส่วนบุญนี้ว่าเป็นการกระทำที่เห็นผลในค่านิจติวิทยา คือ  
กระตุ้นให้บุคคลมีกำลังใจในการประกอบกิจสาธารณะประโยชน์เพื่อประเทศชาติต่อไป

อนึ่ง บางครั้งทางราชการใช้วิธีจ้างราษฎรพื้นบ้านนั้นมาช่วยในการบำรุงรักษาเสาระสาย  
โทรเลข เช่นวางทางให้เรียบร้อยค้ำคั้นไม้แถวด้วยที่เกาะเกาะเสาระสายโทรเลข เป็นต้น

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3:3/20, "หนังสือกรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวง  
มหาดไทย ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ราชเลขาณูการ", สำเนาที่ 808/8865, 16 ธันวาคม  
ร.ศ. 120

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขธ. 3:3/7, "หนังสือหลวงอุปการนิรมิตร ข้าหลวงตรวจการ  
ไปรษณีย์โทรเลขสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงพระเสถียรธำมัญญ์ ปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธา  
สำเนาที่ 14/20, 1 กันยายน ร.ศ. 121

๘. ปัญหาและอุปสรรคในการกำเนินกิจการไปรษณีย์โทรเลข และวิธีการแก้ปัญหา

๘.1. ฐานะการเงินของกรมไปรษณีย์โทรเลข - โลกจลาจลมาแล้วในหัวข้อนี้ แต่มีข้อ  
เพิ่มเติมคือ การที่กรมไปรษณีย์มีเงินงบประมาณไม่คอบมาก ทำให้เครื่องมือ เครื่องใช้ของ  
กิจการนี้ไม่เพียงพอ เช่นใน ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) กรมหมื่นดำรงราชานุภาพ เสนอบัด  
กระทรวงมหาดไทย เสด็จไปตรวจราชการในมณฑลพายัพ เห็นข้อบกพร่อง เห็นว่า เสาโทรเลขหลาย  
แห่งยุพัง ไม่ได้เปลี่ยน และ เครื่องมือ เครื่องใช้ตามที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขตามหัว เมือง เช่น  
เครื่องโทรเลข โทรศัพท์ เป็นเครื่อง เกาเก สวมใหญ่ เป็นของที่รูดออกมาจากกรุง เทพ ฯ นอก  
จากนี้ เครื่องทำไฟทำก็ไม่มีสำรองไว้ ถ้าเครื่องนี้เสีย ก็ทำให้การโทรเลข โทรศัพท์ใช้ไม่  
ได้ หรือถ้าเครื่องไม่เสียบแต่ไฟสายอ่อนก็ทำให้ใช้ไม่ได้ ดังนั้นกรมหมื่นดำรงฯ จึงทรงทำเรื่อง  
เสนอแนะให้แก้ไขการไปรษณีย์โทรเลขหัว เมืองให้ดีขึ้นมายังกระทรวงโยธาฯ เพื่อจัดการแก  
ไขต่อไป ซึ่งการแก้ไขก็เป็นเพียงตรวจตราดูแลแก้ไข เครื่องมือ เครื่องใช้ให้ดีขึ้น จัดคน  
คอยควบคุม เครื่อง เป็นระยะ เวลา และคอยตรวจตรารักษาสอยเสา สายโทรเลข แยกทาง  
การไม่สามารถจัดหาซื้อ เครื่องมือ เครื่องใช้ใหม่ทั้งหมดในทันที ต้องคอยงบประมาณเป็น  
ปี ๆ และต้องคอย ๆ เปลี่ยนเครื่อง เป็นบางสิ่งบางอย่างตามความจำเป็นก่อนหลังความ  
เช่นในกรณีนี้ต้อง เปลี่ยนเสาที่ยุโดยทันที เพราะถ้า เป็นเรื่อง เร่งด่วน สาเหตุที่กรมไปรษณีย์  
โทรเลขไม่อาจจัดการแก้ไขทุกอย่าง ได้ทันทีก็ เพราะว่ามีเงินงบประมาณเพียงพอ

๘. 2. ปัญหา เรื่องตัวบุคคลซึ่ง เป็นเจ้าพนักงาน

๘. 2.1 ปัญหา เรื่อง เจ้าพนักงานที่เป็นภมโงะกับต่างชาติ กล่าวคือ เมื่อเจ้าพนักงาน  
โทรเลขทำผิดต่อนหน้าที่อาจ ตนว่าเป็นภมโงะกับต่างชาติ ทำให้ทางราชการไม่สามารถ

<sup>1</sup>ดูรายละเอียดใน ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.3/16, รายงานกรมโทรเลข หุ  
เกล้าฯ ถวาย (15 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 20 ตุลาคม ร.ศ. 117)

ดำเนินคดีต่อบุคคลนั้นได้ เพราะบุคคลดังกล่าวได้รับสิทธิสภาพนอกอาณาเขตคุ้มครอง เช่น ใน ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) นายโฆง เจ้าพนักงานโทรเลขมาพดด้สาน และนายสำราญ พนักงานโทรเลข เมืองลำปาง ได้ถือบังเงินค่าค่าโทรเลข แต่ทางราชการไม่สามารถดำเนินคดีต่อบุคคลทั้งสองได้ เพราะบุคคลดังกล่าวอ้างว่าเป็นคนในบังคับฝรั่งเศส การที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะ เมื่อเวลาที่บุคคลดังกล่าวจะเข้ารับราชการ กรมไปรษณีย์โทรเลขไม่ได้ได้ถามและทำการไต่ถามแสดงตนว่าเป็นคนในบังคับใดไว้ให้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อเป็นหลักฐาน ฉะนั้นทางการจึงไม่อาจจัดการดำเนินคดีได้

กฤษฎีกาที่รัฐบาลจึงหาทางแก้ไข เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อเสียเปรียบดังกล่าวขึ้น โดยรัชกาลที่ 5 ทรงเป็นผู้ออกกฎหมายบรรณานักเรียนซึ่งจะเข้าเรียนการวิชาโทรเลขหรือคนที่ จะรับราชการในกรมนี้จะต้องจดทะเบียนทำคำให้การแสดงตนว่าเป็นคนในบังคับใดไว้ เป็นลายลักษณ์อักษร ในคำที่แสดงนั้นต้องบอกชื่อ บิดา มารดา และบ้านเกิดเมืองนอนอย่างชัด เจน และกำหนดสัญญาการรับราชการถึง 5 ปี ถ้าไปรับราชการในตำแหน่งที่กำหนดสัญญา 3 ปี ซึ่งจะลาออกได้ และเจ้าพนักงานไปรษณีย์กำลังให้เจ้าพนักงานที่เข้าใหม่ไปรับราชการ ณ ที่ใดจะตั้งขึ้นใหม่ได้ ถ้าตั้งขึ้นหรือลาออกจะต้องใช้เงินเดือนค่าเอาเรียน 3 เท่าของที่ได้ รับ กับทั้งในการทำสัญญานี้จะต้องมีผู้ประกันรับรองด้วย สัญญานี้เริ่มใช้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ร.ศ. 121 เป็นต้นไป<sup>2</sup>

8.2.2 เจ้าพนักงานและบุรุษไปรษณีย์ไม่มีความชำนาญเพียงพอ

สาเหตุของข้อนี้คือ คนงานและการลงกรมไปรษณีย์ฯ ได้รับเงินเดือนน้อยเมื่อทำงาน ที่อื่นซึ่งเงินเดือนดีกว่าได้ลาออก ทำให้กรมไปรษณีย์ฯ ต้องใช้คนใหม่ เปลี่ยนอยู่เสมอ งาน

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยศ. 3.3/7, "หนังสือพระยาตรีศนเทพ แทนเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำนักที่ 154/1765, 11 พฤษภาคม ร.ศ. 121

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยศ. 3.3/8, "พระวรวงศ์เธอเจ้าวิชาที่ 5 ถึงพระยาเสด็จร ฐาปนิกิตย์ ราชปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธาฯ", สำนักที่ 15/343, 12 พฤษภาคม ร.ศ.

ในกรมไปรษณีย์ฯ เป็นงานที่ต้องฝึกหัดและอาศัยความชำนาญ เพราะฉะนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลง  
 อยุ่เรื่อย ๆ เช่นนี้จึงทำให้การปฏิบัติผิดพลาด บกพรอง เป็นผลเสียหายแก่กรมไปรษณีย์ฯ  
 และผู้ให้บริการถึง เช่นใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) เจ้าพนักงานและบุรุษไล่ออกจาก  
 ราชการถึง 159 คน ในจำนวนนี้ถึงแก่กรรม 3 คน ต้องโทษเอาเงินหลวงไปใช้ 4 คน  
 นอกจากนั้นลาออกเอง การเป็นเช่นนี้ทำให้กรมไปรษณีย์โทรเลขไคร้มีการทำผิดคดีขึ้นจาก  
 ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศอยู่เสมอ เช่นในปี ร.ศ. 124 นั้น กรุงศรีอยุธยา เมือง  
 จันทบุรีไคร้เอง เริ่มมายังพระยาวิชาชัยคีตยวราจการ เมืองจันทบุรีว่า เจ้าพนักงานมาส่ง  
 โทรเลขหาไปหนึ่งวัน พระยาวิชาชัยคีตยวราจการสอบสวนไคร้ความว่า บุรุษโทรเลขผู้นี้เป็นผู้ที่  
 เขารับราชการใหม่ไม่รันทัดและทำผิดครั้งนี้เป็นครั้งแรก ฉะนั้นพระยาวิชาชัยคีตยวราจการ  
 และตัดเงินเดือนบุรุษฯ นี้ 4 บาทและแจ้งเรื่องราวมายังกระทรวงมหาดไทยต่อไป

พระยาสุริยานวัตร (เกิด บุนนาค) เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ จึงหาวิธีแก้ไขที่จะ  
 ป้องกันไม่ให้คนลาออกบ่อย ๆ เป็นจำนวนมาก ก็ขอพระราชทานเงินเดือนบุรุษฯ และ  
 คณาการจากเดิม 22 บาทเศษ เป็น 24 บาทเศษ และพนักงานจากเดิม 45 บาทเป็น 55  
 บาท แก่กรมขึ้นมหาดิศรราชฤทัย เสนาบดีกระทรวงคลังทรงทราบว่า เมื่อพระยาศรีสหเทพ  
 ปลัดหลวงของกระทรวงมหาดไทยไปจัดการราชการกรมไปรษณีย์โทรเลขใน ร.ศ. 123 (พ.ศ.  
 2447)<sup>2</sup> ก็ไคร้เงินเดือนมาครั้งหนึ่งแล้ว แต่การก็ไม่เรียบร้อย ทั้งนี้เป็นเพราะเจ้าพนักงาน  
 งานไม่พอใจการบังคับบัญชาของกรมนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้ รัชกาลที่ 5 จึงโปรดเกล้าฯ ส่ง  
 เรื่องให้กระทรวงคลังพิจารณาพร้อมกันเจ้าหน้าที่ของกระทรวงโยธาฯ ว่า จะควรจัดการ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.1/58, "หนังสือพระยาศรีสหเทพราชปลัดหลวงของกระทรวงมหาดไทย ทูลกรมขุนสมเด็จฯ เสด็จพระราชเลขาการ", สำเนาที่ 453/2130, 8 มิถุนายน ร.ศ. 124

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5, ขบ. 3.1/58, เรื่องการจัดกิจการไปรษณีย์โทรเลข ร.ศ.

อย่างไร ฉะนั้นเรื่องนี้จึงยังคงอยู่

นอกจากนี้ทางการใช้วิธีรับคนพื้นบ้านตามหัวเมืองต่าง ๆ มาฝึกหัดให้เข้าใจการ  
ในหน้าที่พนักงานของกรมไปรษณีย์ฯ แล้วให้กลับไปทำงานตามที่ทำการไปรษณีย์โทร เลขใน  
บ้านเกิด เมืองนอนของตนโดยได้รับ เงิน เดือนพอ เพียงแก่ความเป็นอยู่ของตน แต่ยกเว้นเจ้า  
พนักงานในกรุงเทพฯ เพราะวาลาครองชีพในกรุงเทพฯ สูงกว่า<sup>๒</sup> การจัก เจ้าพนักงานทั้ง-  
กลางนี้ นับว่าโดยคลื่นแรงจิตวิทยาของการทำงาน คือการที่ใดทำงานในบ้านเกิด เมืองนอน  
ของตน

๕.๓. สภาพภูมิประเทศและกินฟ้าอากาศ

อุปสรรคข้อนี้ ส่วนใหญ่เกิดกับการไปรษณีย์หัวเมือง เพราะวาเส้นทางคมนาคมตาม  
หัวเมืองในสมัยนั้นยังทุรกันดาร บางครั้งต้องผานป่าเขา คนเดินเมลอาจเผชิญกับภัยธรรมชาติ  
เช่น ฝนตก น้ำท่วม ในระหว่างการเดินทาง ซึ่งทำให้การเดินทางเดินเมลเป็นไปด้วยความยากลำบาก  
บางครั้งคนเดินเมลอาจล้มเจ็บและถึงแก่กรรมเป็นเหตุให้การเดินทางเดินเมลล่าช้า และทำให้  
หุดทางประเทศคือ ราชทูตฝรั่งเศสไซไซ เป็นเขอลางไมยอมรับชกกฎหมายไปรษณีย์ปี ร.ศ. 116  
กับบุคคลซึ่งอยู่ในบังคับของตนโดยกล่าวว่า การไปรษณีย์ในหัวเมืองของเขานั้นยังไม่เป็นประโยชน์  
พอกับความประสงค์ของพวกเขา<sup>๓</sup> อย่างไรก็ดี สำหรับเรื่องนี้ กรมไปรษณีย์ฯ ก็พยายาม  
แก้ไข ถึงหลวงไปรษณีย์ฯ เจ้ากรมไปรษณีย์ฯ กล่าวว่า "...แต่อย่างไรก็ดี กรมไปรษณีย์

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.5, บพ. 3.1/10, รายงานเสนาบดีสภา, 3 พฤษภาคม ร.ศ. 125, วาระที่ 8

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5, บพ. 3.3/16, "รายงานตรวจราชการภาคเหนือของขุนอุป-  
การณฤมิก เจ้าหน้าทีของกรมไปรษณีย์ ถึงพระไปรษณีย์ฯ", สำเนาที่ 7176, 17  
พฤศจิกายน ร.ศ. 117

<sup>๓</sup>ก.จ.ช., ร.5, บพ. 3.2/2, "หนังสือหลวงไปรษณีย์ฯ เจ้ากรมไปรษณีย์ฯ  
ถึงพระยาเสกยรธาปณิกตบ ปณิกหุดฉดงที่ระหว่งโยธาฯ", สำเนาที่ 360/375, 19  
กรกฎาคม ร.ศ. 118



ไม่โทษใครในการไปรษณีย์เสียเลย... ตั้งใจพยายามจะให้การดำเนินไปโดยสะดวก และ  
เรียบร้อยอยู่เสมอที่สุดจะเป็นไปได้เพียงไร...."

