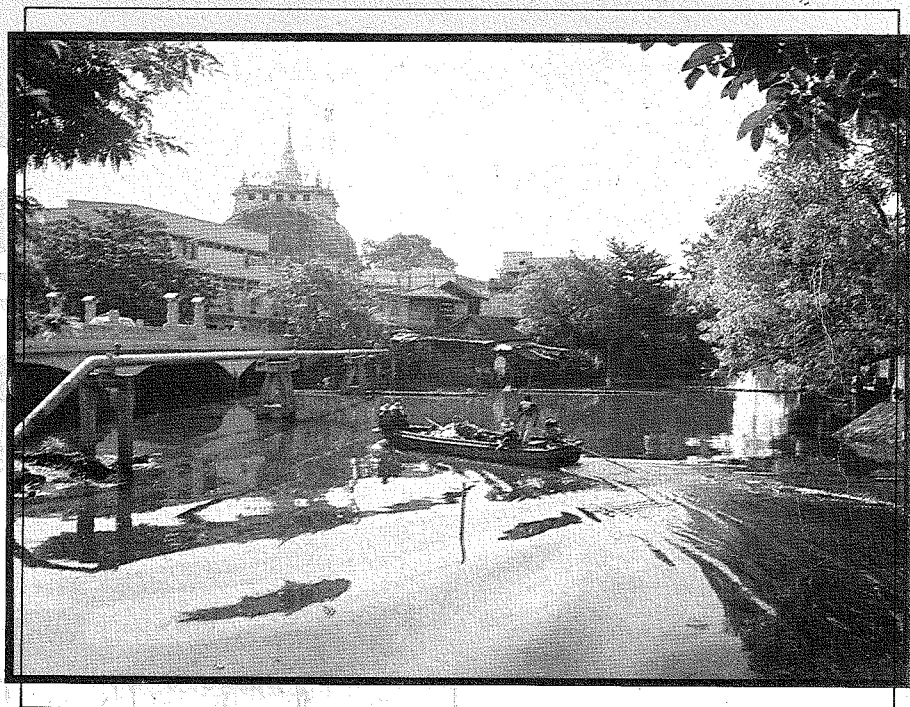


คลองในกรุงเทพฯ

ปียนาก บุนนาค
ดวงพร นพคุณ
สุวัฒนา รัตนานิติ



ปียนาก บุน

คณะ



รายงานผลการวิจัยเงินทุนเพื่อเพิ่มพูนและ
พัฒนาประสิทธิภาพทางวิชาการ
เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี

**CANALS IN BANGKOK : HISTORY,
CHANGES AND THEIR IMPACT
(1782 A.D. - 1982 A.D.)**

**PROJECT LEADER : ASSOCIATE PROFESSOR PIYANART BUNNAG
DEPARTMENT OF HISTORY**

**RESEARCHERS : ASSISTANT PROFESSOR DUANGPORN NOPKHUN
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY
ASSISTANT PROFESSOR SUWATTANA THADANITI
DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL
PLANNING**

**This project is supported by the Research Affairs Office
Chulalongkorn University, to commemorate
the Ratanakosin Bicentennial 1982 A.D.**

คำนำ

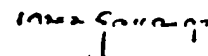
ในโอกาสที่กรุงเทพมหานครมีอายุครบรอบ 200 ปีในพุทธศักราช 2525 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เห็นสมควรที่จะร่วมเฉลิมฉลองโอกาสอันเป็นมหามงคลนี้ในทางวิชาการ รวมทั้งทางด้านศิลปะและวัฒนธรรม โดยจัดให้มีการปาฐกถา การอภิปราย การสัมมนา นิทรรศการ การประชุมนานาชาติ การจัดตั้งหอจดหมายเหตุ การออกเอกสารและสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ และการประกวดศิลปะ เป็นต้น ในการนี้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดตั้ง คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการปฏิบัติการกิจชุดต่าง ๆ ขึ้น เพื่อพิจารณาโครงการวิจัยต่าง ๆ เช่น คณะอนุกรรมการปฏิบัติการกิจการวิจัยเรื่องศิลปะวัฒนธรรมไทยในรอบ 200 ปีแห่งกรุงเทพมหานครและพัฒนากิจการทางด้านวิชาการของแต่ละสาขาในรอบ 200 ปีแห่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำหน้าที่พิจารณาและติดตาม ผลงานของโครงการวิจัยต่าง ๆ

เพื่อการนี้ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดสรรเงินอุดหนุนเพื่อเพิ่มพูนและพัฒนาประสิทธิภาพทาง วิชาการประจำปี 2524 จากเงินผลประโยชน์ของมหาวิทยาลัยให้เป็นทุนสำหรับโครงการวิจัยทั้งสองดังกล่าว ข้างต้น รวมทั้งสิ้น 27 โครงการ

สำหรับโครงการวิจัยเรื่องศิลปะและวัฒนธรรมไทยในรอบ 200 ปีแห่งกรุงเทพมหานครนั้น เรื่อง **คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525)** เป็นหนึ่งในโครงการวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยได้ศึกษาความเป็นมาและความเปลี่ยนแปลงของคลอง ในรอบ 200 ปีที่ผ่านมา โดยพิจารณาถึงนโยบายในการขุดคลอง ที่ตั้ง ประโยชน์ และผลกระทบต่อของการขุด คลองต่อกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

ผลงานวิจัยเรื่องนี้คงจะอำนวยประโยชน์แก่ผู้สนใจ และทำให้เห็นความเปลี่ยนแปลงของการใช้ ประโยชน์ ตลอดจนความสำคัญของคลองที่มีต่อบ้านเมืองในด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และสภาวะแวดล้อมอันจะนำไปสู่ความรู้และความเข้าใจชีวิตแบบไทย ซึ่งเคยอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ได้ดียิ่งขึ้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยขอขอบคุณรองอธิการบดีฝ่ายต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยและคณะอนุกรรมการ ปฏิบัติการกิจโครงการวิจัยศิลปะวัฒนธรรมไทยในรอบ 200 ปีแห่งกรุงเทพมหานครที่มีบทบาทสำคัญและ ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ยังผลให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีทันสมเจตนาของมหาวิทยาลัยที่จะร่วม สมโภชกรุงเทพมหานคร 200 ปีในครั้งนี้


(ศาสตราจารย์ ดร. เกษม สุวรรณกุล)
อธิการบดี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิติกรรมประกาศ

โครงการวิจัย กลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525) สำเร็จลงได้ก็เพราะได้รับความช่วยเหลือและสนับสนุนจากฝ่ายต่าง ๆ ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งจัดตั้งคณะกรรมการปฏิบัติภารกิจโครงการวิจัยวิวัฒนาการของศิลปะและวัฒนธรรมไทยในรอบ 200 ปีแห่งกรุงรัตนโกสินทร์เพื่อพิจารณาและเสนอความเห็นไปยังคณะกรรมการวิจัยของมหาวิทยาลัยในการอนุมัติให้ทุนทำการวิจัยเนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ 200 ปี คณะผู้วิจัยขอขอบคุณฝ่ายต่าง ๆ ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและโครงการไทยศึกษาไว้ ณ ที่นี้ด้วย นอกจากนี้ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ติก ผู้อำนวยการโครงการไทยศึกษา ซึ่งหมั่นติดตามโครงการวิจัยนี้และอำนวยความสะดวกให้แก่คณะผู้วิจัยเพื่อให้เข้าถึงแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ในขณะเดียวกัน คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์รอง ศยามานนท์ ศาสตราจารย์วิลาสวงศ์ พงศบุตร และอาจารย์สุนทร ชูดิทรานนท์ แห่งภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คุณนิจ หิญาธิระนันท์ คุณชลิตภากร วีรผลิน ผู้อำนวยการกองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร คุณนิคม ปราชัญญนคร ผู้อำนวยการกองบำรุงและรักษาคลอง สำนักงานระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร และคุณวิบูลย์ นพคุณ หัวหน้างานปกครอง เขตปทุมวัน ซึ่งได้กรุณาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การวิจัย รวมทั้งผู้ช่วยศาสตราจารย์สุรศักดิ์ ศิริไพบุลย์สินธ์ ม.ร.ว.เปรมศิริ เกษมสันต์ คุณอุษา จารุทะจัย ซึ่งได้ให้ความช่วยเหลือในการทำแผนที่ นอกจากนี้ขอขอบคุณ คุณวรารักษ์ ทินานนท์ นักวิจัยแห่งโครงการไทยศึกษาที่อำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างโครงการไทยศึกษากับผู้วิจัย และขอขอบคุณ อาจารย์ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์ คุณพิภพ พิทักษ์ศิลป์ คุณวชิระ ขอบแต่ง คุณโสภภาพรรณ ปานชุ่มจิต อาจารย์และนิสิตปริญญาโท ภาควิชาผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และคุณสุด จอนเจดสิน นิสิตภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ รวมทั้งคุณกรกิจ ทิพรรัตน์ คุณแผน สารีกา และโดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณจรรุณี ทิพย์พิมานชัยกร ที่ได้ช่วยพิมพ์งานวิจัยให้อย่างเต็มใจและเสียสละยิ่ง

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณสาวตรี ทัพพะสุด นิสิตปริญญาโท ภาควิชาประวัติศาสตร์ ปีการศึกษา 2523 เป็นพิเศษ ในการให้ความช่วยเหลือทั้งในด้านการเก็บรวบรวมข้อมูล การสำรวจสนาม และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตลอดการทำวิจัย ความช่วยเหลือของเธอเป็นที่ประทับใจอย่างยิ่งต่อคณะผู้วิจัยจนอาจกล่าวได้ว่างานวิจัยเรื่องนี้จะไม่อาจสำเร็จลงได้อย่างรวดเร็วถ้าไม่ได้รับความช่วยเหลือด้วยความเต็มใจและเสียสละอย่างยิ่งจากเธอ

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยที่เป็นพื้นฐานขั้นต้นในการทำวิจัยเรื่องนี้ คือ เรื่องกลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367 - พ.ศ. 2453) วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2520 ของกิตติ ดันไทย และเรื่อง การวางรากฐาน

การคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว งานวิจัยทุนรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2518 ของปิยนาท บุนนาค งานวิจัยดังกล่าวนับว่าเป็นพื้นฐานสำคัญขั้นต้นที่เป็นแนวทางให้แก่ผู้วิจัยในการศึกษาค้นคว้าและวิจัยต่อมา จนงานวิจัยเรื่องนี้สำเร็จลุล่วงลงด้วยดี โดยเฉพาะคุณกิตติ ตันไทย นั้น คณะผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้เป็นพิเศษด้วย

ท้ายที่สุดนี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณเทพชู ทับทอง แห่งหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ คุณเด่นพงศ์ เจริญทิพย์ คุณกฤตา เบญจฤทธิ์ และคุณวีรชัย อาภาสกุล นิสิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่กรุณาเอื้อเพื่อให้สัมภาษณ์ภาพถ่ายคลองทั้งอดีตและปัจจุบันบางส่วน

นอกจากนี้ การที่งานวิจัยสำเร็จลงเรียบร้อยด้วยดี ก็เพราะความช่วยเหลืออย่างเสียสละและเต็มใจยิ่งของเจ้าหน้าที่แห่งโรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งคณะผู้วิจัยขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี (พ.ศ. 2325-2525)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงประวัติความเป็นมาและความเปลี่ยนแปลงของคลองในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงตั้งแต่การสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีใน พ.ศ. 2425 จนถึงปัจจุบันเมื่อมีการสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ 200 ปีใน พ.ศ. 2525 ทั้งนี้โดยมุ่งศึกษาถึงคลองขุดซึ่งมีหลักฐานสนับสนุนพร้อมทั้งประเมินผลกระทบของความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของคลองดังกล่าวต่อกรุงเทพฯ ด้วย

การศึกษาแบ่งเป็น 5 บท คือ หลังจากเริ่มด้วยบทนำแล้วเป็นบทที่ 1 ซึ่งว่าด้วยสภาพทั่วไปของกรุงเทพฯ (คือธนบุรีและพระนคร) ซึ่งมีผลต่อการขุดคลอง และกล่าวถึงคลองขุดในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ บทที่ 2 เกี่ยวกับคลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง บทที่ 3 เกี่ยวกับคลองขุดภายหลังสนธิสัญญาเบาริงจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 บทที่ 4 ว่าด้วยคลองขุดตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 ถึง พ.ศ. 2500 และบทที่ 5 ว่าด้วยคลองขุดในสมัยปัจจุบันคือตั้งแต่ พ.ศ. 2500 ถึง พ.ศ. 2525 จบลงด้วยบทสรุปซึ่งเป็นบทที่สรุปเกี่ยวกับประวัติ ความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของคลองจากเนื้อหาทั้งหมด แล้ววิเคราะห์และประเมินผลกระทบของคลองดังกล่าวต่อกรุงเทพฯ ทั้งในอดีตและปัจจุบัน จึงนับว่าบทสรุปมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าบทอื่น ๆ และเป็นบทที่ทำให้งานวิจัยสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผลจากการศึกษา วิจัย ได้ข้อสรุปว่า ในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงซึ่งเป็นเขตพระราชธานีมีคลองขุดมาบ้างแล้วก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญในการขุด คือ เพื่อประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ การคมนาคม ขนส่ง และการค้าขาย ซึ่งลักษณะเช่นนี้จะมีสืบมาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง ต่อมาภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงแล้ว วัตถุประสงค์ในการขุดคลองด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์หายไป แต่ยังคงวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคม ขนส่ง และค้าขายอยู่อย่างเดิม ในขณะที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเปิดพื้นที่เพาะปลูกข้าวเพิ่มขึ้นมาเป็นประเด็นสำคัญ เพราะในขณะนั้นโดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 5 ข้าวซึ่งเพิ่งถูกส่งเป็นสินค้าออกตามข้อกำหนดของสนธิสัญญาเบาริงได้เริ่มมีความสำคัญ และเป็นที่ต้องการของตลาดโลกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ปรากฏว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการขุดคลองใหม่และซ่อมคลองเก่าอย่างมากมายทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง แม้ว่ารัฐบาลจะส่งเสริมการพัฒนาการคมนาคมทางบกก็ตาม จากการวิจัย

พบว่า รัฐบาลในห้ารัชกาลแรกแห่งกรุงรัตนโกสินทร์มีนโยบายทำนุบำรุงคลองด้วยการขุดคลองใหม่ และขุดซ่อมคลองเก่าเพื่อให้คลองใช้การได้ดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ได้มีการออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อรักษาคลองให้ใช้การได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีระเบียบว่าด้วยการจราจรทางน้ำด้วย แต่ปรากฏว่าตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน คลองขุดโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ได้ถูกปล่อยปละละเลยทั้งจากรัฐบาลและประชาชนทั่วไป ทำให้คลองมีความตื้นเขิน สกปรก บางคลองก็ถูกถมเป็นถนน สภาพการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาสถานะแวดล้อมเป็นพิษต่อชาวกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน

ดังนั้นการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ จึงน่าจะเป็นแนวคิดกระตุ้นให้คนปัจจุบันมองย้อนหลังไปสู่อดีต โดยเฉพาะตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ว่าบรรพบุรุษของเรานั้น ท่านได้วางผังเมืองโดยพิจารณาถึงความสำคัญ และการใช้ประโยชน์ของคลองในด้านต่าง ๆ ซึ่งทำให้กรุงเทพฯ ในสมัยนั้นได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่สะอาด ระเบียบเรียบร้อย สวยงาม ร่มรื่น ด้วยแม่น้ำลำคลองน้อยใหญ่คู่ใจเป็น “เวนิสตะวันออก” ซึ่งห่างไกลจากสภาพปัจจุบันอย่างมาก ถ้าได้มีการรักษาคลองให้ใช้การได้ดีอย่างมีประสิทธิภาพอย่างที่บรรพบุรุษได้กระทำไว้ แทนที่จะทำลายเสียอย่างที่เป็นอย่างนี้ก็เป็นอยู่ก็คงมีส่วนทำให้คนกรุงเทพฯ มีสุขภาพจิตและสุขภาพร่างกายดีกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้แน่นอน

CANALS IN BANGKOK : HISTORY, CHANGES AND THEIR IMPACT (1782 A.D. - 1982 A.D.)

ABSTRACT

The objective of this research is to study and analyze the origin and the changes of canals (klong) in Bangkok and the areas near-by from the year the city was founded (1782) until the bicentennial celebration year (1982). By and large, this study concentrates on man-made Canals or "Dug Canals" (Klong Kut) mentioned in historical records or proven by reliable evidences, and evaluates the changes of "Dug Canals" and their effect upon Bangkok.

This study consists of five chapters. Following the introduction is the first chapter concerning the general environment of Bangkok (Dhomburi and Bangkok area) which affected the "Dug Canals" project. "Dug Canals" in Bangkok and adjacent areas before the founding of the city was mentioned in this chapter as well. The second chapter concerned directly with all "Dug Canals" in Bangkok prior the Bowring Treaty. "Dug Canals" after the Bowring Treaty to the reign of King Rama V was explained in chapter three. All "Canals dug" between King Rama VI's reign up until the year 1957 appeared in the fourth chapter. The fifth chapter focussed on the "Dug Canals" in the contemporary period (1957 - 1982). This research ended with the conclusion which consisted of two parts, the first part dealt with the origin and the changes of the canals in Bangkok briefly, and the second part involved the analysis and the evaluation of the effect of "Dug Canals" on Bangkok city in the past and the present. It may be considered that the summary is just as important as other chapters and made the study complete.

The result of this research revealed that Bangkok and the areas near-by which are in the capital boundary had had a number of "Dug Canals" before Rattanakosin period. The objective of digging canals at that time were first, for the benefit of defensive strategy and second, for the facility of the water-way transportation. The objectives mentioned above had been kept in will by the government up until the time before the Bowring Treaty was signed. It is quite obvious that the reason of digging canals for defensive purpose was replaced by an economic purpose after the treaty. Indeed, the new and significant objective of "Dug Canals" which the Thai government endeavored to pursue was to enlarge arable land for rice cultivation. However, the purpose of "Dug Canals" for the facility of transportation is still retained. Undoubtedly, the crucial change of this domestic policy of "Dug Canals" plan was because rice, in the reign of King Rama V, started to be classified as an export goods according to the agreement in the Bowring Treaty. Rice at that period became more important and was required by the world market in terms of quantity not only the govern-

ment of King Rama V dug many new canals and repaired a number of old canals in Bangkok and adjacent areas, but also attempted to develop the land transportation to some extent. The result of this research disclosed that the governments of the first five Rattanakosin kings had the policy of maintaining and developing water-ways in the capital boundary by digging new canals and restoring the old ones. In the reigns of King Rama the fourth and the fifth, the governments imposed a number of laws to protect the canals for efficient use and to develop the traffic rule of the water-ways. Nevertheless, the "Dug Canals", especially in the Bangkok area, have been neglected by the users and the Thai governments since the reign of King Rama VI to the present regime. There is no doubt that the act of long neglect of the responsible institution have brought about the problems of shallow canals and water pollution. During this period, some canals have been filled and replaced by new roads. To sum up, the serious situation as to the loss of "Dug Canals" in numerous manners is the major cause of pollutions in Bangkok at present.

In short, this study might be able to stimulate the present Bangkok population to look back into the past during the reign of King Rama I to King Rama V of Rattanakosin, and realize that their forbears had laid out the city planning by considering the importance of canals for various usages. This doing made Bangkok clean, beautiful, shady and cool and intervening with canals large and small and often called "Venice of the East", quite different from what it is at present. If the canals have been constantly maintained as our previous generation had done, today Bangkok residents would have a better mental and physical health than they are having now.

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อภาษาไทย	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
บทนำ	1
บทที่ 1 ภูมิหลังของคลองในกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์	5
- ความสำคัญของคลอง	5
- สภาพทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงที่มีผลต่อการขุดคลอง	7
- วัตถุประสงค์ในการขุดคลอง และประเภทของคลองที่ขุดในกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์	9
บทที่ 2 คลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง (พ.ศ. 2325 - 2398)	21
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 1	21
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 2	25
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 3	25
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4 ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง	30
- ผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการขุดคลอง	35
- วัตถุประสงค์และประเภทของคลองที่ขุด	35
- การเปลี่ยนวิธีการเรียกเกณฑ์แรงงานขุดคลองมาเป็นการว่าจ้างแรงงานชาวจีน	38
บทที่ 3 คลองขุดภายหลังสนธิสัญญาเบาริงจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2398 - 2453)	45
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริง (พ.ศ. 2398 - 2411)	45
- คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 5	63
- คลองประเภทต่าง ๆ ที่จัดให้มีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5	66
- การทะนุบำรุงรักษาคลอง	104
- ปัญหาเกี่ยวกับคลองและการแก้ไขปัญหาของรัฐบาล	106
- สะพาน	107
- พาหนะ	120

	หน้า
บทที่ 4 คลองขุดตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 - พ.ศ. 2500	123
- สมัยรัชกาลที่ 6	123
- สมัยรัชกาลที่ 7	129
- หลังสมัยรัชกาลที่ 7 - พ.ศ. 2500	130
- สะพาน	131
บทที่ 5 คลองสมัยปัจจุบัน (พ.ศ. 2500 - 2525)	135
- ปัญหาประชากร	136
- ปัญหาการจราจร	141
- ปัญหาการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย	149
- ปัญหาน้ำท่วม	152
- ปัญหาการขุดลอกคลองในกรุงเทพมหานคร	156
- ปัญหาการขาดแคลนสถานที่พักผ่อน	167
บทสรุป	
สรุปบทบาทและหน้าที่ของคลองต่อกรุงรัตนโกสินทร์ และข้อเสนอแนะ	171
- สภาพของคลอง	171
- ประชากรและขนาดของกรุงเทพมหานคร	183
- ข้อเสนอแนะ	192
บรรณานุกรม	265
ภาคผนวก	273
ภาคผนวก 1 ก ป้อมรอบกำแพงพระบรมมหาราชวัง	275
ภาคผนวก 1 ข รายชื่อและที่ตั้งของป้อมบนกำแพงพระนคร	277
ภาคผนวก 1 ค ป้อมริมคลองผดุงกรุงเกษม	278
ภาคผนวก 2 หนังสือสัญญาทางพระราชไมตรีประเทศอังกฤษแลประเทศสยาม	279
ภาคผนวก 3 แพ	284
ภาคผนวก 4 พระราชบัญญัติแลกฎหมายท้องน้ำ	287
ภาคผนวก 5 พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมีอยู่ 10 ข้อ	293
ภาคผนวก 6 ก หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองได้ทำ ณ กรุงเทพมหานครเป็น 2 ฉบับ ลงวันที่ 5 ⁹ / ₁ ค่ำ ปีมะโรง สัมพุทธศก จุลศักราช 1250	298
ภาคผนวก 6 ข หนังสือไขข้อสัญญา	301
ภาคผนวก 7 พระราชบัญญัติรักษาคลอง ศก 121	330
ภาคผนวก 8 คลอง : สัญญลักษณ์ของชาวฝั่งธนบุรี	306

สารบัญแผนที่

	หน้า	
แผนที่หมายเลข 1.1	แสดงแม่น้ำลำคลองในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง	4
แผนที่หมายเลข 1.2	แสดงคลองลัดแม่น้ำเจ้าพระยา	19
แผนที่หมายเลข 2	แสดงคลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง	43
แผนที่หมายเลข 3	แสดงคลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังสนธิสัญญาเบาริง	62
แผนที่หมายเลข 4	แสดงคลองขุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5	87
แผนที่หมายเลข 5	แสดงคลองตาม พ.ร.บ. วิชาคลอง ศก 121 (พ.ศ. 2485)	
แผนที่หมายเลข 5.1	แสดงเขตของกรุงเทพมหานคร	139
แผนที่หมายเลข 6	แสดงเขตและคลองกรุงเทพมหานคร	
แผนที่หมายเลข 7	แสดงสมรภูมิดินของกรุงเทพมหานคร	
แผนที่หมายเลข 8	แสดงแผนที่กรุงเทพฯ ร.ศ. 115	173
แผนที่หมายเลข 9	แสดงจุดสำรวจคุณภาพน้ำ	178
แผนที่หมายเลข 10	แสดงคุณภาพน้ำ สิงหาคม - ตุลาคม 2523	179
แผนที่หมายเลข 11	แสดงคุณภาพน้ำ ธันวาคม - มกราคม 2524	180
แผนที่หมายเลข 12	แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในระยะต่าง ๆ	182
แผนที่หมายเลข 13	แสดงการขยายตัวของกรุงเทพฯ 2523	183
แผนที่หมายเลข 14	แสดงขนาดและการกระจายตัวของประชากร ระดับแขวงในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2521	185
แผนที่หมายเลข 15	แสดงความหนาแน่นประชากร ระดับแขวงกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2522	186
แผนที่หมายเลข 16	แสดงที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบกรุงเทพมหานคร	187
แผนที่หมายเลข 17	แสดงทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร	189

ตารางประกอบ

	หน้า
ตารางแสดงคลองลัดในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์	13
ตารางแสดงคลองเชื่อมแม่น้ำก่อนสมัยรัตนโกสินทร์	15
ตารางแสดงคลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง	30
ตารางแสดงสะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4	48
ตารางแสดงคลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4	57
ตารางแสดงคลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 5	67
ตารางแสดงคลองขุดซ่อมในสมัยรัชกาลที่ 5	100
ตารางแสดงสะพานที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5	115
ตารางแสดงสะพานที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 6	131
ตารางแสดงจำนวนและการเพิ่มจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2500 - 2524	137
กราฟแสดงสถิติจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2500 - 2524	138
ตารางแสดงจำนวนประชากรและความหนาแน่น แยกออกตามรายเขตในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523	140
ตารางแสดงจำนวนและการเพิ่มจำนวนรถยนต์ของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2515 - 2523	142
ภาพแสดงระบบทางด่วน 3 สาย	145
ภาพแสดงโครงการก่อสร้างทางพิเศษระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 พ.ศ. 2521 - 2527	146
ตารางแสดงเวลาเดินทางของผู้โดยสาร และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	147
กราฟแสดงการเปรียบเทียบการใช้เวลา และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	148
ตารางแสดงคูคลองที่จะปรับปรุงขุดลอก	166
ตารางแสดงคุณภาพในคลองปัจจุบัน	176
ตารางแสดงประชากรและขนาดของกรุงเทพมหานคร	181

สารบัญภาพประกอบ

	หน้า
คลองในอดีต	
แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นเลือดใหญ่ของกรุงเทพฯ และเป็นต้นกำเนิดของคลอง ทั้งหลาย	193
สภาพของคลองและชีวิตไทย ๆ ที่อาศัยประโยชน์จากคลอง	197
คลองในเขตชานเมืองกรุงเทพฯ	205
ความสำคัญของคลองในฐานะเป็นแหล่งชุมชน แลกเปลี่ยนสินค้า “ตลาดน้ำ”	211
การสร้างถนนแบบใหม่ได้เริ่มในสมัยรัชกาลที่ 4 และได้มีการพัฒนาขึ้นในสมัยรัชกาล ที่ 5 อย่างรวดเร็ว	215
สะพานข้ามคลองต่าง ๆ	219
คลองในปัจจุบัน	
สภาพของคลองที่ยังคงให้ประโยชน์ในด้านเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสร้างความ ร่มรื่นแก่บริเวณใกล้เคียง	231
สภาพคลองที่เกิดมลพิษ	235
การใช้ที่ดิน และกิจกรรมริมคลอง	241
การใช้ประโยชน์บางประการจากลำคลองในปัจจุบัน	253
ทัศนียภาพต่าง ๆ ของคลองและที่เกี่ยวข้องกับคลองในเขตกรุงเทพมหานคร	259

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ในสมัยโบราณชาวไทยใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคม และขนส่งผลผลิตไปยังชุมชนอื่น ทั้งยังใช้เป็นทางส่งน้ำเข้าไปใช้ประโยชน์ในการเพาะปลูก ตลอดจนได้ใช้ประโยชน์ในแง่ยุทธศาสตร์ โดยเป็นเสมือนกำแพงเมืองธรรมชาติป้องกันศัตรูอีกชั้นหนึ่งด้วย แม่น้ำลำคลองจึงเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เกี่ยวข้องการดำรงชีวิตของคนไทยมาเป็นเวลานาน

กรุงเทพฯ ในสมัยก่อนได้รับสมญาว่า “เวนิสตะวันออก” เนื่องจากเต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลองเกือบทุกหนทุกแห่ง บ้านเมืองมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยและมีความร่มรื่นงดงาม อย่างไรก็ตามเมื่อเวลาผ่านไปจนถึงปัจจุบัน กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะการขยายตัวทางด้านประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้น ทำให้ความต้องการในการสัญจรไปมาเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีและมีการใช้เครื่องจักรกลประเภทยนต์ซึ่งได้รับการพัฒนาและขยายตัวขึ้นเป็นอย่างมาก ดังนั้นประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางบกที่สะดวกรวดเร็วกว่า จึงทำให้การคมนาคมเส้นทางน้ำลดความสำคัญลง นอกจากนี้การบำรุงรักษาคลองต่างๆ ไม่ได้เท่าที่ควร เป็นผลให้คลองตันเขินจนไม่สามารถที่จะใช้การได้เหมือนเดิม ต่อมาจึงได้มีการถมคลองเพื่อขยายถนน ทำให้เกิดปัญหาหลายประการตามมา เช่น ปัญหาการจราจร เนื่องจากคนหันมาใช้การคมนาคมทางบกกันมาก ปัญหาการระบายน้ำติดขัด ปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นพิษอันเกิดจากการที่น้ำในลำคลองไม่ไหลเวียน และมีสิ่งหมักหมมอยู่ในคลองเป็นต้น ดังนั้นการศึกษาวิจัยความเป็นมาและความเปลี่ยนแปลงของคลองในกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปีที่ผ่านมาจึงเป็นสิ่งที่ควรทำอย่างยิ่ง และควรเป็นโครงการเร่งด่วนด้วย ทั้งนี้เพราะคลองกำลังถูกถมให้หมดไปทุกที่ โดยมีได้มีสิ่งอื่นใดมาทดแทน ผลของการวิจัยนี้อาจจะเป็นแนวทางพิจารณาในการแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมของกรุงเทพฯ ต่อไปด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาและวิเคราะห์ถึงความเป็นมาและความเปลี่ยนแปลงของคลอง ตลอดจนนโยบายในการขุดคลองในรอบ 200 ปีของการตั้งกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีของไทย โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับนโยบายของแต่ละสมัย ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงสภาพด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมที่มีต่อนโยบายในการขุดคลอง

2. เน้นศึกษาวิจัยคลองในเขตราชธานีและวงราชการนี้ ซึ่งมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมระหว่างท้องถิ่นในเขตวงราชการนี้มาสู่เมืองหลวง
3. เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของคลองซึ่งให้ประโยชน์ทั้งในด้านการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และสภาวะแวดล้อมแก่บ้านเมือง ซึ่งอาจนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับการใช้ประโยชน์ของคลองในปัจจุบันได้

ขอบเขตของการวิจัย

เน้นศึกษาคลองในกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปีที่ผ่านมา โดยพิจารณาจากประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบของคลองต่อกรุงเทพฯ

วิธีดำเนินการศึกษากันคว้าและวิจัย

โดยใช้ข้อมูลเอกสาร (Documentary Research) ขั้นต้นและขั้นรองทำการสำรวจสนามและสัมภาษณ์ การศึกษาวิจัยจะใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ รัฐศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และผังเมืองมาศึกษาวิเคราะห์ตีความ และสรุปผลการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบความเป็นมาของคลองในกรุงเทพฯ ในช่วง 200 ปีที่ผ่านมา ตลอดจนความสำคัญของคลองสายต่าง ๆ ที่มีต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในกรุงเทพฯ ระยะเวลาสั้น
2. ได้เห็นถึงนโยบายของรัฐบาลในแต่ละสมัยที่มีต่อกิจการด้านคลองซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญ เช่น นโยบายการขุดคลอง ซึ่งทำเป็นส่วนใหญ่บริเวณที่ราบภาคกลางในปัจจุบัน และน่าจะสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างเมืองหลวง คือกรุงเทพฯ กับเมืองต่าง ๆ โดยรอบในบริเวณดังกล่าวทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม โดยอาศัยการติดต่อถึงกันทางด้านคมนาคมทางน้ำนี้
3. ได้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงของคลองต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ อันมาจากการขยายตัวของกรุงเทพฯ ซึ่งทำให้คลองต่าง ๆ เปลี่ยนสภาพไปเป็นถนนเป็นส่วนใหญ่
4. ได้เห็นปัญหาต่าง ๆ อันเกิดจากการขยายตัวของกรุงเทพฯ ดังกล่าว เช่น ปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นพิษ เพราะประชาชนใช้รถใช้ถนนกันมาก ปัญหาการขาดแคลนสถานที่พักผ่อนของคนในกรุงเทพฯ ซึ่งแต่ก่อนใช้บริเวณริมคลองเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น
5. ได้เห็นความสำคัญและประโยชน์ของคลองที่มีต่อการเมือง เศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนสภาวะแวดล้อมของบ้านเมืองตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้บ้าง คือ เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดย ปิยนาด บุณนาค ซึ่งทำการวิจัยโดยได้รับทุนรัชดาภิเษกสมโภชปี 2518 และคลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453) โดย กิตติ ตันไท เป็นวิทยานิพนธ์ประกอบการศึกษาปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย ปีการศึกษา 2520.

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยดังกล่าวเป็นงานวิจัยเกี่ยวกับเรื่องคลองเพียงบางส่วนสำหรับการวิจัยเรื่องคลอง
ในกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี ในลักษณะนี้ยังไม่มีผู้ศึกษาทำการวิจัยมาก่อนเลย

คำย่อ

- ก.จ.ช. - กองจดหมายเหตุแห่งชาติ
- ร.ศ. - มาจากคำว่า รัตนโกสินทรศักราช ซึ่งปรากฏว่านิยมใช้มากในหลักฐานสมัยรัชกาล
ที่ 5 ดังนั้นงานวิจัยเรื่องนี้จึงจะพบการใช้ ร.ศ. ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นส่วนใหญ่
ซึ่งผู้วิจัยมักจะเทียบเป็นพุทธศักราชไว้ด้วย
- กษ. - เอกสารกระทรวงเกษตรราชการ
- กส. - เอกสารกระทรวงเกษตร
- น. - เอกสารกระทรวงนครบาล
- ยธ. - เอกสารกระทรวงโยธาธิการ
- ม. - เอกสารกระทรวงมหาดไทย
- ร. 5 - เอกสารรัชกาลที่ 5
- ร. 6 - เอกสารรัชกาลที่ 6
- ร. 7 - เอกสารรัชกาลที่ 7



River & Canal (Klong) Network

แผนที่ 1.1 แสดงแม่น้ำลำคลองในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง

ภูมิหลังของคลองในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์



ในบทนี้อาจแบ่งขอบข่ายการศึกษาออกได้เป็นสามประเด็น คือ

1. ความสำคัญของคลอง
2. สภาพทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียงที่มีผลต่อการขุดคลอง
3. วัตถุประสงค์ในการขุดคลองและประเภทของคลองที่ขุดในกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์

ความสำคัญของคลอง

คลอง¹ ตั้งแต่เริ่มนั้นเป็นคลองที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติโดยเป็นทางน้ำสาขาของแม่น้ำสายต่าง ๆ เปรียบเสมือนกิ่งก้านของต้นไม้ที่แผ่กระจายออกจากลำต้น บางคลองเป็นคลองสั้น ๆ บางคลองเป็นคลองยาว บางคลองมีน้ำอุดมสมบูรณ์ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ทุกฤดูกาลตลอดปี แต่บางคลองก็อาจมีน้ำแห้งในฤดูแล้งทำให้ใช้ประโยชน์ได้เฉพาะฤดูน้ำมากเท่านั้น การใช้ประโยชน์ที่เห็นเด่นชัดของคลองตั้งแต่สมัยโบราณคือการใช้คลองเป็นเส้นทางคมนาคม เพราะเป็นเส้นทางเดียวที่มีอยู่อย่างมากมายตามธรรมชาติ ไม่ต้องลงทุนในการจัดสร้าง นอกจากนี้ยังแผ่กระจายซอกซอนไปอย่างกว้างขวางด้วย ในขณะที่การคมนาคมทางบกยังเต็มไปด้วยความยากลำบากเพราะทางทุรกันดาร ยังไม่มีการปรับพื้นที่ทำเป็นถนนหรือทางเดินที่ราบเรียบตามแบบสมัยใหม่เพราะการขาดความรู้ทางวิชาการและเทคโนโลยีกับทั้งยังต้องใช้การลงทุนเป็นจำนวนมากด้วย

¹ สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 5 คมนาคม-การขนส่ง 2505-2506, หน้า 2881. “คลอง” คำนี้มีปรากฏอยู่ในภาษามอญ ยังไม่พบในคำไทยเดิม ตามความหมายที่ใช้กันอยู่เป็นปกติหมายถึงทางน้ำ แต่ที่ใช้หมายถึงทางทั่ว ๆ ไปก็มี เช่น ที่พูดว่า คลองธรรม คลองเลี้ยว บางทีก็หมายถึงโดยหมายถึงเฉพาะทางน้ำที่ขุดขึ้นไม่ใช่เป็นเองโดยธรรมชาติ ทั้งนี้เป็นเพราะคลองในภาคกลางตอนใต้ของประเทศไทยส่วนมากเป็นคลองที่ขุดขึ้นแทบทั้งนั้น เพราะถ้าไม่ขุดก็ไม่มีความจำเป็นที่สร้างขึ้นเองโดยธรรมชาติ ทางบกนี้ได้เรียกทางน้ำที่เป็นเองคือแม่น้ำสายเล็ก ๆ ว่า คลอง ซึ่งก็เป็นเครื่องแสดงอยู่ว่า คลองหมายความว่าทางน้ำเท่านั้น ไม่ว่าจะขุดขึ้นเองหรือขุดขึ้น เนื่องจากคำว่าคลองมีความหมายสืบสนดังได้กล่าวมาแล้ว ฉะนั้นเมื่อต้องการให้ทราบชัดว่าเป็นคลองที่ขุดขึ้นไม่ได้เป็นเอง จึงมีผู้เติมคำขุดลงไปว่า คลองขุดก็มี แต่อย่างไรก็ดี ความหมายที่ใช้กันอยู่เป็นปกติหมายถึงทางน้ำไม่ว่าจะเป็นเองโดยธรรมชาติ หรือขุดขึ้น

แม้กระนั้นก็ตามการที่แม่น้ำลำคลองบางสายไม่สามารถใช้ได้ตลอดปี แม่น้ำบางแห่งก็คดเคี้ยวมาก ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง และก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้เดินทาง หรือการที่ชุมชนบางแห่งยังมีคลองผ่านไม่เพียงพอกับความต้องการทั้งทางด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ และยุทธศาสตร์ จึงทำให้เกิดคลองขึ้นอีกประเภทหนึ่งคือ **คลองขุด**

อย่างไรก็ดี ไม่ว่าจะเป็คลองธรรมชาติ หรือคลองขุดก็ล้วนมีความสำคัญต่อชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการก่อสร้างตัวขึ้นเป็น “บ้านเมือง” ดังจะเห็นได้เด่นชัดจากกรณีของบ้านเมืองไทยซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า

....คลองและคูเมืองนับเป็นส่วนประกอบสำคัญยิ่งของ “เมือง” ในสมัยนั้น¹ ประการแรก เพราะว่าการคมนาคมในสมัยก่อนอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ การคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก และอีกประการหนึ่งคูเมืองนั้นเป็นสิ่งสำคัญของการป้องกันบ้านเมือง เมืองที่ชัยภูมิต้องมีคูเมืองไว้เพื่อมิให้ข้าศึกรุกล้ำเข้ามาถึงกำแพงเมืองได้โดยสะดวก นับได้ว่าเป็ปราการชั้นแรกของเมืองทีเดียว...²

ด้วยเหตุนี้เมืองของไทยในสมัยก่อนซึ่งมักตั้งริมแม่น้ำอยู่แล้ว เช่นกรุงสุโขทัย ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำยม กรุงศรีอยุธยาตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และแควของแม่น้ำนั้น เมืองราชบุรีตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำแม่กลอง และเมืองจะเข้ตรงตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำบางปะกงเป็นต้น³ นอกจากใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากแม่น้ำในด้านต่าง ๆ แล้ว ก็จะใช้ประโยชน์จากคลองธรรมชาติซึ่งเป็นสาขาของแม่น้ำนั้น ๆ ด้วย หรือถ้าคลองที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับความต้องการก็จะทำการขุดคลองเพิ่มเติมขึ้น โดยอาจขุดเพื่อเชื่อมโยงแม่น้ำกับแม่น้ำและแม่น้ำกับทะเล หรือทำการขุดลอกคลองและแม่น้ำเก่าให้ลึกขึ้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการใช้เรือหรือเพื่อลัดทางให้สั้นเข้า⁴ การบูรณะแม่น้ำลำคลองและการขุดลอกเพิ่มเติมได้กระทำกันอยู่เสมอตามความต้องการ และความจำเป็นในแต่ละสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยอยุธยา สมัยธนบุรี สมัยรัตนโกสินทร์ตั้งแต่ต้นจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 ดังจะได้กล่าวรายละเอียดต่อไปในภายหลัง

ก่อนที่จะทำการศึกษาวิจัยคลองในกรุงเทพมหานครในรอบ 200 ปีตั้งแต่แรกสถาปนากรุงเทพฯ ขึ้นเป็นเมืองหลวงใน พ.ศ. 2325 จนถึงปัจจุบันนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าความจะได้กล่าวถึงประเด็นต่าง ๆ พอเป็นภูมิหลังที่จะทำให้เข้าใจเรื่องที่จะวิจัยได้ชัดเจนยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการกล่าวถึงความสำคัญของคลองไปแล้วเป็นประเด็นแรก ประเด็นต่อมาคือเรื่องสภาพทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงที่มีผลต่อการขุดคลอง และประเด็นสุดท้ายคือวัตถุประสงค์ในการขุดคลองและประเภทของคลองที่ขุดในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์

¹ โดยทั่วไปน่าจะหมายรวมถึงสมัยอยุธยา สมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

² ม.ร.ว. แสงโสม เกษมศรี และนางวิมล พงศ์พิพัฒน์, *ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3* (พ.ศ. 2325-2394) (พระนคร : มิตรนราการพิมพ์, 2515), หน้า 165.

³ *สารานุกรมไทย, ฉบับราชบัณฑิตยสถาน*, เล่ม 4 หน้า 2552.

⁴ ศาสตราจารย์รอง ศยามานนท์, “ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7” บทที่ 6 การปฏิรูปทางการคมนาคมขนส่ง และการสื่อสารก่อนรัชกาลที่ 4, หน้า 1 (เอกสารอัดโรเนียวลงวันที่ 11 ตุลาคม 2523)

สภาพทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียงที่มีผลต่อการขุดคลอง

กรุงเทพมหานครปัจจุบันมีอาณาบริเวณรวมทั้งกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำเป็นสายใยเชื่อมโยงการติดต่อกับหัวเมืองใกล้เคียง คือ สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และนครศรีอยุธยา ทำให้หัวเมืองเหล่านี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองประเทศจนกล่าวได้ว่าเป็นเขตพระราชธานี โดยความเป็นจริงหัวเมืองใกล้เคียงเหล่านี้เป็นเขตพระราชธานีของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2325-2394) แล้ว สายใยที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ติดต่อกันระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใกล้เคียงเหล่านี้ตั้งแต่เริ่มแรกก็คือ เส้นทางคมนาคมทางน้ำอันได้แก่แม่น้ำลำคลองนั่นเอง แต่เนื่องจากแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ตามธรรมชาติยังไม่เพียงพอกับความต้องการ และยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการขุดคลองในอาณาบริเวณดังกล่าว

เราจะไม่สามารถประเมินผลได้เลยว่าคลองที่ขุดขึ้นมานั้นส่งผลประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ในการขุดคลอง และคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่ถ้ามิได้พิจารณาถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อการขุดคลองเป็นเบื้องต้น

กรุงเทพมหานครและหัวเมืองใกล้เคียงตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง (ที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้) หรือดินแดนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบขนาดใหญ่ต่อเนื่องกันค่อย ๆ ลาดเทลงสู่ทะเลที่ละน้อย มีแม่น้ำและสาขาหลายสายไหลผ่านลงสู่อ่าวไทย ทำให้พื้นดินเกิดความอุดมสมบูรณ์และชุ่มชื้นเหมาะสำหรับการเพาะปลูกโดยเฉพาะการปลูกข้าว¹ คนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำก็ได้อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำและสาขาทั้งทางด้านคมนาคม การบริโภค และอุปโภค

แม่น้ำสายสำคัญซึ่งถือว่าเป็นเส้นชีวิตของประชาชนในแถบนี้คือ แม่น้ำเจ้าพระยา เพราะเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่ไหลผ่านกลางบริเวณที่ราบลุ่มนี้ แม่น้ำเจ้าพระยามีน้ำมากและไหลแรงตลอดปี เพราะมีต้นกำเนิดจากแม่น้ำในภาคเหนือถึง 4 สาย คือ แม่น้ำปิง วัง ยม และน่าน และยังมีสาขาไหลมาสมทบอีกหลายสายในฤดูน้ำหลากน้ำในแม่น้ำก็จะพัดพาเอาโคลนตมมาทับถมในบริเวณที่สายน้ำไหลผ่าน ทำให้พื้นดินเกิดความอุดมสมบูรณ์ด้วยอินทรีย์วัตถุต่าง ๆ ที่น้ำพามา ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเพาะปลูก ทำให้อาณาบริเวณริมฝั่งแม่น้ำและใกล้เคียงเป็นแหล่งผลิตข้าวซึ่งเป็นทั้งอาหารและสินค้าหลักของประเทศ โดยอาศัยน้ำและความอุดมสมบูรณ์ของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสำคัญ²

ถึงแม้ว่าน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลแรงดังกล่าวนั้นแล้ว แต่เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบและลาดเทไม่มากนัก จึงมีผลทำให้กระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาไหลไม่รุนแรงพอที่จะกัดเซาะพื้นน้ำให้ลึกอยู่เสมอและเป็นแนวตรงได้ ทำให้สายน้ำคดเคี้ยวเกิดตะกอนจนกลายเป็นเกาะกลางน้ำหรือสันดอนขึ้น อัน

¹ สวาท เสนาณรงค์, *ภูมิศาสตร์ประเทศไทย* (พระนคร : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2516) หน้า 56-57.

² กิตติ ดันไทย, *คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย* (พ.ศ. 2367-2453) วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

ส่งผลให้น้ำในแม่น้ำเปลี่ยนทิศทางอยู่เสมอเพราะไหลไม่สะดวก จึงเกิดสาขาของน้ำแยกกระจายกันออกก่อนที่จะไหลลงสู่อ่าวไทย¹ บางสาขาเช่นแม่น้ำท่าจีน² ก็ไหลลงสู่อ่าวไทยเลย บางสาขาเช่นแม่น้ำน้อย แม่น้ำลพบุรี ก็ไหลมาสมทบกับแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งหนึ่งแล้วจึงไหลลงสู่อ่าวไทย

นอกจากแม่น้ำเจ้าพระยาและสาขาแล้ว ยังมีแม่น้ำอีกสองสายขนานข้างขวาและข้างซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงสู่อ่าวไทยเช่นเดียวกัน ทางด้านขวาคือแม่น้ำแม่กลอง³ ซึ่งอยู่เอียงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนทางด้านซ้ายคือ แม่น้ำบางปะกง⁴ อยู่เอียงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำทั้งสองสายนี้ยิ่งเสริมความอุดมสมบูรณ์ทั้งในด้านการเพาะปลูก การบริโภค และการอุปโภคให้แก่อาณาบริเวณนี้

ในด้านของการคมนาคม จะเห็นได้ว่าแม่น้ำสายต่างๆ ในบริเวณนี้อันได้แก่แม่น้ำเจ้าพระยาและสาขาแม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกงสามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมได้เป็นอย่างดีของชุมชนในอาณาบริเวณนี้ อย่างไรก็ตามก็มีการคมนาคมที่ใช้แต่เพียงเส้นทางน้ำธรรมชาติเช่นนี้ย่อมเป็นไปไม่ได้อย่างทั่วถึง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำ หรือขุดเป็นคลองแยกและคลองซอยจากแม่น้ำไปยังชุมชนซึ่งอยู่ลึกเข้าไปจากชายฝั่ง ซึ่งบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างนี้นับว่ามีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เห็นเด่นชัดว่าเอื้อต่อการขุดคลอง เพราะเพียงแต่ขุดคลองเชื่อมแม่น้ำสายต่างๆ ในบริเวณนี้เข้าด้วยกัน ก็จะทำให้มีทางติดต่อถึงกันโดยตลอดในระหว่างกรุงเทพฯ และหัวเมืองใกล้เคียงโดยย่นระยะทางและเวลาด้วย

ดังนั้นปัญหาต่อไปที่น่าพิจารณาคือ กระแสน้ำในแม่น้ำเหล่านี้จะไหลแรงพอที่จะส่งน้ำเข้าคลองใหญ่ คลองแยก และคลองซอยได้เพียงพอหรือไม่ถ้ามีการขุดคลองขึ้น ปรากฏว่าเรื่องนี้ กิตติ ตันไทย ได้ศึกษาไว้ในวิทยานิพนธ์ของเขาเรื่อง “คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453)” ซึ่งพอจะสรุปใจความได้ดังนี้

....ในการขุดคลองนั้น สิ่งสำคัญที่จะต้องพิจารณาคือ ความแรงของกระแสน้ำในแม่น้ำ ความยากง่ายของการขุดคลอง ความประหยัด ตลอดจนปริมาณน้ำในบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ันนั้นมีลักษณะเหมาะสมต่อการขุดคลองมาก กล่าวคือ ประการแรกในเรื่องของความแรงของกระแสน้ำ จะเห็นได้ว่าบริเวณนี้มีความลาดชันของพื้นที่มากพอที่จะทำให้กระแสน้ำไหลแรงในระดับที่ต้องการได้ ดังนั้นจึง

¹ สวาท เสนาณรงค์, เรื่องเดิม, หน้า 34.

² แม่น้ำสายนี้เรียกชื่อต่างกันตามสถานที่ที่ไหลผ่านคือเมื่อผ่านจังหวัดชัยนาทเรียกว่าแม่น้ำมะขามเฒ่า ผ่านจังหวัดสุพรรณบุรีเรียกว่าแม่น้ำสุพรรณบุรี ผ่านจังหวัดนครปฐมเรียกว่าแม่น้ำนครชัยศรีและเมื่อไหลลงสู่อ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรสาครเรียกว่าแม่น้ำท่าจีน

³ แม่น้ำสายนี้เรียกชื่อแตกต่างกันตามสถานที่ที่ไหลผ่านคือเรียกว่า แม่น้ำแควใหญ่หรือศรีสวัสดิ์เมื่อไหลผ่านจังหวัดกาญจนบุรี เรียกว่าแม่น้ำราชบุรีเมื่อไหลผ่านจังหวัดราชบุรี และเรียกว่าแม่น้ำแม่กลองเมื่อไหลผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม

⁴ แม่น้ำสายนี้มีชื่อเรียกแตกต่างกันตามสถานที่ที่ไหลผ่านคือเรียกว่าแม่น้ำปราจีนบุรีเมื่อไหลผ่านจังหวัดปราจีนบุรี และเรียกว่าแม่น้ำบางปะกงเมื่อไหลผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา

แน่ใจว่าเมื่อมีการขุดคลองในบริเวณนี้แล้วทุก ๆ สาย กระแสน้ำก็ไหลแรงพอที่จะพัดพากรวด ดิน โคลนทราย ไม่ให้คั่งค้างในลำคลอง ซึ่งจะทำให้คลองตื่นขึ้นได้ ประการที่ 2 ในเรื่องของความยากง่ายของการขุดคลองนั้นก็ไม่มีปัญหา เพราะพื้นที่ไม่ได้มีความลาดชันมากเกินไป ซึ่งจะเป็นปัญหาทำให้มีความยากลำบากในการปรับระดับพื้นคลองให้เสมอกัน อีกทั้งสภาพพื้นดินก็เป็นดินร่วน ขุดปรับพื้นที่ได้ง่าย ประการที่ 3 การขุดคลองในบริเวณนี้ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มาก เพราะปกติการขุดคลองแยกจากลำน้ำสายใหญ่นั้น ควรขุดเป็นมุมแคบ เพราะจะทำให้น้ำไหลแรง แต่คลองก็ต้องยาวทำให้เปลืองค่าใช้จ่าย แต่สำหรับบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ นั้น พื้นที่ที่มีความลาดชันเหมาะสมอยู่แล้ว ไม่ต้องขุดคลองในมุมแคบมากนัก น้ำก็ไหลแรงได้ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายเพราะคลองจะสั้นเข้า ประการสุดท้ายคือปริมาณน้ำในบริเวณนี้มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกง ถึงแม้ว่าน้ำในแม่น้ำเหล่านี้บางสายจะไม่มากพอในฤดูแล้ง แต่ก็สามารถแก้ปัญหาได้ด้วยการสร้างประตูน้ำหรือทำนบปิดตันคลองปลายคลอง เพื่อกักน้ำไว้ใช้ ทำให้แก้ปัญหาเรื่องปริมาณน้ำให้เพียงพอได้ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า สภาพพื้นที่ที่เป็นที่ราบกิติ สภาพของพื้นดินที่อ่อนและความลาดของพื้นที่กิติ ตลอดจนปริมาณน้ำสายนี้และความแรงของกระแสน้ำ ล้วนแต่เอื้ออำนวยให้มีการขุดคลองได้ง่าย สะดวก และประหยัด ไม่ว่าจะขุดเพื่อการเพาะปลูก หรือเพื่อการคมนาคมก็ตาม ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการขุดคลองในที่ที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้อย่างกว้างขวางในสมัยรัชกาลที่ 4-5....¹

ท้ายที่สุด กิตติ ได้สรุปว่า “สภาพพื้นที่ที่เป็นที่ราบกิติ สภาพของพื้นดินที่อ่อนและความลาดของพื้นที่กิติ ตลอดจนปริมาณน้ำสายนี้และความแรงของกระแสน้ำ ล้วนแต่เอื้ออำนวยให้มีการขุดคลองได้ง่าย สะดวก และประหยัด ไม่ว่าจะขุดเพื่อการเพาะปลูกหรือเพื่อการคมนาคมก็ตาม”²

จากการอ่านรายละเอียดของการวิเคราะห์ปัญหา นี้ พร้อมทั้งพิจารณาพร้อมกับข้อเท็จจริงของสภาพภูมิศาสตร์และแผนที่ ผู้วิจัยก็เห็นด้วยกับข้อสรุปข้างต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอถือเอาข้อสรุปดังกล่าวนี้มาช่วยเสริมการให้ความกระจ่างในหัวข้อภูมิหลังประเด็นที่สองที่ผู้วิจัยตั้งเอาไว้ คือ สภาพทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงที่มีผลต่อการขุดคลอง นอกเหนือจากที่กล่าวโดยสังเขปมาบ้างแล้วข้างต้น

วัตถุประสงค์ในการขุดคลองและประเภทของคลองที่ขุดในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์

วัตถุประสงค์ในการขุดคลองและประเภทของคลองที่ขุดจำเป็นต้องกล่าวไปพร้อม ๆ กัน ทั้งนี้เพราะการแบ่งประเภทของคลองนั้น ใช้การพิจารณาวัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์สำคัญ แต่ก่อนอื่นควรได้ทราบถึงภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ของบริเวณกรุงเทพมหานครพอเป็นสังเขปเบื้องต้น

¹ สรุปเก็บใจความจาก กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 13-17.

² กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 17.

บริเวณกรุงเทพมหานครแต่เดิมเป็นที่ราบลุ่ม มีหมู่บ้านอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นส่วนใหญ่ ลึกเข้าไปจากฝั่งแม่น้ำเป็นที่รกร้างว่างเปล่า น้ำท่วมถึงอย่างที่ว่า ทะเลตม¹ ในสมัยอยุธยาราวปี พ.ศ. 2100 ได้มีการตั้งเมืองขึ้นในบริเวณนี้เรียกกันว่า “บางกอก” หรือ “ธนบุรีศรีมหาสมุทร” ซึ่งต่อมาภายหลังจากที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงตั้งขึ้นเป็นเมืองหลวงแทนกรุงศรีอยุธยาใน พ.ศ. 2310 เมืองนี้ก็ถูกเรียกว่า “กรุงธนบุรี”²

ความจริงในบริเวณกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นที่ราบลุ่มมีแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านตรงกลางนี้ มีลำคลองแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจำนวนมากทั้งสองฝั่งแม่น้ำอยู่แล้ว ก่อนที่สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชจะทรงสถาปนาบริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นศูนย์กลางการปกครองบ้านเมืองใน พ.ศ. 2325 โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่งตะวันตกซึ่งเรียกกันว่า “ฝั่งธนบุรี” คลองดังกล่าวมีทั้งคลองที่เป็นธรรมชาติและคลองขุด ในงานวิจัยต่อไปนี้จะเน้นการศึกษาเรื่องคลองขุดซึ่งมีหลักฐานบ่งชี้ถึงประวัติความเป็นมาเป็นสำคัญ เพื่อให้การศึกษาตั้งอยู่บนรากฐานของความถูกต้องตามหลักฐานข้อเท็จจริงอันจะนำไปสู่ข้อสรุปที่สมบูรณ์เท่าที่จะทำได้ต่อไป

คลองขุดในกรุงเทพมหานครก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว ส่วนใหญ่เป็นคลองที่ขุดขึ้นตามพระราชบัญชาของพระมหากษัตริย์ ซึ่งทรงมีพระราชอำนาจสูงสุดตามการปกครองในระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ อาจแบ่งคลองขุดในสมัยนั้นออกได้เป็น 3 ประเภท คือ คลองรอบเมืองหรือคลองคูเมือง คลองลัด และคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำ³

คลองรอบเมืองหรือคลองคูเมือง เป็นคลองที่ขุดขึ้นรอบเมืองเพื่อใช้เป็นคูเมืองป้องกันการรุกรานของศัตรู นับเป็นปราการชั้นแรกที่ยกขึ้นให้ข้าศึกรุกกล้าเข้ามาถึงกำแพงเมืองได้สะดวก กล่าวได้ว่า คลองคูเมืองเป็นองค์ประกอบสำคัญของการวางผังเมืองในสมัยโบราณ มีความสำคัญในด้านที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะเมืองที่มีฐานะเป็น “เมืองหลวง”

ความคิดในการขุดคลองคูเมืองเช่นนี้ เป็นแนวพระราชดำริของพระมหากษัตริย์สมัยอยุธยาที่ทรงนำมาประสานประโยชน์ใช้ควบคู่กับคูเมืองหรือแม่น้ำลำคลองตามธรรมชาติที่มีอยู่แล้วเพื่อร่วมกันใช้เป็นกำแพงธรรมชาติป้องกันพระนคร ดังจะเห็นได้ว่าที่ตั้งของกรุงศรีอยุธยามีแม่น้ำล้อมรอบอยู่แล้ว 3 ด้าน คือแม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำเจ้าพระยา ยกเว้นทางด้านตะวันออกของตัวเมืองด้านเดียวที่แม่น้ำป่าสักอยู่ห่าง

¹ ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, *สะพานเก่ากรุงเทพฯ* (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2520), หน้า 22

² “คูเรื่อง “กรุงเทพฯ” 200 ปี กับ ดร. สุเมธ ชุมสาย”, *เดลินิวส์* ฉบับวันจันทร์ที่ 2 พฤศจิกายน 2524, หน้า 9.

³ จีเกฮารุ ทานาเบ้, “การชลประทานเพื่อการเกษตรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย”, *วารสารธรรมศาสตร์* ปีที่ 3 เล่ม 2 (ตุลาคม 2518 - มกราคม 2519), หน้า 84 ได้แบ่งคลองออกเป็นคลองภายในเมือง คลองลัด และคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำ.

มากเกินไป จึงต้องมีการขุดคูเมืองขึ้นอีกชั้นหนึ่งเรียกชื่อว่า “คลองขื่อน้ำ”¹ ทำให้กรุงศรีอยุธยาแม่น้ำล้อมรอบทุกด้าน ซึ่งกรุงศรีอยุธยาก็ได้ใช้เป็นแนวป้องกันราชธานีจากการรุกรานของศัตรูโดยเฉพาะพม่าหลายครั้ง² แนวความคิดในเรื่องการขุดคลองคูเมืองเช่นนี้ได้รับการปฏิบัติสืบต่อมาในสมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงใน พ.ศ. 2398

คลองคูเมืองลำดับแรกของกรุงเทพมหานคร คือ คลองคูเมืองในบริเวณ “ฝั่งธนบุรี” ซึ่งสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชโปรดฯ ให้ขุดขึ้น เพื่อเป็นแนวกำแพงธรรมชาติป้องกันศัตรูชั้นหนึ่งก่อนจะถึงตัวกำแพงเมือง เพราะในขณะนั้นกรุงธนบุรีอยู่ในฐานะเป็นเมืองหลวง แม้ว่าไทยจะกู้เอกราชจากพม่าได้แล้ว แต่ก็ยังต้องทำสงครามกับพม่าอีกหลายครั้ง จึงต้องเตรียมเมืองหลวงให้พร้อมรับสถานการณ์การโจมตีจากศัตรู ประกอบกับสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเองได้ทรงเห็นประโยชน์ของคลองคูเมืองมาตั้งแต่ทรงเป็นทหารในสมัยอยุธยา ก่อนเสียกรุงแล้วด้วย ดังนั้นจึงโปรดฯ ให้ขุดคลองเป็นคูข้างหลังเมืองตั้งแต่คลองบางกอกน้อยมาออกคลองบางกอกใหญ่คลองหนึ่ง เรียกชื่อกันเป็น 3 ตอน คือ ตอนที่ 1 เรียกว่าคลองวัดท้ายตลาด ตอนที่ 2 เรียกว่าคลองบ้านหม้อ และตอนที่ 3 เรียกว่าคลองบ้านขมิ้น³ หลังจากนั้นโปรดฯ ให้ขุดคลองขึ้นอีกคลองหนึ่งเป็นคูหลังเมืองตั้งแต่กำแพงเก่าท้ายป้อมวิชัยประสิทธิ์วิ่งขึ้นไปจนถึงศาลเทพารักษ์หัวโขดออกแม่น้ำทั้งสองข้าง คือคลองตลาดไปออกคลองโรงไหม⁴

คลองดังกล่าวนี้นับเป็นคลองคูเมืองในเขตกรุงเทพมหานครที่ขุดขึ้นก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ อย่างไรก็ตามก็ตีแม่น้ำในรัชกาลนี้ไทยต้องทำสงครามกับพม่าถึง 10 ครั้ง แต่มีใช้เป็นการรบที่มาประชิดถึงเมืองหลวง คลองคูเมืองดังกล่าวจึงไม่ได้ใช้ประโยชน์ในด้านนี้อย่างเต็มที่ คงใช้ประโยชน์ในด้านการคมนาคมและค้าขายเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามก็ตีการขุดคลองคูเมืองเช่นนี้นับว่าเป็นการแสดงให้เห็นการวางแผนในทางยุทธศาสตร์อย่างเตรียมพร้อมของสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี ซึ่งน่าจะได้รับอิทธิพลจากสมัยอยุธยา

คลองลัด ได้กล่าวมาแล้วว่าสภาพพื้นที่ของที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ มีความลาดชันน้อยมากพื้นที่จึงเกือบจะแบนราบทีเดียว ลักษณะเช่นนี้ทำให้กระแสน้ำไหลไม่แรงพอที่จะกัดเซาะพื้นดินให้เป็นแนว

¹ สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 5 ราชานุภาพ, *ไทยรบพม่า* (พระนคร : ศิลปบรรณาการ), หน้า 54

² โปรดอ่านรายละเอียดในพระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาฉบับต่าง ๆ และสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 5 ราชานุภาพ, *ไทยรบพม่า*, ตลอดเล่ม

³ นายพลเอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งเก่าแลใหม่ในกรุงแลหัวเมืองแห่งประเทศไทย”, *ประวัติกระทรวงเกษตราธิการ* (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2484), หน้า 130-131. แต่ *สารานุกรมไทย, ฉบับราชบัณฑิตยสถาน* เล่ม 14 หน้า 9051 กล่าวว่า “กรุงธนบุรีตั้งอยู่ทั้งสองฝั่งลำแม่น้ำเจ้าพระยาเช่นเดียวกับเมืองพิษณุโลก โปรดฯ ให้ขุดคลองตลอดเป็นคูพระนครฝั่งตะวันออกและคูพระนครฝั่งตะวันตกที่เรียกกันว่า *คลองบ้านขมิ้น* ตอนหนึ่ง *คลองบ้านช่างหล่อ* ตอนหนึ่ง *คลองบ้านหม้อ* ตอนหนึ่ง และ *คลองวัดท้ายตลาด* ตอนออกคลองบางกอกใหญ่อีกตอนหนึ่ง”

⁴ คำอธิบายของสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 5 ราชานุภาพใน *จดหมายเหตุไทร ฉบับพระยาประมุขนรินทร์* (พิมพ์แจกในงานศพ นางช้อย ชูโต ปีระกา 2464), หน้า 11

ตรงได้ กระแสน้ำจึงไหลคดเคี้ยวมาก แม้จะสามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมได้ แต่ก็ทำให้การเดินทางลำบาก
ล่าช้า และเป็นอันตราย ดังนั้นจึงต้องมีการขุดคลองลัดและคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำขึ้น¹

คลองลัดในบริเวณกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ ล้วนขุดขึ้นในสมัย
อยุธยา ดังปรากฏตามตารางต่อไปนี้

¹ กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 39-40.