๘. 4. ความขัดแย้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ใน ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439) กรมโทรเลขกับกรมโยธาวิภาคนั้น เพราะแต่  
เดิมพนักงานกรมโทรเลขชุดใหม่ที่เชิงสะพานข้างโรงสี เพื่อจะปักเสาโทรเลขหรือโทรศัพท  
พนักงานเราทางบกสังกัดกรมโยธาซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในบริเวณดังกล่าว เห็นว่าการปักเสา  
ลงบนเชิงสะพานเช่นนี้กีดขวางทางขึ้นลงของยวดยานพาหนะ เพราะเป็นที่คับขัน และยัง  
ไม่เป็นการสง่างามด้วย จึงได้ขอให้เปลี่ยนไปขุดหลุมโหลยบนเชิงสะพาน แต่พนักงานกรม  
โทรเลขก็อ้างคำสั่งว่าให้ปักเสาลงในบริเวณนั้น มีการถกเถียงกัน พนักงานกรมโทรเลข  
พยายามจะยกเสาปักลงให้ได้ พนักงานกรมโยธาจึงเรียกพลตระเวนมาจับกุมพนักงาน  
กรมโทรเลขส่งยังศาลกระทรวงนครบาล และกรมโทรเลขมารับตัวคืนไป ต่อมาพนักงาน  
กรมโทรเลขก็มาขอกเสาขึ้นอีก พนักงานกรมโยธาบอกให้พลตระเวนจับ แต่พลตระเวนไม่  
จับ ฉะนั้นพนักงานกรมโยธาจึงให้คนงานไปตัดเสาโทรเลขออกเสีย เรื่องนี้เป็นความทราบ  
ไปถึงกรมหมื่นพิทยาลงกรณ์เสนาบดีกระทรวงโยธา ซึ่งทรงตัดสินว่า

".... เรื่องนี้ต้องมีเหตุวิภาคนั้นขึ้น เพราะทางกรมทางดินงานในหน้าที่ของตน  
ไม่ถือถึงฐานะในหน้าที่ของผู้อื่น จึงกันไปทั้ง 2 ฝ่าย ฝ่ายกรมโทรเลขจะทำการ  
ในหน้าที่ของกรมโยธาวิภาคนั้น ชอบที่จะบอกเอาให้เขาใจกันก่อน ครั้นกรมโยธาห้าม  
แล้วก็ควรหยุดการนั้นไว้พักจากนั้น ให้เป็นการตกลงโดยสภาพจึงจะชอบ ฝ่ายกรม  
โยธาเล่าเมื่อเห็นกรมโทรเลขทำการลงหน้าที่ของตน ก็ควรห้ามปรามแต่โดยดี

1 ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.2/2, "หนังสือหลวงไปรษณีย์ฯ จากกรมไปรษณีย์ฯ  
ถึงพระยาเสถียรราชบัณฑิตย ปลัดทูลฉลองกระทรวงโยธา", สำเนาที่ 860/1375, 19  
กรกฎาคม ร.ศ. 118

เมื่อห้ามไม่ฟังจนกระทั่งถึงเวลานี้ ขอจะบอกทรงมายังกระทรวง หากควรจะ  
 เอาอะไรไปปลิดรำพันเส้นเส้าให้เสียของหลวงไม่ว่า ความถี่ความถี่ด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย  
 จะว่ารักษาการทำการในหน้าที่โดยแข็งแรงกับเอาผิดไม่ได้เลย เพราะทำการแรง  
 ไปกว่า เหตุที่ควรกระทำเป็นอันคุณอำนาจแก่โทษจืดไป จะเรียกว่ารักษาการใน  
 หน้าที่แท้ไม่ได้อะไร ซึ่งไม่ตอนต้นพวกจากกัน เป็นการเกิดวิวาทกันขึ้นเป็นที่ขายหน้าขึ้น  
 ข้อแต่เสียของหลวงทั้งนี้ มีความผิดทั้ง 2 ฝ่าย ให้หักเงินเดือนผู้กระทำผิดใน  
 เรื่องนี้ ใจของหลวงที่เสียไปกรมละครึ่ง...."<sup>1</sup>

ละเมิดไปว่าด้วยคดีของกรมพันพิณหลวง เห็นว่าหลวงเป็นกรมแดงสองฝ่าย

เกี่ยวกับเรื่องนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 พระราชทานพระบรม  
 ราชกระแสว่า "เจ้าพนักงานผู้ใหญ่ในกรมต่าง ๆ ควรจะให้เวลาไปประชุมพร้อมกันที่ออฟ-  
 ฟิศใหญ่ หากไม่ก็ต่างคนต่างรู้สึกเป็นคนละกรมไป"<sup>2</sup>

### ๕.5. สายโทรเลขเสียบ่อย ๆ

การที่สายโทรเลขเสียบ่อย ๆ เป็นผลให้การติดต่อกันอย่างรวดเร็วก็ขัด และเป็น  
 เรื่องที่รัฐบาลมักถูกร้องเรียนตำหนิจากราษฎรทุกทางประเทศเสมอ เช่นใน ร.ศ. 113 (พ.ศ.  
 2437) นายเคอ บุนเซน (De Bunsen) อธิบดีอังกฤษประจำประเทศไทย และกงสุล

<sup>1</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/7, "หนังสือพระเสถียรฐานบันทึกฯ แทนปลัดผู้ดูแลของ  
 กระทรวงโยธาฯ แจ้งความมายังหลวงสถิตย์นิมานการ แทนเจ้ากรมโยธา", 5 พฤศจิกายน ร.ศ. 115

<sup>2</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยช. 3.1/7, "พระบรมราชกระแสหาหนังสือของกรมพัน  
 พิณหลวงพดพิชิตาฯ เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ, กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", สำเนาที่ 80,  
 12 พฤศจิกายน ร.ศ. 115

โหดของอังกฤษร้องเรียนมายังรัฐบาลนานกระทรวงการต่างประเทศว่า การใช้สายโทรเลข  
ซาร์กซาค เสียหายไปในระหว่างพระราชอาณาเขตสยามตอกมีดินเคียว โคมทาง เมืองมละ-  
แหมง (Moulmein) และ เมืองกาจจนบุรี<sup>๑</sup> หลายครั้งนั้น ทำให้ผู้สำเร็จราชการของ  
อังกฤษที่อินเดียน และ ทศอังกฤษในไทย เกิดกรอนมาก<sup>๑</sup> และใน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438)  
นายเคอ บุนเซนไกรจง เรียกว่า ทางไทย ๆ ของอังกฤษในกรุง เทพฯ ได้รับความเดือดร้อน  
เพราะสายโทรเลขหยุดบ่อย ๆ ทำให้ไม่สามารถติดต่อเรื่องธุรกิจค้าขายไปอย่างรวดเร็ว  
เป็นผลเสียหายผลประโยชน์และการค้าขาดทุน<sup>๒</sup> และในปีเดียวกันนั้น นายเคอ ฟรานซ์ ราช  
ทูตฝรั่งเศสไกรจง เรียกว่าสายโทรเลขในระหว่าง เมืองไซงอน และจังหวัดภูเก็ต  
ทำให้ได้รับความลำบากมาก<sup>๓</sup>

เรื่องสายโทรเลขเสียบ่อย ๆ นี้ เป็นข่าวที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์เสมอ เช่น  
บางกอกไทมส์ ค.ศ. 1805 (ร.ศ. 113) ประจำวันพฤหัสบดีที่ 31 มกราคม กล่าวว่า  
"สายโทรเลขทางทวาย เสียลงถึงแกวามนี้ในระหว่าง เมืองกาจจนบุรีแลเมืองทวาย สาย  
โทรเลขทาง เมืองไซงอนก็ใช้ชก ๆ อยู่เหมือนกัน เพราะเหตุฉะนั้นเราจึงไม่ได้รับข่าวโทร-

<sup>๑</sup>ก.จ.ช., ร.5, บธ. 3.1/3, "หนังสือของนายเคอ บุนเซน อุตุนและกงสุล  
เยเนรอลอังกฤษ หุถุกรมหลวง เทวะวงษาโรประการ", คำแปลที่ 20683, 12 มีนาคม  
ร.ศ. 113

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5 บธ. 3.1/3, "หนังสือของนายเคอ บุนเซน หุถุกรมหลวง เทวะ-  
วงษาโรประการ", คำแปลที่ 10517, 23 ตุลาคม ร.ศ. 114

<sup>๓</sup>ก.จ.ช., ร.5, บธ. 3.1/3, "หนังสือของนายเคอ ฟรานซ์ ราชทูตและกงสุล  
เยเนรอลฝรั่งเศส หุถุกรมหลวง เทวะวงษาโรประการ", คำแปลที่ 51/10253, 17 ตุลาคม  
ร.ศ. 114

เลขจาก เมืองนอกตาม เลข<sup>๑</sup> จะ เห็นได้ว่า การที่สายโทร เลข เสียบ่อย ๆ นั้น ทำให้ชาว  
ต่างประเทศและฝ่ายไทย เสียประโยชน์มาก และรัฐบาลก็ เสียชื่อเสียง ถูกตำหนิติเตียนอย่าง  
กว้างขวางทำนองว่าไม่สามารถรักษาสายโทร เลขให้ใช้การได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอาจกล่าว  
ได้ว่าแรงกระตุ้นของชาวต่างประเทศและหนังสือพิมพ์ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลต้องบำรุง  
รักษาการโทร เลขให้ใช้ได้ดีอยู่เสมอ

อาจจะวิเคราะห์สาเหตุที่สายโทร เลข เสียบ่อย ๆ ได้ดังนี้

( 1.) สภาพภูมิประเทศและปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ กล่าวคือ สายโทร เลขที่ผ่าน  
ไปยังสภาพภูมิประเทศที่เป็นป่าดิบ ภูเขา หรือ หนองบึง เมื่อชำรุดเสียหายก็ซ่อมโดยยากและ  
ผู้อยู่อาศัยก็เบาใจไม่ระวัง เช่นสายโทร เลขตั้งแต่ภาคจันทบุรี ไปยัง เมืองมะละแหม่ง ผ่านป่าดิบ  
หรือสายโทร เลขจากจันทบุรีไประยอง มักเสียดสายโยงไปชายทะเล สายเหล่านี้ผู้เพราะ  
อาจนำเก็บจับ เวลารอชั่งค่ามาก เพราะว่าตกลงโยกคนไปแก้ บางสายก็โดนปรากฏการณ์  
ตามธรรมชาติต่าง ๆ เช่น พายุ ไฟป่า เช่นสายจากกรุงเทพฯ มาถึงภาคจันทบุรี มักเสียบ่อย ๆ  
เพราะว่าในฤดูฝน มักโดนสายฟ้า หรือลมพายุ สายโทร เลขทาง เมืองพระตะบองมักโดน  
ต้นไม้และกิ่ง ไม้ใหญ่ซึ่งถูกลมพายุหักโค่นทำให้สายขาด<sup>๒</sup> และโทร เลขสายแหวนมลายถูกพายุ

<sup>๑</sup>จ.พ.ช., หนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ ค.ศ. 1805 (ร.ศ. 113), ประจำวัน  
พฤหัสที่ 31 มกราคม, ข่าวเบ็ดเตล็ด และนอกจากนี้ยังปรากฏอยู่ในอีกหลายตอนในหนังสือพิมพ์ฉบับนี้

<sup>๒</sup>รายละเอียดของเรื่องสายโทร เลขชำรุด อยู่ในแฟ้ม ก.จ.ช., 1.5, บช. 3.1/  
3, เรื่องราชทูตฝรั่งเศสและอังกฤษ ร้องว่าสายโทร เลข เสียบ่อย ๆ (12 มีนาคม ร.ศ.  
113, 8 เมษายน ร.ศ. 117)

ไซการไมโคหลายครั้ง<sup>๑</sup> เป็นต้น

(๒.) มีผู้ลักลอบตัดสายโทรเลข เช่นในวันที่ 8 สิงหาคม ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437)

เจ้าพนักงานโทรเลขกุ่มบุรี เมืองประจวบคีรีขันธ์ พบเกวียนปราณบุรีซึ่งผู้คุมกระยาง เกวียน  
ควยสายโทรเลขทุก ๆ เลมเกวียน เจ้าพนักงานผู้นั้นเห็นเป็นการไม่สมควรที่พวกปราณบุรี  
เอาสายโทรเลขหลวงมาทำเช่นนี้ จึงใคร่ขออนุญาตกรบโทรเลขไปอยู่ที่ปราณบุรี ครั้น  
เจ้าพนักงานโทรเลขผู้นั้นไปถึงปราณบุรีแล้ว โศภสายโทรเลขของหลวงผู้มักสิ่งต่าง ๆ  
ถึงนั้น เจ้าพนักงานโทรเลขจึงสอบถามชาวบ้านไกลความว่า ยู่ราชการกรมการ เป็นยู่ทำ  
เช่นนี้ เจ้าพนักงานโทรเลขจึงทำรายงานเรื่องนี้เสนอไปยังกรมโทรเลข แต่ปรากฏว่า  
เรื่องราวเงียบหายไป หนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ได้แสดงบทบาทในเรื่องนี้คือ เสนอเรื่อง  
ราวขอเท็จจริงจากคนลงใน "ข่าวหัวเมือง" ประจำวันพฤหัสบดีที่ 28 กุมภาพันธ์ ร.ศ.  
113 โดยลงทนายว่า "...ครั้นเมื่อเจ้าพนักงานโทรเลขผู้นั้นกลับไปสำนักงานกุ่มบุรีแล้ว ได้  
แจ้งความเห็นเขาไปเรียนยังกรมโทรเลขกรุงเทพฯ ด้วยเรื่องที่ได้ไปจนมาเวลานั้นตกประการ  
แต่ยังเงียบอยู่บัดนี้ ผู้เฒ่าของหลวงไปทำลายไซเช่น ยังมีใจกำเริบขึ้นแต่มีความหมิ่นประ-  
มาทเป็นอันมาก..."<sup>2</sup>

ชาวที่แพร่ออกไปโดยหนังสือพิมพ์นี้ อาจมีส่วนทำให้ทางการเร่งสอบสวนเรื่องนี้  
ถึงปรากฏออกมาว่า กระทรวงกลาโหมได้มีตราออกไปให้ผู้ราชการกรมการ เมืองกุ่มบุรี

สถาบันวิทยบริการ

1 ก.จ.ช., ร.5, ยศ. 3.3/20, "หนังสือพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว  
กระทรวงโยธา กรวยบังคับมณฑลรัชกาลที่ 5", สำนักที่ 30/1939, 24 พฤษภาคม ร.ศ.

ก. น.ช., หนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ ค.ศ. 1805 (ร.ศ. 113) ประจำวันพฤหัส-  
บดีที่ 28 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 113



ชำระให้ไต่ถามความจริงซึ่งปรากฏว่า หลวง เมืองกำนันคลอง นายพลอย บุตรกำนันคลอง เป็น ผู้ลักตัดสายโทร เลข กระทรวงกลาโหมจึงได้มีคำสั่งให้ผู้ว่ากรมการ เอาตัวผู้ลักตัดสายโทร เลขจำขัง ไซการหนัก หรือไซการหนักไม่เกิน 6 เดือน ตามกฎหมายโทร เลขของกรม โทร เลขสยามชด 4 เพื่อให้ผู้กระทำผิดเข็ดหลาบ

ตัวอย่างข้างต้นนี้เป็นเพียงตัวอย่าง เดียว อาจมีเรื่อง เช่นนี้เกิดขึ้นอีกหลายครั้ง ซึ่งฝ่ายรัฐบาลกลางเองอาจไม่รู้เรื่องราว เพราะ เรื่องอาชญากรรมปิดเอาไว้ในระดั้ม เมือง ลาง เสียก่อนครั้ง เรื่องนี้ ถ้าหนังสือพิมพ์ไม่รื้อฟื้น เรื่องขึ้นมา ก็อาจจะยังไม่มีการลงโทษผู้กระทำผิดยิ่งกว่านั้น ผู้กระทำผิดเป็นเจ้าหน้าที่ของฝ่ายบ้านเมืองซึ่งความจริงนี้วินัย เป็นระเบียบ ขอบบังคับในการประพฤติปฏิบัติแก่กลับ เป็นฝ่ายกระทำผิดเสียเอง และ เมื่อกระทำผิดก็ไม่มี โกรธกลางโทษ พฤติกรรมดังกล่าวนี้อาจพบได้ในเหตุการณ์ปัจจุบัน สิ่งที่น่าสรร เสริญคือเจ้าหน้าที่ระดั้มชั้นบน คือ เจ้าหน้าที่งานโทร เลขกฤษณ์ ซึ่งมีความเอาใจใส่ต่อหน้าที่การงานอย่าง เกรงครวญ เพราะเขาตระหนักดีว่า การลักลอบตัดสายโทร เลขนี้ เป็นผลเสียแก่ประเทศชาติ เป็นส่วนรวม แต่ถูกกลไกของราชการทำให้เรื่องที่เขาทนความเอาใจเจ็บหายไ้ ฉะนั้น หนังสือพิมพ์บางกอกไทยจึงสมควรได้รับการสรร เสริญ เพราะเขาทำหน้าที่ของสื่อมวลชน อยางถูกต้องทำให้มีการ รื้อฟื้น เรื่องราวและมีการพิจารณาของโทร เลขผู้กระทำผิดตามกฎหมายบ้าน เมือง

(3.) ความไม่ปรองดองกันของหมู่เดียวของ

ใน ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) เกิดสายโทร เลขเสียบ่อย ๆ ในทางระหว่างกรุง- เทพากับภาคจันทบุรี ทางการไปสืบสวนทราบสาเหตุหนึ่ง คือ พนักงานโทร เลขกับผู้รักษาเมือง ในคตยปรองดองกัน แทนที่จะช่วยกันคิดแก้ไข ทางฝ่ายต่างบอกเขาจนถึงกรุง เทพ และ

โก.ท.ธ., หนังสือพิมพ์บางกอกไทย ส.ศ. 1805 (ร.ศ. 113) ประจำวัน เสาร์ที่ 2 มีนาคม ร.ศ. 113 ชาวประจำวันเสาร์ที่ 2 มีนาคม ร.ศ. 113