ลำดับที่	ชื่อคลองลัด	รัชกาลที่ซุก	ปีที่ซุก	ที่ตั้ง
1	คลองบางกอก	พระไชยราชา- ธิราช	พ.ศ. 2065	ขุดลัดตั้งแต่บริเวณปากคลองบางกอกน้อยปัจจุบันนี้ไปออกแม่น้ำท่าจีนที่หน้าวัดอรุณราชวราราม ส่วนแม่น้ำสายเดิมที่ถูกขุดคลองลัดพาสายน้ำไปทางอื่น ก็เคยเป็นหลาย เป็นคลองไปในทุกวันนี้ คือคลองที่เรียกว่า บางกอกใหญ่ บางระมาด คลองชัน และคลองบางกอกน้อย
2	คลองลัดที่บาง- กวย (คลองลัด นาคกรวย)	พระมหาจักร- พรรดิ	พ.ศ. 2081	ขุดลัดตั้งแต่วัดชะลอมซึ่งอยู่ทางแม่น้ำอ้อมมาทะลุริมวัดชีเหล็ก ซึ่งอยู่ทางคลองบางกอกน้อย (เป็นคลองลัดแม่น้ำอ้อมกับคลองบางกอกน้อย)
3	คลองเกร็ด- ใหญ่ ¹ (คลอง ลัดริมวัดไ้ไ้)	พระเจ้า ทรงธรรม	พ.ศ. 2151	ขุดลัดที่ท้ายสามโคกตั้งแต่ปากคลองลาดพร้าว (คลองบ้านพร้าวปัจจุบัน) ลงมาถึงปากคลอง บางหลวงเชียงราก
4	คลองลัดเมือง นนท์	พระเจ้า ปราสาททอง	พ.ศ. 2179	ขุดลัดตั้งแต่ปากคลองแม่น้ำอ้อมเมืองนนทบุรีลงมาถึงวัดเขมา
5	คลองลัดเกร็ด- น้อย ²	พระเจ้าท้ายสระ	พ.ศ. 2265	ขุดลัดให้ตรงบริเวณลัดคู่ปากคลองบางบัวทอง

ที่มา สมเด็จพระบวรราชเจ้ามหาสุรสิงหนาท, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ (พระนคร : คลังวิทยา, 2518). พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาฉบับต่าง ๆ พลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งเก่าแก่ใหม่ในกรุงเก่าเมืองแห่งประเทศสยาม”, ประวัติระหว่งกรมยุทธการ (พระนคร : โรงพิมพ์ ไสภณพิพรรฒธนากร, 2484)

¹ เอกสารบางแห่งเรียกว่า คลองเตร็ดใหญ่.

² เอกสารบางแห่งเรียกว่าคลองลัดเตร็ดน้อย.

ข้อที่น่าสังเกตเกี่ยวกับคลองลัดที่ขุดขึ้นในสมัยอยุธยาคือหลักฐานไม่บ่งถึงปีที่ขุดเสร็จ ตลอดจนขนาดของคลองทั้งด้านความยาว ความกว้าง และความลึก จึงทำให้ยากต่อการศึกษาถึงการใช้ความพยายามในการขุดคลองลัดในสมัยนั้น

ต่อมาในสมัยธนบุรี ไม่ปรากฏว่ามีการขุดคลองลัดขึ้นอีก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคลองลัดที่มีอยู่คงเอื้ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนซึ่งยังมีอยู่เป็นจำนวนน้อยในขณะนั้นอย่างเพียงพอแล้ว¹ การขุดคลองลัดมาปรากฏอีกครั้งหนึ่งในสมัยรัตนโกสินทร์ซึ่งจะได้กล่าวในตอนต่อไป

ผลสืบเนื่องสำคัญจากการขุดคลองลัดที่ควรกล่าวถึงคือ เมื่อเวลาผ่านไปกระแสน้ำได้เปลี่ยนทางเดินมาไหลพุ่งลงตรงทางลัดใหม่ซึ่งเป็นทางสายตรง ประกอบกับในฤดูน้ำหลากทุกปีกระแสน้ำจะไหลเชี่ยวและแรงจนสามารถเซาะตลิ่งพังออกได้คราวละมาก ๆ ดังนั้นในที่สุดคลองลัดก็ได้กลายเป็นแม่น้ำไปเกือบทุกคลอง ยกเว้นคลองลัดที่บางกรวย ส่วนแม่น้ำเก่าเมื่อกระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางแล้วก็แคบเขินกลายเป็นคลองไปในที่สุด ซึ่งได้แก่คลองบางกอกใหญ่ คลองบางระมาดตลิ่งชัน คลองบางกอกน้อย คลองบางหลวงเขียงราก และคลองบางกรวยในปัจจุบัน²

คลองเชื่อมแม่น้ำ คลองเชื่อมแม่น้ำในบริเวณนี้ คือคลองที่เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำท่าจีน หรือแม่น้ำแม่กลอง หรือแม่น้ำบางปะกงเข้าด้วยกัน นอกจากเป็นคลองที่อำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่งเช่นเดียวกับคลองลัดแล้ว ยังช่วยให้รัฐบาลสามารถดูแลหัวเมืองใกล้เคียงตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำดังกล่าวได้อย่างสะดวกและทั่วถึงยิ่งขึ้นกว่าเมื่อยังไม่ได้ขุดคลองเชื่อมแม่น้ำด้วย ทั้งนี้เพราะรัฐบาลมักขุดคลองเชื่อมแม่น้ำในเส้นทางที่เชื่อมเมืองหลวงกับหัวเมืองเข้าด้วยกัน

¹ กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 45.

² พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 1, (พระนคร : สำนักพิมพ์คลังวิทยา, 2516), หน้า 535.

คลองเชื่อมแม่น้ำเก่าที่ปรากฏหลักฐานก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ จะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อคลอง	รัชกาลที่ขุด	ปีที่ขุด	ที่ตั้ง	วัตถุประสงค์	หมายเหตุ
1	คลองสำโรง	ไม่ปรากฏแต่ขุดซ่อมในรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2	พ.ศ. 2041	เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการกับแม่น้ำบางปะกงในเขตอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา	เพื่อให้เรือใหญ่ไปมาได้เนื่องจากคลองที่ขุดไว้แต่เดิมตื้นเขิน	
2	คลองทับนาง ¹	เช่นเดียวกัน	เช่นเดียวกัน	เชื่อมต่อคลองสำโรงในระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางห้วยใหญ่หลงทางได้ไปออกทะเลในอ่าวไทยที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	เช่นเดียวกัน	

¹ สมเด็จพระมหาธรรมราชาเจ้าเมืองพิษณุโลก ทรงอธิบายไว้ในพระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 1, หน้า 498 ว่าเข้าใจว่า ปากคลองทับนาง มาออกที่คลองสมุทรปราการในปัจจุบัน

ลำดับที่	ชื่อคลอง	รัชกาลที่ขุด	ปีที่ขุด	ที่ตั้ง	วัตถุประสงค์	หมายเหตุ
3	คลองพระพุทธรเจ้าหลวง (คลองมหาไชยชลมารค)	เริ่มขุดในรัชกาลพระสรรเพชญ์ที่ 8 (พระเจ้าเสือ) มาเสร็จในรัชกาลพระสรรเพชญ์ที่ 9 (ขุนหลวงท้ายสระ)	เริ่มขุด พ.ศ. 2248 ขุดเสร็จ พ.ศ. 2264	ขุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำท่าจีน โดยไปออกทางแม่น้ำท่าจีน	การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - การที่ขุดค้ำเพราะพระสรรเพชญ์ที่ 8 สวรรคตเสียก่อน - คลองนี้เรียกชื่อกันเป็น 2 ชื่อ คือ ระยะเวลาตั้งแต่ปากคลองด่านแม่น้ำเจ้าพระยาไปถึงคลองโคกขามเรียกว่า “คลองพระพุทธรเจ้าหลวง” ระยะเวลาตั้งแต่คลองโคกขามไปถึงแม่น้ำท่าจีนเรียกว่า “คลองมหาไชยชลมารค”

ที่มา พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาฉบับต่าง ๆ

พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 1, (พระนคร : คลังวิทยา, 2516).

คลองเชื่อมแม่น้ำทั้งสามสายนี้ นับว่าเป็นเส้นทางที่เปิดการคมนาคมระหว่างกรุงศรีอยุธยาซึ่งเป็นราชธานีของไทยในขณะนั้นกับกรุงเทพฯ และหัวเมืองใกล้เคียงให้เป็นไปอย่างกว้างขวางและสะดวกยิ่งขึ้น อันน่าจะมีส่วนช่วยให้กรุงศรีอยุธยาสามารถส่งต่อส่งดูแลหัวเมืองในอาณาบริเวณนี้ได้ใกล้ชิดมากขึ้น

คลองเชื่อมแม่น้ำก็เช่นเดียวกับคลองลัดคือ ไม่มีหลักฐานที่แสดงว่าคลองขุดเสร็จเมื่อไรและขนาดของคลองเป็นอย่างไร ยกเว้นคลองเดียวคือคลองมหาไชยชลมารคซึ่งหลักฐานบ่งว่าขุดเสร็จใน พ.ศ. 2264 และเริ่มขุด พ.ศ. 2247 แต่ก็ไม้อาจบอกระยะเวลาที่ใช้ในการขุดคลองนี้ได้เนื่องจากการขุดคลองไม่ใช่เป็นการขุดที่ใช้เวลาต่อเนื่องกัน ส่วนขนาดของคลองคือมีความยาว 340 เส้น กว้าง 8 วา ลึก 6 คอก ใช้แรงงานเกณฑ์ 30,000 คน ส่วนคลองสำโรงและคลองทับนางนั้นมีปัญหาเกี่ยวกับประวัติของการขุดคลองตั้งแต่เริ่มแรกหลักฐานบอกแต่เพียงการขุดซ่อมคลองเท่านั้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับคลองลัดที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าคลองลัดและคลองเชื่อมแม่น้ำซึ่งขุดในสมัยอยุธยาเหมือน ๆ กันนั้น คลองที่พอจะมีหลักฐานข้อมูลสมบูรณ์ที่สุดคือคลองมหาไชยชลมารค

จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่ากรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงก่อนสมัยรัตนโกสินทร์นั้นมีคลองขุดอยู่แล้วหลายคลอง มีทั้งคลองลัด คลองเชื่อมแม่น้ำและคลองคูเมือง ในบรรดาคลองทั้ง 3 ประเภทในบริเวณนี้นั้น คลองลัดเกิดขึ้นก่อนแล้วจึงเป็นคลองเชื่อมแม่น้ำและคลองคูเมืองตามลำดับ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าแม้ในสมัยอยุธยา กรุงเทพฯ จะยังไม่ได้เป็นเมืองหลวง แต่ก็ได้รับความสนใจอย่างมากจากกรุงศรีอยุธยาซึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองในขณะนั้น ดังปรากฏว่าพระมหากษัตริย์อยุธยาหลายพระองค์ได้ทรงทำนุบำรุงด้วยการขุดคลองลัดและคลองเชื่อมแม่น้ำขึ้นหลายคลองซึ่งคงจะเป็นผลดีต่อกรุงศรีอยุธยาเองทั้งในด้านเป็นเส้นทางคมนาคม ค้าขาย และเอื้อต่อการปกครอง ส่วนคลองคูเมืองนั้นเพิ่งจะมีขึ้นภายหลังเมื่อกรุงธนบุรีซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพฯ ได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นเมืองหลวง อันก่อให้เกิดความจำเป็นทางยุทธศาสตร์ที่ต้องมีคลองคูเมืองสำหรับพระนคร จากการพิจารณาประวัติความเป็นมาของคลองขุดและคูเมืองที่ของคลองในอาณาบริเวณนี้ประกอบ จะเห็นชัดว่าส่วนใหญ่คลองขุดดังกล่าวอยู่ทางฝั่งกรุงธนบุรีมากกว่าฝั่งพระนคร และในเมื่อคลองและคูเมืองเป็นส่วนประกอบสำคัญของเมืองในสมัยโบราณจึงเป็นข้อสนับสนุนว่าฝั่งกรุงธนบุรีมีความเจริญเป็นบ้านเมืองมาก่อนการสถาปนาฝั่งพระนครขึ้นเป็นศูนย์กลางการปกครองในสมัยรัตนโกสินทร์

คลองขุดต่าง ๆ เหล่านี้ร่วมกับคลองธรรมชาติซึ่งมีมาแต่เดิมได้เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับบริเวณใกล้เคียง และมีส่วนช่วยให้กรุงเทพฯ สามารถควบคุมดูแลหัวเมืองในเขตพระราชธานีได้อย่างรัดกุม เมื่อกรุงเทพฯ ได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นราชธานีของไทยในเวลาต่อมา โดยเฉพาะคลองลัดและคลองเชื่อมแม่น้ำคงมีอยู่เพียงพอกับการใช้ประโยชน์ในสมัยนั้น จึงทำให้ไม่ต้องมีการขุดคลองประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นอีกเป็นเวลาร่วมร้อยปี ส่วนคลองคูเมืองนั้นคงมีการขุดอยู่ทุกสมัยเมื่อมีการตั้งเมืองหลวงขึ้นใหม่ดังจะเห็นได้จากสมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์ ทั้งนี้เพราะมีความสำคัญต่อเมืองทางด้านยุทธศาสตร์นั่นเอง

โดยสรุปแล้ว คลองที่ขุดขึ้นในสมัยอยุธยาส่วนใหญ่เป็นคลองลัดที่ขุดตัดแม่น้ำย่านระยะทางส่วนที่คดเคี้ยวให้ตรงเพื่อเปลี่ยนทางน้ำให้เรือแพสัญจรไปมาได้สะดวก ถัดมาคือคลองเชื่อมแม่น้ำขุดเชื่อมการติดต่อระหว่างแม่น้ำสองสายที่ไหลขนานกัน ส่วนคลองคูเมืองในบริเวณนี้เพิ่งมาขุดในสมัยธนบุรี คลองเหล่านี้ขุดขึ้น

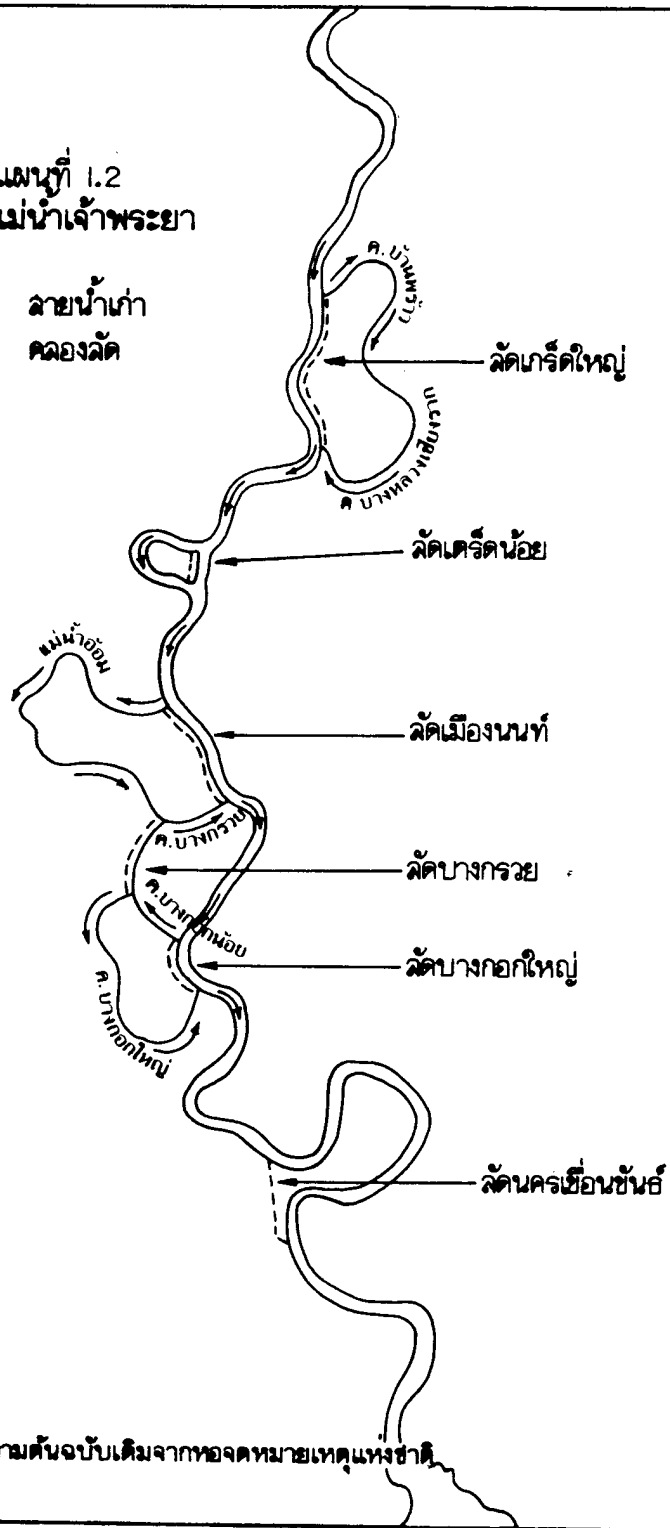
โดยพระบรมราชโองการของพระมหากษัตริย์โดยใช้วิธีการเรียกเกณฑ์แรงงานจากไพร่ทั้งในกรุงและหัวเมือง วัตถุประสงค์ในการขุดนั้นมุ่งการใช้ประโยชน์ทางด้านการคมนาคม และการป้องกันบ้านเมืองเป็นสำคัญ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และความจำเป็นในขณะนั้น นอกจากนี้ก็คงใช้ประโยชน์ในด้านการเป็นเส้นทางค้าขาย ด้านการบริโภคและอุปโภคด้วย ส่วนในด้านการเพาะปลูกในระยะนั้นไม่ปรากฏว่ามีการขุดคลองเพื่อการเกษตรโดยตรง ดังนั้นการใช้คลองเพื่อการเพาะปลูกอาจจะมีบ้างแต่อยู่ในวงแคบมาก¹ และยังเมื่อมาพิจารณาว่าพลเมืองในขณะนั้นยังมีอยู่น้อย ในขณะที่พื้นที่ทำมาหากิน ข้าวปลาอาหารและพืชผลอื่น ๆ ตามธรรมชาติยังมีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์ จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำในแม่น้ำลำคลองเพื่อการเพาะปลูกอย่างจริงจังโดยใช้ระบบทดน้ำ หรือการชลประทานอื่นใด อย่างไรก็ดี การขุดคลอง วัตถุประสงค์ในการขุดคลอง ตลอดจนการใช้ประโยชน์จากคลองจะเปลี่ยนแปลงไปบ้างอย่างเห็นได้ชัดในสมัยรัตนโกสินทร์ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงใน พ.ศ.

2398

¹ กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 30.

แผนที่ 1.2
แสดงคลองลัดแม่น้ำเจ้าพระยา

~~~~~ ลายน้ําเก่า  
- - - - - คลองลัด



หมายเหตุ : แผนที่ตามต้นฉบับเดิมจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

## คลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำ สนธิสัญญาเบาริง (พ.ศ. 2325 - พ.ศ. 2398)



ในการพิจารณาตั้งเมืองหลวง ณ ผังตะวันออก ซึ่งเป็นหัวแหลมของแม่น้ำเจ้าพระยาแต่เพียงด้านเดียว นั้น สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ปฐมกษัตริย์แห่งพระราชวงศ์จักรี ซึ่งทรงผ่านประสบการณ์การรบป้องกันเมืองพิษณุโลกมาตั้งแต่สมัยธนบุรี คงทรงเห็นว่ากรุงธนบุรีมีอาณาเขตทั้งสองฝั่ง โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาผ่ากลางเช่นเดียวกับเมืองพิษณุโลก ทำให้ลำบากในการลำเลียงอาวุธ เสบียงอาหารและผู้คนเมื่อเวลาเกิดศึกสงคราม ในขณะที่ที่ตั้งใหม่ซึ่งเป็นหัวแหลมยื่นออกมานั้น มีแม่น้ำเป็นคูเมืองทางด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ เมื่อขุดคลองเป็นคูเมืองทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก เมืองหลวงแห่งใหม่นี้ก็จะมีน้ำล้อมรอบนับเป็นชัยภูมิที่ด้านรับข้าศึกได้เป็นอย่างดี<sup>1</sup>

นอกจากนี้ อาจกล่าวได้ว่าทรงได้รับแนวความคิดในการสร้างเมืองหลวงใหม่ให้มีลักษณะเป็นเกาะมีน้ำล้อมรอบเช่นนี้มาจากกรุงศรีอยุธยา<sup>2</sup> ซึ่งมีลักษณะเป็นเกาะเช่นเดียวกัน<sup>3</sup> ทั้งนี้เพราะทรงเคยมีชีวิตและรับราชการอยู่ในสมัยอยุธยา ก่อนกรุงแตกเช่นเดียวกับสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ได้ทรงเห็นประโยชน์ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และการคมนาคมจากที่ตั้งของเมืองหลวงเช่นนี้ จึงทรงดำเนินการสร้างกรุงเทพฯ ให้เป็นราชธานีใหม่และทรงทำนุบำรุงบ้านเมืองโดยอนุโลมตามแบบกรุงศรีอยุธยาดังพระองค์เจ้าธรรมาธิปัตย์ กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยากร ได้ทรงแสดงความคิดเห็นไว้ในหนังสือ “การฟื้นฟูกิจการต่างๆ ของรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรี” ว่า “ในการฟื้นฟูเครื่องจักรของรัฐ รัชกาลที่ 1.... ทรงรับรองแบบกรุงศรีอยุธยาอย่างแน่นอน เป็นแบบที่พระองค์ทรงรู้จัก”<sup>4</sup>

<sup>1</sup> ม.ร.ว. แสงไสย เกษมศรี และนางวิมล พงศ์พิพัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 2.

<sup>2</sup> ศาสตราจารย์ รอง ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 2.

<sup>3</sup> เดอลาดู แบร์ ราชทูตของฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีกับไทยในรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราชได้กล่าวไว้ในหนังสือ A Historical Relation of the Kingdom of Siam ที่เขาเขียนในหน้า 6 ว่า “.....โดยอาศัยร่องน้ำเหล่านี้ ซึ่งชาวไทยเรียกว่าคลอง กรุงศรีอยุธยาไม่ใช่แต่เป็นเกาะเท่านั้น แต่ยังตั้งอยู่ท่ามกลางเกาะหลายเกาะซึ่งทำให้ที่ตั้งแปลกมาก”

<sup>4</sup> Prince Dhani Niwat, Kromamun Bidyalabh, The Reconstruction of Rama I of the Chakri Dynasty, 1957, p. 4. อ้างถึงใน รอง ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 2.

นอกจากนี้ในขณะนั้นบ้านเมืองกำลังอยู่ในภาวะสงครามกับพม่า ซึ่งสืบเนื่องติดต่อกันมาจากรวมครั้งกรุงศรีอยุธยาแตกเรื่อยมาถึงสมัยธนบุรี จนกระทั่งมาถึงรัชกาลของพระองค์ สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ จึงทรงเห็นว่านอกจากมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องสร้างกำแพงเมืองและป้อมปราการตั้งแต่แรกสร้างกรุงเพื่อให้เสร็จทันป้องกันพม่าซึ่งมีข่าวว่ากำลังเตรียมการจะยกทัพมาแล้ว<sup>1</sup> ยังมีความจำเป็นต้องรีบเร่งขุดคลองคูเมือง ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของเมืองหลวงให้เสร็จเสียด้วยในเวลาเดียวกัน

ด้วยเหตุนี้สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ จึงโปรดฯ ให้รื้อกำแพงเมืองริมคลองคูเมืองเดิมแต่ครั้งสมัยธนบุรีออกเสีย แล้วขยายพระนครให้กว้างออกไป<sup>2</sup> โปรดฯ ให้ขุดลอกคลองคูเมืองเดิมให้กว้างและลึกเพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศเหนือและทิศใต้<sup>3</sup> ใน พ.ศ. 2328 โปรดฯ ให้ขุดคลองคูเมืองขึ้นอีกชั้นหนึ่งตั้งแต่บางลำภูมาออกเหนือวัดสามปลื้ม เรียกว่า คลองรอบกรุง<sup>4</sup> หลังจากนั้นโปรดฯ ให้ขุดคลองลอดอีกสองคลองจากคลองคูเมืองเดิมออกไปบรรจบคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่<sup>5</sup> แล้วโปรดฯ ให้ขุดคลองมหานาคขึ้นอีกคลองหนึ่ง ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า

....โปรดให้รื้อป้อมวิชาวินทรและกำแพงเมืองธนบุรีข้างฟากตะวันออกเสีย ขยายพระนครให้กว้างออกไปกว่าเก่า เกณฑ์เขมร 10,000 เข้ามาขุดคลองคูพระนครด้านตะวันออกตั้งแต่บางลำภูตลอดมาออก

<sup>1</sup> สมเด็จพระมหาสมณเจ้า กรมพระยาวชิรญาณวโรรส, *ไทยรบพม่า*, หน้า 553-554.

<sup>2</sup> เมื่อรัชกาลที่ 1 ทรงย้ายพระนครจากกรุงธนบุรี มาอยู่ในที่ที่เป็นพระบรมมหาราชวัง ทำราชวรดิษฐ์ฯ ไปตั้งทำพระจันทร์ในปัจจุบัน ได้โปรดฯ ให้พระยาราชราชเศรษฐี หัวหน้าคนจีนและพวกคนจีนซึ่งอยู่ในบริเวณดังกล่าวย้ายไปตั้งบ้านเรือนอยู่ในสวนตั้งแต่คลองวัดสามปลื้ม (วัดจักรวรรดิราชาวาส) ไปจนถึงคลองวัดสามเพ็งหรือสำเพ็ง (วัดปทุมคงคา) เมื่อขุดคลองรอบกรุงและสร้างกำแพงพระนครเสร็จแล้ว ชาวจีนจึงอยู่นอกกำแพงพระนคร ดู “สำเพ็ง-สะพานหัน” - เอกสารของ เทพชู ทับทอง แห่งหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ.

<sup>3</sup> ปากคลองนี้ทางทิศเหนือทะลุออกแม่น้ำที่ถนนพระอาทิตย์ ปัจจุบันแนวคลองถูกปิดทับด้วยเชิงลาดของสะพานพระปิ่นเกล้าฯ จนไม่อาจให้เรือผ่านเข้าออกได้ ส่วนทางด้านทิศใต้มีตลาดใหญ่ทั้งทางน้ำและทางบกอยู่ปากคลอง จึงเรียกกันว่า ปากคลองตลาด เป็นทางเข้าออกของเรือทางเดียวในปัจจุบัน คลองนี้นับว่าเป็นคลองสำคัญสำหรับทางคมนาคมทางน้ำของกรุงเทพฯ นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดู “เรื่องคลองหลอด” หนังสือสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม, พฤษภาคม 2519, หน้า 40.

<sup>4</sup> คลองรอบกรุง มีชื่อเรียกต่างกันเป็น 4 ชื่อ คือ คลองบางลำภู เรียกตรงช่วงที่อยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านบางลำภู ส่วนช่วงที่อยู่ตรงวัดบพิตรพิมุขเรียกต่างกัน 3 ชื่อ คือ คลองวัดเชิงเลน คลองสะพานหัน และคลองโอง่าง ดู ส. พลายน้อย, *บางกอก* (พระนคร : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, 2503).

<sup>5</sup> คลองหลอดในประวัติศาสตร์นั้นเป็นคลองเล็ก ๆ 2 คลอง เส้นทางของคลองหลอดในสภาพปัจจุบันคือคลองที่ 1 ตั้งต้นที่หลังโรงแรมรอยัล (โรงแรมรัตนโกสินทร์) ขนานมาตามถนนราชดำเนินกลางไปออกคลองบางลำภู (คลองรอบกรุง) ที่ใกล้ ๆ โรงพยาบาลตำรวจเฉลิมไทย ปัจจุบันเรียกว่า *คลองวัดเทพศิราม* คลองที่ 2 เริ่มจากบริเวณใกล้ ๆ วัดราชบพิธ ขนานไปกับถนนเจริญกรุงไปออกคลองรอบกรุง ปัจจุบันเรียกว่า *คลองวัดสุทัศน์* ส่วนที่เรียกว่า *คลองหลอด* ในปัจจุบันนี้คือคลองคูเมืองเดิมที่ขุดในสมัยธนบุรี ดู ม.ร.ว. แสงโฮม เกษมศรี และ นางวิมล พงศ์พิพัฒน์, *เรื่องเดิม*, หน้า 25 และเกื้อกูล ยืนยงนันต์, *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. ปริญาณานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2518, หน้า 10.

แม่น้ำข้างใต้เหนือวัดสามปลื้ม ยาว 85 เส้น 13 วา กว้าง 10 วา ลึก 5 คอก พระราชทานชื่อว่า **คลองรอบกรุง** ด้านแม่น้ำตั้งแต่รอบกรุงข้างใต้ไปจนปากคลองด้านเหนือ ยาว 91 เส้น 16 วา รวมทางน้ำรอบพระนคร 177 เส้น 9 วา แล้วขุดคลองลอด จากคลองคูเมืองเดิม 2 คลองออกไปบรรจบคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่ แล้วขุดคลองใหญ่เหนือวัดสระแก<sup>1</sup> อีกคลองหนึ่ง พระราชทานนามว่า **คลองมหานาค** เป็นที่สำหรับประชาชนชาวพระนครจะได้ลงเรือไปประชุมเล่นเพลงและสักกะวาในเทศกาลฤดูน้ำ เหมือนอย่างครั้งศรีอยุธยาเก่า....<sup>2</sup>

จะเห็นได้ว่าก่อนจะมีการขุดคลองใหม่นั้น สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ ยังเห็นความสำคัญของคลองคูเมืองเดิมดังโปรดฯ ให้ขุดลอกคลองให้ลึกดังกล่าวแล้ว สำหรับในการขุดคลองนั้น สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช โปรดฯ ให้ขุดคลองคูเมืองคือคลองรอบกรุงเป็นอันดับแรก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์เช่นเดียวกับสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี โดยถือเป็นแนวป้องกันข้าศึกจากภายนอกเป็นชั้นแรก ก่อนที่จะถึงกำแพงพระนครและป้อมบนกำแพงพระนคร<sup>3</sup> ซึ่งอยู่ริมคลองเข้ามาอันเป็นแนวป้องกันชั้นที่สอง แล้วจึงมาถึงคลองหลอด กำแพงพระบรมมหาราชวังและป้อมต่าง ๆ บนกำแพงพระบรมมหาราชวัง<sup>4</sup> ซึ่งรวมกันเป็นแนวป้องกันชั้นในสุด ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากรุงเทพฯ เมื่อแรกสร้างเป็นราชธานีแห่งใหม่ของไทยได้รับการวางผังเมืองให้มีแนวป้องกันศัตรูถึงสามชั้น<sup>5</sup> ซึ่งนับว่าเป็นความฉลาด รอบคอบ และเห็นการณ์ไกลของบรรพบุรุษไทยในสมัยนั้นโดยเฉพาะสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ

ข้อที่น่าสนใจประการหนึ่ง คือ สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ ทรงมีความรู้ทางด้านผังเมืองเป็นอย่างดี ดังจะเห็นได้ว่าทรงวางผังเมืองในลักษณะที่จัดแบ่งพื้นที่ส่วนต่าง ๆ อย่างเป็นสัดส่วนและเป็นระเบียบเป็นชั้น ๆ ตามลำดับ เริ่มตั้งแต่ชั้นที่หนึ่งคือภายในเขตคูเมืองเดิมเป็นบริเวณพระบรมมหาราชวัง วังหน้า วังหลวง และสถานที่ราชการ ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจของบ้านเมืองเพราะเป็นศูนย์กลางการปกครองทั้งหมด ลำดับต่อมาเป็นชั้นที่สองได้แก่ส่วนบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุงเป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการและประชาชน ส่วนชั้นที่สามซึ่งเป็นตอนที่ตัดคลองรอบกรุงออกมาคือเป็นส่วนนอกเมืองแทบจะไม่มีผู้คนอยู่อาศัยนั้นเป็นทุ่งนาข้าว ซึ่งผลิตข้าวเลี้ยงชาวเมือง สำหรับชาวจีนซึ่งส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าที่อาศัยอยู่บริเวณด้านใต้ของกรุงเทพฯ ในส่วนที่เรียกว่าสำเพ็งซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นศูนย์การค้าในสมัยนั้น แต่ละส่วนมีคลองขุดเป็นแนวป้องกันธรรมชาติ ยกเว้นส่วนที่สามซึ่งเป็นส่วนชานเมือง

<sup>1</sup> คือวัดสระเกศ

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1* (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503), หน้า 74-75.

<sup>3</sup> และ <sup>4</sup> รายชื่อและที่ตั้งของป้อมบนกำแพงพระนคร และบนกำแพงพระบรมมหาราชวัง โปรดอ่านในภาคผนวก 1 ก และ 1 ข.

<sup>5</sup> ม.ล. ปิ่น มาลากุล “วิถุยุปรีตรรศน์ เรื่องที่เกี่ยวกับกรุงเทพฯ”, *ข่าวสารสำนักพิมพ์เมือง*, กระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 13 กรกฎาคม 2509, หน้า 24-25.

นอกจากจะใช้คลองขุดเป็นแนวป้องกันพระนครแล้ว ยังใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญด้วย จะเห็นได้ว่าคลองขุดนั้นขุดเชื่อมติดต่อกันทุกคลอง ซึ่งทำให้ชาวพระนครสามารถเดินทางไปมาค้าขายติดต่อถึงกันได้โดยตลอด คลองขุดเหล่านี้จะแบ่งพื้นที่ของกรุงเทพฯ ส่วนในออกเป็นสัดส่วนอย่างเหมาะสม กล่าวคือคลองหลอดทั้งสองคลองจะแบ่งบริเวณระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุงออกเป็น 3 ส่วนเกือบจะเท่า ๆ กัน ในแต่ละส่วนมีน้ำล้อมรอบ ประกอบกับชาวพระนครในขณะนั้นยังมีอยู่น้อย จึงมักเลือกตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองซึ่งสะดวกต่อการคมนาคมและใช้น้ำเป็นประโยชน์ในการบริโภคอุปโภค สำหรับในบริเวณชานเมืองก็มีคลองมหานาคมาเชื่อมต่อติดกับคลองรอบกรุงซึ่งช่วยให้คนทางแถบชานเมืองสามารถเดินทางเข้ามาในพระนครได้สะดวกขึ้น<sup>1</sup>

โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่าคลองในสมัยรัชกาลที่ 1 (พ.ศ. 2325-2352) ซึ่งเป็นระยะของ “การก่อสร้างสร้างบ้านเรือนใหม่” นั้น ถูกขุดขึ้นเพื่อการใช้ประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์และการคมนาคมควบคู่กันไปเช่นเดียวกับสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี ซึ่งก็นับว่ามีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ของบ้านเมืองและสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น ประกอบกับสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า เองก็ทรงต้องการรักษารูปแบบของเดิมของสมัยอยุธยาซึ่งพระองค์ทรงคุ้นเคยอยู่แล้ว กับทั้งยังเป็นการสร้างขวัญกำลังใจให้ราษฎรของพระองค์ซึ่งส่วนใหญ่เคยได้รู้ได้เห็นเกี่ยวกับกรุงศรีอยุธยาแล้ว เกิดความรู้สึกอบอุ่นที่ได้อยู่ในสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงกับของเดิมด้วย ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งทางด้านจิตวิทยาโดยเฉพาะในขณะที่บ้านเมืองกำลังต้องการความสามัคคีของคนในชาติอย่างในขณะนั้น ตัวอย่างที่เห็นชัดเป็นพิเศษก็คือการขุดคลองมหานาค ซึ่งในพระราชพงศาวดารบอกไว้ชัดเจนว่าเพื่อให้ชาวพระนครได้ลงเรือร่วมชุมนุมกันเล่นเพลงและสักวาในเทศกาลฤดูน้ำเหมือนครั้งกรุงเก่า ดังที่ได้นำมากล่าวอ้างไว้ข้างต้นแล้ว การอนุโลมตามแบบอยุธยาเช่นนี้จึงน่าจะเป็นเครื่องโน้มน้าวจิตใจให้คนไทยที่ยังแตกฉานชานกระเซ็นจากกรุงแตกและจากเหตุการณ์ไม่สงบปลายสมัยธนบุรีได้เข้ามาตั้งหลักแหล่งในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้อาจพิจารณาได้ว่านอกจากคลองจะใช้ประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์และการคมนาคมเป็นสำคัญแล้ว คลองยังถูกนำมาใช้เป็นแนวแบ่งเขตของการวางผังเมืองให้เป็นสัดส่วนและเป็นระเบียบแบบแผนเป็นชั้น ๆ ตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว โดยเฉพาะคลองรอบกรุงนั้นอาจมองไปได้ว่าเป็นเส้นกำหนดขอบเขตของตัวเมืองกรุงเทพฯ กับชานเมืองในขณะนั้นด้วย และต่อไปเมื่อพลเมืองเพิ่มมากขึ้นก็สามารถขยายชุมชนออกไปตามแนวคลองรอบกรุงทั้งทางด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านใต้ ซึ่งในขณะนั้นมีคลองมหานาคเป็นเส้นทางเชื่อมติดกับคลองรอบกรุงไปทางตะวันออก และแบ่งชานเมืองออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนด้านเหนือและส่วนด้านใต้ (โปรดดูรูปภาพประกอบ) พร้อมกันนั้นยังเป็นเครื่องจูงใจให้ชาวไทยที่เข้ามาตั้งหลักแหล่งในกรุงเทพฯ ได้ไปจับจองที่ดินตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัย และประกอบธุรกิจการค้าขายตามริมคลอง เพื่อใช้ประโยชน์จากคลองได้อย่างเต็มที่ด้วย

<sup>1</sup> เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, เรื่องเดิม, หน้า 10-11.

ดังนั้นจึงไม่เกินความจริงไปนักที่จะยกย่องว่า สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงเป็นนักวางผังเมืองที่มีความสามารถ ฉลาดหลักแหลมทั้งทางด้านจิตวิทยา และการวางผังเมืองอย่างเป็นระเบียบแบบแผน จัดสถานที่บริเวณใช้สอยอย่างเป็นสัดส่วน และให้ใช้ทางน้ำได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ พร้อมทั้งยังทรงมองเห็นการณ์ไกลด้วยการวางแผนล่วงหน้าในการเลือกสถานที่ที่มีทำเลเหมาะสมต่อการขยายพระนครออกไปในอนาคตด้วย ดังจะเห็นได้ในรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 2 (พ.ศ. 2352-2367) ปรากฏว่ามีการขุดคลองเพียงคลองเดียว และเป็นคลองที่ขุดในหัวเมืองใกล้กรุงเทพฯ คือ คลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์<sup>1</sup> ขุดขึ้นเมื่อคราวที่พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โปรดฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นศักดิ์พลเสพ<sup>2</sup> ไปสร้างเมืองนครเขื่อนขันธ์ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านที่ค้างอยู่ให้เสร็จ คลองนี้ขุดลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์ไปทะลุออกคลองตาลาว ต่อมายังกรุงเทพฯ เป็นคลองที่ขุดขึ้นเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการคมนาคมสำหรับบริเวณที่เป็นเมืองหน้าด่านของกรุงเทพฯ ซึ่งก็คงเอื้อประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ในการป้องกันเมืองหลวงและเป็นเส้นทางที่กระชับการปกครองเข้าสู่เมืองหลวงด้วย คลองลัดนี้เป็นคลองแรกที่รัฐบาลจ้างแรงงานชาวจีนขุด<sup>3</sup> แทนการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่ตามแบบเดิม จึงนับว่าเป็นวิธีการใหม่ที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน และได้กลายเป็นที่นิยมปฏิบัติสืบต่อมา

ในสมัยรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2367-2394) ระหว่าง พ.ศ. 2371 ถึง พ.ศ. 2393 มีการขุดลอกซ่อมคลอง 3 คลอง และขุดคลองใหม่อีก 2 คลอง<sup>4</sup> คลองที่ได้รับการขุดซ่อมให้ลึกจนสามารถใช้ในการคมนาคมได้สะดวกคือ คลองสุนัขหอน เชื่อมแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำแม่กลองในแขวงเมืองสมุทรสาครและสมุทรสงคราม คลองบางบอนแขวงธนบุรีตั้งแต่วัดปากน้ำถึงบางขุนเทียนตอนหนึ่ง และจากบางขุนเทียนถึงวัดเลาอีกตอนหนึ่งรวมเรียกชื่อว่า คลองบางขุนเทียน และคลองสุดท้ายคือ คลองพระโขนง ซึ่งเริ่มดำเนินการขุดซ่อมใน พ.ศ. 2380 พร้อม ๆ กับการขุดคลองใหม่คลองแรกคือ คลองแสนแสบหรือคลองบางขนาก<sup>5</sup> เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง และช่วยย่นระยะทางไปมาระหว่างเมืองปราชญ์ ฉะเชิงเทรากับกรุงเทพฯ<sup>6</sup>

จุดประสงค์เบื้องต้น<sup>7</sup> ในการขุดคลองแสนแสบคือ เพื่อใช้เป็นเส้นทางอำนวยความสะดวกในการ

<sup>1</sup> คือ ปากลัดในอำเภอพระประแดง บัจจุบัน คู ศ. รong ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 3.

<sup>2</sup> คือ กรมพระราชวังบวรมหาศักดิ์พลเสพ “วังหน้า” ในรัชกาลที่ 3.

<sup>3</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2, (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504), หน้า 153-154 และ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาถนอมพิทยาลักษณ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2505), หน้า 172.

<sup>4</sup> ศ. รong ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 4.

<sup>5</sup> ตอนต้นคลองเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายคลองเรียกว่าคลองบางขนาก คู ประวัติกะทรวงเกษตรการ, หน้า 18.

<sup>6</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.9. 2/46 ประกาศกระทรวงเกษตรการเรื่องซ่อมคลองแสนแสบ ร.ศ. 124(พ.ศ. 2448).

<sup>7</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1 (พระนคร : คุรุสภา, 2504), หน้า 187.

เดินทาง ขนส่งเสบียงอาหารและกำลังกองทัพจากเมืองหลวงไปยังเมืองเขมรและญวนในการสงครามอันมี  
 สยามยุทธซึ่งกินเวลานานถึง 14 ปี<sup>1</sup> พร้อมกันนั้นก็เป็นเส้นทางที่เอื้อประโยชน์ต่อกรุงเทพฯ ในด้านการปกครอง  
 หัวเมืองด้วย

ต่อมาใน พ.ศ. 2393 รัชกาลที่ 3 โปรดฯ ให้ขุดคลองออกเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์อีกคลองหนึ่ง  
 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ “สำหรับไปมาเมื่อมีการณรงค์สงครามไม่ต้องเดินตามลำน้ำ....”<sup>2</sup> คลองนี้นับเป็น  
 คลองสุดท้ายในรัชกาลที่ 3

ข้อที่ควรพิจารณาสำหรับคลองที่ขุดในสมัยรัชกาลที่ 3 คือคลองสุนัขหอนและคลองเหนือเมืองนคร  
 เขื่อนขันธ์ เป็นคลองที่อยู่ในหัวเมืองซึ่งมีความสำคัญต่อราชธานี เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการปกครอง  
 และการป้องกันบ้านเมือง ดังจะเห็นได้จากคลองสุนัขหอน ซึ่งโยงการปกครองจากกรุงเทพฯ ไปยังเมือง  
 สมุทรสาครและเมืองสมุทรสงครามโดยเป็นเส้นทางต่อเนื่องจากคลองมหาไชยชลมารคและแม่น้ำท่าจีน แล้ว  
 ไปออกแม่น้ำแม่กลองตามลำดับ ส่วนคลองเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกับคลองลัดหลัง  
 เมืองนครเขื่อนขันธ์ที่ขุดในสมัยรัชกาลที่ 2 จึงมีความสำคัญในทางยุทธศาสตร์ต่อกรุงเทพฯ โดยเฉพาะเป็น  
 ปรากฏการณ์แรกที่ใช้ป้องกันข้าศึกที่จะเข้ามาทางอ่าวไทย และยังช่วยกระชับการปกครองเมืองหน้าด่านเข้ามา  
 สู่ราชธานีด้วย

สำหรับคลองบางขุนเทียน คลองพระโขนง และคลองแสนแสบนั้นเป็นคลองในบริเวณกรุงเทพฯ  
 คลองบางขุนเทียนอยู่ทางฝั่งธนบุรี ส่วนคลองพระโขนงและคลองแสนแสบอยู่ทางฝั่งพระนคร ทั้งสามคลอง  
 นี้มีความสำคัญต่อกรุงเทพฯ ในด้านการคมนาคมติดต่อค้าขาย โดยเฉพาะคลองแสนแสบที่มีความยาวไปถึง  
 หัวเมืองใกล้เคียงกรุงเทพฯ นั้น แม้ในระยะแรก การขุดคลองนี้จะมิวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกใน  
 การทำสงคราม แต่ภายหลังคลองนี้ได้กลายเป็นเส้นทางเดินเรือไปมาค้าขายที่สำคัญของราษฎร โดยเฉพาะ  
 ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา จนกระทั่งในสมัยรัชกาลที่ 5 ต้องมีการขุดซ่อมและขยายคลองเพื่อให้เพียงพอ  
 กับการใช้ประโยชน์ของพลเมืองในขณะนั้น<sup>3</sup> คลองแสนแสบยังคงมีความสำคัญอยู่ต่อมาจนถึงปัจจุบัน<sup>4</sup>

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน วีรนันท์ วารีวิชชนนท์, *ความสำคัญของอันนัมสยามยุทธต่อไทย กัมพูชา และญวน*  
 วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514,  
 หน้า 6. และ ปิยนาด นิโครธา, *บทบาทของแสนาคีแห่งตระกูลขุนนางในการปกครองประเทศสยามตั้งแต่รัชกาลที่ 1 ถึงต้นรัชกาล*  
*ที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. 2325 - พ.ศ. 2416)*, วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์  
 บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514, หน้า 230.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *พระราชพงสาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 2 (พระนคร : คุรุสภา, 2504)*,  
 หน้า 162-163.

<sup>3</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.9.2/46 ประกาศกระทรวงเกษตราธิการ เรื่อง ซ่อมคลองแสนแสบ ร.ศ. 124 (พ.ศ.  
 2448).

<sup>4</sup> ในตอนที่เริ่มขุดคลองนี้ นับว่าคลองแสนแสบอยู่ห่างไกลจากพระนครมาก แต่ต่อมาได้กลายเป็นเส้นทาง  
 คมนาคมทางน้ำที่สำคัญของพระนคร โดยเหตุที่ติดต่อกันทั้งคลองคูกรุงเกษมและคลองมหานาค ซึ่งต่อมาได้กลายเป็น  
 ย่านการค้าทางน้ำที่สำคัญ ในปัจจุบันคลองแสนแสบนับได้ว่าเป็นคลองที่อยู่กลางใจเมือง ผ่านย่านสถานที่สำคัญ  
 ของกรุงเทพฯ คือ สระปทุม ราชประสงค์ ประตูน้ำเฉลิมโลก ผ่านเพชรบุรี คลองตัน หัวหมาก บางกะปิ เป็นต้น

โปรดดู “เรื่องคลองหลอด”, *หนังสือสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม*, พฤษภาคม 2519, หน้า 40.

ข้อที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งสำหรับคลองที่ขุดในสมัยรัชกาลที่ 3 คือ วิธีการขุดซ่อมคลองสุนัขหอน เจ้าพระยาคลังว่าที่สมุหพระกลาโหม<sup>1</sup> ซึ่งได้รับพระบรมราชโองการให้เป็นแม่กองไปขุดแต่งคลองสุนัขหอน ได้พิจารณาเห็นว่าคลองสุนัขหอนเป็นคลองเล็กน้ำตื้น ไม่สะดวกต่อการคมนาคมโดยเฉพาะตรงบริเวณน้ำชนกัน จึงใช้วิธีขุดแรงกระเบื้องของชาวบ้านลงลยในคลองที่ขุดแล้วนั้น จนทำให้คลองนั้นลึกและเชี่ยวชาญในการคมนาคม ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า

.... เจ้าพระยาพระคลังที่เคาระหัดูเห็นว่าน้ำชนกันที่ตรงนั้นคงตื้นทุกแห่ง ถ้าขุดคลองแยกเข้าไปที่น้ำชนกันให้สายน้ำไหลเข้าไปตรงที่น้ำชนนั้นก็ไม่ต้องจึงจ้างเงินขุดที่น้ำชนแยกเข้าไปริมบ้านโพธิ์หักสายหนึ่ง แล้วขอแรงกระเบื้องราษฎรชาวบ้านลงลยในคลองนั้น น้ำขึ้นลงเชี่ยวชาญก็ลึกอยู่ได้ไม่ต้องมาจนทุกวันนี้....<sup>2</sup>

จะเห็นได้ว่าวิธีการขุดคลองทำให้ลึกโดยใช้กระเบื้องลยเช่นนี้ นับว่าเป็นความคิดที่หลักแหลมและเหมาะสมกับสภาพการณ์ในยามที่ยังไม่มีความเจริญทางเทคโนโลยีในการขุดคลองดังในขณะนั้น เข้าใจว่าวิธีการขุดคลองที่ตื้นให้ลึกเช่นนี้คงใช้กับคลองอื่น ๆ ในสมัยนั้นด้วยเช่นกัน

คลองสุดท้ายที่ขุดก่อนการทำสนธิสัญญาเบริงใน พ.ศ. 2398 คือ *คลองมหาดหลวง* ขุดใน พ.ศ. 2394 ซึ่งเป็นปีแรกของรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394 - 2411) พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>3</sup> ทรงพิจารณาเห็นว่าในรัชกาลของพระองค์อาณาประชาราษฎร์เพิ่มขึ้นกว่าเมื่อแรกสร้างกรุงหลายเท่า<sup>4</sup> ควรที่จะได้มีการขยายพระนครออกไปด้วยการขุดคลองเป็นคลองคูเมืองขึ้นอีกชั้นหนึ่ง ดังปรากฏตามพระราชพงศาวดารว่า

.... ทุกวันนี้บ้านเมืองเจริญยิ่งขึ้น ผู้คนก็มากกว่าเมื่อแรกสร้างกรุงหลายเท่า ควรที่จะขยายพระนครให้กว้างออกไปอีกชั้นหนึ่ง จึงโปรดเกล้าฯ ให้ ๖ พันฯ หัวเจ้าท่าน ท่านเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์<sup>5</sup>

<sup>1</sup> คือสมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ (ดิศ บุนนาค) ในสมัยรัชกาลที่ 4.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 3* เล่ม 1, (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504), หน้า 95.

<sup>3</sup> พระราชกรณียกิจและพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ดู นฤมล ชีววัฒน์, *พระราชดำริทางการเมืองของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต (ประวัติศาสตร์) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

<sup>4</sup> ไม่มีเอกสารระบุจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ แต่มีเอกสารของชาวตะวันตกระบุเกี่ยวกับจำนวนประชากรของประเทศไทยคือเอกสารครอเฟอร์ด (The Crawford Papers, 1915) หน้า 102 กล่าวว่าประเทศไทยมีประชากรราว 5 ล้านคน และเซอร์จอห์น เบริงได้กล่าวไว้ในหนังสือราชอาณาจักรและพลเมืองสยาม (Sir John Bowring, *the Kingdom and People of Siam, Volume I, 1969*) หน้า 6-7 ว่าโดยอาศัยตัวเลขประชากรของปัลเลอกัวซ์ ประชากรไทยมีประมาณ 6 ล้านคน ดู ศ. รอง ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 7.

<sup>5</sup> คือสมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) ในสมัยรัชกาลที่ 5 เรื่องราวเกี่ยวกับบทบาทและความคิดของท่าน ดู ปิยนาด บุนนาค, *บทบาทและแนวความคิดทางการเมืองของสมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 ถึงสมัยรัชกาลที่ 5* วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การปกครอง) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.



ซึ่งว่าที่พระสมุหกลาโหมเป็นแม่กอง เจ้าหมื่นไวยวรนาถ<sup>1</sup> เป็นกงสี จ้างจีนขุดคลองคูพระนคร ออกไปอีกชั้นหนึ่ง....<sup>2</sup>

ดังนั้นจึงได้มีการขุดคลองผดุงกรุงเกษมขึ้นที่ในบริเวณที่ติดคลองรอบกรุงออกไปทางซานพระนคร โดยปากคลองทางทิศใต้ไปออกฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ริมวัดแก้วแจ่มฟ้าเก่าแล้วตัดผ่านคลองมหานาค ไปทะลุออกแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกทางทิศเหนือที่ริมวัดเทวราชกุญชร<sup>3</sup>

คลองนี้ขุดเสร็จใน พ.ศ. 2397 ซึ่งเป็นเวลาก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงเพียงปีเดียว หลังจากนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดฯ ให้สร้างป้อมตามแนวริมคลองเป็นระยะห่างกันประมาณ 12 เส้น จำนวน 8 ป้อม<sup>4</sup> ทั้งนี้เพื่อให้เป็นที่อุ่นใจแก่ราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่นอกกำแพงพระนคร ในขณะที่เดียวกันให้เป็นที่ย้ายเกรงแก่บรรดาชาวต่างประเทศที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยด้วย<sup>5</sup>