10. กำนันที่จะคอยตรวจตราตักเตือนให้หัวเมืองรักษาเสาศาสนาโทรเลขให้เรียบร้อย  
 ทุก ๆ ตำบลนี้ เป็นหน้าที่ และอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงโยธาฯ จะแจ้งให้พนักงาน  
 ออกไปตรวจตราส่วยใดเมื่อใด หรือจะมีทองคำที่แจ่งสังการที่จะรักษาเสาศาสนาโทรเลข  
 แก่ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลใด หรือผู้ว่าราชการเมืองใดก็ตามควรแก่ราชการที่จะให้สาย  
 โทรเลขใช้ใด เป็นปกติอยู่เสมอ ถ้าหากว่ากระทรวงโยธาฯ เห็นว่ามณฑลใดหรือเมืองใด  
 ไม่ทำการในหน้าที่โดยเรียบร้อย ให้แจ้งความมาแจ้งกระทรวงมหาดไทยฯ ต้องรับผิดชอบที่  
 จะไต่สวน และปรับบทหรือตักกระทรวงโยธาฯ จัดการนี้ให้เรียบร้อย

ตารางกระยะรักษา และ เงินภาษีในการรักษาโทรเลขในพระราชอาณาเขตกค 114

โทรเลขสาย	แต่สะเถชน	ถึงสะเถชน	เงินการรักษา เดือนละ บาท	ผู้รักษา
เชียงใหม่	กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ		กรมโทรเลข
	กรุงเทพฯ	ลพบุรี	50	ผู้ว่าราชการลพบุรี
	ลพบุรี	ไชยนาท	120	ผู้ว่าราชการไชยนาท
	ไชยนาท	นครสวรรค์	120	ผู้ว่าราชการนครสวรรค์
	นครสวรรค์	กำแพงเพชร	100	ผู้ว่าราชการกำแพงเพชร
	กำแพงเพชร	ตาก	110	ผู้ว่าราชการตาก
	ตาก	เชียงใหม่	110	ผู้ว่าราชการเชียงใหม่
	เชียงใหม่	นครลำปาง	50	ผู้ว่าราชการนครลำปาง
เมืองนาน	นครสวรรค์	พิจิตร		ผู้ว่าราชการนครสวรรค์
	พิจิตร	พินนโศก		ผู้ว่าราชการพิจิตร
	พินนโศก	พิไชย	50	ผู้ว่าราชการพินนโศก
	พิไชย	แพร่	100	ผู้ว่าราชการพิไชย

โทรเลขสาย	แตะสะ เชนัน	ถึงสะ เชนัน	เงินค่ารักษา เดือนละ บาท	ผู้รักษา
เขมร	แพร์	นครลำปาง	100	ผู้รักษาราชการแพร์
	แพร์	น่าน	60	ข้าหลวง เมืองน่าน
	กรุงเทพฯ	ปราจีน		กรมโทรเลข
	ปราจีน	กระบินทร์	50	ผู้รักษาราชการปราจีน
	กระบินทร์	ศรีโสภณ	50	ผู้รักษาราชการกระบินทร์
	1. ศรีโสภณ	พระตะบอง		ผู้รักษาราชการพระตะบอง
	2. พระตะบอง	กะพงปรัก		
3. พระตะบอง	เสียมราฐ			

หมายเหตุ ตั้งแต่ 1-3 ผู้รักษาราชการพระตะบองรักษาอยู่ใช้เงินในเมือง

เขมร	เสียมราฐ	กษัตริย์	50	ผู้รักษาราชการเสียมราฐ
	กษัตริย์	จันทบุรี	50	ข้าหลวง กษัตริย์
	จันทบุรี	อุบล	50	ข้าหลวงจันทบุรี
	อุบล	นครราชสีมา	60	ข้าหลวงอุบล
	นครราชสีมา	กรุงเทพฯ		กรมโทรเลข
แหลมมลายู ตะวันออก	กรุงเทพฯ	เพชรบุรี		กรมโทรเลข
	เพชรบุรี	ประจวบคีรีขันธ์	50	ผู้รักษาราชการเพชรบุรี
	ประจวบฯ	กำเนียบพลณ	35	ผู้รักษาราชการประจวบคีรีขันธ์
	กำเนียบพลณ	ชุมพร	50	ผู้รักษาราชการกำเนียบ
	ชุมพร	ไชยา	50	ผู้รักษาราชการชุมพร
	ไชยา	นครศรีธรรมราช	80	ผู้รักษาราชการไชยา
	นครศรีธรรมราช	สิงขลา	130	ผู้รักษาราชการนครศรีธรรมราช



โทรเลขสาขา	แต่ระ เกษม	ถึงระ เกษม	เงินการึกษา เดือนละ บาท	ผู้รักษา
แหลมมลายู ตะกั่วปันตก	สงขลา	โทรบุรี	80	๒๑ ผู้วาราชการสงขลา
	ชูปพร	กระบรี		๒๑ ผู้วาราชการกระบรี
	กระบรี	ระนอง	60	๒๑ ผู้วาราชการระนอง
	ระนอง	ตะกั่วป่า	80	๒๑ ผู้วาราชการตะกั่วป่า
	ตะกั่วป่า	พังงา	30	๒๑ ผู้วาราชการพังงา
	พังงา	ภูเก็ต	40	๒๑ ผู้วาราชการภูเก็ต
<u>หมายเหตุ</u>	สายนี้ กระระง่า			
ทวาย	กรุง.เทพา	นครไชยศรี		กรมโทรเลข
	นครไชยศรี	กาญจนบุรี	50	๒๑ ผู้วาราชการนครไชยศรี
	กาญจนบุรี	เขาแค้น	20	๒๑ ผู้วาราชการกาญจนบุรี
<u>หมายเหตุ</u>	ที่เขาแค้นนี้โทรศัพท์โทรวาสายทางสยามไม่เสีย			
จันทบุรี	กรุง.เทพา	ฉะเชิง.เทรา		กรมโทรเลข
	ฉะเชิง.เทรา	ชลบุรี		๒๑ ผู้วาราชการฉะเชิง.เทรา
	ชลบุรี	ระนอง	40	๒๑ ผู้วาราชการชลบุรี
	ระนอง	จันทบุรี	50	๒๑ ผู้วาราชการระนอง

ต่อมาใน ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) เมื่อกรมหมื่นดำรงราชานุภาพเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเสด็จไปตรวจราชการมณฑลฝ่ายเหนือ (มณฑลลาวเฉียง) โทหรงจัดการ

ซ่อมแซมและรักษา เสาสายโทร เสาในเขตผลดาว เจียง ให้ใช้การได้โดยจัดทำดังนี้<sup>2</sup>

1. เปลี่ยน เสาโทร เสาและอินสุเลเตอร์ (Insulator) ที่ชำรุดทรุดโทรมให้ดีขึ้น แลวางแผนทำการรักษาสายโทร เสาตามที่ยาน เมืองสำคัญ เช่น สายนาบึง นครศรีธรรมราชถึง ปรณณพ เป็นหน้าของ เมืองชินชโล สยามพหังแก เมืองลำปาง จดปรณณพ เป็น หน้าของ เมืองลำปาง สาย เชียงใหม่ถึงเขตเมืองตากถึง เมือง เถิน เป็นหน้าของ เมืองตาก เป็นต้น นอกจากนี้ มีการหมาย เลขทุกเสาโทร เสาเรียงตามลำดับกัน โดยเริ่มตั้งแต่สาย นาน เป็นต้นไป ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อตรวจจะรายงาน เสาหมาย เลขใช้การควร ของซ่อม ผู้ส่งจะโคส่งการโคถกถอง และซ่อมแซมก็สามารถซ่อมแซม เสาถึงผลดาวได้ อย่างสะดวกรวดเร็วไม่ต้อง เสียเวลาค้นหา

2. จัดตั้งสถานีโทรสำหรับตรวจสายโทร เสา ในระหว่างทางตามทุกสำคัญ เพื่อจะทำการรักษาสายโทร เสาได้ทันเวลาที่

3. กำหนดขอบ เขตของหน้าที่ให้แกพนักงานรักษา เสาสายโทร เสาซึ่งได้แก่ นายช่าง นายเครื่อง ผู้ช่วยนายเครื่อง โสณนบ (Lineman) (คือ พนักงานตรวจ และ ซ่อมแซมเสาสายโทร เสา) และภพาน โดยเฉพาะพนักงานซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบใน การรักษา เสาสายโทร เสาจะต้องคอยระวังซ่อมแซมรักษาให้โทร เสาใช้ได้อยู่เสมอ ถือเป็น

- <sup>1</sup>สายโทร เสาในเขตผลดาว เจียงแบ่งออก เป็น 3 สาย คือ
- สายที่ 1 ตั้งเขตเมืองนครศรีธรรมราช เมืองแพร่ไปเมืองนาบึง เรียกว่าสายนาบึง
- สายที่ 2 ตั้งเขตแพร่ไปลำปาง เรียกว่าสายแพร่
- สายที่ 3 ตั้งเขตตากไปเมือง ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เรียกว่าสายเชียงใหม่

<sup>2</sup>ก.จ.ร., ร.5 บ.ร. 3.3/11, กรมหมื่นดำรงราชานุภาพ ปรึกษการแก้ไขโทร เสา สายเหนือให้เป็นการใช้ได้ดี การว เสด็จไปตรวจสาย เสา (เขตผลดาวเจียง) 28 พฤศจิกายน

หน้าที่สำคัญ ถ้าปล่อยให้มีความซัดเซงในการใช้โทรเลข ถือว่าเป็นความผิด และถ้าถึง  
 ปล่อยให้เสีย เป็นเวลานานก็ถือว่าเป็นความผิดมาก และในการรักษาสายนั้น เมื่อประชาชน  
 เสร็จการทำงานแล้ว ให้ผู้ราชการเมืองจัดการจ้างแรงงานมาช่วยวางทาง ตัดต้นไม้เถา-  
 วัลย์ตามทางสายโทรเลข และ เมื่อถึงคนฤดูฝนก็ให้ โคนแมน และคนงานออกตรวจตัดต้นไม้  
 ซึ่งขึ้นสูง และกะ เหนาวจะระสายโทรเลข

นอกจากนี้ เพื่อไม่ให้เสีย เปลือง เงินทอง ของทางราชการมาก การไปรษณีย์ในเมือง  
 ซึ่งปีที่ทำการโทรเลขให้รวม เป็นหน้าที่ของพนักงานโทรเลข ไม่ทรงมีพนักงานไปรษณีย์ และ  
 บัญชีไปรษณีย์ประจำ เมืองต่างหาก

อนึ่ง เมื่อมีการสร้างทางรถไฟขึ้นในพระราชอาณาจักร ทางการก็ย้ายสายโทร-  
 เลขมาติดกับเสาโทรเลขที่ใช้ไปกับทางรถไฟ<sup>๒</sup> และ เปิดสถานีรถไฟตามระยะทางทุกสาย  
 ให้รับส่งหนังสือ และโทรเลขของราษฎร เช่นเดียวกับที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขตามหัว เมือง  
 ปรากฏว่าใน ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) กระทรวงโยธาฯ ได้เปิดสถานีรถไฟเป็นที่ทำการ

ในการจ้างแรงงานราษฎรมาทำโทรเลขนั้นความจริงทำมาตั้งแต่ ร.ศ. 115 โดย  
 พระยาทรงสุรเดชชาตหลวง เทศาฯ หัวเมืองฝ่ายเหนือได้สั่งห้ามไม่ให้กะ เกดทรานกรให้ใด  
 รั้งความเดือดร้อน ในการทำทางโทรเลขตั้งแต่เมืองนครลำปาง ถึง ตอเขตแดนเมืองแพร่  
 ยกให้จ้างผู้ที่เขาใจในการปักเสาพาดสายโทรเลข โดยคิดค่าจ้างให้คนหนึ่ง เดือนละ 10  
 รูปี และครุราชจะ เอียดเรื่องนี้ใน ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.3/10, สร้างและซ่อมสาย  
โทรเลขของหลวง (16 มิถุนายน ร.ศ. 115 - 23 พฤศจิกายน ร.ศ. 127)

<sup>๒</sup>ก.จ.ช., ร.5, ยธ. 3.3/4, "หนังสือกรมหลวงนเรศวรวรฤทธิ เสนาบดีกระ-  
 รวงโยธาฯ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5", ร.ศ. 126, "จดหมายขอความในเรื่องบริษัท  
 โทรเลขไม่มีสาย ฝ่ายเยอรมันขออนุญาตตั้ง เครื่องโทรเลขไม่มีสายระหว่างกรุง เทพฯ กับ  
 เกาะลังกาวงศ์ที่ 3"

ไปรษณีย์อย่าง เล่ม 49 แห่ง และเป็นที่ทำการทั้งกรมไปรษณีย์ และโทรเลขด้วยอีก 47 แห่ง ในขณะเดียวกันกระทรวงโยธา ฯ ก็เลิกที่ทำการไปรษณีย์โทร เลขซึ่งเกินความจำเป็น ออกเสีย 10 แห่ง<sup>1</sup> ในการจัดทำดังกล่าวนี้ทำให้รัฐบาลจ่ายเงินน้อยลงกว่าที่จ่ายอยู่ขณะนี้ เดือนละ 555 บาท 32 อัฐ หรือปีละ 6,666 บาท คือ แยกออกกองจ่ายเดือนละ 1,445 บาท 32 อัฐ ต่อไปจ่ายเดือนละ 890 บาท<sup>2</sup> เท่านั้น เพราะลบกงกาชจ่าย เรือง เจ้าพนักงาน ประจำที่ทำการ เนื่องจากโศกาศภัย เจ้าหน้าที่ยกตามสถานีรถไฟช่วยดูแลอีกแรงหนึ่ง และนับว่า เป็นการรักษาสายโทร เลขที่สะดวก สิ้นเปลืองกาชจ่าย และแรงงานน้อยอีกด้วย

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5, บจ. 3.1/10, รายงานเสนาบดีสภา, 3 พฤษภาคม ร.ศ. 125, วาระที่ 9 และร่างหนังสือที่จะมีส่งขอบังคับไปยัง เจ้ากรมรถไฟ และผู้มีอำนาจ กรมไปรษณีย์โทร เลข ของพระยาสุริยานุวัตร เสนาบดีกระทรวงโยธา ฯ ประจำ ร.ศ. 125

<sup>2</sup> เช่นเดียวกับ เชียงรถที่ 1

สภานิติบัญญัติ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การคมนาคมของประเทศไทยตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์  
ตอนต้นนั้น ส่วนใหญ่เป็นการคมนาคมทางน้ำ เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของบ้านเมือง  
เต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลองตามธรรมชาติ รัฐบาลในสมัยก่อนจึงไม่ค่อยต้องลงทุนในกิจการ  
คมนาคมมากนัก นอกจากบางครั้งเกิดความจำเป็นที่ต้องขุดคลองขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ทาง  
ยุทธศาสตร์ หรือทางเศรษฐกิจ เช่น คลองลัด คลองคูเมือง คลองส่งน้ำเขานา  
 เป็นต้น ส่วนการคมนาคมทางบกนั้นก็มิใช่ว่าจะเป็นเส้นทางตามธรรมชาติ หรือเป็น  
เส้นทางที่สร้างขึ้นมาอย่างง่าย ๆ เป็นเพียงทางเดิน หรือทางเกวียน ยังไม่อาจถือได้  
ว่าเป็นถนนตามความหมายปัจจุบัน

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลจึงได้เริ่ม  
ลงทุนปรับปรุงการคมนาคมทางบกตามแบบอารยประเทศ คือมีการสร้างถนนขึ้นในกรุงเทพฯ  
โดยวิธีการยกคันถนนให้สูงขึ้น ปรับถนนให้แน่น และทำท่อน้ำสองข้างถนน ความ  
จำเป็นในการสร้างถนนครั้งนี้ก็พอเพื่อแสดงให้ชาวตะวันตกเห็นว่าบ้านเมืองไทยมีความเจริญ  
แบบอารยประเทศ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเตรียมรับสถานการณ์ที่ประเทศตะวันตกกำลังแผ่ขยาย  
อิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคนี้ แต่การดำเนินการสร้างถนนจนแล้วเสร็จในรัชกาลนี้เพียง ๓  
สายเท่านั้น คือ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ขณะเดียวกันก็มี  
การสร้างสะพานข้ามคลองที่ถนนผ่านไปควย สะพานที่สร้างขึ้นนี้เสาและคานเป็นเครื่องไม้  
ตัวสะพานเป็นเหล็กแต่โครง ส่วนการคมนาคมทางน้ำนั้น รัฐบาลได้ดำเนินการขุดคลอง  
ต่าง ๆ ขึ้นในกรุงเทพฯ คือ คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนทรงและคลองพระโขนง นอก  
จากนี้ยังได้ขุดคลองเชื่อมการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับหัวเมือง คือ คลองมหาสวัสดิ์  
คลองเจ๊กยบรูชา คลองดำเนินสะดวก และคลองภาษีเจริญ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในสมัย  
รัชกาลที่ ๔ รัฐบาลได้เริ่มให้ความสนใจในการทำนุบำรุงการคมนาคมให้เจริญขึ้น ทั้งนี้  
อาจกล่าวได้ว่า เป็นเพราะสถานการณ์ทางการเมืองและการต่างประเทศเป็นสาเหตุสำคัญ

วัตถุประสงค์สำคัญในการขุดคลองนี้คือ เพื่อเป็นคลองคูพระนครชั้นนอก



ประการหนึ่ง แด่การทำนุบำรุงตั้งกล่าวคำเนนไปได้เพียงเล็กน้อย ก็พอดิ้นรัชกาล  
 ในสมัยรัชกาลที่ ๕ ประเทศไทยจึงได้มีการปรับปรุงการคมนาคมทุก ๆ ด้าน  
 ความหมายอารยประเทศอย่างจริงจัง ทั้งนี้เป็นเพราะ ประการแรกพระบาทสมเด็จพระ  
 จุฬจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงตระหนักถึงภัยร้ายแรงจากการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตกซึ่ง  
 มีผลกระทบต่อเสถียรภาพและเอกราชของประเทศไทย ทรงเห็นว่า วิถีทางหนึ่งที่จะผ่อน  
 ปรนภัยจากการคุกคามดังกล่าว ก็คือการพยายามพัฒนาประเทศไทยให้เจริญทัดเทียมนานา  
 อารยประเทศด้วยตนเอง เสียก่อนมหาอำนาจตะวันตกจะไซ้เป็นช่องทางในการเข้ามาปฏิบัติ  
 การแทนตั้ง เช่นประเทศเพื่อนบ้านของไทยประสมอยู่ในขณะนั้น และทรงพระราชวินิจฉัยเห็น  
 ว่า การคมนาคมเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาประเทศทั้งในด้านการปกครอง เศรษฐกิจ  
 และสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมจะช่วยกระชับการปกครองหัวเมืองเข้ามาสู่เมือง  
 หลวงเพื่อสกัดกั้นอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกได้ ประการที่สอง เนื่องจากในสมัยนั้น  
 จำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น มีผู้นิยมใช้ยานพาหนะมากยิ่งขึ้น เพื่อความสะดวก รวดเร็ว  
 ในการเดินทางและการประกอบธุรกิจ ดังนั้นรัฐบาลจึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องขยายการ  
 คมนาคมให้กว้างขวางออกไปซึ่งรวมถึงการคมนาคมสื่อสารด้วย นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่า  
 การที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเห็นแนวอย่างความเจริญด้านการ  
 คมนาคมของนานาอารยประเทศพระองค์เสด็จพระราชดำเนินเยือนทั้งในระยะต้นรัชกาล  
 และใน พ.ศ. ๒๔๔๐ ก็มีสวนกระตุนในการปรับปรุงการคมนาคมด้วย อย่างไรก็ตามสา-  
 เหตุสำคัญที่สุดในการปรับปรุงการคมนาคมให้ทันสมัยตามแนวอารยประเทศ ก็คือ ความ  
 จำเป็นที่ต้องรักษวเอกราชและอธิปไตยของประเทศซึ่งทำให้รัฐบาลต้องดำเนินนโยบาย  
 รวบรวมความเจริญ ( High Centralization ) คือการริบเร่งปรับปรุงประเทศ  
 ให้เจริญตามแบบตะวันตกในด้านต่าง ๆ เท่าที่จะทำได้ โดยเริ่มจากศูนย์กลางการปก-  
 ครองของประเทศ คือ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งการจัดการคมนาคมด้วย กล่าวคือ รัฐบาล  
 ได้จัดการคมนาคมด้านต่าง ๆ อย่างเร่งด่วนโดยเริ่มจากศูนย์กลางการปกครองของ  
 ประเทศ คือ กรุงเทพมหานคร เมื่อได้ผลดีแล้วจึงกระจายออกไปยังส่วนภูมิภาค ซึ่งผู้  
 วิจัยก็เห็นว่า เป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับประเทศเล็ก ๆ อย่างประเทศไทยซึ่งมีฐานะ  
 ทางเศรษฐกิจยังไม่มั่นคง มีเงินทุนค่อนข้างจำกัด เมื่อดำเนินการสิ่งใดจำเป็นอย่างยิ่ง

ที่จะคงทดลองในวงแคบ ๆ เสียก่อนและเมื่อใดผลดีแล้ว จึงค่อยขยายไปยังส่วนอื่น ๆ  
ต่อไป

การจัดการคมนาคมในรัชกาลนี้ รัฐบาลได้นำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามา  
มาใช้ขาย เช่น นำเครื่องจักรมาใช้ในการทำถนน ซुकคลอง ฯลฯ แทนการใช้แรงงาน  
คนกับสัตว์แต่เพียงอย่างเดียวดังสมัยก่อน และที่น่าสนใจก็คือ พระบาทสมเด็จพระจุลจอม  
เกล้าเจ้าอยู่หัวทรงยกเลิกวิธีการเกณฑ์แรงงานคนมาทำงานโยธาโดยไม่ได้รับเงินตอบแทน  
ดังสมัยก่อน แต่ทรงใช้วิธีการจ้างแรงงานแทนซึ่งนับเป็นความเจริญทางควนสังคม และ  
เศรษฐกิจของไทยประการหนึ่ง เพราะว่าการเกณฑ์แรงงานนั้นเป็นลักษณะของสังคมกสิ-  
กรรมโบราณอย่างที่เรียกว่าสังคมจารีตประเพณี ( **traditional society** ) ซึ่งมีความ  
แตกต่างกันมากในคานชนชั้นทางสังคม ชนชั้นไพร่มักถูกเกณฑ์แรงงานโดยไม่ได้รับสิ่งตอบแทน  
ที่เหมาะสม ฉะนั้นอาจกล่าวได้ว่า การที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕  
ทรงนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ และทรงเลิกการเกณฑ์แรงงานไพร่นั้นเป็นการนำ  
การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจของไทยไปสู่สังคมสมัยใหม่ ( **modern  
society** ) ซึ่งเห็นคุณค่าความสามารถของบุคคลและมีการให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม  
แก่ผู้ทำงาน

การปรับปรุงการคมนาคมในรัชกาลนี้อาจแบ่งออกได้เป็นสองประเภทคือ  
ทางน้ำ ได้แก่ การขุดและซ่อมแซมคูคลองต่าง ๆ สิ่งพิเศษจากรัชกาลก่อน คือมีการ  
ทำประตูระบายน้ำ เขื่อนกั้นน้ำ และเขื่อนกั้นคลื่นทั้ง ส่วนทางบกได้แก่การสร้างถนน  
สะพาน ทางรถราง ทางรถไฟ และการส่งยานพาหนะต่าง ๆ เข้ามามีในย่านเมือง  
เช่น รถยนต์ รถจักรยาน ฯลฯ รวมถึงการเริ่มกิจการคมนาคมสื่อสาร ได้แก่การไปรษณีย์  
โทรเลข โทรศัพท์ วิทยุโทรเลขขึ้นในกรุงเทพฯ แล้วจึงขยายไปสู่ชนบท และคิดค้นกับ  
ต่างประเทศ สิ่งที่น่าสนใจสำหรับกรสร้างถนนและสะพานในสมัยนี้ที่แตกต่างจากรัชกาล  
ก่อนก็คือ มีการยกคันถนนให้สูงขึ้น ปรายคันถนนให้แน่น ราวคยวส์ที่คองทน มีตระ-  
บายนำและทางเดินเท้าสองข้างถนน มีการปลูกต้นไม้สองข้างทาง แต่ถนนแคบเล็ก  
รัฐบาลก็จะปลูกต้นไม้ทิวศรีหรือวงเวียน นอกจากนี้ยังมีการประดับโคมไฟตามริมถนนเพื่อ  
ความปลอดภัยในยามค่ำกั้น กับยังมีถังขยะมูลฝอย และส่วนตั้งอยู่ในทุกระยะของถนนควย



ถาดนอยู่ในย่านธุรกิจ ก็มีการสร้างตึกแถวชั้นสองข้างถนนตามระเบียบที่รัฐบาลวาง  
 นอกจากนี้ปรากฏจะมีการสร้างสะพานขึ้นเป็นจำนวนมากในสมัยรัชกาลที่ ๕ ทั้งนี้เพราะว่า  
 รัฐบาล พอลฯ และประชาชนเห็นความจำเป็นของการสร้างสะพานพอ ๆ กับการสร้าง  
 ถนน เพราะว่าถ้าไม่มีสะพานการไต่ถนนก็เป็นไปไม่ได้ เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศที่  
 เต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลอง ทั้งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติและที่ขุดขึ้นมาใหม่ ถนนจึงมักตัด  
 ผ่านคลองต่าง ๆ สะพานในสมัยนี้มี ๓ แบบคือ สะพานไม้ สะพานทอ และสะพาน  
 คอนกรีตเสริมเหล็ก ซึ่งก่อสร้างวัสดุและแบบสะพานมาจากประเทศทางตะวันตก

ในการพิจารณาเพื่อจัดการคมนาคมนั้น รัฐบาลมักคำนึงถึงความจำเป็นเร่ง-  
 ด่วนเป็นสำคัญโดยพิจารณาจากสาเหตุทางด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ และ  
 สังคมภายใต้เงื่อนไขในการปกครองอาณานิคมให้ได้รับประโยชน์สุข หน่วยงาน  
 ของรัฐบาลที่ดำเนินการในเรื่องนี้คือ กระทรวงโยธาธิการ กระทรวงนครบาล กระทรวงการคลัง  
 กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงเกษตรธิการ ทั้งนี้โดยผ่านชั้นตอนต่าง ๆ ภายใต้พระราช  
 วินิจฉัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และความคิดเห็นของที่ประชุมเสนา-  
 บัติ รวมทั้งของที่ปรึกษาชาวต่างประเทศของรัฐบาลด้วย นอกจากนี้ในการจัดการคมนาคม  
 รัฐบาลก็ยังได้รับความร่วมมือจากบรรดาข้าราชการ พอลฯ และประชาชนทั้งในกรุงเทพฯ  
 และต่างจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในท้องถิ่นชนบท ทั้งนี้จากการค้นคว้าวิจัย ผู้วิจัยได้  
 พบว่าการจัดการคมนาคมส่วนใหญ่ในท้องถิ่นชนบทนั้นได้รับการกระตุ้นจากบุคคลผู้ชาวทอง-  
 ถิ่นนั้นให้ความเคารพนับถือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ของรัฐบาลซึ่งไปปฏิบัติ  
 หน้าที่ในท้องถิ่นนั้นมักเป็นผู้นำในการดำเนินงาน และก็ได้ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจาก  
 บรรดาพอลฯ และประชาชนในการจัดการคมนาคมโดยที่รัฐบาลไม่ควรมีอคติชอบในเรื่องคา  
 ไร่จายเลย เมื่อฝ่ายท้องถิ่นจัดการคมนาคม และเฉลิมฉลองสมโภชเสร็จแล้ว ผู้ดำเนินการ  
 การจึงมีหนังสือมาถึงรัฐบาลโดยผ่านกระทรวงมหาดไทยขอถวายเป็นของหลวงเพื่อใช้เป็น  
 สาธารณประโยชน์ต่อไป อาจกล่าวได้ว่าการศึกษาที่คนไทยมีความรู้สึกรักใคร่สามัคคีกลมเกลียว  
 กันในการทำงานร่วมกันเพื่อกุศลสาธารณประโยชน์นั้นสืบเนื่องมาจากอิทธิพลของศาสนาพุทธ  
 ซึ่งเป็นศาสนาประจำชาติด้วยประการหนึ่ง และลักษณะการทำงานร่วมกันเช่นนี้ อาจเป็น  
 ต้นเค้าของงานพัฒนาชุมชน และงานพัฒนาชนบทในปัจจุบันซึ่งยึดถือหลักการสอนให้ประชาชน



รู้จักการช่วยเหลือตนเอง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันเพื่อความเจริญของท้องถิ่นของตน ( "Self-Help and Help Each Other" ) ด้วย

ปรากฏว่าในการจัดการคมนาคมนั้น รัฐบาลต้องประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น เงินทุน ลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศ กำลังคน ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปัญหาเรื่องคนในบังคับต่างชาติ เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลก็ได้พยายามแก้ไขจนปรนเพื่อให้การจัดการคมนาคมลุล่วงไปได้ แต่ปัญหาเรื่องเงินทุนและลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคขั้นพื้นฐานซึ่งรัฐบาลแก้ไขได้น้อยมาก และยังคงเป็นปัญหาสำคัญในการจัดการคมนาคมในปัจจุบันนี้เช่นกัน

ในด้านการลงทุนเพื่อการคมนาคมนั้น รัฐบาลได้พยายามอย่างยิ่งที่จะให้เป็นการลงทุนที่ไม่สูญเสียเปล่า เพราะรัฐบาลตระหนักดีว่าฐานะการเงินของประเทศอยู่ในสภาพที่ต้องระมัดระวังในการใช้จ่ายอย่างยิ่ง ปรากฏว่าในด้านการสร้างสะพาน ถนน การขุดคลอง และการจัดการไปรษณีย์โทรเลขนั้นไม่ค่อยมีปัญหา เพราะวาลส่วนใหญ่รัฐบาลสามารถลงทุนได้ตามงบประมาณที่วางไว้ หรือถ่างงบประมาณไม่เพียงพอ รัฐบาลก็ใช้วิธี "โยยเงิน" จากแหล่งอื่นซึ่งยังไม่มี ความจำเป็นเท่ามาดำเนินการก่อนแล้วค่อยชดใช้ในภายหลัง ประกอบกับข้าราชการ พ่อค้า และประชาชนก็ให้ความร่วมมือในด้านการลงทุนด้วย กิจกรรมคมนาคมที่เป็นปัญหาเกี่ยวกับเงินทุนในการดำเนินการ คือ ทางรถไฟ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล แมว่าจะมีเอกชนให้ความร่วมมือในด้านการลงทุน แต่ก็ยังไม่เป็นการเพียงพอ ประกอบกับความจำเป็นเร่งด่วนทางด้านการเมือง และการปกครองทำให้รัฐบาลต้องเร่งรัดลงมือดำเนินการสร้างทางรถไฟไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั้ง ๆ ที่ในระยะแรกรัฐบาลยังไม่ค่อยแน่ใจผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจนัก และปรากฏว่า ในการสร้างทางรถไฟสายรัฐบาลจำเป็นต้องกู้เงินจากแหล่งอื่นโดยรัฐบาลพยายามหาแหล่งเงินทุนที่เสียดอกเบี้ยต่ำที่สุด และไม่มีเงื่อนไขผูกมัดรัฐบาลมากเกินไป

อย่างไรก็ดี อาจกล่าวได้ว่ารัฐบาลลงทุนเพื่อกิจกรรมคมนาคมอย่างคุ้มค่า ทั้งนี้เพราะกิจกรรมคมนาคมที่สร้างขึ้นนี้สามารถทำให้วัตถุประสงค์สำคัญที่สุดที่วางไว้บรรลุความสำเร็จ นั่นคือการรักษาเอกราชของประเทศชาติไว้ได้ กล่าวคือ การคมนาคมทั้งทางด้าน

คลอง ถนน สะพาน ทางรถไฟ และการไปรษณีย์โทรเลข เป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวย  
ให้การปกครองในสมัยรัชกาลที่ ๕ ซึ่งได้รับการปฏิรูปครั้งใหญ่ใน พ.ศ. ๒๔๓๕ คำเนิน  
ไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นกว่ารัชกาลก่อน ๆ รัฐบาลสามารถปกครองดูแลหัวเมืองได้  
ใกล้ชิดยิ่งขึ้น ซึ่งรวมถึงการบำรุงบำรุงราชการด้วย นอกจากนี้การคมนาคมยังทำให้การ  
ติดต่อกับต่างประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นผลในแง่การเจรจาทางการ  
เมืองอย่างคล่องตัวระหว่างรัฐบาลกับมหาอำนาจตะวันตก

ในด้านการใช้การคมนาคมที่สร้างขึ้นมากในรัชกาลนั้น เป็นที่น่าเสียดาย  
ที่หน่วยงานซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมคมนาคมทางน้ำ ถนน และสะพาน ไม่ได้แสดงอัตรา  
การใช้การคมนาคมดังกล่าวเป็นสถิติที่แน่นอนไว้ แต่ก็อาจประเมินผลได้จากข้อมูลซึ่งได้  
รับจากการวิจัยว่า มีการใช้การคมนาคมดังกล่าวในอัตราสูง ถึงจะสังเกตได้จาก  
ที่มีการขุดคลองเป็นจำนวนมาก มีการขยายถนนและการสร้างถนนเพิ่มเติมอยู่เสมอ  
ตลอดจนมีการสร้างสะพานเป็นจำนวนมากด้วย ดังข้อความต่อไปนี้

“มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์  
พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว คำรัสเหนือเกล้าฯ ว่า