คลองผดุงกรุงเกษมนับเป็นคลองสายที่สามที่เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาที่คเหนือและทิศใต้เข้าด้วยกัน คลองสายที่หนึ่งคือคลองคูเมืองซึ่งขุดขึ้นในสมัยกรุงธนบุรี คลองสายที่สองคือคลองรอบกรุง (คลองบางลำภู-คลองโอ่งอ่าง) ที่ขุดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 1 ดังกล่าวมาแล้ว คลองทั้งสามสายนี้แบ่งพื้นที่ของกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 4 ออกเป็น 3 ส่วน แต่ละส่วนมีคลองตัดผ่านเชื่อมถึงกันได้ ดังจะเห็นได้ว่าช่วงระหว่างคลองคูเมืองกับคลองรอบกรุงนั้น มีคลองหลอดสองคลอง (คลองวัดเทพธิดาราม และคลองวัดสุทัศน์) เชื่อมติดต่อถึงกัน ส่วนช่วงระหว่างคลองรอบกรุงกับคลองผดุงกรุงเกษมมีคลองมหานาคเชื่อมให้ติดต่อถึงกันได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้การเดินทางไปมาติดต่อซึ่งกันและกันระหว่างผู้คนทั้งในซานพระนครและนอกกำแพงพระนคร กับภายในเมืองเป็นไปได้อย่างสะดวกและทั่วถึงกันโดยตลอด (โปรดดูแผนที่ประกอบ)

การขุดคลองผดุงกรุงเกษมและการขยายพระนครออกไปในสมัยรัชกาลที่ 4 เช่นนี้เป็นที่สนับสนุนว่าสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ ทรงเลือกทำเลที่ตั้งกรุงเทพฯ ได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีอาณาบริเวณที่จะสามารถขยายตัวต่อไปได้เกือบทุกทิศทุกทางในอนาคต

คลองผดุงกรุงเกษมนับว่าเป็นแนวป้องกันข้าศึกชั้นนอกสุดแทนคลองรอบกรุงเดิม ดังนั้นตอนนี้แนวป้องกันข้าศึกจึงมีสี่ชั้น อย่างไรก็ตาม คลองผดุงกรุงเกษมนับเป็นคลองคูเมืองคลองสุดท้ายของไทย ทั้งนี้เพราะนับตั้งแต่รัชกาลนี้เป็นต้นมา ประเทศไทยต้องระมัดระวังในการติดต่อคบหาสมาคมด้วยคือประเทศตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจแข่งขันกันแสวงหาอาณานิคมในทวีปเอเชีย

<sup>1</sup> คือเจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ (วร บุนนาค) ในสมัยรัชกาลที่ 5 เรื่องราวเกี่ยวกับท่านผู้นี้ดูได้จาก ปิยนาด นิโครธา, เรื่องเดิมและปิยนาด บุนนาค, เรื่องเดิม.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์สมัยรัชกาลที่ 4 (พระนคร : องค์การค้ำของคุรุสภา, 2504), หน้า 95.

<sup>3</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

<sup>4</sup> รายชื่อและที่ตั้งของป้อม โปรดอ่านในภาคผนวก 1 ก.

<sup>5</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 80.

ขณะนั้น มีหลายประเทศในเอเชียต้องถูกคุกคามและตกอยู่ภายใต้การปกครองของมหาอำนาจตะวันตก รวมทั้งพม่าและญวนซึ่งเป็นประเทศคู่อริกับไทยมาก่อน ดังนั้นประเทศที่จะเป็นศัตรูของไทยจึงมิใช่ประเทศในเอเชียซึ่งมีกำลังอาวุธที่ทัดเทียมกันอีกต่อไป แต่เป็นประเทศมหาอำนาจตะวันตกซึ่งมีความได้เปรียบกว่าไทยและบรรดาประเทศต่าง ๆ ในเอเชียในด้านกำลัง อาวุธ ตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการขุดคลองคูเมือง การสร้างป้อมตามริมคลองบนกำแพงพระนครและบนกำแพงพระมหाराชวังจึงไม่มีความจำเป็นและไม่มีประโยชน์ในการป้องกันเมืองในเมื่อต้องเผชิญกับศัตรูที่สามารถเข้าโจมตียึดบ้านเมืองเอาได้โดยง่ายด้วยกำลังอาวุธและเทคโนโลยีที่เหนือกว่าดังกล่าว ดังนั้นการที่จะนำประเทศให้รอดพ้นจากการเป็นอาณานิคมของประเทศตะวันตกได้ ก็คือการดำเนินนโยบายต่างประเทศที่รอบคอบ ระมัดระวังและประนีประนอมตามสมควร ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ไทยจำเป็นต้องยอมทำสนธิสัญญาเบาริงกับมหาอำนาจอังกฤษใน พ.ศ. 2398 หลังจากการขุดคลองผดุงกรุงเกษมเสร็จเพียงปีเดียว ทั้ง ๆ ที่สนธิสัญญานี้ไม่เป็นธรรมต่อฝ่ายไทย เพราะเป็นการยอมทำตามความต้องการของอังกฤษ แต่ฝ่ายไทยก็จำเป็นต้องยอมเพื่อความอยู่รอดของประเทศ ซึ่งจะได้กล่าวประเด็นสำคัญของเรื่องนี้ในบทต่อไป

ด้วยเหตุผลข้างต้นนี้เอง จึงทำให้ไม่มีการขุดคลองคูเมืองขึ้นอีกเลย เมื่อบ้านเมืองขยายตัวต่อไปอีกในเวลาต่อมา คลองผดุงกรุงเกษมเองภายหลังก็ได้กลายเป็นคลองที่ให้ประโยชน์ทางด้านคมนาคมและการค้าขายมากกว่าทางด้านการเป็นคลองคูเมืองตามวัตถุประสงค์เดิม ในสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจะไม่ทรงขุดคลองคูเมืองขึ้นอีก พระองค์ยังโปรดฯ ให้รื้อป้อมริมคลองผดุงกรุงเกษมออกเสียด้วยคงเหลือไว้เพียงป้อมสองป้อมที่อยู่ปลายคลองทั้งสองข้างที่ทะลุออกแม่น้ำเจ้าพระยาคือ ป้อมป้องกันจามิตรและป้อมปิดบังจันท์ ทั้งนี้เพราะทรงเห็นว่าป้อมที่มีอยู่ไม่มีประโยชน์ด้วยเหตุผลข้างต้นประกอบกับในรัชกาลของพระองค์ บ้านเมืองมีความเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชากรก็เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องมีการขยายเมืองออกไปแทบทุกทิศทุกทาง รวมทั้งทางด้านคลองผดุงกรุงเกษมด้วย ป้อมที่มีอยู่ซึ่งน่าจะเป็นเครื่องกีดขวางการขยายเมืองจึงถูกรื้อออก

ดังนั้นสรุปได้ว่า คลองที่ขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงมีจำนวน 12 คลอง เป็นคลองที่ขุดซ่อม 4 คลอง เป็นคลองขุดใหม่ 8 คลอง ตามตารางดังต่อไปนี้

**หมายเหตุ** อาจารย์นิจ วิทยุชรินทร์ กรุณาให้ข้อสังเกตว่า มีคลองขุดที่สำคัญอีกคลองหนึ่ง คือ *คลองบางนางเก็ง หรือ คลองบางจะเกร็ง* เป็นคลองที่ขุดขึ้นเป็นเส้นตรงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตัดแม่น้ำเจ้าพระยาตรงแหลมบางหัวเสือ ซึ่งอ้อมมากอยู่ใต้คลองพระโขนงลงไปทางด้านใต้ของกรุงเทพฯ อย่างไรก็ดี ยังไม่พบหลักฐานว่าคลองนี้ขุดขึ้นในสมัยใด แต่เข้าใจว่าขุดขึ้นในสมัยรัตนโกสินทร์

ตารางแสดงข้อมูลในสมัชชาต้นโกสินทร์ ก่อนการทำสถนธิสัญญาเบาริง

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                                          | รัชกาลที่ขุด | ผู้ดำเนินการขุด | ปีที่ขุด                                                              | ปีที่ขุดเสร็จ    | วัตถุประสงค์ในการขุด     | ที่ตั้ง                                                                                                | ทุน                           | ขนาดของคลอง |          |          | หมายเหตุ                             |
|----------|---------------------------------------------------|--------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------|----------|----------|--------------------------------------|
|          |                                                   |              |                 |                                                                       |                  |                          |                                                                                                        |                               | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก  |                                      |
| 1        | คลองคูเมืองเดิม สมัยธนบุรี (ปัจจุบันคือ คลองหลอด) | รัชกาลที่ 1  | ไม่ปรากฏ        | เข้าใจว่าขุดซ่อมคลองในราว พ.ศ. 2326 ขุดจริง ๆ ใน พ.ศ. 2314 สมัยธนบุรี | ไม่ปรากฏ หลักฐาน | คลองคูเมือง และการคมนาคม | ตั้งแต่กำแพงเก่าท้ายบ่อมวิชัยประสิทธิ์ ไปจนถึงศาลเทพารักษ์หัวโหนดออกแม่น้ำทั้งสองข้าง                  | แรงงานเกณฑ์                   | ไม่ปรากฏ    | ไม่ปรากฏ | ไม่ปรากฏ | ขุดลอกซ่อมคลองคูเมืองเดิม สมัยธนบุรี |
| 2        | คลองรอบกรุง(คลองโอ่งอ่าง และคลองบางลำภู)          | รัชกาลที่ 1  | ไม่ปรากฏ        | พ.ศ. 2328                                                             | ไม่ปรากฏ หลักฐาน | คลองคูเมือง และการคมนาคม | ตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกด้านเหนือ ตั้งแต่บางลำภู มาออกแม่น้ำเจ้าพระยาข้างใต้ เห็นวัดสามปลื้ม | แรงงานเกณฑ์ ชาวเขมร 10,000 คน | 177.9       | 10       | 5        | ขุดใหม่                              |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                       | รัชกาลที่ขุด | ผู้ดำเนินการขุด                                                                   | ปีที่ขุด                                                  | ปีที่ขุดเสร็จ       | วัตถุประสงค์ในการขุด   | ที่ตั้ง                                        | ทุน              | ขนาดของคลอง |          |          | หมายเหตุ |
|----------|--------------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------------------------------|------------------|-------------|----------|----------|----------|
|          |                                |              |                                                                                   |                                                           |                     |                        |                                                |                  | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก  |          |
| 3        | คลองหลอด (คลองวัดเทพธิดาราม)   | รัชกาลที่ 1  | ไม่ปรากฏ                                                                          | ไม่ปรากฏ<br>หลักฐานแต่คงเวลาใกล้เคียงกับตอนขุดคลองรอบกรุง | ไม่ปรากฏ<br>หลักฐาน | การคมนาคม              | จากคลองคูเมืองเดิมสมัยธนบุรีไปบรรจบคลองรอบกรุง | แรงงานเกณฑ์      | ไม่ปรากฏ    | ไม่ปรากฏ | ไม่ปรากฏ | ขุดใหม่  |
| 4        | คลองหลอด (คลองวัดสุทัศน์)      | รัชกาลที่ 1  | ไม่ปรากฏ                                                                          | "                                                         | "                   | "                      | จากคลองคูเมืองเดิมสมัยธนบุรีไปบรรจบคลองรอบกรุง | แรงงานเกณฑ์      | ไม่ปรากฏ    | "        | "        | "        |
| 5        | คลองมหานาค                     | รัชกาลที่ 1  | ไม่ปรากฏ                                                                          | พ.ศ. 2430                                                 | ไม่ปรากฏ<br>หลักฐาน | การคมนาคม              | อยู่เหนือวัดสระเกศ                             | แรงงานเกณฑ์      | ไม่ปรากฏ    | ไม่ปรากฏ | ไม่ปรากฏ | ขุดใหม่  |
| 6        | คลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์ | รัชกาลที่ 2  | พระเจ้านั่งยาเธอ กรมหมื่นศักดิ์พลเทพ (กรมพระราชวังบวรมหาดคีติพลเทพ ในรัชกาลที่ 3) | ไม่ปรากฏ                                                  | ไม่ปรากฏ            | การคมนาคมและยุทธศาสตร์ | หลังเมืองนครเขื่อนขันธ์ไปทะเลออกคลองตาลาว      | จ้างแรงงานชาวจีน | 50          | 6        | 5        | ขุดใหม่  |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง        | รัชกาลที่ซุด | ผู้ดำเนินการซุด                                                                  | ปีที่ซุด  | ปีที่ซุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการซุด          | ที่ตั้ง                                                                | ทุน                                                   | ขนาดของคลอง |          |          | หมายเหตุ          |
|----------|-----------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------|----------|----------|-------------------|
|          |                 |              |                                                                                  |           |               |                               |                                                                        |                                                       | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก  |                   |
| 7        | คลองบางขุนเทียน | รัชกาลที่ 3  | พระยาโชฎีกราชเศรษฐี (ทองจีน)                                                     | พ.ศ. 2374 | ไม่ปรากฏ      | การคมนาคม                     | ตั้งแต่ด้านวัดปากน้ำไปถึงบางขุนเทียนและจากบางขุนเทียนไปถึงวัดกก วัดเลา | จ้างแรงงานชาวจีน                                      | 178.18      | 14       | 6        | ขุดลอกซ่อมของเก่า |
| 8        | คลองสุนัขหอน    | รัชกาลที่ 3  | เจ้าพระยาพระคลังฯ (สมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ (ดิศปุนนาค) ในรัชกาลที่ 4) | พ.ศ. 2377 | ไม่ปรากฏ      | การคมนาคมและการปกครองหัวเมือง | เชื่อมแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำแม่กลองในแขวงเมืองสมุทรสาครและสมุทรสงคราม   | จ้างแรงงานชาวจีน ค่าใช้จ่ายในการขุดทั้งสิ้น 8,176 บาท | ไม่ปรากฏ    | ไม่ปรากฏ | ไม่ปรากฏ | ขุดลอกซ่อมของเก่า |
| 9        | คลองพระโขนง     | รัชกาลที่ 3  | พระยาตรีพิพัฒน์ฯ (ทัต ปุนนาค) (สมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาพิชัยญาติ ในรัชกาลที่ 4)  | พ.ศ. 2380 | พ.ศ. 2383     | การคมนาคม                     | พระโขนง                                                                | จ้างแรงงานชาวจีน                                      | ไม่ปรากฏ    | ไม่ปรากฏ | ไม่ปรากฏ | ขุดลอกซ่อมของเก่า |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                         | รัชกาลที่ขุด | ผู้ดำเนินการขุด                                                                           | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ                                 | วัตถุประสงค์                       | ที่ตั้ง                                                                                                      | ทุน                                                                              | ขนาดของคลอง           |          |         | หมายเหตุ |
|----------|----------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|---------|----------|
|          |                                  |              |                                                                                           |           |                                               |                                    |                                                                                                              |                                                                                  | ยาวเป็นเส้น           | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |          |
| 10       | คลองแสนแสบ (คลองบางขนาก)         | รัชกาลที่ 3  | พระยาศรี-ทิพัฒน์                                                                          | พ.ศ. 2380 | พ.ศ. 2383                                     | การคมนาคมยุทธศาสตร์ ปกครองหัวเมือง | เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงตั้งแต่หัวหมากถึงบางขนาก                                                | จ้างแรงงานชาวจีน ค่าใช้จ่ายรวมกับค่าขุดแถมคลองพระโขนง เป็นเงิน 96,534 บาท 1 สลึง | 1,337 เส้น 19วา 2 ศอก | 6        | 4       | ขุดใหม่  |
| 11       | คลองออกเหนือเมืองนคร-เขื่อนขันธ์ | รัชกาลที่ 3  | ไม่ปรากฏ                                                                                  | พ.ศ. 2393 | ไม่ปรากฏ แต่เข้าใจว่าคงเสร็จใน ปีเดียวกันนั้น | การคมนาคมและยุทธศาสตร์             | ออกเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์ไปเชื่อมต่อกับคลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์ที่จุดในสมัยรัชกาลที่ 2               | ไม่ปรากฏแต่คงใช้วิธีจ้างแรงงานชาวจีน                                             | ไม่ปรากฏ              | 5        | 5       | ขุดใหม่  |
| 12       | คลองผดุงกรุงเกษม                 | รัชกาลที่ 4  | เจ้าพระยา-ศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) (สมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ ในรัชกาลที่ 5) | พ.ศ. 2394 | พ.ศ. 2397                                     | คลองคูเมืองและการคมนาคม            | เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกด้านเหนือและด้านใต้เข้าด้วยกันตั้งแต่วัดแก้วแจ่มฟ้าแก่มาถึงริมวัดเทวราชกุญชร | จ้างแรงงานชาวจีน ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 27,500 บาท                                   | 137.10                | 10       | 6       | ขุดใหม่  |

## ที่มา

- เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1. (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503).  
 \_\_\_\_\_, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2. (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504).  
 \_\_\_\_\_, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 3. 2 เล่ม. (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2507).  
 \_\_\_\_\_, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4. 2 เล่ม. (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2507).  
 สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2. 2 เล่ม (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2505).

จากตารางดังกล่าว จะเห็นได้ว่าหลักฐานเกี่ยวกับคลองที่ขุดและขุดซ่อมในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงนั้นค่อนข้างชัดเจนกว่าหลักฐานเกี่ยวกับคลองที่ขุดขึ้นก่อนสมัยนี้ โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับปีที่ขุด ผู้ดำเนินการขุด ทุน และขนาดของคลอง ทั้งนี้เป็นเพราะช่วงนี้เป็นช่วงที่ใกล้เคียงกับสมัยปัจจุบันหลักฐานโดยเฉพาะที่เป็นเอกสารของสมัยนี้ให้ข้อมูลที่ค่อนข้างสมบูรณ์นั่นเอง

ข้อที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับการขุดคลองในช่วงเวลาดังกล่าวมี 3 ประเด็น คือ

1. ผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการขุดคลอง
2. วัตถุประสงค์และประเภทของคลองที่ขุด
3. การเปลี่ยนวิธีการเรียกเกณฑ์แรงงานขุดคลองมาเป็นการว่าจ้างแรงงานชาวจีน

**ผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการขุดคลอง** นับจากสมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง จะเห็นได้ว่าผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขุดคลองก็คือพระมหากษัตริย์และขุนนาง กล่าวคือพระมหากษัตริย์ทรงเป็นผู้มีพระราชดำริให้มีการขุดคลองหรือทรงเห็นชอบที่จะให้มีการขุดคลอง ส่วนขุนนางชั้นผู้ใหญ่หรือผู้ที่ทรงเห็นสมควร จะเป็นผู้สนองพระบรมราชโองการไปดำเนินการขุดคลองให้แล้วเสร็จ ซึ่งในสมัยอยุธยามักไม่พบว่าขุนนางผู้ใดเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องนี้ แต่ในสมัยรัตนโกสินทร์เอกสารจะระบุไว้ค่อนข้างชัดเจน ส่วนประชาชนนั้นในช่วงเวลาเหล่านี้ยังมีได้มีส่วนร่วมในการริเริ่มขุดหรือซ่อมคลองเลย คงเป็นแต่เพียงผู้ถูกเรียกเกณฑ์แรงงานมาขุดคลองตามคำสั่ง โดยถือเป็นหน้าที่ของตนในฐานะพลเมืองเท่านั้น ด้วยเหตุนี้จึงนำไปสู่หัวข้อที่จะพิจารณาต่อไปคือเรื่องวัตถุประสงค์และประเภทของคลองที่ขุด

**วัตถุประสงค์และประเภทของคลองที่ขุด** ในเมื่อผู้ริเริ่มให้มีการขุดคลองเป็นองค์พระมหากษัตริย์ ดังนั้นวัตถุประสงค์ในการขุดคลองซึ่งนำไปสู่การแยกประเภทของคลองที่ขุดจึงเป็นไปตามที่พระมหากษัตริย์จะทรงเห็นประโยชน์เป็นสำคัญ โดยที่ราษฎรไม่มีโอกาสชี้แนะหรือมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการขุดคลองเลย ดังนั้น “จึงเป็นไปได้ที่การขุดคลองเท่าที่ผ่านมามีไม่ตรงกับความต้องการของราษฎรโดยตรง”<sup>1</sup>

วัตถุประสงค์ในการขุดคลองและประเภทของคลองที่ขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงก็ยังคงเป็นเช่นเดียวกับในช่วงสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี กล่าวคือ คลองที่ขุดก็ยังคงเป็นคลองคูเมือง คลองลัด และคลองเชื่อมแม่น้ำ ซึ่งขุดขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ทางด้านคมนาคม การปกครอง และยุทธศาสตร์ แต่ในเรื่องยุทธศาสตร์นั้นมาถึงสมัยนี้ คลองที่ขุดขึ้นไม่เพียงแต่ใช้ประโยชน์ในด้านการเป็นคลองคูเมืองเท่านั้น แต่ยังคงก้าวไปไกลถึงการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการล่าเสี้ยมกำลังคน อาวุธยุทโธปกรณ์และเสบียงอาหารไปยังดินแดนประเทศคู่สงครามด้วย ดังจะเห็นได้จากในกรณีคลองแสนแสบ ยิ่งกว่านั้นมิใช่แต่มีการขุดคลองคูเมืองที่ในตัวเมืองหลวงเท่านั้น แต่ยังมีขุดคลองที่เมืองหน้าด่านสำคัญของกรุงเทพฯ คือที่เมืองนครเขื่อนขันธ์ ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 ในรูปของคลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์ และในรูปของคลองเหนือเมือง

<sup>1</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 56.



นครเขื่อนขันธ์ในสมัยรัชกาลที่ 3 ซึ่งในหลักฐานบ่งไว้อย่างชัดเจนโดยเฉพาะสำหรับคลองเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์ว่าเพื่อใช้ในเวลาเกิดสงคราม คลองทั้งสองคลองนี้น่าจะมีทางเชื่อมต่อกันเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันในเรื่องนี้ และน่าจะใช้เป็นคลองคูเมืองสำหรับเมืองหน้าด่านไปในตัวด้วย

การที่ต้องมีการขุดคลองในบริเวณเมืองนครเขื่อนขันธ์ก็เพราะทั้งรัชกาลที่ 2 และรัชกาลที่ 3 ทรงต้องการเตรียมชัยภูมิให้เหมาะสมเพื่อป้องกันข้าศึกที่จะมาทางอ่าวไทย สำหรับรัชกาลที่ 2 นั้นไม่อาจบอกได้แน่ว่าทรงเกรงภัยจากพวกใด เพราะไม่มีหลักฐานบ่งชี้ไว้อย่างชัดเจน แต่สำหรับรัชกาลที่ 3 แล้วหลักฐานได้แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่าทรงเกรงภัยจากชาวตะวันตก ซึ่งทรงตระหนักเป็นอย่างดีนับตั้งแต่อังกฤษได้รับชัยชนะเหนือจีน ทำให้รัชกาลที่ 3 ซึ่งในระยะหลังไม่พอพระทัยในความประพฤติกู้ “กักร้าว” ของชาวตะวันตกอยู่แล้ว<sup>1</sup> ยิ่งไม่ไว้ใจและเกรงว่าอังกฤษจะรุกรานไทยมากยิ่งขึ้น จึงได้ทรงเตรียมการป้องกันเมืองสมุทรปราการ ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของไทยให้มั่นคงยิ่งขึ้น เช่น การเล่นสายโซ่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อป้องกันเรือข้าศึกเป็นต้น<sup>2</sup> การที่โปรดฯ ให้ขุดคลองออกเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์ใน พ.ศ. 2393 ก็เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายดังกล่าว นอกจากนี้ยังได้ทรงเตือนเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง) ผู้ซึ่งทรงถือว่าเป็น “อริบดี” ต่อไปใน การปกครองบ้านเมืองให้ระมัดระวังภัยจากชาวตะวันตกด้วย<sup>3</sup>

จะเห็นได้ว่าทั้งรัชกาลที่ 2 และรัชกาลที่ 3 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของคลองในด้านยุทธศาสตร์ป้องกันบ้านเมือง และได้ขยายขอบข่ายการป้องกันบ้านเมืองจากเมืองหลวงมาสู่เมืองหน้าด่านด้วย ทั้งนี้คงเป็นเพราะทรงเห็นว่าคลองคูเมืองซึ่งเป็นปราการธรรมชาติ 2 ชั้นแรกนั้นเพียงพอสำหรับบริเวณราชธานีแล้ว จึงทรงมาเตรียมป้องกันเมืองนครเขื่อนขันธ์ซึ่งเป็นหน้าด่านให้พร้อมด้วยการสร้างป้อมปราการ และขุดคลองเพื่อเป็นด่านแรกในการป้องกันตัวเมืองราชธานี ซึ่งโดยความเป็นจริงแล้วการเตรียมการป้องกันเพียงเท่านี้ไม่อาจต้านทานกำลังกองทัพที่มีแสนยานุภาพของมหาอำนาจตะวันตกในขณะนั้นได้เลย แต่สำหรับคนในเอเชียด้วยกันก็นับว่าเป็นการเตรียมการป้องกันที่พร้อมที่สุดแล้ว

จากวัตถุประสงค์และประเภทของคลองที่ขุดแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลในช่วงเวลาดังกล่าวมีนโยบายที่จะขุดคลองเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านการป้องกันบ้านเมือง ทั้งเป็นคลองคูเมืองและเส้นทางยุทธศาสตร์และเพื่อใช้เป็นเส้นทางน้ำที่อำนวยความสะดวกและความคล่องตัวในการคมนาคมเป็นสำคัญ ส่วนการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกนั้นยังไม่เห็นชัด แม้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 3 จะมีการทำสนธิสัญญาเบอร์นีกับอังกฤษ แต่การที่ไทยห้ามส่งข้าวออกไปขายต่างประเทศ จึงไม่มีแรงกระตุ้นที่มากพอที่จะทำให้ราษฎรเร่งเพิ่มผลผลิตข้าวของตนในเมื่อผลผลิตที่มีอยู่ก็เพียงพอใช้บริโภคในครอบครัวแล้ว<sup>4</sup>

<sup>1</sup> โปรดอ่านนฤมล ธีรวัฒน์, เรื่องเดิม, หน้า 135-136.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3, หน้า 279-280.

<sup>3</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดียวกัน, หน้า 370.

<sup>4</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 56.

นอกจากนี้ พระมหากษัตริย์ทั้ง 3 รัชกาลแรกแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ต่างก็ทรงเห็นความสำคัญของการขุดคลองใหม่ และการขุดซ่อมคลองหรือแก้คลองเก่าที่ตื้นเขินให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐบาลในสมัยนั้นที่เห็นความสำคัญของคลองและหมั่นคอยทำนุบำรุงดูแลรักษาให้ใช้การได้อยู่เสมอ โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 1 และสมัยรัชกาลที่ 3 ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการขุดคลองใหม่และการขุดซ่อมหรือแก้คลองเก่าเป็นนโยบายสำคัญในการทำนุบำรุงบ้านเมืองของรัฐบาลในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้ยังได้รับการปฏิบัติสืบต่อมาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 แม้ว่าวัตถุประสงค์ในการขุดคลองจะเปลี่ยนแปลงไปบ้างก็ตาม

การขุดและซ่อมคลองในช่วงเวลาก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริง นอกจากเพื่อเหตุผลทางยุทธศาสตร์และการคมนาคมเป็นสำคัญแล้ว ยังส่งผลทำให้การค้าขายภายในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงสะดวกและคล่องตัวขึ้น โดยที่เป็นเส้นทางขนส่งผลผลิตพื้นบ้านจากแหล่งผลิตมาแลกเปลี่ยนค้าขายกันในจุดที่เป็นที่ชุมนุมซื้อขายสินค้ากันอย่างที่เรียกว่า “ตลาดน้ำ” ดังจะเห็นได้จากวรรณกรรมซึ่งสะท้อนภาพการใช้ประโยชน์จากลำคลอง ในขณะเดียวกับที่ทำให้เราได้ทราบถึงชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้านบางส่วนในสมัยนั้น ดังนี้

### พระราชนิพนธ์ในรัชกาลที่ 2 เรื่องอิเหนา

|                          |                                   |
|--------------------------|-----------------------------------|
| “คลองลอดแลลิวสุดตา       | น้ำลงคงคาไม่ขอดเคือง              |
| นาวาค้าขายพายขึ้นล่อง    | ตามแม่น้ำลำคลองแน่นเนือง          |
| แพจอดตลอดท่าหน้าเมือง    | นองเนืองเป็นชนิดในนที             |
| ข้าวของต่างต่างเอาวางขาย | แพรม้วนมากมายหลายสี” <sup>1</sup> |

### นิราศพระปฐม

|                                |                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| “อรุณรุ่งเรืองแสงแจ้งกระจ่าง   | เข้าคลองบางกอกน้อยละห้อยหา          |
| ฉันทเจ็บใจใช้จิตนั้นคิดมา      | จะหายาหมอกอกข้าชอกกาย               |
| ฉันทอยู่บางกอกใหญ่ยังไม่ถอย    | บางกอกน้อยหรือจะให้ใจหาย            |
| แม้เนอวบางนางกอดดอกจะคลาย      | บางไม่คล้ายเอบางไม่สร้างครวญ        |
| ดูชาวแพแซ่ซ้องชนของชาย         | ที่เรือพายขึ้นล่องนั้นของสวน        |
| ทั้งเรือทุ่นเรือทอดจอดเป็นพรวน | ตลาดล่วนจ้านจัดออกอัดแอ             |
| ทั้งสองแถวแจวไปไม่มีใครตลอด    | ต้องเลี้ยวลอดหลีกกลัววัดแจว         |
| ทั้งไทยจีนฝรั่งแขกแปลกแล       | พวกชาวแพสารพันจะบรรจง” <sup>2</sup> |

<sup>1</sup> หอสมุดแห่งชาติ, พระราชนิพนธ์ รัชกาลที่ 2, อิเหนา (พระนคร : โรงพิมพ์ประจักษ์วิทยา, 2510), หน้า 5.

<sup>2</sup> นิราศพระปฐม, วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่ (พระนคร : ศิลปาบรรณาการ, 2520), หน้า 166.

### นิราศพระแท่นดงรัง

“มาตะบึงถึงคลองบางกอกน้อย  
 โทม่นัสกลัดกลุ้มถึงพุ่มพวง  
 เห็นตลาดห้องน้ำประจำชาย  
 เห็นสาวสาวแม่ค่าน้ำประคอง

ยิ่งเศร้าสร้อยเสียใจเป็นใหญ่หลวง  
 จนเลยลวงครุโรไลเข้าในคลอง  
 บ้างแจวพายอิงอ้อมมาซื้อของ  
 พี่มองมองประตানাเอ็นดู”<sup>1</sup>

### นิราศเกาะจาน

“ก็เลยล่องเข้าคลองบางกอกใหญ่  
 เข้าบ้านไปใจจ้องทำนองดี

ทั้งจีนไทยแซ่เสียงสำเนียงมี  
 อ้อทั้งสี่สิบสี่คู่สักคราว

.....  
 ในลำคลองบ้างก็ร้องขายขนม  
 เทียวเร่ร้องก้องเสียงสำเนียงครัน

.....  
 ทั้งกล้วยส้มหลายอย่างต่างจัดสรร  
 ทั้งหวานมันแม่เอ๋ยอย่าเฉยไป”<sup>2</sup>

จากวรรณกรรมที่ยกมาเป็นตัวอย่างประกอบนี้ จะเห็นได้ว่าคลองมีประโยชน์และมีความสำคัญต่อชีวิตชาวไทยสมัยก่อนเพียงใด ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าคลองนั้นมีประโยชน์ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์ การคมนาคมขนส่ง และการค้าขายสมดังนโยบายในการทำนุบำรุงบ้านเมืองและราษฎรของรัฐบาลด้วยการขุดคลอง

### การเปลี่ยนวิธีการเรียกเกณฑ์แรงงานขุดคลองมาเป็นการว่าจ้างแรงงานชาวจีน

ข้อที่น่าสังเกตจากการพิจารณาตารางขุดคลอง คือ เรื่องการใช้วิธีจ้างแรงงานชาวจีนแทนการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่ตามประเพณีเดิม โดยเริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 เป็นต้นมาตั้งแต่ยกกล่าวเกริ่นไว้ข้างแล้วนั้น เป็นเรื่องที่น่าจะนำมาวิเคราะห์ว่าเหตุใดพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 จึงทรงเปลี่ยนวิธีการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่มาเป็นวิธีจ้างแรงงานชาวจีน ทั้ง ๆ ที่ในการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่นั้นรัฐบาลไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายอะไรทั้งสิ้น เพราะถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบสำคัญของไพร่พลเมืองต่อพระมหากษัตริย์ ซึ่งทรงเป็นเจ้าของชีวิตของพวกเขา และเจ้าของแผ่นดินที่เขาได้อาศัยอยู่ทำมาหากินด้วยการมาเข้าเวรรับราชการเป็นการ “ตอบแทน” พระองค์โดยไม่ได้ค่าจ้างตอบแทนจากรัฐบาลเลย งานราชการดังกล่าวที่สำคัญก็คืองานโยธาต่าง ๆ เช่น การสร้างกำแพงเมือง ป้อมปราการ การสร้างวัด วัง และการขุดคลอง เป็นต้น นอกจากนี้ในยามสงครามก็ต้องเข้าเป็นกำลังรบด้วย ในการมา “เข้าเวรรับราชการ” ดังกล่าวนี้นี้ไพร่จะต้องนำเสบียงอาหาร และเครื่องมือสอยที่จำเป็นต่าง ๆ ของตนมาด้วย

<sup>1</sup> นิราศพระแท่นดงรัง, วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่, หน้า 249.

<sup>2</sup> นิราศเกาะจาน, วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่, หน้า 277.

ในการตอบปัญหานี้ อาจพิจารณาได้ว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 2 คงทรงเห็นว่าบรรดาไพร่ทั้งหลายได้ทำงานอย่างทรากตรำมาตั้งแต่ในรัชกาลของสมเด็จพระบรมชนกนาถของพระองค์ เพราะเป็นระยะการสร้างบ้านเมืองใหม่ จึงต้องมีการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่เป็นจำนวนมากเพื่อการนี้ ไพร่ต้องทำงานต่าง ๆ ด้วยความเร่งด่วนกับทั้งยังต้องเตรียมตัวพร้อมเสมอเพื่อการสงครามซึ่งยังคงมีอยู่เกือบตลอดเวลาด้วยความทรากตรำในการทำงานดังกล่าวของไพร่ และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ออกมาบังคับใช้กับพวกไพร่ซึ่งเริ่มตั้งแต่กฎหมายตราสามดวงที่ตราขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 1 เป็นต้นมา น่าจะมีส่วนทำให้ไพร่พยายามหลีกเลี่ยงจากพันธะผูกพันที่ตนมีอยู่ในระบบไพร่ คือการถูกเรียกเกณฑ์แรงงาน รัชกาลที่ 2 ทรงเป็นพระมหากษัตริย์พระองค์แรกที่ทรงแก้ปัญหาเกี่ยวกับระบบไพร่ด้วยการใช้วิธีการประนีประนอมมากกว่าบังคับ ทั้งนี้เพื่อจูงใจไพร่ให้ยอมอยู่ในระบบและปฏิบัติตามพันธะที่มีอยู่<sup>1</sup>

รัชกาลที่ 2 ได้ทรงผ่อนปรนภาระของไพร่หลวงด้วยการประกาศลดเวลาเกณฑ์ราชการลงปีละเดือน ดังจะเห็นได้จาก “กฎว่าด้วยไพร่สมกำลัง และเลขหัวเมือง ปีมะเมีย จ.ศ. 1172” ว่า “เลขไพร่หลวงทั้งปวงนั้นได้ราชการเหน้อยยากกรากกรำมาหลายปี ครั้นนี้พระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าอยู่หัว เสด็จปราบดาภิเษกไม่ (ใหม่) ทรงพระมหากรุณาจัดลดหย่อนให้เข้ามารับราชการแต่เดือนหนึ่งให้ออกไปทำมาหากินอยู่สามเดือน”<sup>2</sup> ดังนั้น ไพร่หลวงจึงเข้าเดือนเพียงปีละ 3 เดือน และมีเวลาทำมาหากินเพิ่มขึ้นเป็นปีละ 9 เดือน นอกจากนี้ยังทรงผ่อนปรนไพร่ในเรื่องอื่น ๆ อีก<sup>3</sup> แต่ไม่เกี่ยวกับงานวิจัยนี้จึงจะไม่กล่าวถึง

การลดเวลาการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่เช่นนี้คงทำให้กำลังไพร่ที่จะมาทำงานโยธามีจำนวนลดลง แต่ในขณะเดียวกันพวกไพร่สามารถไปทำมาหากินและส่งเป็นผลประโยชน์ในรูปแบบผลิตผลทางธรรมชาติให้รัฐบาลได้มากขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐบาลกำลังต้องการอย่างมากเพื่อส่งเป็นสินค้าออกในการค้าขายกับต่างประเทศโดยเฉพาะการค้าขายสำเภากับจีนและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง<sup>4</sup> การลดเวลาการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่ดังกล่าวนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อการขาดแคลนด้วยเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามก็ดีเนื่องจากการใช้แรงงานเกณฑ์ขาดแคลนมีผลเสียเพราะแรงงานเกณฑ์ขาดประสิทธิภาพในการขาดแคลน และขาดความกระตือรือร้นที่จะขาดแคลนเพราะขาดสิ่งจูงใจคือไม่ได้รับผลประโยชน์จากงานที่ตนทำ นอกจากนี้ยังขาดเครื่องมือชุดที่มีประสิทธิภาพด้วย ผลที่ตาม

<sup>1</sup> อัญชลี สุสายัณห์, *ความเปลี่ยนแปลงของระบบไพร่ และผลกระทบต่อสังคมไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*, วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523, หน้า 196.

<sup>2</sup> ร.ค.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคนอื่น ๆ, *ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 4* (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมร์, 2478), หน้า 31.

<sup>3</sup> ดูรายละเอียดใน อัญชลี สุสายัณห์, *เรื่องเดียวกัน*, หน้าเดียวกัน.

<sup>4</sup> ดูรายละเอียดใน วราภรณ์ ทินานนท์, *การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น* วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2522, หน้า 74-75.

มาก็คือทำให้การขาดคล่องต้องเสียเวลาในการขาดนานมาก และขาดได้ไม่เต็มที่ควร<sup>1</sup>

ประกอบกับในเวลานั้นมีชาวจีนหลังไหลเข้ามาในเมืองไทยเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากความกดดันจากภายในบ้านเมืองจีนเอง เช่น ปัญหาความอดอยากยากแค้นซึ่งเกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ และปัญหาทางการเมืองเป็นต้น ชาวจีนเหล่านี้เป็นแรงงานที่มีคุณภาพ มีความขยันขันแข็ง อดทน ฉลาดหลักแหลม และมีความตั้งใจในการทำงานอย่างจริงจัง ไม่ว่างงานนั้นจะยากลำบากเพียงใด ซึ่งคุณสมบัติเช่นนี้จะพบได้น้อยมากในแรงงานคนไทย<sup>2</sup>

เหตุผลเหล่านี้จะทำให้รัชกาลที่ 2 ทรงหันมาใช้วิธีการจ้างแรงงานชาวจีนในการขาดคล่องเพราะได้ผลคุ้มค่ากว่าการเรียกเกณฑ์แรงงานไพร่ กับทั้งยังเป็นการให้โอกาสไพร่บ้านพลเมืองของพระองค์ได้พ้นพันธะของทางราชการมากขึ้น และมีเวลาทำมาหากินเพื่อผลประโยชน์ของครอบครัวและบ้านเมืองมากยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งย่อมเป็นผลดีต่อการปกครองในระบบไพร่และเป็นทางสร้างความจงรักภักดีของไพร่ต่อรัฐบาลและองค์พระมหากษัตริย์โดยทางอ้อมด้วย ดังนั้นจึงปรากฏว่าไม่แต่เพียงรัฐบาลในสมัยต่อมาจะนิยมจ้างแรงงานชาวจีนในการขาดคล่องเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการว่าจ้างในกิจการโยธาอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะในการสร้างป้อมและก่อสร้างกำแพงเมือง<sup>3</sup>

การเปลี่ยนมาจ้างแรงงานชาวจีนเช่นนี้ นับได้ว่าเป็นก้าวสำคัญประการหนึ่งในด้านเศรษฐกิจที่มีวิวัฒนาการไปยังเศรษฐกิจแบบเงินตรา ซึ่งให้ความสำคัญต่อเงินตราด้วยการให้ค่าจ้างเป็นเงินตอบแทนแรงงานแทนการเรียกเกณฑ์แรงงานตามแบบจารีต นับว่าเป็นการสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจของไทยที่กำลังเปลี่ยนไปสู่เศรษฐกิจแบบเงินตราซึ่งเป็นเศรษฐกิจแบบสมัยใหม่ นอกจากนี้การจ้างแรงงานชาวจีนยังแสดงถึงการแบ่งแยกหน้าที่ในการทำงานอย่างเหมาะสม ทำให้เกิดผลคุ้มค่าในการลงทุนและการทำงาน กล่าวคือ แรงงานชาวจีนมีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการทำงานโยธาก็ให้ทำงานโยธา ส่วนคนไทยคุ้นเคยและมีอาชีพของตนอยู่แล้ว เช่น การเพาะปลูก การเป็นช่างฝีมือ ก็ให้กลับไปทำมาหากินตามอาชีพและความถนัดในครอบครัวของตน ซึ่งน่าจะทำให้เกิดความไม่สูญเสียเปล่าในการทำงาน

โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่า ในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงนั้นแม่น้ำลำคลองยังคงมีความสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนไทยทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง ค้าขาย สาธารณูปโภค และยุทธศาสตร์ ดังจะเห็นได้ว่าพระบรมมหาราชวัง วัดวาอาราม วังเจ้านาย ที่ทำการของรัฐบาล บ้านเรือนขุนนาง ราษฎรตลอดจนที่ค้าขายล้วนตั้งและขยายตัวไปตามแม่น้ำลำคลอง ทั้งนี้โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำหลักเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ของความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในขณะนั้น และมีคลองแผ่กระจายลึกเข้าไปในแผ่นดินของ

<sup>1</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 54.

<sup>2</sup> มัลลิกา เรืองระพี, บทบาทของชาวจีนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปกรรมไทย สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518 หน้า 68.

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ก.ท. ร.4 เล่ม 2 จ.ศ. 1214 (พ.ศ. 2395) สารตราว่าด้วยให้ข้าหลวงและผู้ว่าราชการผูกปิ่นข้อมือจีนเรียกเอาค่าแรง.

สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ แก่ชาวพระนครและชาวเมือง ไกลเคียง จอห์น ครอเฟอร์ด (John Crawford) ทูตจากผู้สำเร็จราชการอังกฤษที่อินเดีย ซึ่งได้เดินทางเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีกับไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการขยายตัวของกรุงเทพฯ และจำนวนประชากรไว้ในหนังสือของเขา ชื่อ “จดหมายเหตุของคณะทูตมายังราชสำนักสยามและโคชินไชน่า” ว่า

....กรุงเทพฯ ขยายออกไปตามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นระยะทางราวสองไมล์ครึ่ง แต่ไม่กว้างมาก คงจะไม่เกินหนึ่งไมล์ครึ่ง ส่วนใหญ่ของเมืองตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำซึ่งมีพระราชวังตั้งอยู่ เรื่องราวซึ่งเราได้รับเกี่ยวกับพลเมืองไม่แน่นอน และเกือบจะเชื่อไม่ได้ บางคนประมาณว่ามีมากเป็นจำนวน 150,000 คน เมื่อได้พิจารณาถึงขอบเขตของพื้นแผ่นดินที่เมืองตั้งอยู่ ข้าพเจ้าไม่ควรวินิจฉัยที่จะประมาณว่าพลเมืองมีมากกว่าหนึ่งในสามของจำนวนนี้....<sup>1</sup>

บาทหลวงปาลเลอกัวซ์ (Mgr. Pallegoix) ชาวฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเผยแพร่ศาสนาคริสต์โรมันคาทอลิก ในสมัยรัชกาลที่ 3 และรัชกาลที่ 4 ได้เขียนสะท้อนภาพการคมนาคมในกรุงเทพฯ สมัยที่เขาเข้ามาในหนังสือเรื่อง “เล่าเรื่องกรุงสยาม” ของเขาตอนหนึ่งว่า “ไม่มีรถสักคันเดียวในเมืองหลวง ทุกคนไปเรือ แม่น้ำลำคลองเป็นทางไปมาที่ใช้กันบ่อยเกือบทั้งหมด มีถนนที่ปูด้วยอิฐภายในใจกลางเมือง และตามตลาดนัด และตลาดธรรมดาเพียงเล็กน้อย”<sup>2</sup>

ภาพที่สะท้อนจากหนังสือของครอเฟอร์ดและปาลเลอกัวซ์ ซึ่งเป็นบุคคลร่วมสมัยในช่วงเวลาดังกล่าว ย่อมเป็นข้อสนับสนุนการวิเคราะห์ที่ว่าแม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางสำคัญที่ให้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ แก่ชาวกรุงเทพฯ และชาวเมืองไกลเคียง จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นตัวกำหนดการตั้งถิ่นฐานและการวางผังเมืองของกรุงเทพฯ ในเวลาที่มีการคมนาคมทางบกยังไม่มีมีความสำคัญ และยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าขึ้นดังในสมัยต่อมา อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าในสมัยนั้นจะไม่มีการคมนาคมทางบก แต่เนื่องจากไม่มีความจำเป็น เพราะการคมนาคมทางน้ำให้ความสะดวกและความคล่องตัวดีอยู่แล้ว ประกอบกับการสร้างถนนแบบตะวันตกยังมีได้แพร่หลายมาถึงเมืองไทย ดังนั้นถนนในสมัยนั้นจึงสร้างขึ้นอย่างง่าย ๆ เพียงเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การเดินทางได้โดยทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพระบรมมหาราชวังและวังหน้า มีผู้ตั้งข้อสังเกตว่าถนนที่สร้างขึ้นในสมัยนั้นเป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกของพระมหากษัตริย์มากกว่า เช่น ถนนหน้าพระลาน ถนนหน้าวังหน้า ถนนข้างกำแพงวังหลวงด้านตะวันตก และถนนสนามไชย ถนนทั้งสิ้นเป็นถนนประชิดกำแพงวังหลวงและวังหน้า ซึ่งต่อมาเมื่อรัชกาลที่ 2 ทรงขยายพระราชวังออกไปทางด้านใต้ ก็ได้ทรงสร้างถนนประชิดกำแพงพระราชวังด้านใต้ด้วย นอกจากนี้ยังมีถนนที่ใช้สำหรับการเสด็จพระราชพิธีต่าง ๆ ในบริเวณวังหลวงกับวังหน้าด้วย เช่น ถนนเสาชิงช้า ถนนโรงม้า และถนนพระจันทร์ เป็นต้น และเนื่องจากเป็นถนนที่ใช้ในการเกี่ยวกับองค์พระมหากษัตริย์จึงเข้าใจว่าความกว้างของถนนเหล่านี้ยิ่งกว้างที่สุด คงกว้างพอให้ช้างเดินผ่านหรือพอที่ขบวนแห่ผ่านไปได้นั้น ถนนเหล่านี้คงใช้ไม่สะดวกในการสัญจรไปมาในฤดูฝนเพราะเป็นถนน

<sup>1</sup> John Crawford, *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China* (London, 1830), Vol II. P. 214-215.

<sup>2</sup> Mgr. Pallegoix, *Description du Royaume Thai ou Siam*, (Paris, 1834), Vol. I, p. 60-62.

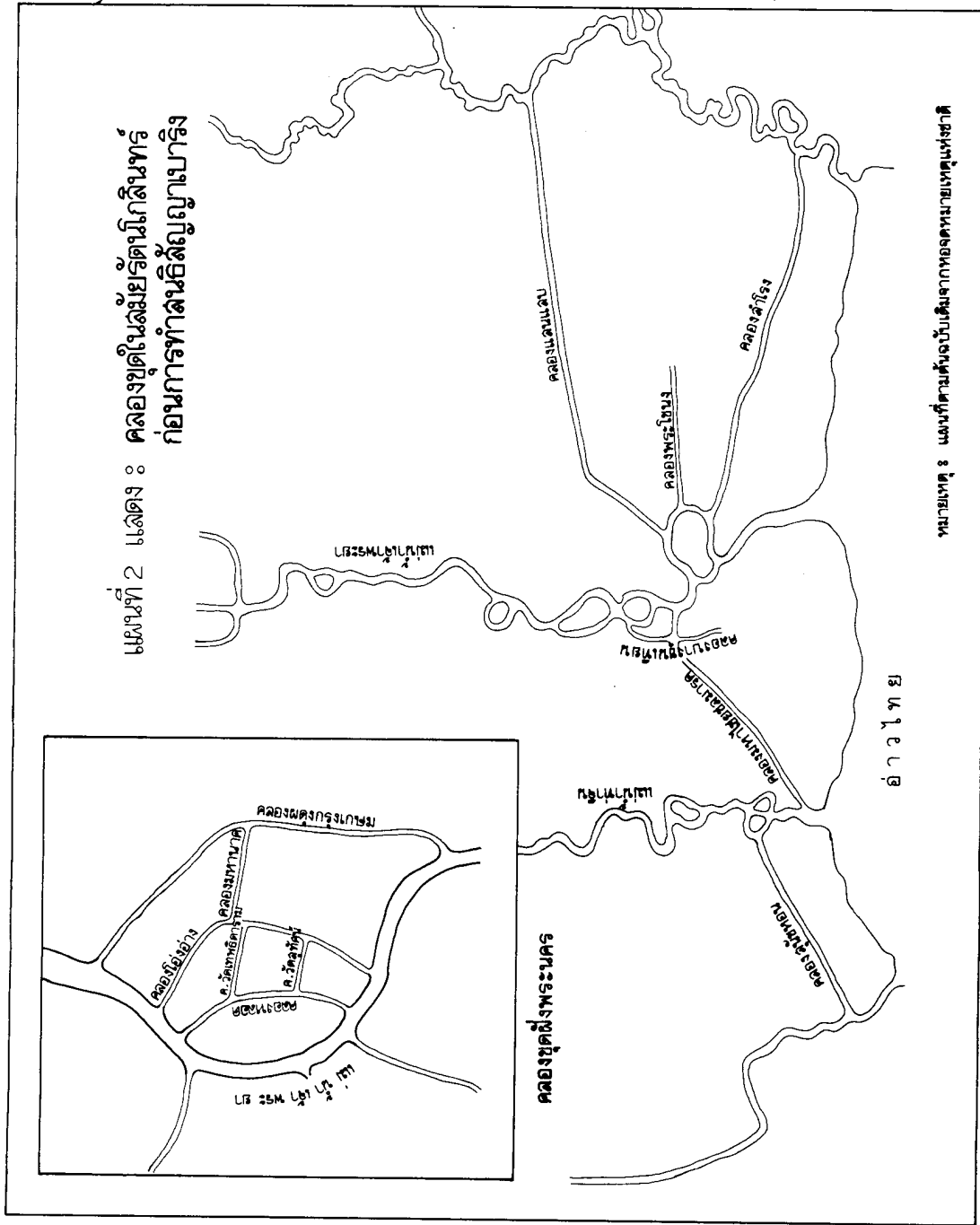
ที่ถมด้วยดินซึ่งเมื่อฝนตกย่อมเป็นโคลนตม เป็นอุปสรรคในการเดินทาง<sup>1</sup> ดังนั้นจะเห็นได้ว่าทางน้ำเป็นทางที่ใช้เพื่อการคมนาคมได้ดีที่สุดในสมัยนั้น

ด้วยความสำคัญของเส้นทางน้ำดังกล่าวนี้เอง รัฐบาลไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงจึงถือว่าการขุดคลองใหม่ และการขุดซ่อมคลองเก่าซึ่งมีมาแต่ครั้งสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี เป็นนโยบายสำคัญประการหนึ่งในการทำนุบำรุงบ้านเมือง ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่เช่นเดียวกับสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี คือมุ่งไปทางด้านคมนาคมและยุทธศาสตร์ แต่สิ่งที่สมัยรัตนโกสินทร์ก้าวไปไกลจากสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรี คือการว่าจ้างแรงงานชาวจีนแทนการเรียกเกณฑ์แรงงาน ซึ่งนับว่าเป็นการผ่อนปรนระบบไพร่และก้าวไปสู่ระบบเศรษฐกิจเงินตราแบบตะวันตก ซึ่งจะเอื้อต่อการตอบสนององการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจไทยในช่วงต่อมาได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากที่ไทยทำสนธิสัญญาเบาริงกับอังกฤษใน พ.ศ. 2398

---

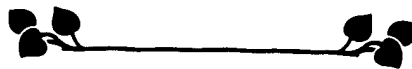
<sup>1</sup> เกอกูต ยินยงอนันต์, เรื่องเดิม, หน้า 11.

แผนผังที่ 2 แสดง ๐ คลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์  
ก่อนการทำล้นน้ำสัญญานบารึง





# คลองขุดภายหลังสนธิสัญญาเบาริง จนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2398-2453)



ระหว่างพุทธศตวรรษที่ 24-25 (คริสต์ศตวรรษที่ 19) มหาอำนาจตะวันตกกำลังแข่งขันกันแสวงหาอาณานิคมในทวีปเอเชีย ซึ่งเป็นเวลาตรงกับสมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) และสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ประเทศไทยเองก็ถูกคุกคามจากการแผ่ขยายลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตกด้วย เป็นผลให้ไทยต้องดำเนินนโยบายผ่อนปรนต่อประเทศมหาอำนาจตะวันตก ในขณะที่เดียวกับที่ต้องปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยตามแบบตะวันตก ทั้งนี้โดยมีจุดประสงค์สำคัญคือเพื่อธำรงรักษาไว้ซึ่งเอกราชของประเทศ การยอมทำสนธิสัญญาเบาริงกับอังกฤษในสมัยรัชกาลที่ 4 ก็เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินนโยบายผ่อนปรนเบื้องต้นของไทย<sup>1</sup> สนธิสัญญาเบาริงและสนธิสัญญาแบบเดียวกันที่ไทยทำกับประเทศตะวันตกอื่น ๆ ในเวลาต่อมาได้ส่งผลสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมืองและสังคมของไทย ซึ่งรวมถึงนโยบายและวัตถุประสงค์ในการขุดคลองด้วย

## คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริง (พ.ศ. 2398-2411)

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาริงใน พ.ศ. 2398 รัฐบาลมีนโยบายในการทำนุบำรุงบ้านเมืองด้วยการขุดคลองโดยมีวัตถุประสงค์ในด้านการคมนาคมและยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ แม้ในระยะแรกของสมัยรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงมีความคิดก้าวหน้าบุคคลส่วนใหญ่ในสมัยเดียวกัน ก็ยังทรงมีพระราชโองการในการขุดคลองตามแบบจารีตดั้งเดิมได้จากการขุดคลองผดุงกรุงเกษมอย่างไรก็ดี แม้ว่าการใช้ประโยชน์ของคลองผดุงกรุงเกษมจะไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมในการขุดคลองคือการเป็นคลองคูเมือง แต่ก็ส่งผลสำคัญทั้งในด้านการเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญและทำให้มีการขยายเขตพระนครออกไปทางแนวตะวันออก แนวตะวันออกเฉียงเหนือ และแนวตะวันออกเฉียงใต้ พร้อม ๆ กับการขยายตัวของประชากรกรุงเทพฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในรัชกาลนี้ ดังนั้นในตอนนี้นำการดำและที่อยู่

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน ศ.ดร.เพ็ญศรี คุ้ม, “ประวัติศาสตร์ไทยในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4-รัชกาลที่ 7 บทที่ 2 การดำเนินนโยบายเพื่อความอยู่รอดและการต่อสู้เพื่ออำนาจอธิปไตยของไทยในทางการศาล และอัตราการยุติการสมัยการต่อต้านลัทธิจักรวรรดินิยม”, *ผลงานประวัติศาสตร์ เอกสารโบราณคดี*, ปีที่ 15 เล่ม 1 เดือนมกราคม - มิถุนายน 2524, หน้า 1-96.

อาศัยของชาวจีนซึ่งเคยอยู่เขตนอกเมืองก็ถูกรวมมาอยู่ในเขตตัวเมืองด้วย

หลังจากชุดคลองผดุงกรุงเกษมแล้ว รัชกาลที่ 4 ก็มีได้โปรดฯ ให้ชุดคลองเพื่อใช้ประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์อีกเลย เนื่องจากไม่เหมาะสมและใช้ไม่ได้กับสถานการณ์บ้านเมืองในขณะนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริง วัตถุประสงค์และนโยบายในการชุดคลองก็แปรเปลี่ยนไปจากเดิมบางประการ ในขณะที่เดียวกับที่ยังคงความสำคัญของการชุดคลองเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านการคมนาคมอยู่

สาระสำคัญของสนธิสัญญาเบาริงที่จะส่งผลกระทบต่อการชุดคลองก็คือข้อความในสนธิสัญญาข้อ 8 ซึ่งมีความสำคัญคือไทยยอมให้พ่อค้านำสินค้ามาขายได้ทุกชนิด และขายได้อย่างเสรียกเว้นอาวุธยุทโธปกรณ์ ต้องขายให้แก่รัฐบาลไทย และฝิ่นต้องขายให้แก่เจ้าภาษีฝิ่นเท่านั้น ในขณะเดียวกันพ่อค้าชาวต่างประเทศก็สามารถซื้อสินค้าจากไทยได้ทุกชนิด ยกเว้น ข้าว เหลือ และปลา ซึ่งรัฐบาลสงวนสิทธิที่จะประกาศห้ามไม่ให้ส่งออกได้เมื่อเกิดทุกข์ภัย ในด้านการเก็บภาษีไทยจะเก็บภาษีสินค้าขาเข้าได้แต่เพียงในอัตราร้อยละสาม ส่วนภาษีสินค้าขาออกเก็บตามพิภคที่กำหนดไว้ในหนังสือท้ายสัญญา<sup>1</sup> จากข้อกำหนดในสนธิสัญญาเช่นนี้เอง ทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อให้พอเลี้ยงตนเองเป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปขายต่างประเทศ<sup>2</sup> และเป็นการยกเลิกระบบผูกขาดสินค้ามาเป็นระบบการค้าแบบเสรี ซึ่งมีเงินตราเป็นตัวกำหนดสำคัญในการซื้อขายคือเป็นเศรษฐกิจแบบเงินตรานั้นเอง<sup>3</sup>

สาระของสนธิสัญญาดังกล่าวประกอบกับข้อกำหนดในสนธิสัญญาที่เกี่ยวกับสิทธิสภาพนอกอาณาเขต<sup>4</sup> เป็นสิ่งจูงใจให้ชาวต่างประเทศโดยเฉพาะชาวตะวันตกเข้ามาค้าขายและตั้งถิ่นฐานในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น การค้าขายทั้งภายในและนอกประเทศขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว เรือสินค้าของไทยก็เพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏในหนังสือพิมพ์บางกอกกาลเอนเดอร์ประจำปี พ.ศ. 2410 ว่า ในปีนั้นมีเรือสินค้าของรัฐบาลไทยขึ้นทะเบียนไว้ที่กรมเจ้าท่าถึง 101 ลำ และต่อมาก็เพิ่มขึ้นอีกเกือบ 130 ลำ<sup>5</sup> ดังนั้นพระนครจึงเจริญมั่งคั่งขึ้น ดังปรากฏในพงศาวดารว่าภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาริงและทำสัญญาแบบเดียวกันนี้กับประเทศอื่น ๆ แล้ว

....พระนครก็สมบูรณ์ มั่งคั่งด้วยสมบัติ ฝิ่นก็ตกตามฤดู ลูกค้านานาชาติตั้งห้างค้าขาย สิ่งของต่าง ๆ ที่ไม่เคยเห็นก็ได้เห็น ของที่ไม่เคยมีก็มีขึ้น และลูกค้านานาชาติเข้ามาค้าขาย ซื่อเอาออกไปปีหนึ่งก็

<sup>1</sup> รายละเอียดของสนธิสัญญาดูในภาพผนวก 2.

<sup>2</sup> James C. Ingram, *Economic Change in Thailand Since 1850* (Stanford University Press), p. 33.

<sup>3</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน สิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร, *ต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (พ.ศ. 2398-2453)* วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

<sup>4</sup> คือข้อ 4 ซึ่งไทยให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขต (Extraterritoriality) แก่คนในบังคับอังกฤษ กงสุลอังกฤษมีอำนาจพิจารณาคัดสินคดีต่าง ๆ ทั้งคดีแพ่งและอาญา ซึ่งคนในบังคับอังกฤษเป็นจำเลย โดยกงสุลจะลงโทษตามกฎหมายอังกฤษ ดู เพ็ญศรี ดูก, *เรื่องเดิม*, หน้า 5 และดูภาพผนวก 2.

<sup>5</sup> อ้างถึงใน วิชาสงศ์ พงศบุตร, *แบบเรียนสังคมศึกษา ส 401, ส 402 ประวัติศาสตร์ไทยชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2519)*

300 ลำ บางปีก็ถึง 400 ลำ ราษฎรก็ได้ขายทั่วไปแก่ลูกค้านานาประเทศ เป็นจำนวนข้าวออกไปปีหนึ่งก็ถึง 80,000 เกวียนบ้าง 800,000 เกวียนเศษบ้าง และภาษีฝิ่นก็เก็บได้ปีละ 6,000 ชั่ง 7,000 ชั่ง เงินทำนาก็ถึง 4,000 ชั่ง 5,000 ชั่ง ราษฎรก็ได้มีเงินทองขึ้นทุกแห่งทุกตำบล...<sup>1</sup>

เนื่องจากชาวต่างประเทศเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ อย่างมากมายนี้เอง จึงทำให้การคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่แต่เดิมไม่เพียงพอ แม้จะมีคลองผดุงกรุงเกษมที่รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุดขึ้นตั้งแต่ต้นรัชกาลแล้วก็ตาม ชาวต่างประเทศที่สำคัญพวกหนึ่งคือชาวตะวันตก ซึ่งมีทั้งที่เป็นพ่อค้าและหมอสอนศาสนา พวกนี้เมื่อเข้ามาอยู่ในเมืองไทยก็ต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันที่มีอยู่ในสนธิสัญญาเกี่ยวกับขอบเขตของที่อยู่อาศัย คือสนธิสัญญากำหนดให้ชาวตะวันตกอยู่อาศัยได้เฉพาะบริเวณที่อยู่ห่างกำแพงพระนครออกไปโดยรอบ 200 เส้น (4 ไมล์) หรือภายในระยะเวลาเดินทาง 24 ชั่วโมง ซึ่งได้แก่บริเวณจากกรุงเทพฯ ไปถึงปากน้ำ บางพุทธา ลพบุรี สระบุรี บางขนาก ศรีราชา เพชรบุรี สมุทรสงคราม ราชบุรี และสุพรรณบุรี<sup>2</sup>

ชาวตะวันตกที่อยู่ในกรุงเทพฯ นั้น ส่วนใหญ่รัฐบาลจัดให้อยู่ทางด้านใต้ของตัวเมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านตะวันออก<sup>3</sup> แต่เนื่องจากความไม่สะดวกในการขึ้นมาค้าขายถึงกรุงเทพฯ ชาวตะวันตกเหล่านั้นจึงพากันกราบบังคมทูลร้องเรียนต่อรัชกาลที่ 4 ว่าจะขอไปตั้งห้างค้าขายในอาณาบริเวณตั้งแต่ใต้ปากคลองพระโขนงถึงบางนา จึงขอให้รัฐบาลขุดคลองลัดตั้งแต่บางขนากมายังคลองผดุงกรุงเกษมเพื่อว่าพวกตนจะได้ใช้เป็นเส้นทางเข้ามาค้าขายที่ตัวเมืองกรุงเทพฯ ได้สะดวกรวดเร็ว รัชกาลที่ 4 ทรงต้องการส่งเสริมการค้าขายตัวทางการค้าอยู่แล้ว ประกอบกับทรงเห็นว่าการที่ชาวตะวันตกออกไปอยู่ในที่ห่างไกลเช่นนั้น คงจะทำให้ปัญหา “หยุมหิยม” ระหว่างรัฐบาลกับชาวตะวันตกลดน้อยลงไปได้บ้าง ดังปรากฏในพงศาวดารว่า

....พวกกงสุลนายห้างต่างประเทศเข้าชื่อกันทำหนังสือยื่นว่า เรือลูกค้าจะขึ้นมาค้าขายถึงกรุงเทพฯพระมหานครทางไกลนัก หน้าฤดูน้ำ ๆ ก็เขี้ยวแรงนัก กว่าจะขึ้นมาถึงกรุงเทพฯมหานครได้ก็ป่วยการหลายวัน จะขอลงไปตั้งห้างซื้อขายใต้ปากคลองพระโขนงตลอดถึงบางนา จะให้ขุดคลองลัดตั้งแต่บางนามาตลอดคลองผดุงกรุงเกษม จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ปรึกษาท่านเสนาบดี ๆ ปรึกษาเห็นพร้อมกันให้กราบทูลว่า ถ้าชาวยุโรปยกกันลงไปตั้งอยู่ที่บางนาได้ ก็จะไม่ห่างไกลออกไป ก็มีคุณอย่างหนึ่งด้วย ความหยุมหิยมนั้นน้อยลง ถึงจะขุดคลองให้เดินเป็นทางลัดก็ควร....<sup>4</sup>

<sup>1</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4 เล่ม 2* (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504), หน้า 41.

<sup>2</sup> “ประกาศว่าด้วยการประพุดต่อฝรั่งเศส อังกฤษ และอเมริกันที่เข้ามาอยู่ในเมืองไทย”, *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394-2400* (พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503), หน้า 204. และอ่านรายละเอียดในภาคผนวก 2.

<sup>3</sup> เกื้อกูล ยิ่งยงอนันต์, *เรื่องเดิม*, หน้า 13.

<sup>4</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *เรื่องเดิม*, หน้า 70.

ดังนั้นรัชกาลที่ 4 จึงโปรดฯ ให้ขุดคลอง **ถนนตรง**<sup>1</sup> ขึ้นใน พ.ศ. 2400 โดยขุดต่อจากคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งนอกตรงหัวลำโพงไปออกคลองพระโขนง ดินที่ได้จากการขุดคลองนี้ก็ถูกนำมาถมทำเป็นถนนขนานไปกับลำคลองในชื่อเดียวกัน แต่เมื่อขุดคลองเสร็จแล้ว ชาวตะวันตกกลับเปลี่ยนใจไม่ลงไปอยู่ที่บางนาโดยอ้างว่าไกลเกินไปขอยู่ที่เดิม<sup>2</sup> รัชกาลที่ 4 ก็ไม่ทรงว่าอะไร คงจะทรงเห็นว่า การขุดคลองและทำถนนนับเป็นการทำนุบำรุงบ้านเมืองอย่างหนึ่ง ดังนั้นการกระตุ้นจากชาวตะวันตกดังกล่าวจึงเป็นประโยชน์มิเพียงแต่ชาวตะวันตกผู้ร้องขอ แต่เป็นประโยชน์ต่อบ้านเมืองและราษฎรไทยด้วย แม้ชาวตะวันตกจะไม่ย้ายไปอยู่ตามที่กราบทูลไว้แต่แรกก็ไม่มีผลเสียหายอย่างใด เพราะการขุดคลองและสร้างถนนก็ยังคงเป็นประโยชน์ต่อบ้านเมืองโดยส่วนรวมซึ่งย่อมต้องทำให้มีขึ้นอยู่ดี

ใน พ.ศ. 2404 เมื่อรัฐบาลสร้างถนนตามแบบตะวันตกซึ่งสามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลตามคำเรียกร้องของชาวตะวันตก<sup>3</sup> คือถนนเจริญกรุง และถนนสีลม รัฐบาลก็ขุดคลองสีลมขนานไปกับถนนสีลมด้วย<sup>4</sup> นอกจากนี้ก็โปรดฯ ให้ตัดถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนครขึ้นอีกด้วย เมื่อรัฐบาลมีนโยบายสร้างถนนแบบตะวันตกควบคู่ไปกับนโยบายขุดคลองเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมเช่นนี้ รัฐบาลจึงเห็นความจำเป็นที่ต้องสร้างสะพานข้ามคลองในบริเวณที่ถนนกับคลองขนานกันหรือมาพบกัน เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากถนนและคลองได้อย่างทั่วถึง รัฐบาลได้ใช้วิธีบอกบุญเจ้านาย ขุนนาง เจ้าสัว ให้บริจาคสร้างสะพานตามแต่ศรัทธา ซึ่งก็ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี ที่สำคัญปรากฏตามตารางดังนี้

| ลำดับที่ | ชื่อผู้บริจาค                              | ชื่อสะพาน                                                        |
|----------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1        | พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นวิษณุชนดิภาธร      | สะพานเหล็ก (สะพานดำรงสถิตย์)                                     |