กรุงเทพมหานครในทุกวันนี ใตฺทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขยาย  
ถนนหนทางเดิมให้กว้างขวางออกไป และทั้งตัดถนนขึ้นใหม่อีกหลายสายหลายตำบล  
มีรถจ้างเดินถนนทวียิ่งขึ้นเป็นอันมาก แต่ยงหาได้มีพระราชบัญญัติสำหรับบังคับการใช้รถไว้ให้  
เรียบร้อยไม่ จึงทรงพระราชดำริหาสมควรจะมีพระราชบัญญัติขึ้นไว้ เพื่อใต่ป้องกัน  
ความอันตรายของผู้อยู่ใช้รถแลทั้งคนที่เดินทางให้เป็นคุณประโยชน์แก่มหาชนซึ่งสัญจรไปมา  
ในถนนหนทางสืบไป.....”<sup>๒</sup>

๒. จะเห็นได้จากเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับสมัยรัชกาลที่ ๕ เช่น ราชกิจจานุเบกษา  
พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ ๕ พระราชกิจประจำวัน พระราโชบายในการบริหารแผ่นดิน  
เอกสารของกระทรวงต่าง ๆ ที่ปรากฏในกองจดหมายเหตุแห่งชาติ หอสมุดแห่งชาติ ฯลฯ

<sup>๒</sup> ก.จ.ช., แม่ของกระทรวงนครบาล, น. ๒/๕, พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. ๑๑๘



ปรากฏว่าคลอง ถนน และสะพาน หลายแห่งที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕ ยังคงทนถาวร และมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ มาจนถึงปัจจุบันนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพฯ เช่น คลองแสนแสบ คลองพระโขนง คลองสามเสน คลองรังสิต คลองราชคำริห์ ถนนสามเสน ถนนพญาไท ถนนสี่พระยา ถนนสีลม ถนนราชคำริห์ ถนนราชวิถี ถนนสาทร ถนนราชคำเนิน ถนนสุรวงศ์ ถนนเขาวราช ถนนกรุงเกษม สะพานผ่านพิภพสีลา สะพานผ่านฟ้าสีลาศ สะพานสมมตอมรรมาศ สะพานชัยมรุเชฐ สะพานบริวารอุทิศ ฯลฯ

ส่วนกิจการรถไฟนั้นปรากฏว่ากรมรถไฟในสมัยนั้นได้ทำสถิติการไต่รถไฟไว้เป็นตัวเลขอย่างละเอียดชัดเจน สถิติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าอัตราการให้บริการของรถไฟเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี นอกจากนี้ในปีที่เกิดเหตุอุทกภัยและอุทกภัยเท่านั้น ทั้งนี้ยอมแสดงว่าในสมัยรัชกาลที่ ๕ ผู้คนนิยมใช้บริการของรถไฟมาก เพราะว่าเป็นเส้นทางเดียวที่สะดวกปลอดภัยและประหยัดที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับส่วนต่าง ๆ ของประเทศ ในรัชกาลต่อมาการไต่รถไฟก็ยังคงเจริญอยู่ แต่ปรากฏว่า ในปัจจุบัน ความนิยมในการใช้บริการของรถไฟเสื่อมลงอย่างน่าใจหาย รถไฟต้องประสบภาวะขาดทุนจนแทบจะอยู่ไม่รอด ทั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าสืบเนื่องมาจากสาเหตุสำคัญสองประการ สาเหตุประการแรกเกิดจากการบริหารงานของการรถไฟเองซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้บริการที่ไม่ดีอย่างเพียงพอแก่ประชาชน ทำให้ประชาชนเกิดความเบื่อหน่ายและเสื่อมความนิยมไปในที่สุด สาเหตุประการที่สองเกิดจากการที่รัฐบาลได้วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแผนที่ ๑ และที่ ๒ ซึ่งทำให้มีการสร้างทางหลวงสายสำคัญจากส่วนกลางไปยังภาคต่าง ๆ ของประเทศเป็นทางขึ้นหนึ่งทีละมาก และยังอนุญาตให้รถบรรทุกของขนาดใหญ่ และรถแทรกเตอร์ (รถพ่วง) วิ่งโคจร แต่ขณะเดียวกันรัฐบาลก็ไม่ได้คิดหาทางแก้ไขไว้สำหรับทางรถไฟ ฉะนั้นจึงทำให้ประชาชนซึ่งเคยเคยนิยมการขนส่งสินค้าทั้งไปและมาจากเมืองหลวงไปยังแหล่งผลิต และแหล่งรับซื้อโดยทางรถไฟ และทางนำหันมาเป็นทางถนน

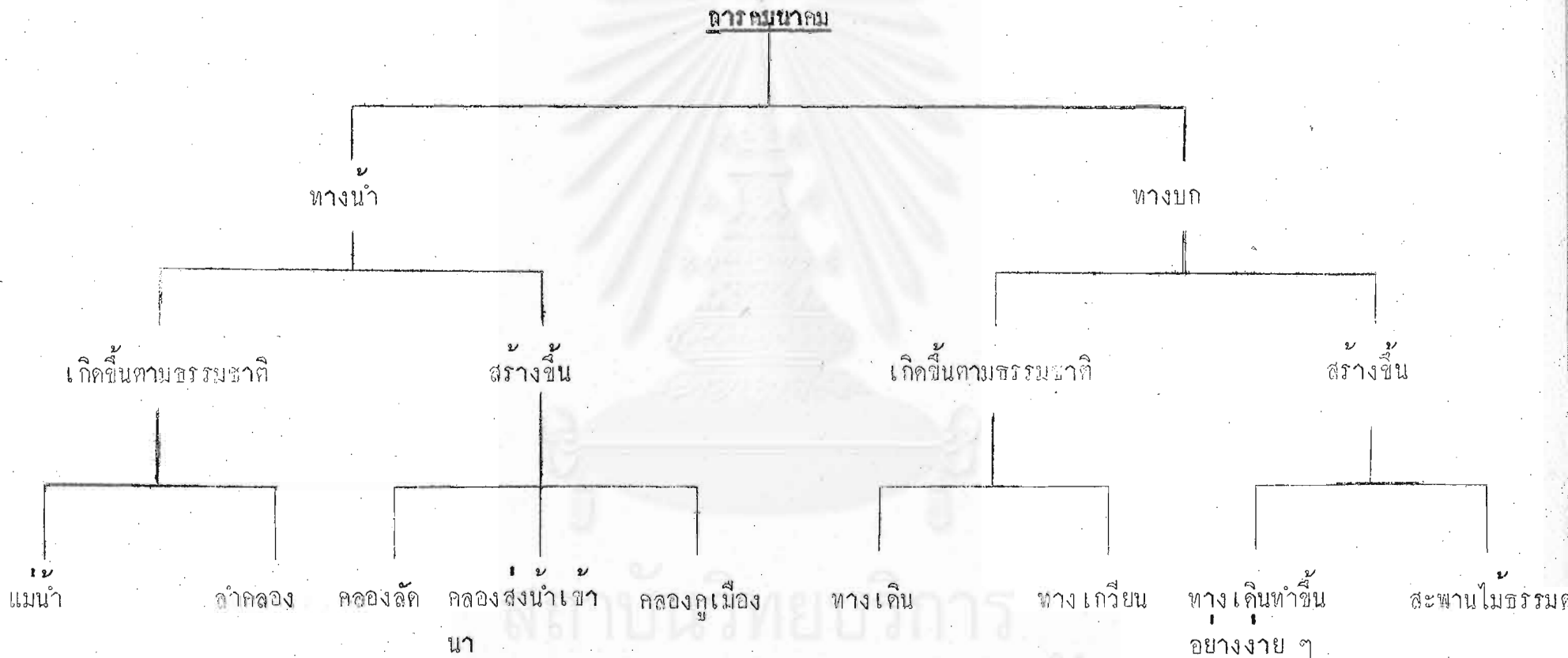
๑ ปรกติดูรายชื่อถนน สะพาน คลองในกรุงเทพฯ เท่าที่ผู้วิจัยรวบรวมได้ในภาคผนวก

มากยิ่งขึ้นทุกที จึงเป็นผลให้การรถไฟฯ ภายใต้งบประมาณการผูกขาดขนส่งสินค้าเดิม ซึ่งถ้าปล่อยให้ภาวะการแย่งชิงเป็นเช่นนี้ต่อไปแล้ว อาจเป็นไปได้ที่กิจการรถไฟซึ่งได้รับการวางรากฐานด้วยเงินลงทุนมหาศาลในสมัยรัชกาลที่ ๕ จะคงอยู่ไม่ได้ นับว่าเป็นสิ่งที่น่าเสียดายอย่างยิ่ง ดังนั้นในขณะที่การรถไฟฯ จึงควรริบเร่งปรับปรุงระบบการทำงาน และการบริหารให้ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการให้บริการแก่ประชาชน และรัฐบาลก็ควรจะยื่นมือเข้ามาเกี่ยวข้องให้ความสนับสนุนอย่างจริงจังด้วย

ส่วนกิจการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ และวิทยุโทรเลขนั้น ปรากฏว่ามีผู้นิยมใช้บริการมากขึ้นทุกที ดังจะเห็นได้จากการขยายกิจการดังกล่าวจากกรุงเทพฯ ไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศอย่างรวดเร็ว จนถึงขั้นมีการติดต่อกับต่างประเทศ ทั้งในเอเชีย ยุโรป และอเมริกา กิจการไปรษณีย์โทรเลขของไทยเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งองค์การสากลของกิจการด้านโทรคมนาคมยอมรับประเทศไทยให้เข้าเป็นสมาชิก ภายหลังการริเริ่มกิจการนี้ไม่นานนัก ปรากฏว่าในปัจจุบันนี้กิจการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ มีความสำคัญอย่างยิ่งในวงธุรกิจ และในด้านการบำรุงขวัญและกำลังใจของคนในชาติ

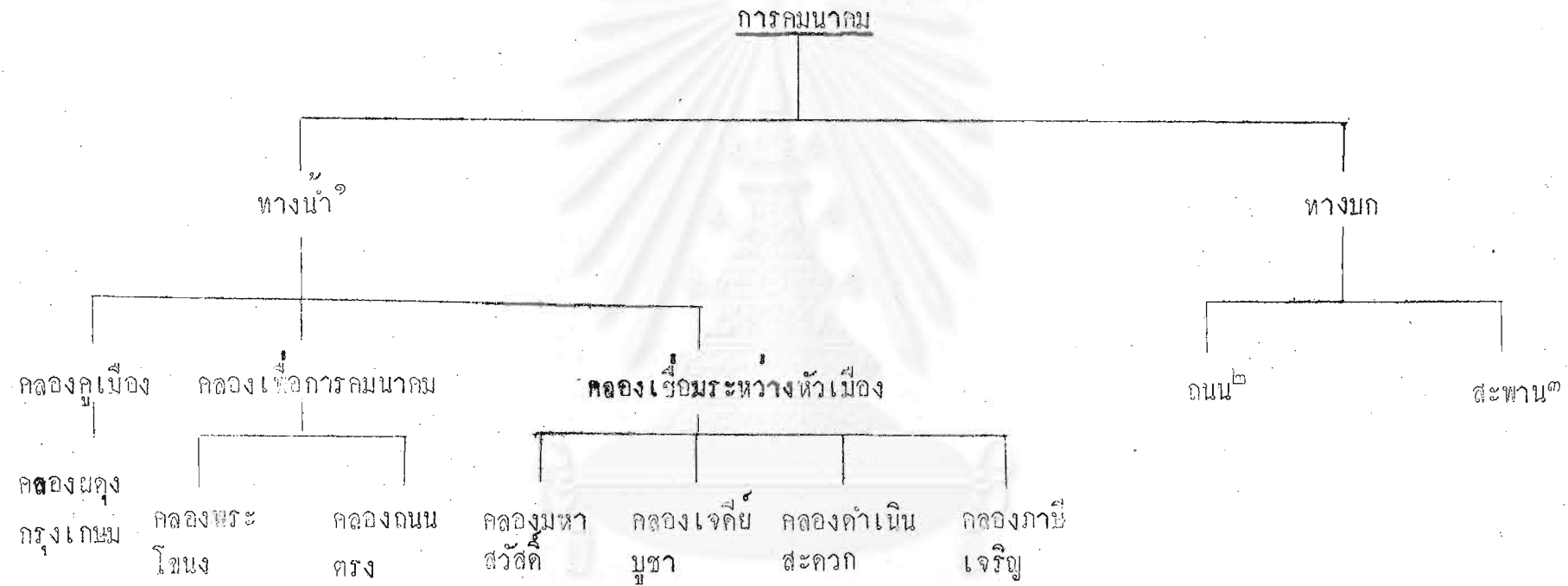
จะเห็นได้ว่ากิจการคมนาคมแบบสมัยใหม่อันได้แก่ การสร้างถนน สะพาน การขุดคลอง โดยวิธีการและเทคนิคสมัยใหม่ การสร้างทางรถไฟ การเดินทางขนส่งโดยทางรถไฟ ตลอดจนการดำเนินกิจการไปรษณีย์โทรเลข ล้วนถือกำเนิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทั้งสิ้น สิ่งก่อสร้างอันเกิดขึ้นจากการจัดการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๕ ได้ถูกใช้ประโยชน์สืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบันนี้โดยได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในรัชกาลต่อ ๆ มาด้วย ฉะนั้นจึงกล่าวได้ว่าการจัดการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นการวางรากฐานการคมนาคมให้แก่วัฒนธรรมมาจนถึงปัจจุบันและอาจต่อไปในอนาคตด้วย และอาจกล่าวได้ว่าการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๕ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมในอดีต และในปัจจุบัน

แผนภูมิแสดงการคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์



สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิแสดงการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๔

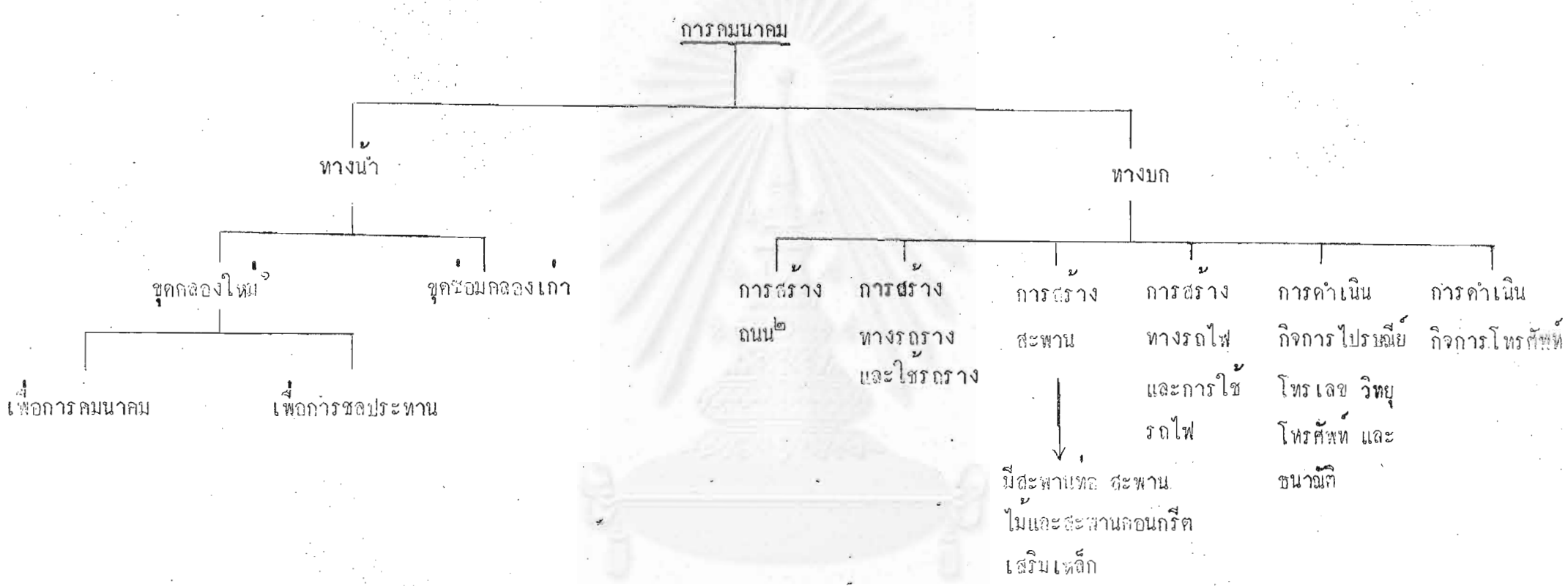


<sup>๑</sup>ลักษณะการขุดคลองยังคงเป็นแบบสมัยก่อน

<sup>๒</sup>ลักษณะพิเศษของการสร้างถนน คือ การยกคันถนนให้สูง และการทำทอระขายน้ำสองข้างถนน

<sup>๓</sup>ลักษณะพิเศษของการสร้างสะพาน คือ เสาแฉะคานเป็นเครื่องไม้ เป็นหลักแต่โครง

### แผนภูมิแสดงการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ ๕

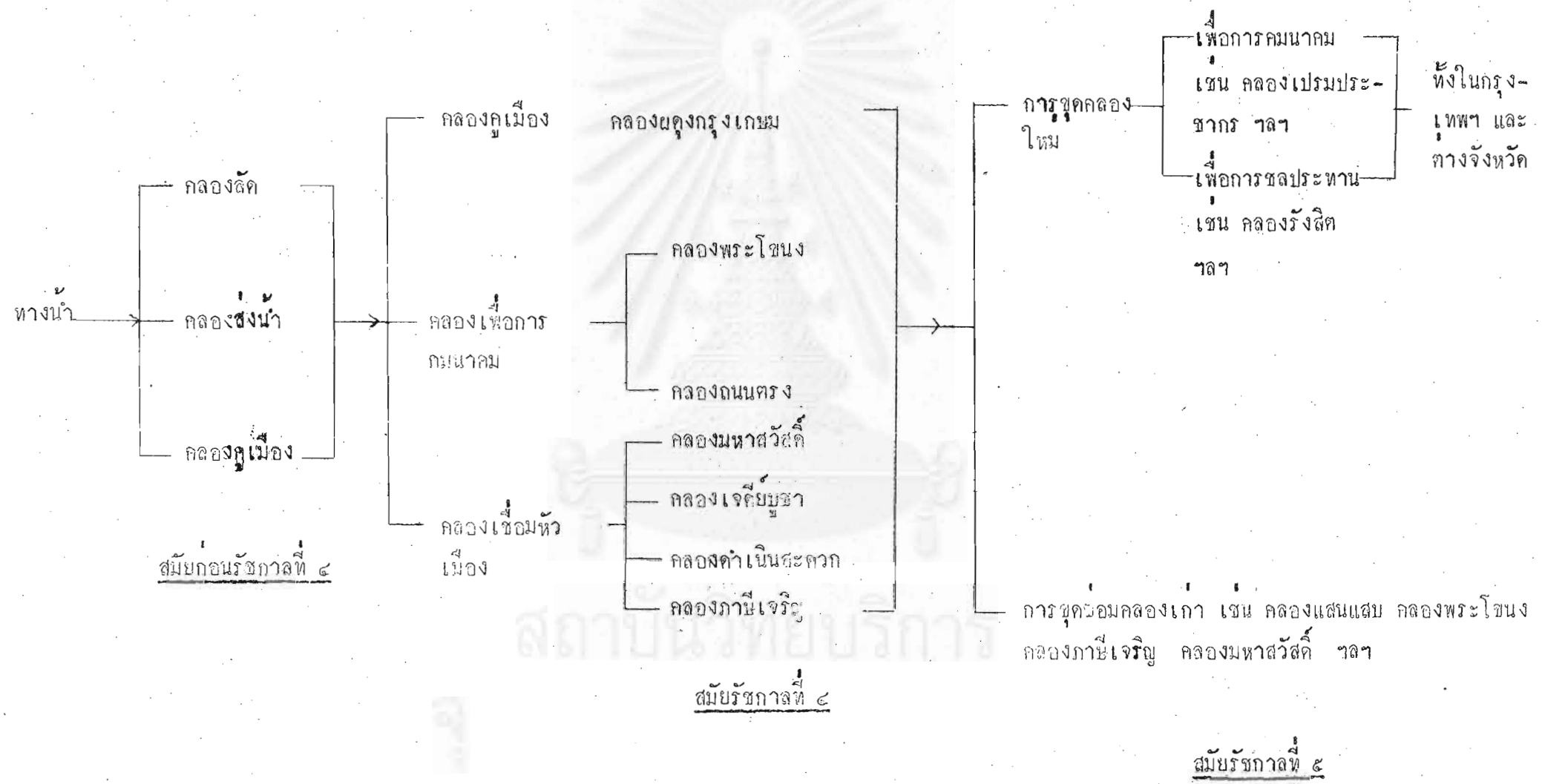


ลักษณะพิเศษของการขุดและซ่อมคลอง เช่น มีประตูระบายน้ำ มีเขื่อน และมีการปรับฝั่งคลองให้แน่นอนตามความจำเป็น การขุดคลองนี้รัฐบาลได้นำเอาวิธีการเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้

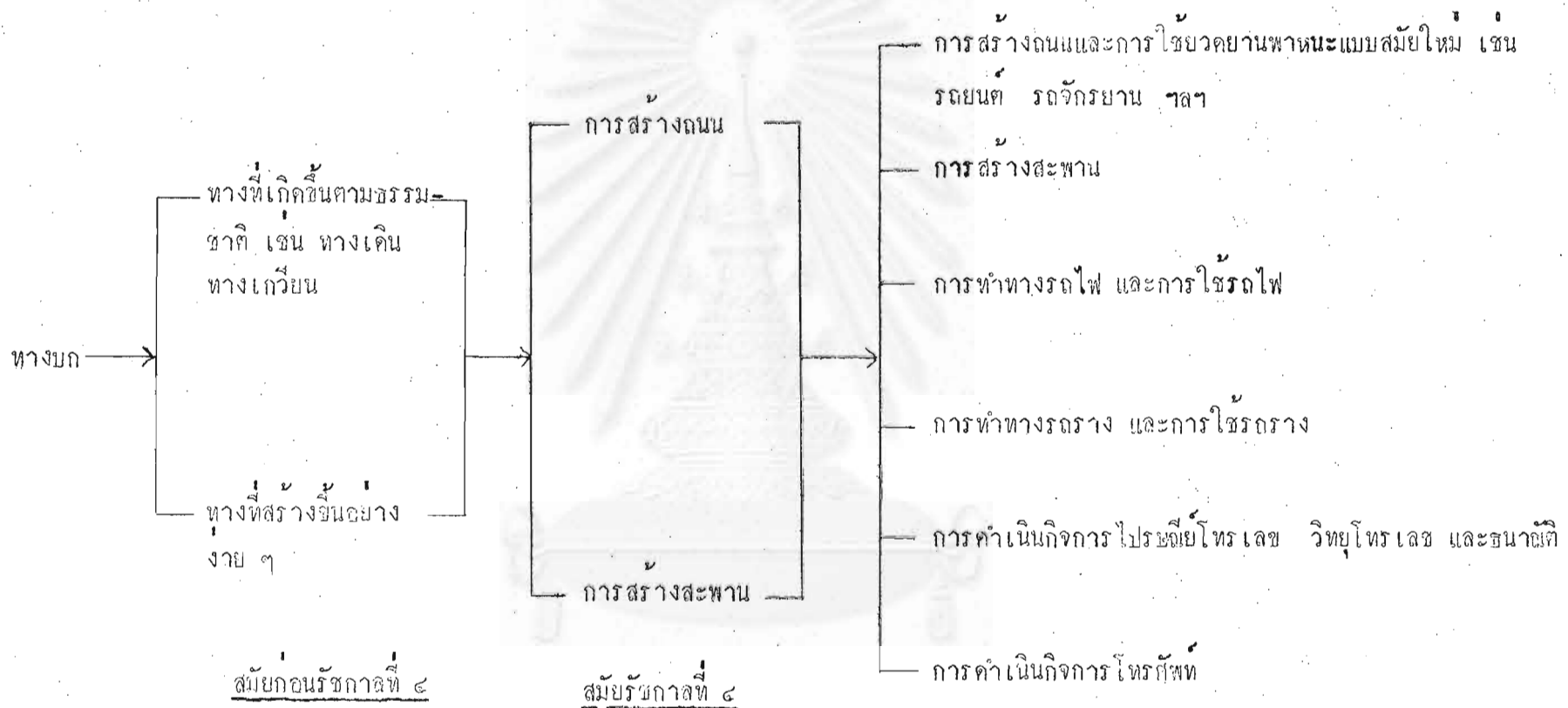
ลักษณะพิเศษของการสร้างถนน เช่น การยกพื้นถนนและการปรับถนนให้แน่นอน การลาดถนนด้วยวัสดุที่คงทน การทำท่อระบายน้ำสองข้างทาง การทำทางเดินเท้าสองข้างทาง การปลูกต้นไม้สองข้างทางหรือปลูกตรงจุดที่ควรระวัง การขุดคลองควบคู่ไปกับการทำถนน ในการทำถนนและสะพาน



แผนภูมิแสดงวิวัฒนาการการคมนาคมทางน้ำก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ สมัยรัชกาลที่ ๔ และสมัยรัชกาลที่ ๕



แผนภูมิแสดงวิวัฒนาการการคมนาคมทางบกก่อนสมัยรัชกาลที่ ๔ สมัยรัชกาลที่ ๔ และสมัยรัชกาลที่ ๕



จุฬาลง

สมัยรัชกาลที่ ๕

ปรากฏว่าตั้งแต่หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. ๒๔๗๕ เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยเจริญก้าวหน้าตามแบบอารยประเทศอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพระนครและธนบุรี ซึ่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และพื้นที่ซึ่งขยายออกไปทุกทิศทุกทาง ขนาดส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวแบบตามยถากรรม ( Hapazard Growth ) เพราะขาดการควบคุม หรือการกำหนดที่เป็นมาตรฐาน ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่รัฐบาลไม่มีโครงสร้างเมือง หรือกำหนดแนวการพัฒนาที่ชัดเจนไว้ล่วงหน้า มักก่อให้เกิดปัญหาเสียก่อนแล้วจึงหาทางแก้ไข เพราะฉะนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาใหญ่ ๆ ตามมา เช่น ปัญหาการระบายน้ำ การกำจัดขยะมูลฝอย ผดุงเสื่อมโทรม และปัญหาการคับคั่งของการจราจร เป็นต้น



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

เอกสารปฐมภูมิ

เอกสารที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

กองหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร

สมุดไทยคำ เสน่คืนสอขาว หมูจกหมายเทศร์ชกาลที่ 5 พระบรมราชโองการ  
เรื่องชุกคลองตลอดเมืองกระ เลขที่ 1043  
สมุดไทยคำ เสน่คืนสอขาว หมูจกหมายเทศร์ชกาลที่ 5 จดหมายและตอบ  
เรื่องชุกคลองตลอดเมืองกระ  
แฟ้มหนังสือพิมพ์บางกอกไทมส์ฉบับประจำ ค.ศ. 1805 (ร.ศ. 113) ชาว  
เบ็คเตลิคตาง ๆ

กองจดหมายเทศร์ชกาลที่ กรมศิลปากร

- ยช. 1/1, การเบิก-จ่ายเงิน และการแต่งตั้งตำแหน่งข้าราชการกระทรวง  
โยธิการ
- ยช. 6/16, กรมเจ้าท่าขึ้นรายงานการตรวจแลชอมคลองตาง ๆ และว่ามีผู้ใด  
ขัดชันการจอกเรือเกะกะอยู่บาง (6 สิงหาคม - 25 ธันวาคม ร.ศ. 116)
- ยช. 6/20, กรมเจ้าท่าขออนุญาตยกหลักเขตคลองและมีให้ปลูกสร้างโรง-  
เรือนตาง ๆ ลำหลักเขาไปไต่ (7 เมษายน - 17 พฤษภาคม ร.ศ. 118)
- ยช. 9/115, กระทรวงโยธาธิการ
- ยช. 9/3, จดหมายเทศร์เรื่องที่ถูกคัดทำถนน
- ยช. 9/64, ราชทูตอเมริกันขอให้ออมถนนที่จะเข้าไปในบาง  
(3 - 13 สิงหาคม ร.ศ. 120)
- ยช. 9/112, ถนนตำบลตลาดพลูออกถนนสามัคคี (14 - 15 มิถุนายน ร.ศ. 128)

- ยช. 9/79, ขยายถนนประตูสำราญราษฎร์  
 (8 มีนาคม ร.ศ. 120 - 8 มิถุนายน ร.ศ. 121)
- ยช. 9/104, คัดถนนใหม่ที่เพลิงไหม้ที่ตำบลวัดส้มพันชวงษ์ถนนเชื่อมทาง  
 ระหว่างถนนจักรวรรดิกับถนนราชวงษ์  
 (25 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 125 - 27 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 126)
- ยช. 9/5, ขอดัดถนนหลวงคานวัดเทพศิรินทร์.  
 (16 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 112 - 1 สิงหาคม ร.ศ. 114)
- ยช. 9/87, ขุดคลองทำถนนตั้งแต่ศาลาแดง ถึงคลองบางกะปิ ให้ชื่อราชดำริห์  
 ทั้งถนนและคลอง (3-17 มกราคม ร.ศ. 121)
- ยช. 9/100, ถนนสี่พระยา (4 พฤษภาคม - 30 พฤศจิกายน ร.ศ. 125)
- ยช. 9/4, สร้างถนนอนุสาวรีย์
- ยช. 9/111, สร้างถนนพญาไท (19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 125)
- ยช. 9/67, ถนนวิสุทธิกษัตริย์ (16 สิงหาคม ร.ศ. 120 - 16 มกราคม  
 ร.ศ. 123)
- ยช. 9/14, เปิดตัดถนนและสะพานต่าง ๆ  
 (14 ตุลาคม ร.ศ. 114 - 3 เมษายน ร.ศ. 120)
- ยช. 9/102, คัดถนนตรงสะพานสุประดิษฐ์มาตรงสะพานสมมตจรมมารค  
 (12 ตุลาคม ร.ศ. 124 - 30 ตุลาคม ร.ศ. 125)
- ยช. 9/7, สะพานเฉลิม 42, 43, 44, 45, 46  
 (21 กันยายน ร.ศ. 113 - 15 พฤศจิกายน ร.ศ. 117)
- ยช. 9/82, ถนนสะพานในหัวเมืองมณฑลกรุงเทพฯ  
 (24 กรกฎาคม ร.ศ. 121 - 10 ตุลาคม ร.ศ. 129)
- ยช. 5.6/5, เรื่องที่ดินเกี่ยวกับควยการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา  
 (2 พฤศจิกายน ร.ศ. 110 - 18 พฤศจิกายน ร.ศ. 112)
- ยช. 5.6/4, ร่างประกาศสร้างทางรถไฟแก่กรุงเทพฯ - นครราชสีมา  
 (1 มีนาคม - 19 ตุลาคม ร.ศ. 109)



- ยช. 5.1/12, เรื่องทุนฝ่ายในเข้าในการสร้างรถไฟสายนครราชสีมา  
(15 - 20 มีนาคม ร.ศ. 111)
- ยช. 5.6/6, เรื่องพระฤกษ์เสด็จพระราชดำเนินขุดดินถมทางรถไฟสาย  
นครราชสีมา ร.ศ. 110 (4-9 มีนาคม ร.ศ. 110)
- ยช. 5.6/2, เรื่องเงินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา  
(26 เมษายน ร.ศ. 108 - 1 เมษายน ร.ศ. 116)
- ยช. 5.6/11, เรื่องขอทหารคุมเงินของกรมรถไฟที่นำขึ้นไปแจกกุสึท่าทางสาย  
นครราชสีมา (14-25 ธันวาคม ร.ศ. 111)
- ยช. 5.6/1, เรื่องรถไฟสายนครราชสีมา  
(12 กันยายน ร.ศ. 107 - 25 สิงหาคม ร.ศ. 119)
- ยช. 5.9/13, เรื่องที่ดินแถมการก่อสร้างแหล่งทางรถไฟสายเหนือ  
(5 พฤษภาคม ร.ศ. 121 - 7 พฤศจิกายน ร.ศ. 126)
- ยช. 5.9/12, เครื่องล้อเลื่อนรถไฟ (สายเหนือ - สายตะวันออก)
- ยช. 5.9/14, เครื่องเหล็กทำรถไฟสายเหนือ  
(4 ตุลาคม ร.ศ. 121 - 26 พฤศจิกายน ร.ศ. 127)
- ยช. 5.9/3, คัดจะสร้างทางสายเหนือต่อจากสายนครราชสีมา  
(25 กรกฎาคม ร.ศ. 111 - 22 สิงหาคม ร.ศ. 115)
- ยช. 5.9/2, ทางบันชาดรับทำทางรถไฟและร่องขอคาตรวจทางรถไฟ  
(16 เมษายน ร.ศ. 110 - 19 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 121)
- ยช. 5.9/1, เรื่องทำทางรถไฟสายนครเชียงใหม่ (ร.ศ. 106)
- ยช. 5.9/4, เรื่องรถไฟ เมืองนครเชียงใหม่  
(20 เมษายน - 9 พฤษภาคม ร.ศ. 115)
- ม. 58/129, "ไปรเวตเรื่องพม่า เจี้ยว ลาว จีน จะคิดประทุษร้ายต่อเมือง  
นครเชียงใหม่"; (31 สิงหาคม ร.ศ. 119 - 6 พฤศจิกายน ร.ศ.  
119)
- ม. 58/112, เรื่องพระเจ้านครเชียงใหม่ไว้ใจให้คนต่างประเทศว่าความแทน

ยช. 5.2/22, เรื่องรถไฟบางพระ

ยช. 5.1/24, ความเห็นเรื่องสร้างรถไฟไปพระราชอาณาเขตปี ร.ศ. 120

ยช. 5.4/2, รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว

(16 กันยายน ร.ศ. 108 - 11 เมษายน ร.ศ. 112)

ยช. 5.4/6, ผลประโยชน์ในกรมรถไฟสายปากน้ำ

(28 ธันวาคม - 12 สิงหาคม ร.ศ. 112)

ยช. 5.5/1, "เรื่องรถไฟเมืองสงขลาไปเมืองไทรบุรีปี 111"

(24 ตุลาคม ร.ศ. 108 - 17 กันยายน ร.ศ. 111)

ยช. 5.5/3, "มิสเตอร์เวสเทินโฮลด์ขออนุญาตทำทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ

ถึงเมืองเพชรบุรี" (22 กรกฎาคม ร.ศ. 111 - 18 ธันวาคม ร.ศ.