| 2        | เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ สมุหพระกลาโหม (ช่วง) | สะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ริมป้อม<br>ปิดปัจฉิม (สะพานพิทยเสถียร) |
| 3        | เจ้าพระยาพลเทพ (หลง)                       | สะพานข้ามปลายคลองบางรัก                                          |
| 4        | พระยาโชฎีกราชเศรษฐี (จ้อง)                 | สะพานข้ามคลองวัดยานนาวาข้างเหนือ                                 |
| 5        | หลวงไมตรีวานิช                             | สะพานข้ามคลองวัดลาว (วัดสุทธิวาราม)                              |

ที่มา

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4.

รอง ศยามานนท์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7 บทที่ 6 การปฏิรูปทางการคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร (เอกสารอัครโรเนียว พ.ศ. 2523).

<sup>1</sup> เดิมเรียกว่าคลองวัวลำพอง ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 เปลี่ยนชื่อเป็นคลองหัวลำโพง ปัจจุบันคลองนี้ถูกถมตลอดไปจนถึงคลองเตย เพื่อขยายถนนพระรามสี่ซึ่งเดิมเรียกชื่ออย่างเดียวกับคลอง ดู รอง ศยามานนท์, เรื่องเดิม, หน้า 10.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 184.

<sup>3</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 239-240

<sup>4</sup> บัดนี้คลองสีลมถูกถมหมดแล้วเพื่อขยายถนนสีลม

ดังนั้นในรัชกาลที่ 4 จึงมีการสร้างสะพานขึ้นใช้ในกรุงเทพฯ อย่างกว้างขวางยิ่งกว่าในรัชกาลก่อน ๆ ส่วนชาวตะวันตกที่อยู่ตามหัวเมืองตั้งที่ระบุรีไว้ในสนธิสัญญา รัชกาลที่ 4 ก็ได้ทรงจัดการคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกให้คนเหล่านั้นสามารถเดินทางเข้ามายังเมืองหลวงหรือไปยังบริเวณใกล้เคียงได้รวดเร็ว และหัวถึงโดยโปรดฯ ให้ขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเหล่านี้เท่าที่จะทำได้<sup>1</sup> เช่นทรงโปรดฯ ให้ขุดคลองมหาสวัสดิ์ตั้งแต่ถนนทบุรีไปยังนครชัยศรี คลองภาษีเจริญจากคลองบางกอกใหญ่ไปตกแม่น้ำเมืองนครชัยศรี และคลองดำเนินสะดวกตั้งแต่แม่น้ำบางยางเมืองนครชัยศรีฝั่งตะวันออกไปตกคลองบางนกแขวกเมืองราชบุรี<sup>2</sup>

การขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองดังกล่าวนอกจากเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ชาวตะวันตกแล้วยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ทำให้กรุงเทพฯ สามารถปกครองหัวเมืองในบริเวณดังกล่าวเช่น นนทบุรี นครชัยศรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และราชบุรีได้ใกล้ชิดยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำให้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงโปรดปรานการเสด็จประพาสตามหัวเมืองอยู่แล้ว<sup>3</sup> ได้ใช้เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินไปสักการะสถานที่สำคัญทางพระพุทธศาสนาและเยี่ยมเยียนราษฎร ซึ่งมีผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างพระมหากษัตริย์กับปสกนิกรใกล้ชิดยิ่งกว่ารัชกาลก่อน ๆ นับเป็นการสร้างความผูกพันและความจงรักภักดีของอาณาประชาราษฎร์ต่อองค์พระมหากษัตริย์ทางหนึ่ง การขุดคลองเจดีย์บูชา และคลองมหาสวัสดิ์ เป็นการสนองตอบจุดมุ่งหมายดังกล่าวโดยเฉพาะจุดมุ่งหมายดั้งเดิมคือเพื่อให้เป็นเส้นทางสำหรับเสด็จพระราชดำเนินไปบูชาพระปฐมเจดีย์<sup>4</sup>

นอกจากนี้การขุดคลองในบริเวณดังกล่าวยังมีจุดมุ่งหมายทางเศรษฐกิจด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามสาระสำคัญของสนธิสัญญาเบาริงที่ทำให้ไทยต้องเปิดประตูการค้าเสรีและต้องส่งข้าวออกจำหน่ายตามความต้องการของตลาดต่างประเทศ ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องส่งเสริมการปลูกข้าวให้ได้ปริมาณมากพอที่จะส่งออกจำหน่ายได้ วิธีการที่รัฐบาลเห็นว่าจะได้ผลดี ก็คือการขยายพื้นที่เพาะปลูก ทั้งนี้เพราะพื้นที่เพาะปลูกของไทยยังคงมีความอุดมสมบูรณ์อยู่เป็นส่วนใหญ่ เพียงแต่สภาพยังเป็นป่าซึ่งต้องการการบุกเบิกให้เป็นที่นา ดังนั้นการขยายพื้นที่เพาะปลูกจึงทำได้ไม่ยาก เพียงแต่รัฐบาลส่งเสริมให้มีการขุดคลองเข้าไปในป่า เพื่อใช้เป็นเส้นทางให้ชาวนาเข้าไปหักร้างถางพงให้เป็นที่นาเท่านั้น<sup>5</sup> ชาวนาก็จะได้อาศัยน้ำในลำคลองสำหรับอุปโภค บริโภค และใช้เป็นเส้นทางขนส่งผลผลิตของตนออกมาสู่ตลาด และบางครั้งเมื่อปริมาณน้ำฝนไม่เพียงพอแก่ความต้องการในการเพาะปลูก ชาวนาก็สามารถใช้น้ำในคลองได้โดยใช้ระหัดวิดน้ำเข้านา แต่ก็ทำได้ลำบากและในพื้นที่ไม่กว้างขวางนัก แม้กระนั้นก็ตามด้วยวิธีการขยายพื้นที่เพาะปลูกดังกล่าว ก็จะทำให้พื้นที่ในการเพาะปลูกขยายตัวมากขึ้น ซึ่งทำให้

<sup>1</sup> รong ศยามานนท์, เรื่องเดิม, หน้า 11.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 103-104.

<sup>3</sup> โปรดดู นฤมล ธีรวัฒน์, เรื่องเดิม.

<sup>4</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.9 2/33 ขุดคลองเจดีย์บูชา, ดูเจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 230, ดู *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4* (พ.ศ. 2401-2404), หน้า 20 และ *พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสมณฑลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452)* (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพเจ้าจอมอาบ ต.จ. ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ สุสานวัดเทพศิรินทราวาส 21 ธันวาคม 2504) หน้า 3.

<sup>5</sup> ก.จ.ช. ร.6 กษ.4/2 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 6 13 มกราคม พ.ศ. 2455.

ราษฎรมีที่ทำมาหากินเพิ่มขึ้น รัฐบาลเองนอกจากจะมีข้าวส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นแล้ว ก็ยังได้ภาษีค่านาเพิ่มขึ้นอีกด้วย<sup>1</sup>

อย่างไรก็ดี ในระยะแรก ภายหลังจากทำสนธิสัญญาเบาริงแล้ว การส่งข้าวออกจำหน่ายยังไม่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วโดยทันที ซึ่งคงเป็นเพราะการขยายพื้นที่เพาะปลูกยังเพิ่งอยู่ในระยะเริ่มแรก จึงน่าจะยังไม่มีข้าวส่งออกเป็นจำนวนมาก ๆ ประกอบกับน้ำตลิ่งซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญมาตั้งแต่ภายหลังจากทำสนธิสัญญาเบอรินกับอังกฤษในสมัยรัชกาลที่ 3<sup>2</sup> ก็ยังคงเป็นสินค้าสำคัญอยู่ในขณะนั้น และคงจะเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นสินค้าที่ชาวตะวันตกต้องการมาก และเป็นสินค้าที่ให้กำไรมากด้วย ในสมัยรัชกาลที่ 3 การขุดคลองเพื่อส่งเสริมการขนส่งอ้อยและน้ำตาลไม่ปรากฏให้เห็นเด่นชัด แต่ในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการขุดคลองหลายสายเพื่อการนี้ ดังจะเห็นได้จากการที่รัชกาลที่ 4 ทรงส่งเสริมให้ขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ กับดินแดนแถบแม่น้ำนครชัยศรี ซึ่งเป็นแหล่งปลูกอ้อยและเป็นแหล่งผลิตน้ำตาลที่สำคัญ<sup>3</sup> เพื่อให้เป็นเส้นทางลำเลียงน้ำตาลจากแหล่งผลิตมาสู่ตลาดได้อย่างสะดวก<sup>4</sup> เริ่มตั้งแต่รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุด **คลองเจดีย์บูชา** จากตำบลท่าน้ำไปถึงพระราชวังที่สร้างใหม่ แล้วเลี้ยวแยกไปสิ้นสุดที่เขตวัดพระงาม<sup>5</sup> แต่ไม่ปรากฏปีที่ขุดคลองนี้และปีที่ขุดเสร็จ<sup>6</sup> คลองเจดีย์บูชาเป็นเส้นทางที่ช่วยให้การขนส่งอ้อยจากแหล่งปลูกอ้อยในแถบที่คลองนี้ผ่านมายังโรงงานน้ำตาลริมแม่น้ำนครชัยศรีได้สะดวกขึ้น

ต่อมาใน พ.ศ. 2403 รัชกาลที่ 4 ได้โปรดฯ ให้ขุด **คลองมหาสวัสดิ์** เชื่อมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยากับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรี (แม่น้ำท่าจีน) แล้วไปเชื่อมต่อกับคลองเจดีย์บูชา ตามพงศาวดารกล่าวว่า “ขุดคลองขึ้นตำบล 1 ตั้งแต่วัดไชยพุกษมาลา ตลอดออกกรมศาลเจ้าสุบินตกแม่น้ำเมืองนครไชยศรี ....”<sup>7</sup> คลองมหาสวัสดิ์มีระยะทางยาว 684 เส้น โดยเป็นคลองขุดใหม่ยาว 676 เส้นเชื่อมต่อกับคลองเก่าที่ได้รับการขุดแก้อีก 8 เส้น เมื่อขุดเสร็จแล้ว รัชกาลที่ 4 ได้โปรดฯ ให้แบ่งที่นาสองฝั่งคลองในแขวงเมืองนนทบุรี และแขวงเมืองนครไชยศรีจำนวน 16,200 ไร่ ออกเป็น 50 ส่วน ส่วนละ 324 ไร่ แล้วยกที่นาดัง

<sup>1</sup> กิตติ ดันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 28.

<sup>2</sup> วอลเตอร์ เอฟ. เวลลา, แผ่นดินพระนั่งเกล้าฯ, หน้า 280.

<sup>3</sup> ปาลเลอกัวซ์, เรื่องเดิม, หน้า 95. และ James C. Ingram, เรื่องเดิม, หน้า 123-124. กล่าวว่าใน พ.ศ. 2408 มีโรงงานน้ำตาลอยู่ริมแม่น้ำนครชัยศรี ถึง 23 แห่ง.

<sup>4</sup> พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสมณฑลธนบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452), หน้า 2-4.

<sup>5</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 230-231.

<sup>6</sup> ตามพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4 กล่าวไว้ว่า ในปีฉลู พ.ศ. 2398 รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์เป็นแม่กองทำการปฏิสังขรณ์พระปฐมเจดีย์ ได้กะจะขุดคลองจากแม่น้ำนครชัยศรีเข้าไปจนถึงบริเวณพระปฐมเจดีย์ แต่การยังค้างอยู่จนสมเด็จพระเจ้าพระยาฯ ถึงพิราลัย จึงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ทำการปฏิสังขรณ์พระปฐมเจดีย์ต่อ ดังนั้นจึงเข้าใจว่าคลองนี้ได้ขุดขึ้นหลัง พ.ศ. 2398 ไม่นานนัก.

<sup>7</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 181-182.

กล่าวแบ่งพระราชทานแก่พระราชโอรสและพระราชธิดา<sup>1</sup> แต่เนื่องจากเจ้านายที่ได้รับพระราชทานที่น่ายังทรงพระเยาว์อยู่มาก จึงไม่ทรงสามารถดูแลที่นาที่ได้รับพระราชทานได้ จำเป็นต้องปล่อยให้ผู้จัดการแทนพระองค์หรือผู้อื่นเข้าไปทำนากันตามใจชอบ อย่างไรก็ตามในเวลานั้นคนทำนายังมีน้อย และทำกันแต่เพียงพอกำลังของตน ไม่เต็มเนื้อที่พระราชทาน ทั้ง ๆ ที่รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ยกเว้นค่านาให้ตลอดไปจนกว่าจะต้องทำตราแดงใหม่<sup>2</sup> ดังนั้นที่รกร้างว่างเปล่าจึงยังมีอยู่มาก ดังจะเห็นภาพสะท้อนได้จากวรรณกรรมของสุนทรภู่ ซึ่งเป็นบุคคลร่วมสมัยดังนี้

“ถึงคลองมหาสวัสดิ์นี้มีใหม่

แต่ตามในลำคลองได้ร้องถาม

.....

.....

ที่สองฝั่งข้างคลองล้วนท้องทุ่ง

แลเป็นวังคูเวียงละเลิงเหลิง

เห็นทิวไผ่ไม้พุ่มเป็นชุ่มเชิง

ที่สูงเทิงลมโยนโกรั่นกริบกริว

เห็นเมฆหมอกออกรวบตามขอบป่า

เหมือนขอบฟ้าตกไกลใจหวิวหวิว

ลมพระพายชายพาพฤษภาคพลิว

เห็นแต่ทิวเขาไม้ไร่ไร่ราย

ดูทุ่งกว้างทางเปลี่ยวให้เสียวจิต

ทั้งจากมิตรมาไกลยิ่งใจหาย

เห็นวิหคนกเอี้ยงมาเลี้ยงควาย

จับสบายบนคอคูคลอเคลีย

ฝูงกระจาบถาบบินลงกินข้าว

เจ้าของเขาคอยไล่ให้ไปเสีย

ที่ชุ่มรกรกกระเด็นแต่น้ำยั่วเยี้ย

ทั้งผิวเมียตัวผู้คูเจริญ”<sup>3</sup>

อย่างไรก็ดี การขุดคลองมหาสวัสดิ์แสดงให้เห็นความพยายามของรัฐบาลที่จะปรับปรุงที่ดินรกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นา และเป็นการกระตุ้นความสนใจในการยึดครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นครั้งแรก แม้ว่าจะเป็น การกระทำที่อยู่ในหมู่นเจ้านายชั้นสูงก็ตาม นอกจากนี้จากการพิจารณาแผนที่และที่ตั้งจะเห็นได้ว่าคงจะได้มีการใช้คลองมหาสวัสดิ์เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งอ้อยและน้ำตาล จากแถบแม่น้ำนครชัยศรีและคลองเจดีย์-บุษยามายังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการส่งออกต่อไปด้วย

ใน พ.ศ. 2409 พระภะษีสมบัติบริบูรณ์ (ยิ้ม) เจ้าภะษีผืนได้กราบบังคมทูลขอพระราชทานขุดคลองจากบ้านดอนไถ่ดี (ดอนกะฎี) แขวงเมืองสมุทรสาครมาออกคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำเพื่อประโยชน์ในการค้าขาย ในตอนแรกรัชกาลที่ 4 ทรงเป็นห่วงว่าจะไม่มีเงินทุนในการขุดคลองอย่างเพียงพอ แต่พระภะษีสมบัติบริบูรณ์ก็ยืนยันความคิดเดิมโดยอ้างว่า เมืองอื่นไม่เอาเงินแผ่นดินมาใช้ในการขุดคลอง แต่ใช้วิธีเรียวกัน ถ้าไม่พอจึงขอให้รัฐบาลช่วย สำหรับกรณีนี้พระภะษีสมบัติบริบูรณ์เสนอความคิดเห็นเป็น 2 ประการคือ ประการแรกเรียกเก็บเงินจากเรือแพที่เดินเข้าออกคลองนี้ ประการที่สอง ตั้งโรงหอยที่เมืองนครชัยศรีและเมือง

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 3 3/31 รายงานกราบบังคมทูลของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย แต่รัชกาลที่ 5 วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ที่ 72/2418.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 3. 3/31, เรื่องเดิม.

<sup>3</sup> “นิราศพระปฐม”, วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่, (พระนคร : ศิลปาบรรณาการ, 2520), หน้า 173.

สมุทรสาคร 3 ปี เพื่อเอาเงินที่ได้มาเป็นค่าจ้างขุดคลอง<sup>1</sup> ในที่สุดรัชกาลที่ 4 ก็โปรดฯ ให้พระภษีสมบัติบริบูรณ์ เป็นแม่กองขุดคลองนี้โดยให้ใช้วิธีหักเงินภาษีฝิ่นซึ่งเป็นส่วนที่พระภษีสมบัติบริบูรณ์จะต้องส่งให้แก่รัฐบาล พระราชทานให้เป็นค่าจ้างในการขุดคลองซึ่งได้รับพระราชทานชื่อต่อมาว่า **คลองภาษีเจริญ** ปรากฏว่าคลอง ภาษีเจริญได้กลายเป็นคลองสำคัญในการคมนาคมขนส่งและค้าขายระหว่างหัวเมืองในแม่น้ำนครชัยศรีกับ กรุงเทพฯ<sup>2</sup>

การที่พระภษีสมบัติบริบูรณ์มีความกระตือรือร้นให้มีการขุดคลองภาษีเจริญขึ้น ก็เพราะนอกจากเพื่อ ให้เป็นทางค้าขายและเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งอ้อยและน้ำตาลโดยทั่วไปแล้ว ยังเป็นเพราะพระภษีสมบัติบริบูรณ์มีโรงหีบอ้อยอยู่ที่บ้านดอนไก่อี๋ แขวงเมืองสมุทรสาครด้วย ดังนั้นการขุดคลองนี้จึงยอม เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าน้ำตาลของพระภษีสมบัติบริบูรณ์เองด้วย

ปลาย พ.ศ. 2409 นั้นเอง เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ สมุหพระกลาโหม (ช่วง บุนนาค) เป็นแม่กองขุด คลองดำเนินสะดวก เชื่อมระหว่างแม่น้ำท่าจีนที่ตำบลบางยางกับแม่น้ำแม่กลองที่ตำบลบางนกแขวก ขุดเสร็จ ใน พ.ศ. 2411 เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ออกเงินค่าขุดคลอง 80,000 บาท รัชกาลที่ 4 พระราชทานสมทบใน การขุดคลองอีก 32,000 บาท<sup>3</sup> ด้วยเหตุที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ออกเงินค่าขุดคลองเป็นจำนวนมากนี้เอง ท่าน จึงถือสิทธิ์เป็นเจ้าของที่ดินสองฝั่งคลองที่ขุดใหม่นี้ แล้วได้ทำการแจกจ่ายที่ดินให้แก่ภรรยา พี่น้อง บุตรหลาน และคนซึ่งมาฝากตัว ส่วนผู้อื่นที่จะมาจับจองที่ดินนี้ก็ต้องจ่ายเงินให้แก่ท่านเป็นค่าที่ดินตามความมากน้อยของ ที่ดินที่จับจอง โดยความเป็นจริงแล้วเงินส่วนที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ออกเป็นค่าขุดคลองนั้นเป็นเงินพระราชทาน ของรัชกาลที่ 4 ซึ่งเหลือจากการใช้จ่ายในการสร้างวังที่เพชรบุรี เงินรายนี้มาจากภาษีน้ำตาลที่เก็บได้จากภายใน ท้องถิ่นดังกล่าว<sup>4</sup>

การกระทำของเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์เช่นนี้อาจนำมาพิจารณาได้เป็น 2 ประเด็นคือ ประเด็นแรก การที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์นำเงินภาษีที่เก็บได้จากท้องถิ่นมาทำนุบำรุงท้องถิ่นนั้นเองด้วยการขุดคลองดำเนิน สะดวกให้เป็นประโยชน์แก่สาธารณชนในท้องถิ่นและบริเวณใกล้เคียงยอมทำให้ชาวท้องถิ่นเกิดความพอใจใน รัฐบาลและมีความเต็มใจที่จะเสียภาษีให้แก่รัฐบาล เพราะเขาย่อมตระหนักดีว่าภาษีที่เขาเสียไปมิได้สูญหายไป ไหน แต่ได้กลับมาเป็นผลประโยชน์ให้แก่พวกเขาเองในที่สุด นับว่าเป็นกุศโลบายในการปกครองที่ส่งผลดีแก่ ทั้งผู้ปกครองและผู้ถูกปกครอง และยังเป็นแนวทางที่ชาวท้องถิ่นจะยึดถือเป็นหลักในการพัฒนาท้องถิ่นของตน ต่อไปด้วย ส่วนประเด็นที่สองการที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ถือสิทธิ์เอาที่ดินทั้งสองฝั่งคลองมาไว้ในครอบครอง

<sup>1</sup> พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสมณฑลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452), หน้า 2-3 และดู *ประวัติกระทรวงเกษตราธิการ*, เรื่องเดิม, หน้า 20.

<sup>2</sup> ร.ศ.ท.เสถียร ทยาลักษณ์ และคณะ (รวบรวม), “ประกาศขุดคลองภาษี ประชุมกฎหมายประจำศักราชกาล ที่ 5 เล่ม 11 (พระชนคร : โรงพิมพ์德利เมล์, 2478)

<sup>3</sup> เรื่องตำนานสถานที่และวัตถุต่าง ๆ....., หน้า 43 และ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 128.

<sup>4</sup> พระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสมณฑลราชบุรี, หน้า 3.



แล้วจำหน่ายจ่ายแจกแก่ผู้ใกล้ชิดและบริวารนั้นเป็นการกระทำที่คงจะเอาแบบอย่างมาจากรัชกาลที่ 4 ในกรณีคลองมหาสวัสดิ์ซึ่งขุดตั้งแต่ พ.ศ. 2403 เพียงแต่รัชกาลที่ 4 มิได้ทรงก้าวไปไกลถึงขั้นขายที่ดินแก่ผู้ต้องการจับจองที่ดินตั้งเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ จากหลักฐานที่มีอยู่ เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์เป็นรายที่สอง ในสมัยรัชกาลที่ 4 ที่กล้าทำเช่นนี้ทั้ง ๆ ที่เป็นคนธรรมดาไม่ใช่เป็นพระมหากษัตริย์อย่างรัชกาลที่ 4 ซึ่งโดยฐานะทรงเป็นทั้งเจ้าชีวิตและเจ้าแผ่นดินอยู่แล้ว แต่เมื่อพิจารณาตามประวัติศาสตร์ทางการเมืองไทยในช่วงปลายรัชกาลที่ 4 ต่อรัชกาลที่ 5 เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์เป็นผู้มีอำนาจทางการเมืองการปกครองไทยอย่างมาก แม้รัชกาลที่ 4 เองก็ยังต้องเกรงใจท่าน และยังเมื่อสิ้นสมัยรัชกาลที่ 4 แล้ว เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ได้ชื่อว่าเป็นผู้กุมอำนาจทางการเมืองสูงสุดในช่วง 5 ปีแรกของสมัยรัชกาลที่ 5<sup>1</sup> ดังนั้นจึงไม่เป็นที่สงสัยเลยว่าเหตุใดเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์จึงกล้ายึดถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตลอดทั้งสองฝั่งคลองซึ่งเป็นของหลวงได้ทั้ง ๆ ที่การยึดถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินของสามัญชนเพิ่งทำกันอย่างเป็นหลักฐานตามกฎหมายในสมัยรัชกาลที่ 5

ความสำคัญของคลองดำเนินสะดวกคือนอกจากเป็นคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำสำคัญสองสายคือแม่น้ำนครชัยศรีและแม่น้ำแม่กลองแล้ว ยังไปเชื่อมต่อกับคลองภาษีเจริญทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรีซึ่งมีด้านหนึ่งไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ด้วยลักษณะที่ตั้งที่ติดต่อกันของคลองดำเนินสะดวกและคลองภาษีเจริญเช่นนี้ก็ทำให้การเดินทางติดต่อกันของชุมชนในระหว่างหัวเมืองบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำนครชัยศรี และแม่น้ำแม่กลอง อันได้แก่เมืองราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร นครชัยศรี และกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างสะดวกและทั่วถึงกันโดยตลอด เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่หัวเมืองดังกล่าวทั้งทางด้านการปกครอง การคมนาคมขนส่งและการค้าขายมาจนถึงปัจจุบันสมดังชื่อที่เป็นมงคลนามของคลองทั้งสองที่ได้รับพระราชทานจากรัชกาลที่ 4 ว่า “ดำเนินสะดวก” และ “ภาษีเจริญ”

นอกจากนี้ในปีเดียวกันนั่นเอง (พ.ศ. 2411) ผู้มีฐานะซึ่งมีศรัทธาที่จะบำรุงการคลองให้เป็นสาธารณประโยชน์ได้รวมทุนกันขออนุญาตรัฐบาลขุด คลองบางลี่ แขวงเมืองสมุทรสงครามไปตกคลองยี่สานคลองหนึ่งพร้อมกันนั้นได้มีการขุดแก้ คลองลัดออกยี่สาน อีกคลองหนึ่งด้วย ต่อมาในปลายปี พ.ศ. 2411 รัฐบาลได้ขุดคลองลัดขุน เมืองสมุทรสาคร นับเป็นคลองขุดคลองสุดท้ายในสมัยรัชกาลที่ 4<sup>2</sup>

โดยสรุปแล้ว จะเห็นได้ว่าสนธิสัญญาเบาริงมีส่วนสำคัญที่ทำให้มีการขุดคลองขึ้นหลายสายในสมัยรัชกาลที่ 4 ทั้งนี้เริ่มจากสนธิสัญญาเบาริงเป็นเครื่องจูงใจให้ชาวต่างประเทศโดยเฉพาะชาวตะวันตกเข้ามาติดต่อค้าขายและตั้งถิ่นฐานในเมืองไทย โดยเฉพาะที่กรุงเทพฯ และอาณาบริเวณใกล้เคียงที่กำหนดอยู่ในสนธิสัญญา ชาวตะวันตกเหล่านั้นผลักดันให้ไทยต้องดำเนินการทำนุบำรุงการคมนาคมทางบกและทางน้ำให้เพียงพอต่อการใช้ประโยชน์ของพวกตน ดังนั้นจึงได้มีการสร้างสะพานเพื่อประสานการใช้ประโยชน์ของทางน้ำและทางบกหลายสะพานอย่างที่ไม่เคยปรากฏให้เห็นเด่นชัดมาก่อน พระราชกรณียกิจการทำนุบำรุงบ้านเมืองในด้านนี้ของรัชกาลที่ 4 ได้รับการยืนยันจากชาวตะวันตกว่า “พระองค์ (รัชกาลที่ 4) ทรงส่งเสริมการขุดคลอง

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดในปิยนาด นิโครธา เรื่องเดิม และปิยนาด บุนนาค เรื่องเดิม.

<sup>2</sup> เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, เรื่องเดิม, หน้า 126-127.

การสร้างถนน การต่อเรือ และโดยเฉพาะการสอนภาษาต่างประเทศ”<sup>1</sup>

คลองขุดที่เกิดขึ้นภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงจนถึงปีสุดท้ายแห่งรัชกาลที่ 4 ใน พ.ศ. 2411 มี 8 คลองคือ คลองถนนตรง คลองสี่ลม คลองเจดีย์บูชา คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองบางลี่ และคลองลัดขุนเมืองสมุทรสาคร นอกจากนี้เป็นคลองแก้อีก 1 คลองคือคลองลัดยี่สาน การขุดคลองในรัชกาลนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคม ขนส่ง และค้าขายเป็นสำคัญ

คลองที่ขุดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งคลองในกรุงเทพฯ และคลองที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใกล้เคียง เป็นทั้งคลองลัดและคลองเชื่อมแม่น้ำ สำหรับคลองในกรุงเทพฯ นั้นได้แก่คลองถนนตรง ซึ่งเป็นคลองลัด และคลองสี่ลมซึ่งเกิดขึ้นจากการขุดดินมาทำเป็นถนน คลองทั้งสองมีส่วนช่วยในการขยายความเจริญและขยายชุมชนไปทางตะวันออกเฉียงใต้ของฝั่งพระนคร ส่วนคลองขุดที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใกล้เคียงนั้นจะเห็นได้ว่าอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นคลองที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำและมักเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงถึงกันได้ คลองขุดดังกล่าวมีความสำคัญที่ทำให้การเดินทางขนส่งติดต่อระหว่างหัวเมืองในอาณาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำนครชัยศรี และแม่น้ำแม่กลองเป็นไปโดยสะดวกและทั่วถึงกัน โดยเฉพาะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสำคัญคืออ้อยและน้ำตาลมาสู่โรงงานและตลาดเพื่อการขนส่งออกไป

ผลของการขุดคลองคือนอกจากจะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง และค้าขายแล้ว ยังเป็นการเริ่มพัฒนาที่ดินที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นา ทำให้มีการถือครองที่ดิน ซึ่งเป็นผลให้ที่ดินกลายเป็นสิ่งมีราคาขึ้น แม้ในขณะนั้นจะเป็นกิจกรรมที่อยู่ในชุมชนชั้นผู้ปกครอง แต่ก็นับว่าเป็นการริเริ่มบุกเบิกที่ดินที่เป็นป่าให้เป็นไร่นาเป็นการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวซึ่งเป็นพื้นฐานไปสู่การเปิดศักราชใหม่ของการส่งข้าวเป็นสินค้าออกที่สำคัญของไทยจนกลายเป็นสินค้าหลักของประเทศแทนน้ำตาลในที่สุด ทั้งนี้โดยเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2410 ก่อนสิ้นรัชกาลที่ 4 เพียง 1 ปี การขุดคลองเพื่อช่วยในการขยายพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกเช่นนี้ได้ดำเนินการอย่างจริงจังในสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างไรก็ดี กล่าวได้ว่าสนธิสัญญาเบาริงมีผลสำคัญต่อนโยบายการขุดคลองดังกล่าว แม้ว่าจะได้เริ่มในสมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงเพียงเล็กน้อยก็ตาม

สำหรับพาหนะทางน้ำส่วนใหญ่ก็ยังใช้เรือแจว เรือพาย และเรือกรรเชียงตามแบบสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนี้ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทางราชการก็ได้ใช้เรือกลไฟทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กตามแบบตะวันตก ซึ่งมีมาตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาลที่ 3 เพิ่มมากขึ้นด้วย<sup>2</sup> ส่วนเรือแพนั้นก็ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งคงจะเป็นดังภาพสะท้อนในคำกลอนของสุนทรภู่ ดังนี้

“ถึงปากช่องคลองชื่อสุนัขหอน  
ต่างแข่งขั้วต่อคำที่น้ำวน

ทั้งเรือแพแลสลอนเสลือกสลน  
คงคาขุ่นขุ่นตั้งแต่พื้นเลน”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> D.G.E. Hall, *A History of South-East Asia*, (New York : St. Martin's Press, 1968), p. 671.

<sup>2</sup> รong ศยามานนท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 13. และ ปิยนาด บุนนาค เรื่องเดิม, หน้า 119-120.

<sup>3</sup> นิราศเมืองเพชร, *วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่*. (พระนคร : ศิลปาบรรณาการ, 2520), หน้า 90.

“ถึงอารามนามวัดประโคน<sup>1</sup> ปัก  
เป็นสำคัญบันแดนในแผ่นดิน

ไม่เห็นหลักลือเล่าว่าเสาศิน  
มิรู้สิ้นสุดชื่อที่ลือชา

.....  
ไปพันวัดทัศนาริมทำน้ำ  
มีแพรผ้าสารพัดสีม่วงตอง

.....  
แพประจำจอรายเขาชายของ  
ทั้งสิ่งของชาวเหลืองเครื่องสำเนา”<sup>2</sup>

“ถึงแขวงนันทชลมารคตลาดขวัญ  
ทั้งของสวนล้วนแต่เรือเรียงราย

มีฟุ้งแพแพรพรรณเขาค้าขาย  
พวกหญิงชายชุมกันทุกวันคืน”<sup>3</sup>

คำกลอนที่ยกมาเป็นตัวอย่างข้างต้นแสดงให้เห็น “ชีวิตไทย ๆ” ที่ผูกพันอยู่กับแม่น้ำลำคลองในแง่ที่เป็นแหล่งพบปะชุมนุมกัน ที่เห็นได้ชัดคือเป็นตลาดน้ำสินค้ามาแลกเปลี่ยนซื้อขายกัน นอกจากนี้ คลองยังเป็นที่ตั้งแหล่งชุมชนของราษฎรที่มาตั้งบ้านเรือนอยู่ในลำคลองน้อยใหญ่ โดยสร้างที่อยู่อาศัยขึ้นเป็นเรือนแพ (โปรดดูภาคผนวกที่ 3)

เนื่องจากการใช้เรือมากมายหลายประเภทและยังมีเรือแพอยู่ตามริมน้ำเป็นจำนวนมากดังกล่าว ประกอบกับคลองที่แม้จะมีอยู่มากแต่ก็ดูเหมือนจะยังไม่เพียงพอกับการใช้ประโยชน์ในด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะคลองสายสำคัญในกรุงเทพฯ คือคลองรอบกรุงเทพฯ ชั้นใน คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนตรง คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย เป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้เป็นจำนวนมากและใช้ทั้งกลางวันกลางคืน<sup>4</sup> นอกจากนี้ชาวต่างประเทศที่เข้ามาติดต่อค้าขายเป็นจำนวนมากขึ้นภายหลังสนธิสัญญาเบาริงก็ใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางกันเป็นส่วนใหญ่ สาเหตุเหล่านี้ก่อให้เกิดปัญหาในการคมนาคมทางน้ำขึ้นเช่น ปัญหาการจราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุจากการกระทบกระทั่งกันของเรือประเภทต่าง ๆ ที่สัญจรไปมา ตลอดจนปัญหาการจอดเรือ และเรือแพไม่เป็นที่เป็นทาง ทำให้บ้านเมืองไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ใน พ.ศ. 2400 รัชกาลที่ 4 จึงโปรดฯ ให้ออกพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการคมนาคมทางน้ำขึ้นสองฉบับ คือ พระราชบัญญัติและกฎหมายท้องน้ำฉบับหนึ่ง และพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำแม่น้ำแลในคลองอีกฉบับหนึ่ง<sup>5</sup> นับเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อใช้กับการคมนาคมทางน้ำเป็นครั้งแรกซึ่งแสดงให้เห็นว่าแม้ในสมัยรัชกาลที่ 4

<sup>1</sup> คือวัดคูสิดาราม ปากคลองบางกอกน้อย.

<sup>2</sup> นีราศภูเขาทอง, *นิราศสุนทรภู่* เล่ม 1. (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, 2513), หน้า 144.

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 146.

<sup>4</sup> ร.ต.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคนอื่น ๆ, *ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 6* (พระนคร : เดลิเมิร์, 2478), หน้า 187.

<sup>5</sup> โปรดอ่านรายละเอียดของพระราชบัญญัติทั้งสองในภาคผนวก 4.