114)

ยช. 5.5/6, เรื่องรถไฟเมืองเพชรบุรี มิสเตอร์เวสเทินโฮลด์ขออนุญาตทำและ

โอนซื้อมิสเตอร์เวสเทินโฮลด์เป็นพยานกรมหมื่นนราธิปประพันธุพงศ์รับทำต่อ

ไปกับเรื่องเปลี่ยนทางใหม่ (27 กันยายน ร.ศ. 114 - 6 ตุลาคม ร.ศ.

115)

ยช. 5.4/7, รถไฟบางปะกง (หรือที่เรียกว่า รถไฟสายตะวันออก)

(16 เมษายน ร.ศ. 123 - 26 กันยายน ร.ศ. 125)

ยช. 5.6/42, เรื่องการเดินรถไฟ กรุงเทพฯ - ลพบุรี - นครราชสีมา

(29 เมษายน ร.ศ. 120 - 16 ธันวาคม ร.ศ. 128)

ยช. 5.1/46, รายงานกองจัดการครั้งที่ 8 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงใน

กรุงเทพฯ ร.ศ. 123

ยช. 5.1/52, รายงานกองจัดการครั้งที่ 9 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงใน

กรุงเทพฯ ร.ศ. 125 (สิงหาคม ร.ศ. 125)

ยช. 5.1/58, รายงานกองจัดการครั้งที่ 12 กล่าวด้วยการเดินรถไฟหลวงใน

กรุงเทพฯ ประจำศก 127 (ค.ศ. 1908 - 9)

ยช. 5.1/42, ค่าโดยสารรถไฟ

(27 กรกฎาคม ร.ศ. 122 - 5 พฤษภาคม ร.ศ. 125)

ยธ. 5.1/37, เรื่องเงินค่าธรรมเนียมรถยนต์ไฟสายเล็ก และอัตราค่าโดยสาร  
ค่าบรรทุกที่จัดใหม่ลดลง ร.ศ. 120 - 128 ทั่วไป

ยธ. 5.1/32, ขบประมาณการใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟ

(2 สิงหาคม ร.ศ. 120 - 20 มีนาคม ร.ศ. 120)

ยธ. 5.5/7, รถไฟสายเพชรบุรี คำวิสร้างสถานีบางกอกน้อย ร.ศ.

114 - 119

ยธ. 5.2/13, เรื่องขุณภาษาบริวาร หุขุมมาเรีย ซารเวีย ขออนุญาตทำทาง  
รถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ - โกรกราก ( 24 ตุลาคม ร.ศ. 115 - 10

มีนาคม ร.ศ. 115)

ยธ. 5.2/22, รถไฟบางพระ ( 10 กันยายน ร.ศ. 120 - 30 เมษายน  
ร.ศ. 121)

ยธ. 5.8/1, กรมเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่องรถไฟมหาลัยหรือทำเงิน

(6 เมษายน ร.ศ. 119 - 20 พฤศจิกายน ร.ศ. 124)

ยธ. 5.8/2, รถไฟสายมหาไชย

(31 ธันวาคม ร.ศ. 119 - 17 มิถุนายน ร.ศ. 129)

ยธ. 5.8/4, ถวายสมเด็จพะเจ้านองยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานุพัฯวงษวร-  
เดช ผู้สำเร็จราชการรักษาพระนคร เรื่องสัญญาอนุญาตทำทางรถไฟ  
แต่กรุงเทพฯ ไปบ้านมหาไชย ร.ศ. 120.

ยธ. 5.8/7, รถไฟแม่กลอง (19 กันยายน ร.ศ. 123 - 17 เมษายน  
ร.ศ. 128)

ยธ. 5.8/8, รายงานผลประโยชน์ที่เก็บจากทางรถไฟสายทำเงินและแม่กลอง  
(26 ตุลาคม ร.ศ. 126 - 113 มิถุนายน ร.ศ. 129)

ยธ. 5.7, เรื่องรถไฟพระพุทธบาท

(1 เมษายน ร.ศ. 120 - 16 พฤษภาคม ร.ศ. 129)

ยธ. 5.6/43, เรื่องรถไฟตกทราย ร.ศ. 120 - 127

(3 สิงหาคม ร.ศ. 120 - 10 พฤษภาคม ร.ศ. 128)

ยธ. 3.1/1, กรมไปรษณีย์โทรเลข (6 มกราคม - กุมภาพันธ์ ร.ศ. 105)

ยธ. 3.1/4, เรื่องเงินผลประโยชน์กรมไปรษณีย์โทรเลข

ยธ. 3.1/10, เบ็ดเสร็จไปรษณีย์โทรเลข (1 มีนาคม ร.ศ. 116 - 12 มีนาคม ร.ศ. 129)

ยธ. 3.2/3, เรื่องจะออกประกาศใช้ไปรษณีย์บรรณในนี้

(4-16 มีนาคม ร.ศ. 119)

ยธ. 3.5/3, คำตราไปรษณีย์

(31 สิงหาคม ร.ศ. 118 - 9 มิถุนายน ร.ศ. 129)

ยธ. 3.6/16, จะมีการทดลองกรมไปรษณีย์ที่ได้ตั้งและเข้าในสัญญาสากล  
มาครบ 25 ปี 15-19 มิถุนายน ร.ศ. 129 (ประวัติของกรม  
ไปรษณีย์ ร.ศ. 102 - 129)

ยธ. 3.1/5, เรื่องราชการไปรษณีย์และโทรเลข 30 มกราคม ร.ศ. 114-16  
กรกฎาคม ร.ศ. 117 มีเรื่องการรวมกรมไปรษณีย์และกรมโทรเลข  
เป็นกรมเดียวกันเรียกว่า กรมไปรษณีย์โทรเลข

ยธ. 3.3/17, หลวงไปรษณีย์ชุกรานุรักษ์ไปตรวจราชการไปรษณีย์แลโทรเลขทาง  
หัวเมืองแหลมมลายู (16 มิถุนายน - 14 กรกฎาคม ร.ศ. 117)

ยธ. 3.1/2, จัดการคิดโทรเลขโทรศัพท์ตามป้อมต่าง ๆ

(13 พฤษภาคม ร.ศ. 112)

ยธ. 3.2/4, พระราชกำหนดไปรษณีย์แลโทรเลข

(2 เมษายน ร.ศ. 126 - 31 สิงหาคม ร.ศ. 126)

ยธ. 3.2/2, เรื่องพระราชบัญญัติไปรษณีย์

(20 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 29 มกราคม ร.ศ. 119)

ยธ. 3.3/16, รายงานกรมโทรเลขทูตเกลตาถวาย

(15 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 20 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 117)

ยธ. 3.3/8, เรื่องไปเปลี่ยนนายช่าง พนักงานโทรเลขมณฑลอีสาน

ยธ. 3.1/58, การจัดกิจการไปรษณีย์โทรเลข

ยธ. 3.4/44, เรื่องโทรเลขไม่มีสาย แลสายเคเบิ้ลเกาะสี่ซัง

(8 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 123 - 16 มิถุนายน ร.ศ. 128)

ยธ. 3.6/14, สายโทรศัพท์ถึงเมืองตะวันออกเฉียงเหนือ (ร.ศ. 124)

ยธ. 3.1/3, เรื่องราชทูตฝรั่งเศสและอังกฤษร้องว่าสายโทรเลขเสียบ่อย ๆ

(12 มีนาคม ร.ศ. 113 - 8 เมษายน ร.ศ. 117)

ยธ. 3.1/11, เรื่องทูตฝรั่งเศสขอวารการใช้โทรเลขกรุงเทพฯกับพนมเปญค้างช้า

เสียเวลามากขอไต่สวน (8 มิถุนายน - 9 พฤศจิกายน ร.ศ. 117)

ยธ. 3.1/7, กรมโทรเลขกับกรมโยธาวิวัฒกัน (ร.ศ. 115)

ยธ. 3.3/20, สายโทรเลข แหลมมลายูทางตะวันตก

(27 มีนาคม ร.ศ. 120 - 19 มิถุนายน ร.ศ. 127)

ยธ. 3.3/14, สายโทรเลขทางแหลมมลายู

(8 มีนาคม ร.ศ. 113 - 2 พฤศจิกายน ร.ศ. 119)

ยธ. 3.3/21, รัฐบาลอินโดจีนขอให้มีการเดินเมลไปรษณีย์ติดต่อกันระหว่างเมือง  
ในแม่น้ำโขงกับหัวเมืองที่ใกล้เคียงฝ่ายสยาม

(7-9 เมษายน ร.ศ. 129)

ยธ. 3.3/23, โทรเลขทางเมืองเขมร

(22 เมษายน ร.ศ. 112 - 12 มีนาคม ร.ศ. 115)

ยธ. 3.3/26, โทรเลขติดต่อกับเชียงตุง (7 กุมภาพันธ์ - 1 มิถุนายน ร.ศ. 123)

ยธ. 3.3/31, สายโทรเลขบางทะวาย

(29 มิถุนายน - 4 พฤศจิกายน ร.ศ. 114)

ยธ. 3.3/41, สร้างสายโทรเลขระหว่างเมืองสงขลาและเมืองป็นัง

(3-4 กรกฎาคม ร.ศ. 118)

ยธ. 3.6/2, อธิบดีไทยฝรั่งเศสขอให้หอพิศไปรษณีย์กลางเมืองเขินออกประกาศ

อนุญาตที่จะรับส่งห่อของทางไปรษณีย์ระหว่างเมืองนครจำปาหักคัมกับนานา  
ประเทศ (5 พฤษภาคม ร.ศ. 114 - 10 สิงหาคม ร.ศ. 115)



- ยธ. 3.6/3, ทูตฝรั่งเศสขอทำสัญญาในการส่งทองของแลไปรษณีย์ มีไปมาระหว่าง  
อินโดไชนาแลกรุงสยาม (22 มกราคม ร.ศ. 114 - 20 กันยายน  
ร.ศ. 119)
- ยธ. 3.6/4, สัญญากับฝรั่งเศสในการไปรษณีย์และทูตฝรั่งเศสมาถามถึงเรื่อง  
ที่ปรึกษากระทรวงการคลังแลทหาร (12-23 พฤษภาคม ร.ศ. 115)
- ยธ. 3.6/13, โทรเลขติดต่อกับอินโดไชนาแลสงขานามตี  
(8 กรกฎาคม ร.ศ. 120 - 24 สิงหาคม ร.ศ. 129)
- ยธ. 3.6/14, สัญญาส่งไปรษณีย์ระหว่างสเตรคเสตเกิดเมนต์กับกรุงเทพฯแล  
กลันตัน (20 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 121 - 1 สิงหาคม ร.ศ. 126)
- ยธ. 3.6/15, สัญญาส่งไปรษณีย์สงขานามตีระหว่างกรุงสยามกับประเทศอินเดีย  
(30 พฤศจิกายน - 2 ธันวาคม ร.ศ. 128)
- ยธ. 3.3/5, สายโทรเลขมณฑลพิษณุโลก (6 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 21  
กรกฎาคม ร.ศ. 117)
- ยธ. 3.2/1, เปิดรับไปรษณีย์สงขานามตีแลไปรษณีย์วัดตุในหัวเมือง  
ฝ่ายเหนือแลมณฑลพายัพ  
(2 พฤษภาคม ร.ศ. 115 - 27 พฤศจิกายน ร.ศ. 115)
- ยธ. 3.3/4, ขาดวงเมืองกระบิลจัดการสายโทรเลขไปถึงเมืองนครราชสีมา  
(7 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม ร.ศ. 112)
- ยธ. 3.3/3, สายโทรเลขทางมณฑลนครสวรรค์  
(22 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114 - 31 พฤษภาคม ร.ศ. 116)
- ยธ. 3.3/2, รายงานหลวงขจรยุทธกฤตกรวจจิราภการโทรเลขโทรศัพท์ทาง  
มณฑลราชบุรี แลมณฑลนครศรีธรรมราช (5 กันยายน ร.ศ. 119)
- ยธ. 3.3/7, ขอมสร้างสายโทรเลขมณฑลอีสานแลอุดร  
(21 เมษายน ร.ศ. 121 - 20 ตุลาคม ร.ศ. 124)
- ยธ. 3.3/9, สายโทรเลขทางมณฑลาวเจียง  
(28 พฤศจิกายน ร.ศ. 113 - 26 ธันวาคม ร.ศ. 117)

- ยช. 3.3/14, โทรเลขจากชุมพรถึงภูเก็ต (ร.ศ. 113 - 119)
- ยช. 3.3/18, ตรวจซ่อมสายโทรเลขสายเหนือแลหอคสายใต้น้ำที่เมืองสงขลา  
(24-27 มิถุนายน ร.ศ. 118)
- ยช. 3.3/22, สายโทรเลขเสียทางเมืองชูนันท์ แลจำปาศักดิ์  
(2 พฤษภาคม - 24 ตุลาคม ร.ศ. 112)
- ยช. 3.3/24, สายโทรเลขทางจันทบุรี  
(5 พฤศจิกายน - 9 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 114)
- ยช. 3.3/27, สายโทรเลขเชียงใหม่ใช้ไม่ได้ถึงเมืองตากแลสายแต่แดนลำพูนถึง  
ลำปางที่ซ่อมแล้วเจ้าราชบุตรได้ออกทุนทรัพย์ช่วย 40 รฐเบียด  
(1-2 พฤษภาคม ร.ศ. 118)
- ยช. 3.3/33, คัดทางสายโทรเลขแทนครราชสีมาถึงห้วยบอนพรหมแดน  
(17 กรกฎาคม - 9 สิงหาคม ร.ศ. 112)
- ยช. 3.3/40, โทรเลขเมืองวัฒนาแลบอนางชิง (ร.ศ. 119)
- ยช. 3.3/39, ป้ายหน้าออฟฟิศโทรเลขเมืองระยองไนน์ (ร.ศ. 119)
- ยช. 3.3/38, พระยาพิริยวิไชยกัมบัวไหลภรรยาออกเงินทำทาง
- ยช. 3.3/25, สร้างสายโทรเลขแต่เมืองจันทบุรีไปต่อกับเมืองตราด  
(10 พฤษภาคม ร.ศ. 125 - 27 มกราคม ร.ศ. 125)
- ยช. 3.3/43, สายโทรเลขเกาะสีชัง  
(17 ตุลาคม ร.ศ. 115 - 16 เมษายน ร.ศ. 117)
- ยช. 3.3/42, ไปรษณีย์และโทรเลขระหว่างเมืองสมุทรสงครามและเมืองราชบุรี  
(5 ธันวาคม ร.ศ. 114 - 7 พฤษภาคม ร.ศ. 118)
- ยช. 3.3/46, สายโทรเลขทางอุบลไช้ไค้ไค้แล้ว (12-17 มกราคม ร.ศ. 112)
- ยช. 3.3/45, สายโทรเลขแต่หนองคายไปเมืองโพนพิสัย (ร.ศ. 112)
- ยช. 3.1/47, รายงานพระยาสุริยาฯ ตรวจการรถไฟสายเหนือแลไปรษณีย์  
โทรเลข (13 ธันวาคม - 16 มกราคม ร.ศ. 124)

- ยช. 3.3/28, เจาะอุโมงค์ และเจาะราชวงศ์เมืองนครเชียงใหม่ที่จะสร้างสาย  
โทรเลขแต่เชียงใหม่ถึงตำบลปัว โดยไม่ต้องใช้พระราชทรัพย์ขึ้น  
มูลเกล้าถวาย (12 พฤษภาคม - 24 มิถุนายน ร.ศ. 119)
- ยช. 3.3/32, คัดทางสายโทรเลขแดนนครราชสีมาไปรัตนบุรี (ร.ศ. 112)
- ยช. 3.3/5, สายโทรเลขมณฑลพิษณุโลก  
(6 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115 - 21 กรกฎาคม ร.ศ. 117)
- ยช. 3.1/9, ผลประโยชน์คาโทรเลข  
(21 มีนาคม ร.ศ. 115 - 28 กันยายน ร.ศ. 117)
- ยช. 3.3/11, เรื่องกรมหมื่นดำรงฯ ได้จัดการแก้ไขโทรเลขสายเหนือให้  
เป็นการใช้ได้ดี คราวเสด็จไปมณฑลฝ่ายเหนือ (มณฑลลาวเฉียง)  
28 มกราคม - 29 ธันวาคม ร.ศ. 117
- ยช. 3.3/13, เรื่องจัดการตรวจทางและซ่อมสร้างเสาสายโทรเลขต่าง ๆ  
หัวเมืองฝ่ายเหนือ (3 ธันวาคม ร.ศ. 113 - 28 มิถุนายน ร.ศ. 119)
- ยช. 3.3/10, สร้างและซ่อมสายโทรเลขมณฑลพายัพ  
(16 มิถุนายน ร.ศ. 115 - 23 พฤศจิกายน ร.ศ. 127)
- ยช. 3.2/5, ประกาศเพิ่มเติมการฝากหนังสือเงินทางไปรษณีย์  
(26 กุมภาพันธ์ - 24 สิงหาคม ร.ศ. 128)
- ยช. 3.3/12, เรื่องโทรศัพท์อยู่ในนี้  
(8 พฤษภาคม ร.ศ. 112 - 21 ธันวาคม ร.ศ. 117)
- ยช. 3.1/63, ไขเครื่องโทรศัพท์อย่างใหม่  
(1 มกราคม ร.ศ. 125 - 19 มกราคม ร.ศ. 127)
- ยช. 3.3/36, เรื่องไปรษณีย์ และโทรเลขโทรศัพท์ของเมืองพระตะบอง  
(26 ธันวาคม ร.ศ. 117 - 25 พฤษภาคม ร.ศ. 118)
- กษ. 9.3/8, คิดจะซ่อมคลองภาษีเจริญ และทำประตูน้ำ
- กษ. 9.1/4, พระราชบัญญัติ รักษาคลองและท่านบ
- ค. 6/4, (ก - อ), ประกาศจัดที่สร้างถนนตำบลบ้านพานถม

กองบรรณสาร, กระทรวงการต่างประเทศ

หนังสือโต้ตอบเรื่องชาวต่างประเทศที่ป็นขอสัมปทานท่าทางรถไฟ จากสงขลาถึง

ไทรบุรี จำนวนที่ 3 พ.ศ. 2432

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา พ.ศ. 2438 - 2439, หมวด

รถไฟ แผนที่ 11 ตอน 15 และ 14 จำนวนที่ 1-2 พ.ศ. 2438-2439

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา แผนที่ 10 จำนวนที่ 1 พ.ศ. 2437

ตอน 13

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา แผนที่ 5 จำนวนที่ 2 พ.ศ. 2435

ตอน 8

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา แผนที่ 32 จำนวนที่ 1 พ.ศ. 2439

ตอน 1

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา แผนที่ 33 จำนวนที่ 2 พ.ศ. 2441

แผนการสร้างสายเหนือ และสายนครราชสีมา แผนที่ 33 จำนวนที่ 1 พ.ศ. 2441

"คำกราบบังคมทูลเนื่องในพระราชพิธี เปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ ถึง

เพชรบุรี วันที่ 19 เมษายน ร.ศ. 122"

แผนกู้เงินสร้างทางรถไฟ พ.ศ. 2447 - 66, แผนที่ 34, จำนวนที่ 1 ตอน 2

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารที่พิมพ์แล้ว

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (พิมพ์ พ.ศ. 2493, ฉบับที่ 8).

จุลจอมเกล้า, พระบาทสมเด็จพระ. จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน. ภาค 7 (พิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพมหาอำมาตย์โทหม่อมเจ้าดำรงศิริ ศรีธวัช วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2473).

จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน. ภาค 5 และภาค 6. พระนคร: โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, 2514.

จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน. ภาค 16. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2481. (พิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพเจ้าพระยาอภัยราชามหาธิบดีธรรมธร ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส 15 มีนาคม 2481).

ปิยมหาราช, พระบาทสมเด็จพระ. พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระปิยมหาราช. (พิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพเจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ ม.ร.ว. เย็น อิศรเสนา, พ.ศ. 2484).

วิจิตรวาทการ, พลตรีหลวง. วิจิตรอนุสรณ์. (คณะรัฐมนตรีพิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพพลตรีหลวงวิจิตรวาทการ ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2505).

ถนอมจักรกำจร, พันโท พระ. จดหมายเหตุเรื่องสร้างเมืองรัตนบุรี. พระนคร, 2445.

การรถไฟไทย, จดหมายเหตุเรื่องเปิดรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือ และเสด็จพระราชดำเนินประพาสเมืองฉะเชิงเทรา. (พิมพ์ในงานบำเพ็ญกุศลหน้าพระศพพระเจ้าพี่นางเธอพระองค์เจ้าหญิงอรประพันธ์รำไพ ครบ 100 วัน, วันที่ 2 กันยายน



พ.ศ. 2476). พระนคร, โรงพิมพ์พระจันทร์, ทาพระจันทร์, 2476.

การรถไฟไทย, รวมเรื่องเกี่ยวกับรถไฟไทยตั้งแต่ ร.ศ. 106 (พ.ศ. 2430 ถึง พ.ศ. 2483). ม.ป.ท., ม.ป.ป., (พิมพ์ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงพระศพ หม่อมเจ้าเสริมสวาสดีกฤดากร ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2484).

ไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์, กรม. ตำนานไปรษณีย์โทรเลขสยาม พ.ศ. 2428 - 2468 กระทรวงคมนาคม. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร 2468.

. ประวัติและวิวัฒนาการกรมไปรษณีย์โทรเลข. (พิมพ์เนื่องในโอกาสครบรอบ 80 ปีของกรมไปรษณีย์โทรเลข. พระนคร: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, พ.ศ. 2506.

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 8 หน้า 447.

. เล่ม 14 หน้า 11.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## เอกสารพิเศษ

## หนังสือ

จุลจักรพงษ์, พระเจาवरวงศ์เชอพระองค์เจ้า. เจ้าชีวิต. พิมพ์ครั้งที่สาม, พระนคร:  
คลังวิทยา, 2517.

นริศรานูวัตติวงศ์, สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยา. และสมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ.  
สาส์นสมเด็จพระเจ้า. พระนคร: คลังวิทยา ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์ ภาคที่ 5.

คำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยา. ประชุมพงศาวดารภาคที่ 17. ตำนานเรื่องเด็กหยวน  
และบ่อนเบี้ย (ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์).

สงวน อึ้งคง. สิ่งแรกในเมืองไทย. พระนคร: แพร่พิทยา, 2514.

ถวิล อยู่เย็น, พ.อ. (รวบรวมและเรียบเรียง). สรุปเหตุการณ์สำคัญสมัยรัชกาลที่ 4-5  
พ.ศ. 2394 - 2453. พระนคร: โรงพิมพ์กรมยุทธศึกษาทหารบก, 2511.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2439 - 2500.  
กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟ, 2500.

. งานฉลองรถไฟครบ 50 ปี, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมรถไฟ, 2490.

. ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี. พระนคร:  
การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513.

## วิทยานิพนธ์

สมาใจ ไพโรจน์ธีรรัตน์. "บทบาทของประเทมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างรถไฟของ  
ประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระ  
พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว". วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาวิทยาลัย แอนกวิชาประวัติศาสตร์

คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

อช. บุญยานนท์. "สังเขปเอกสารประวัติศาสตร์ ร.ศ. 112 (ตอนอินโดจีนและแม่น้ำโขงใน  
สายตาของฝรั่งเศส)". หน้า 3 (อัครสำเนา)

บทความจากวารสาร

ศิริชัย นนมิตรเลขการ. "ว่าด้วยสะพานซุกเฉลิม". อนาคค. ปีที่ 1, ฉบับที่ 1  
(มกราคม - กุมภาพันธ์ 2515). 41-43.

รอง ศยามานนท์. "The City of Bangkok", อักษรศาสตร์. เล่มที่ 2,  
(3 มกราคม 2506).

วิชาญ ภูพัฒน์. "การทรุดตัวของกรรมคอสสะพานที่ก่อสร้างบนดินอ่อน". วารสาร  
วิศวกรรมสาร. ปีที่ 27, ฉบับที่ 3 (พฤษภาคม - มิถุนายน 2517).

อัน นิมมานเหมินท์. "การแก้ปัญหาทางฝั่งเมืองของพระนครธนบุรี และการตั้งศูนย์กลางทาง  
การปกครองแห่งชาติใหม่". วารสารเทศบาลนครกรุงเทพ. เล่มที่ 127  
(กรกฎาคม 2514), 6.

บทความจากหนังสือพิมพ์

ศักดิ์สิทธิ์ ปราโมช, ม.ร.ว. "ปัญหาประจำวัน", สยามรัฐรายวัน, (26 เมษายน 2516).

[วัน โนธา และตะวันบ้านทุ่ง]. "คิดถึงรอร่าง", สยามรัฐรายวัน, (1 ตุลาคม 2515).

lib 21

Primary Sources

Article

Arriya Sintujarivatr. "King Chulalongkorn's Council of State" Bangkok World (October, 1971 ).

Secondary Sources

Books

Bowring, Sir John, The Kingdom and People of Siam. 2 vols.  
London: John W. Parker and Son, 1857.

Graham, W.A. Government. London: Alexander Moring Ltd,  
The Se la More Press, 1924.

Hall, D.G.E. A History of Southeast Asia. London: Macmillan  
and Co. Ltd., 1955.

Seidenfaden, Major Erik. Guide to Bangkok with Note on Siam. Bangkok: The Royal State Railways of Siam,  
1932.

## ภาคผนวก

คลอง ถนน สะพาน ทิวทัศน์และชอชมแซมขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕  
(เท่าที่ค้นคว้าเอกสารได้)

คลอง

คลองหลวงสารราชาเขต (คลองสาร)	คลองคีตะ (บาง) กระจับปี่
คลองเม่งแสง	คลองวัดยานนาวา
คลองสามเสน	คลองสะพานหัน
คลองสวัสดิ์เปรมประชากร	คลองขื่อนา
คลองสัมปอ	คลองทอทอง
คลองญวน	คลองรางเงิน
คลองบางกะปิ	คลองพระยาไทย
คลองสี่ลม	คลองแยกจากคลองสี่ลมโดยผ่านถนนสาร
คลองบางรัก	คลองวัดสุทัศน์
คลองวัดโสมนัส	คลองซุกใหม่ อยู่ระหว่างถนนพหลโยธิน
คลองพระโขนง	คลองแสนแสบ
คลองมหาสวัสดิ์	คลองรังสิต
คลองสำเพ็ง (สามเพ็ง)	คลองหลอด

ถนน

ถนนพลับพลาไชย	ถนนเขาวราช
ถนนในบริเวณสำเพ็ง (สามเพ็ง)	ถนนหลังวัดมหาธาตุ
ถนนรอบพระบรมมหาราชวัง	ถนนอนุวงษ์
ถนนราชวงษ์	ถนนสนามหลวง (ถนนหน้าพระราชวังบวร)
ถนนทหารบก	ถนนทหารเรือ
ถนนริมวัดคอนบ้านหวาย	ถนนหลวง (ถนนหน้าวัดเทพศิรินทร์ ไปสถานีรถไฟนครราชสีมา)



ถนนประแจจีน

ถนนคานตะวันออกของวัดสุทัศน์ ตั้งแต่

ถนนเจริญกรุงผ่านถนนบูรพาไปจดถนน

บำรุงเมือง

ถนนวัชรราชบูรณะ (ถนนศรีเพชร)

ถนนบ้านคินสอ

ถนนบ้านแขก

ถนนพาหุรัตน์

ถนนริมคลองหลอด เชิงสะพานเสี้ยว

ถนนเทวีบูรพาตร

ถนนราชดำเนินกลาง

ถนนราชวัติใน

ถนนดวงตะวัน

ถนนพฤษนิบาท (ศ)

ถนนปลายตลาด

ถนนช่างฮั่นนอก

ถนนดวงเค็ดอนนอก

ถนนดวงตะวันนอก

ถนนรมมือ (ส้มมือ)

ถนนเบญจาศ

ถนนลก

ถนนทับทิม

ถนนพุกศาล

ถนนเตก

ถนนพทรราช

ถนนสามัคคี

ถนนบูรพา

ถนนหน้าวังกรมหมื่นนราธิปพงษ์พงศ์

(แถวคลองตลาด)

ถนนพระยาอิศรานุภาพ

ถนนรอบคลองผดุงกรุงเกษม

ถนนสามเสน

ถนนจักรเพชร

ถนนชาวสาร (เขาสาร)

ถนนราชดำเนินนอก

ถนนราชดำเนินใน

ถนนราชวัตินอก

ถนนคอเสื้อ

ถนนตลาด

ถนนสนามกระบือ

ถนนรางฮั่น

ถนนควาง

ถนนดวงควันนา

ถนนวงเค็ดอน

ถนนอก

ถนนริ้ว

ถนนใบพอน

ถนนสัมพันธ์วงศ์

ถนนหน้าวัดชนะสงคราม

ถนนหน้าวัดราชาธิวาส

ถนนกรุงเกษม

ถนนประทุมวัน

ถนนวิ้วคำพอง

ถนนเคโง

ถนนสาทร

ถนนราชินี

ถนนสนามไชย

ถนนเจ้าพระยาสุรศักดิ์

ถนนจักรวรรดิ

ถนนจักรพรรดิพงษ์

ถนนลูกหลวง

ถนนอนุสาวรีย์

ถนนดำรงรักษ์

ถนนสำราญไชย

ถนนสี่พระยา

ถนนนิเวศน์

ถนนสีลม

ถนนสุรวงษ์

ถนนวชิรวิเทศ

ถนนวรจักร

ถนนอัษฎางค์

ถนนนาพระยาน

ถนนพระประมวดี (ญ)

ถนนวรจักร

ถนนหลานหลวง

ถนนพระจันทร์

ถนนพเนียง

ถนนหลังตลาดเสาชิงช้า

ถนนรองเมือง

ถนนวิสุทธิกษัตริย์

สะพาน

สะพานข้ามคลองหลอดหลายสะพาน

เช่น สะพานเสี้ยว

สะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม

(หลายสะพาน) เช่น สะพาน

นพวงษ์ (นพวงษ์)

สะพานข้ามคลองบ้านจวน

สะพานข้ามคลองมหานาค (หลาย

สะพาน)

สะพานระหว่างถนนราชวงศ์ และถนน

สัมพันธ์วงษ์

สะพานสุประดิษฐ์

สะพานหกข้ามคลองตลาด

สะพานที่ทาราชาวรดิษฐ์

สะพานบนถนนดินสอด

สะพานพระอรุณราชยา

สะพานข้ามคลองสาขรรราชยุตก

(หลายสะพาน)

สะพานดำรงสถิตย์

สะพานข้ามคลองโองางบนถนนเขาวราช

สะพานวิศุกรรมนิรมาน

สะพานรพีพัฒนาภาค

สะพานนรรัตนสรฐาน

สะพานยศเส

สะพานตึกคิน

สะพานวัดสามปลื้ม

สะพานข้ามคลอง สมป่อยบนถนนราชวัต

สะพานมีชวานรังษิรักษ์

สะพานเทวกรรมรังษิสุทธิ

สะพานพิศณุปลศคัมภ

สะพานจตุรภักตรรังษิสุทธิ

สะพานบนถนนเตก

สะพานนริศรคาวธ

สะพานสุทัศน์

สะพานแมนเขียน

สะพานบริวารอุทิศ

สะพานกิมเซงหลี่ (สะพานอากรเตง) ซาม

คลองสาม เสนบนถนนสาม เสน

สะพานวัดคหรรณพาราม

สะพานพิทยเสถียร

สะพานข้ามคลองวัดนารารถ

สะพานภาณุพันธ์

สะพานสมมทอมรมารค

สะพานหัน

สะพานมีชวานรังษิสรค

สะพานบานเขมร

สะพานข้ามคลอง เปรมประชากรบนถนนราชวัต

สะพานเทเวศร์นฤมิตร

สะพานจตุรภักตรรังษิสร

สะพานปราบศักรุพาย

สะพานเทวกรรมรังษิรักษ์

สะพานฉนวน

สะพานอวาตวิจิตร

สะพานโสมนัสนาครา

สะพานวเสิร์ฐ

สะพานขมัยนรุเชษฐ

สะพานอุภัยเจษฎุทิศ

หมายเหตุ

นอกจากนี้ได้แก่สะพานเฉลิมตาง ๆ ซึ่งแสดงไว้แล้วในบทที่ ๒