อันเป็นช่วงที่ประเทศไทยอยู่ในสมัย “การปรับตัวเข้าสู่ยุคใหม่” (Modernization) ซึ่งการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะถนนกำลังได้รับความสนใจที่จะพัฒนาให้เจริญขึ้นตามแบบตะวันตก การคมนาคมทางน้ำก็ยังเป็นความจำเป็นและเป็นที่ยอมรับของมวลชนทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งลักษณะเช่นนี้ยังคงปรากฏอยู่ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5

ตารางแสดงคลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4

| ลำดับที่ | ชื่อกอง        | ผู้ดำเนินการขุด                                                       | ปีที่ขุด        | ปีที่ขุดเสร็จ   | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                                                            | ที่ตั้ง                                                                  | ทุน                           | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                               |
|----------|----------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                |                                                                       |                 |                 |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                          |                               | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                        |
| 1        | คลองถนนตรง     | รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุดขึ้นตามคำกราบบังคมทูลของโรงเรียนของชาวตะวันตก | พ.ศ. 2400       | ไม่ปรากฏหลักฐาน | ชาวตะวันตกโรงเรียนต่อรัชกาลที่ 4ว่าจะขุดไปตั้งห่างค่ายในบริเวณตั้งแต่ปากคลองพระโขนงถึงบางนา จึงขอให้รัฐบาลขุดคลองลัด ตั้งแต่บางนาทางฝั่งคลองพระโขนงเกษม เพื่อว่าพวกตนจะได้ใช้เป็นเส้นทางเข้ามาค้าขายที่กรุงเทพฯ | ขุดต่อจากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอกตรงหัวลำโพง ไปออกคลองพระโขนง             | ไม่มีหลักฐานปรากฏ             | 207.2       | 6        | 6       | ดินที่ได้จากการขุดคลองนี้ได้นำมาถมทำเป็นถนนขนานไปกับคลองในชื่อเดียวกัน นับเป็นนโยบายใหม่ของรัฐบาลที่มีการสร้างถนนแบบตะวันตกควบคู่ไปกับการขุดคลอง       |
| 2        | คลองสีลม       | รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุดขึ้น                                          | พ.ศ. 2404       | ไม่ปรากฏหลักฐาน | ขุดคลองเพื่อเอาดินถมถนน                                                                                                                                                                                         | แนวถนนสีลมในปัจจุบัน                                                     | ใช้เงินพระราชทาน 8,193 บาท    | 68.16       | 6        | 6       |                                                                                                                                                        |
| 3        | คลองเจดีย์บูชา | รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุดขึ้น โดยพระยาสุนทรบุรีศรีพิไชยสงคราม ข้า-     | ไม่ปรากฏหลักฐาน | ไม่ปรากฏหลักฐาน | 1. เพื่อเป็นเส้นทางไปแหล่งปลูกอ้อย และแหล่งผลิตน้ำตาลที่สำคัญ<br>2. เพื่อเป็นเส้นทางสำคัญที่ทำให้กรุงเทพฯ สามารถปลูกองหัว-                                                                                      | จากตำบลท่าน้ำไปฝั่งพระราชวังที่สร้างใหม่แล้ว แยกไปสิ้นสุดที่เขตวัดพระงาม | สิ้นเงินค่าจ้างขุด 64,363 บาท | 449         | 58       | 6       | เมื่อทำสนธิสัญญาเบาริงเมื่อ พ.ศ. 2398 แล้ว เท่ากับเป็นการเปิดประตูการค้าของประเทศไทยที่สินค้าสำคัญของไทยที่เป็นที่ต้องการของต่างชาติ จึงจำเป็นต้องขยาย |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง       | ผู้ดำเนินการชุด                                             | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                                                                                          | ที่ตั้ง                                                                               | ทุน | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|----------------|-------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                |                                                             |           |               |                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|          |                | หลวงเทศาภิบาลสำเร็จราชการมณฑลนครราชสีมา เป็นผู้ดำเนินการชุด |           |               | เมืองได้ก่อสร้างขึ้น<br>3. เป็นเส้นทางไปนมัสการพระปฐมเจดีย์<br>4. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูก และทำนา                                                                                            |                                                                                       |     |             |          |         | เส้นทางคมนาคมไปยังบริเวณลุ่มแม่น้ำนครชัยศรี ซึ่งเป็นแหล่งปลูกอ้อย และแหล่งผลิตน้ำตาลที่สำคัญ                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 4        | คลองมหาสวัสดิ์ | รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ขุดขึ้น                                | พ.ศ. 2403 | -             | 1. เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯ และลุ่มแม่น้ำนครชัยศรี เพื่อการขนส่งอ้อย และน้ำตาล<br>2. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูก<br>3. เพื่อเป็นเส้นทางไปนมัสการพระปฐมเจดีย์ โดยเชื่อมต่อกับคลองเจดีย์บูชา | เชื่อมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่วัดไทยพุทธพลา กับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรี |     | 684         | 7        | 6       | แสดงให้เห็นความพยายามของรัฐบาลที่จะปรับปรุงที่ดินรกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นา และเป็นการกระตุ้นความสนใจในการยึดครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นครั้งแรก ถึงแม้จะเป็นการพระราชทานที่นาแก่เจ้านายชั้นสูงก็ตาม แต่เนื่องด้วยพระโอรสธิดา ซึ่งได้รับพระราชทานที่นานั้น ยังทรงพระเยาว์อยู่มาก จึงไม่ทรงสามารถดูแลที่นาเหล่านี้ได้ จำเป็นต้องปล่อยให้ผู้จัดการแทนพระองค์หรือผู้อื่นเข้าไปทำนาคตามข้อบ่งใจ |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง      | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                 | ที่ตั้ง                                                                      | ทุน                                                                                                                        | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                         |
|----------|---------------|-----------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |               |           |               |                                                                                                                                      |                                                                              |                                                                                                                            | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                  |
| 5        | คลองภาษีเจริญ | พ.ศ. 2409 | พ.ศ. 2415     | 1. เพื่อประโยชน์ในการค้าขาย<br>2. เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งอ้อยและน้ำตาล<br>3. เพื่อผลประโยชน์ของพระภิกษุสงฆ์ที่บวชอยู่วัดใกล้ | จากบ้านดอนไถ่ (ดอนกะมี้) แขวงเมืองสมุทรสาคร มาออกคลองบางกอกใหญ่ ริมวัดปากน้ำ | ใช้วิธีหักเงินภาษีเงินซึ่งเป็นส่วนที่พระภิกษุสงฆ์จะตั้งให้แก่รัฐบาลพระราชทานเป็นการจ้างในการขุดคลองรวมเป็นเงิน 112,000 บาท | 620         | 7        | 5       | คลองสายนี้ต่อมาได้กลาย เป็นคลองที่สำคัญในการค้าขายระหว่างหัวเมืองในแม่น้ำท่าจีน กับกรุงเทพฯ                                                                      |
| 6        | คลองตำเนียด   | พ.ศ. 2403 | พ.ศ. 2411     | เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมไปสู่แหล่งเพาะปลูกอ้อยและน้ำตาล                                                                                | เชื่อมระหว่างแม่น้ำท่าจีน ตำบลบางยาง กับแม่น้ำแม่กลองที่ตำบลบางนกแขวก        | เจ้าพระยา-ศรีสุริยวงศ์ ออกเงิน 80,000 บาท รัชกาลที่ 4 พระราชทานสมทบ                                                        | 840         | 6        | 6       | 1. ด้วยเหตุที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ออกเงินค่าขุดคลองเป็นจำนวนมาก จึงถือสิทธิ์เป็นเจ้าของที่ดินทั้ง 2 ฝั่งคลอง ผู้อื่นที่จะมาจับจองที่ดินบริเวณนี้ต้องจ่ายเงินค่า |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง   | ผู้ดำเนินการขุด                    | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด      | ที่ตั้ง                          | ทุน                               | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------|------------|------------------------------------|-----------|---------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |            |                                    |           |               |                           |                                  |                                   | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|          |            |                                    |           |               |                           |                                  | อีก 32,000 บาท                    |             |          |         | ที่ดินตามความมากมายของที่ดิน<br>2. คลองนี้เนืองจากจะเชื่อมระหว่างแม่น้ำนครชัยศรีและแม่น้ำแม่กลองแล้วยังเชื่อมต่อกับคลอง-ภาษีเจริญทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรีซึ่งมีด้านหนึ่งไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ทำให้การเดินทางติดต่อกันของชุมชนระหว่างเมืองบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา นครชัยศรี และแม่น้ำแม่กลอง อันได้แก่ ราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร นครชัยศรี และกรุงเทพมหานคร เป็นไปได้สะดวก |
| 7        | คลองบางลี่ | ผู้มีฐานะซึ่งมีศรัทธาที่จะบำรุงการ | พ.ศ. 2411 | -             | เพื่อความสะดวกในการคมนาคม | แขวงเมืองสมุทรสาครไปตกลองยี่สถาน | ค่าใช้จ่าย 50,756 บาท 3 สลึงเพียง | 341         | 6        | 4       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |



| ลำดับที่ | ชื่อกลอง  | ผู้ดำเนินการชุด                                                                  | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด          | ที่ตั้ง        | ทุน                   | ขนาดของกลอง   |          |         | หมายเหตุ                               |
|----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------|----------------|-----------------------|---------------|----------|---------|----------------------------------------|
|          |           |                                                                                  |           |               |                               |                |                       | ยาวเป็นเส้น   | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                        |
| 8        | กลองลัดคน | กลองตีเป็น<br>สาธารณ-<br>ประโยชน์<br>ได้รวมทุน<br>กันขอ<br>ญาติรัฐบาล<br>ชุดกลอง | พ.ศ. 2411 | -             | เพื่อความสะดวกในการ<br>คมนาคม | เมืองสมุทรสาคร | ค่าใช้จ่าย<br>860 บาท | 21 เส้น 10 วา | 5        | 1       | เป็นกลองสุดท้ายที่ชุดใน<br>รัชกาลที่ 4 |

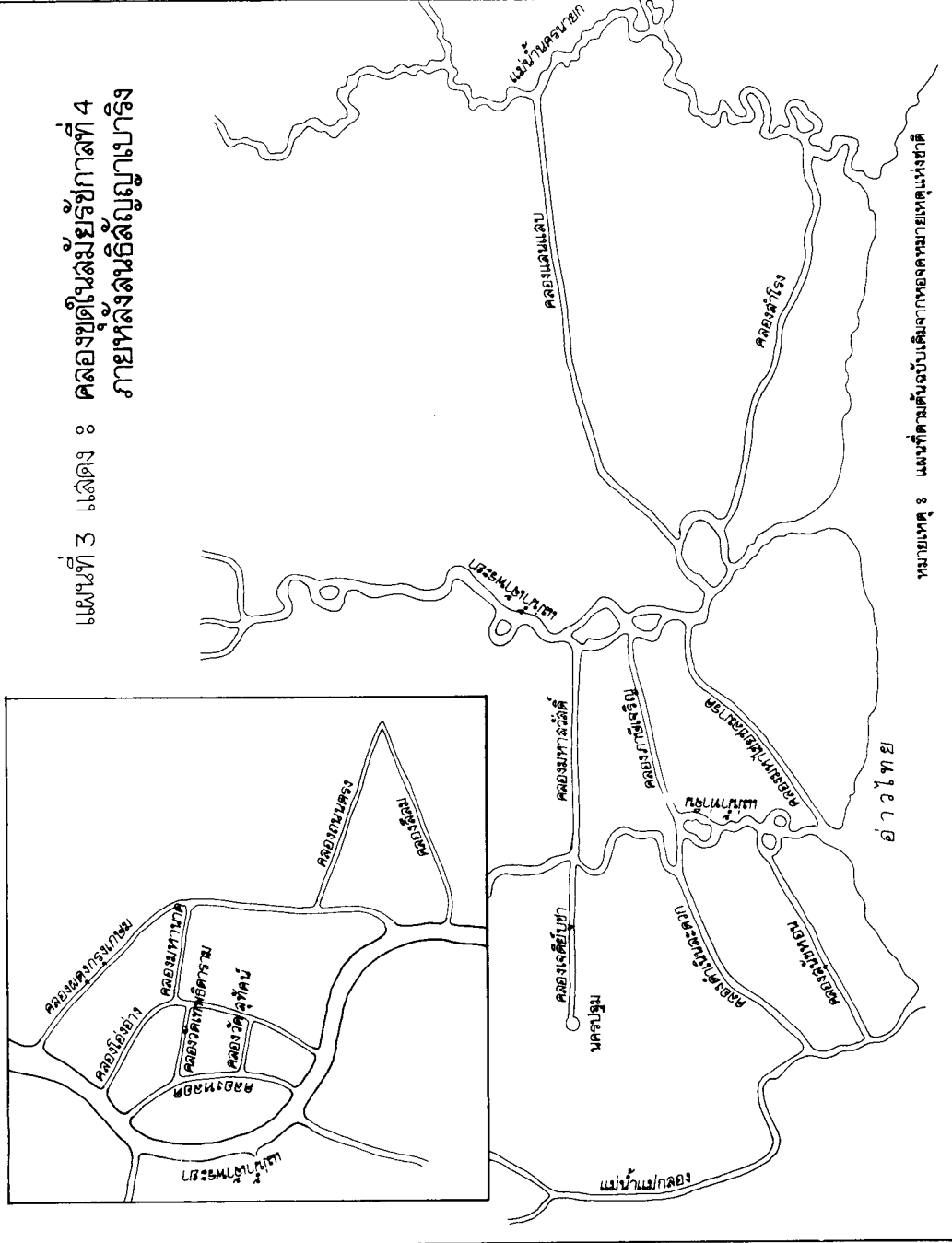
ที่มา กิตติ ตันไทย, กลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2463) วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต แผนก

วิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520.

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4, 2 เล่ม. (พระนคร : องค์การก้ำของกรุงสุภา,  
2507)

พลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, ประวัติกระทรวงเกษตราธิการ (พระนคร : ข้าราชการกระทรวงเกษตราธิการ  
ช่วยในงานพระราชทานเพลิงศพ นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สะท้าน สนิทวงศ์), 2484).

แผนที่ 3 แสดง 8 คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 4  
ภายหลังลงสนธิสัญญาเบาริง



หมายเลข 8 แสดงที่ตั้งฉบับเดิมจากหนังสือหมายเหตุแห่งชาติ

## คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453)

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชโบายในการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัย เช่นเดียวกับพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 สมเด็จพระบรมชนกนาถ แต่ทรงสามารถดำเนินการได้มากและกว้างขวางกว่า ทั้งนี้เพราะระยะเวลาการครองราชย์ของพระองค์ซึ่งยาวนานถึง 42 ปีเศษเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เปิดโอกาสให้ทรงทำการปฏิรูปบ้านเมืองได้แทบทุกด้าน<sup>1</sup> สำหรับในด้านการคมนาคม รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมต่อการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม ทรงเห็นว่าการคมนาคมทางน้ำและถนนซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของบ้านเมืองซึ่งกำลังเจริญเติบโตขึ้นในขณะนั้น

ในการทำนุบำรุงบ้านเมืองด้านการคมนาคมนั้น รัชกาลที่ 5 ทรงให้ความสำคัญต่อการคมนาคมทางน้ำก่อนการสร้างถนน ดังจะเห็นได้จากการที่ทรงออกพระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองเป็นฉบับแรกใน พ.ศ. 2413 หลังจากพระองค์ขึ้นครองราชย์ได้เพียง 2 ปีเศษ ทั้งนี้เพื่อให้ข้อกำหนดในพระราชบัญญัติเป็น “ธรรมเนียมตรวจตรารักษาคคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยในกรุงเทพฯ แลตลอดหัวเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ”<sup>2</sup> พร้อมทั้งได้โปรดฯ ให้ลงประกาศพระราชบัญญัติในหนังสือพิมพ์เพื่อให้รู้โดยทั่วถึงกันตลอดทั้งพระราชอาณาจักร พระราชบัญญัตินี้มี 10 ข้อ ซึ่งมีข้อกำหนดสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการห้ามทิ้งขยะมูลฝอยลงในลำคลอง เรื่องการจอดเรือและแพให้เป็นระเบียบ เรื่องการห้ามตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลองที่ผ่าน “ทะเลเข้าไปในกำแพงพระนคร” เช่นคลองหลอด คลองตลาด เรื่องการจราจรในลำคลอง เรื่องการสร้างถนนริมคลอง เรื่องการรักษาที่ริมคลองให้สะอาดเรียบร้อย ห้ามการปลูกสร้างบ้านเรือนและต้นไม้ลำเข้าไปในลำคลอง เป็นต้น<sup>3</sup>

นอกจากนี้ยังจะเห็นได้จากการที่รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ขุดคลองสวัสดิเปรมประชากรขึ้นใน พ.ศ. 2413 ซึ่งนับเป็นคลองขุดใหม่คลองแรกในรัชกาลของพระองค์ ในขณะที่การสร้างถนนอย่างจริงจังเพิ่งมาปรากฏเด่นชัดในช่วงกลางรัชกาล คือราว พ.ศ. 2430 เป็นต้นมาเท่านั้นเอง<sup>4</sup>

การที่รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการขุดคลองก็เพราะนอกจากจะทรงเห็นว่าคลองเป็นประโยชน์ต่อการคมนาคม ขนส่ง และการค้าขายแล้ว ยังมีประโยชน์ต่อการเพาะปลูกโดยเฉพาะการทำนาด้วย ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากตั้งแต่ พ.ศ. 2410 ก่อนพระองค์ขึ้นครองราชย์เพียง 1 ปี น้ำตาลซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญของไทยมีราคาตกต่ำลงเพราะตลาดโลกลดราคา และยังคงถูกฟิลิปปินส์แย่งตลาดน้ำตาลไปได้ โดยเสนอ

<sup>1</sup> ปิยนาด บุณนาค, “การปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5” *ประวัติศาสตร์ไทย* โครงการของ Southeast Asian Study Program (พ.ศ. 2524) (เอกสารอัดโรเนียว).

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5 น. 9. 2/3 “พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมีอยู่ 10 ข้อ”

<sup>3</sup> โปรดอ่านรายละเอียดของพระราชบัญญัติฉบับนี้ในภาคผนวก 5.

<sup>4</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน ปิยนาด บุณนาค, *การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*, *ทิวทัศน์รัชดาภิเษกสมโภช พ.ศ. 2518*, หน้า 20-52.

ราคาขายที่ถูกกว่าของไทย<sup>1</sup> ในภาวะการณ์ดังกล่าว ข้าวซึ่งประเทศไทยเพิ่งจะส่งเป็นสินค้าออก ตามข้อกำหนดในสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ. 2398 ได้ก้าวเข้ามามีบทบาทแทนที่ และเพิ่มความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะเป็นที่ต้องการของตลาดโลก จนในที่สุดได้กลายเป็นสินค้าหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศ ดังจะเห็นได้จากตารางแสดงปริมาณการส่งข้าวออกจำหน่ายต่างประเทศระหว่าง พ.ศ. 2410 และ พ.ศ. 2411 ซึ่งเป็นระยะหัวเลี้ยวหัวต่อระหว่างสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 จนถึง พ.ศ. 2413 ซึ่งเป็นปีที่รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ชุดคลองสายแรกในรัชกาลของพระองค์ขึ้น ดังนี้<sup>2</sup>

| พ.ศ. | ปริมาณข้างส่งออกเป็นบาท | ราคาข้าวส่งออกเป็นบาท |
|------|-------------------------|-----------------------|
| 2410 | 1,830,000               | 3,510,000             |
| 2411 | 2,090,000               | ไม่มีสถิติ            |
| 2412 | 2,710,000               | ไม่มีสถิติ            |
| 2413 | 2,580,000               | 6,520,000             |

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่าในช่วง 3 ปีหลัง ซึ่งอยู่ในระยะเริ่มต้นสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น ปริมาณการส่งข้าวออกจำหน่ายต่างประเทศมีมากกว่าตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 4 ไม่น้อย รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักดีว่าข้าวซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดโลกในขณะนั้นจะกลายเป็นสินค้าหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศไทยในที่สุด ด้วยเหตุนี้จึงทรงพยายามที่จะเพิ่มผลผลิตข้าวให้มากขึ้น ทั้งทางด้านกรขยายพื้นที่เพาะปลูก การจัดหาน้ำให้ราษฎรใช้ในการทำนา และการจัดหาเส้นทางคมนาคมขนส่งข้าวมาสู่ตลาดในกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกต่อไป ซึ่งทั้งหมดนี้จะกระทำได้ก็ด้วยการขุดคลอง ดังพระราชดำริว่า “การขุดคลองเพื่อจะให้เป็นที่ยี่มาขนทั้งปวงได้ไปมาอาศัยแลเป็นทางที่จะให้สินค้าได้บรรทุกไปมาโดยสะดวก ซึ่งให้ผลแก่การเรือกสวนไร่นา ซึ่งจะได้เกิดทวีขึ้นในพระราชอาณาจักร เป็นการอุดหนุนการเพาะปลูกในบ้านในเมืองให้วัฒนาเจริญยิ่งขึ้น”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> วอลเตอร์ เอฟ. เวลลา, เรื่องเดิม, หน้า 218.

<sup>2</sup> อ้างถึงใน กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 23.

<sup>3</sup> ร.ต.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม). “ประกาศเรื่องอนุญาตขุดคลอง”, *ประชุมกฎหมายประจำศกรัชกาลที่ 5 เล่ม 9* (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมร์, 2478), หน้า 8.

ด้วยความสำคัญของคลองดังกล่าวนี้เอง รัชกาลที่ 5 จึงทรงเห็นว่าในปีหนึ่งควรจะให้มีการขุดลอกใหม่ขึ้นสักสายหนึ่ง จะทำให้บ้านเมืองเจริญถึงจะออกพระราชทรัพย์ปีละพันชั่ง หรือสองพันชั่งก็ไม่ทรงเสียดาย<sup>1</sup> ซึ่งปรากฏผลในทางปฏิบัติว่าพระองค์ได้พระราชทานเงินเป็นจำนวนมาก ๆ ในแต่ละปีเพื่อขุดและซ่อมแซมรักษาคลองอย่างเต็มที่<sup>2</sup> ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยในเรื่องคลองขุดใหม่และคลองขุดซ่อม

นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่า การที่รัชกาลที่ 5 ทรงให้ความสำคัญต่อการขุดคลองก่อนการสร้างถนน ก็คงเป็นเพราะทรงเห็นว่าคลองเป็นเส้นทางคมนาคมดั้งเดิมซึ่งมีมาแต่โบราณ จึงยอมเป็นการง่ายที่จะทำนุบำรุงให้คงอยู่และมีขึ้นใหม่ ซึ่งยอมไม่เป็นการยากเพราะเป็นที่คุ้นเคยกับสังคมและชีวิตชาวไทยอยู่แล้ว ในขณะที่ถนนที่สร้างแบบตะวันตกเป็นของใหม่ ต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางวิทยาการและเทคโนโลยีแบบตะวันตกในการสร้างและทำนุบำรุง กับทั้งยังไม่เป็นที่คุ้นเคยของคนไทย จึงยอมยุ่งยากและต้องการเวลาในการเตรียมการมากกว่าการขุดคลอง

เนื่องจากในรัชกาลนี้ วัตถุประสงค์ในการขุดคลองมุ่งเพื่อสนองตอบทั้งประโยชน์ทางด้านการคมนาคมและการเพาะปลูกควบคู่กันไปเป็นครั้งแรก มิใช่เพื่อการคมนาคมและยุทธศาสตร์ดังที่เคยเป็นมาแต่เดิม จึงส่งผลให้แนวการขุดคลองส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันออกและตอนบนของลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ เพราะเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การปลูกข้าวมากกว่าพื้นที่ส่วนอื่นในอาณาบริเวณเดียวกัน<sup>3</sup> ดังจะเห็นได้ในรายละเอียดต่อไป

ส่วนนโยบายของรัฐบาลในการขุดคลองก็เป็นเช่นเดียวกับรัฐบาลในสี่รัชกาลแรกคือ ยังคงมีนโยบายที่จะ ขุดคลองใหม่ และ ซ่อมคลองเก่า เพียงแต่วัตถุประสงค์ในการขุดคลองเปลี่ยนแปลงไปบ้างดังกล่าวมาแล้ว ปรากฏว่าในรัชกาลนี้การขุดและซ่อมแซมคลองมีมากยิ่งขึ้นกว่าสี่รัชกาลแรก และเพื่อให้การศึกษาเรื่องนี้ชัดเจนขึ้น ผู้วิจัยขอแบ่งประเด็นที่ศึกษาออกดังนี้

1. คลองประเภทต่าง ๆ ที่จัดให้มีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5
2. การทำนุบำรุงรักษาคลอง
3. ปัญหาเกี่ยวกับคลองและการแก้ไขปัญหาของรัฐบาล
4. สะพาน
5. พาหนะ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 5 กษ. 9. 4/1, คำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในพระราชพิธีเปิดประตูคลองรังสิตประยูรศักดิ์.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 3/4 พระราชดำรัสในพระราชพิธีเปิดคลองรังสิตประยูรศักดิ์ 5 กรกฎาคม ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439).

<sup>3</sup> ชีเกฮารุ ทานาเบ้, เรื่องเดิม, หน้า 89.

คลองประเภทต่าง ๆ ที่จัดให้มีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทคือ

- ก. คลองขุดใหม่
- ข. คลองขุดซ่อม
- ค. คลองประปา

**คลองขุดใหม่** ดังได้กล่าวมาแล้วว่า รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ให้การสนับสนุนทำนุบำรุงการคลองมาตั้งแต่ต้นรัชกาล การขุดคลองใหม่นับเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายดังกล่าว เนื่องจากหลักฐานเอกสารเท่าที่ค้นคว้าได้ แสดงให้เห็นว่าคลองขุดใหม่ในรัชกาลนี้มีเป็นจำนวนร่วมร้อยคลอง ดังนั้นการที่จะนำเสนอเรื่องนี้ในรูปของการพรรณนาเชิงวิเคราะห์ โดยใช้ตารางแสดงคลองขุดเป็นส่วนประกอบดังที่ได้กระทำในบทอื่น ๆ ก่อนหน้านี้ ย่อมทำได้ยากในตอนนี เพราะจะทำให้การนำเสนอไม่น่าสนใจเท่าที่ควร ดังนั้นผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องใช้ตารางแสดงคลองขุดใหม่มาเป็นสื่อที่สำคัญในการนำเสนอ มิใช่เป็นเพียงส่วนประกอบของการนำเสนอเท่านั้น ทั้งนี้โดยผู้วิจัยได้วางประเด็นสำคัญต่าง ๆ ไว้ในตารางเท่าที่ข้อมูลจะอำนวย และจะให้ภาพที่กระจ่างชัดแก่ผู้อ่านได้ หลังจากนั้นผู้วิจัยจะได้ทำการวิเคราะห์ขยายความประเด็นสำคัญต่าง ๆ ด้วย

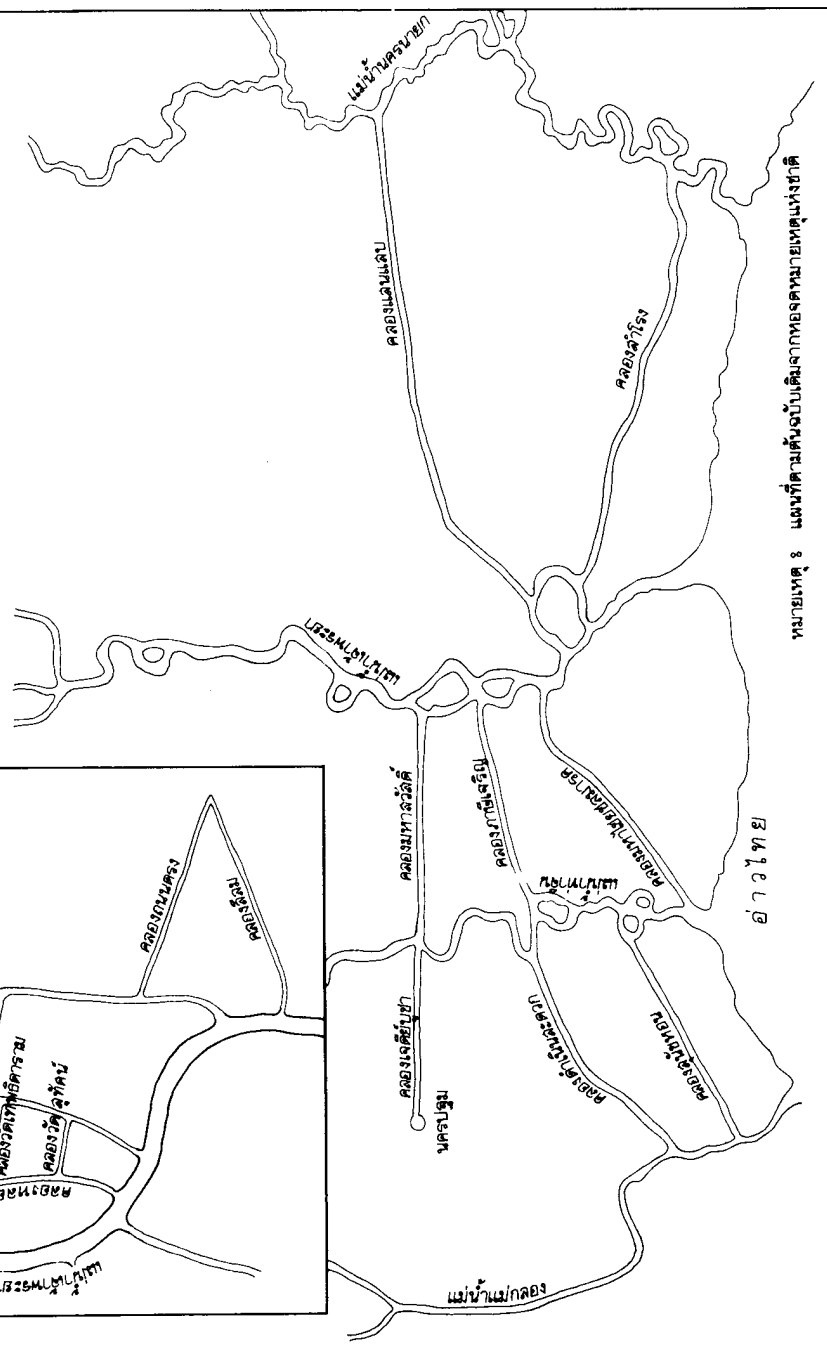
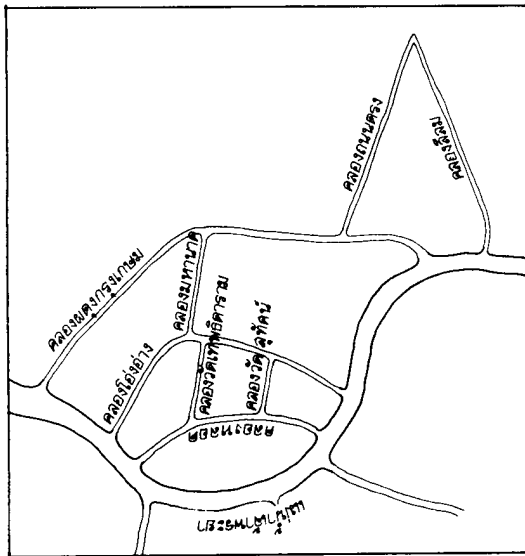
ดังนั้นในชั้นแรกนี้จึงขอให้ผู้อ่านพิจารณาตารางแสดงคลองขุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ในหน้าต่อไป

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง   | ผู้ดำเนินการชุด                                                                        | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด          | ที่ตั้ง        | ทุน                   | ขนาดของคลอง   |          |         | หมายเหตุ                               |
|----------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------|----------------|-----------------------|---------------|----------|---------|----------------------------------------|
|          |            |                                                                                        |           |               |                               |                |                       | ยาวเป็นเส้น   | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                        |
| 8        | คลองลัดขุน | คลองให้เป็น<br>สาธารณ-<br>ประโยชน์<br>ได้รวมทุน<br>กันขออนุ-<br>ญาพักรัฐบาล<br>ชุดคลอง | พ.ศ. 2411 | -             | เพื่อความสะดวกในการ<br>คมนาคม | เมืองสมุทรสาคร | ค่าใช้จ่าย<br>860 บาท | 21 เส้น 10 วา | 5        | 1       | เป็นคลองสุดท้ายที่ขุดใน<br>รัชกาลที่ 4 |

ที่มา กิตติ คันไธย, คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453) วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนก  
วิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520.  
เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4, 2 เล่ม. (พระนคร : องค์กรค้าของกรุงสุภา,  
2507)

พลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, ประวัติการทรงวงเกษตรมณฑล (พระนคร : ข้าราชการกระทรวงเกษตรมณฑล  
ช่วยในงานพระราชทานเพลิงศพ นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สะท้าน สนิทวงศ์), 2484).

# แผนที่ 3 แสดง ๘ คลองขุดใหม่สมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังล้นภัยเบาริ่ง



หมายเหตุ ๘ แผนที่ตามต้นฉบับเดิมจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ



## คลองขุดในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453)

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราโชบายในการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัย เช่นเดียวกับพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 สมเด็จพระบรมชนกนาถ แต่ทรงสามารถดำเนินการได้มากและกว้างขวางกว่า ทั้งนี้เพราะระยะเวลาการครองราชย์ของพระองค์ซึ่งยาวนานถึง 42 ปีเศษเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เปิดโอกาสให้ทรงทำการปฏิรูปบ้านเมืองได้แทบทุกด้าน<sup>1</sup> สำหรับในด้านการคมนาคม รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมต่อการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม ทรงเห็นว่าการคมนาคมทางน้ำและถนนซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของบ้านเมืองซึ่งกำลังเจริญเติบโตขึ้นในขณะนั้น

ในการทำนุบำรุงบ้านเมืองด้านการคมนาคมนั้น รัชกาลที่ 5 ทรงให้ความสำคัญต่อการคมนาคมทางน้ำก่อนการสร้างถนน ดังจะเห็นได้จากการที่ทรงออกพระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองเป็นฉบับแรกใน พ.ศ. 2413 หลังจากพระองค์ขึ้นครองราชย์ได้เพียง 2 ปีเศษ ทั้งนี้เพื่อให้ข้อกำหนดในพระราชบัญญัติเป็น “ธรรมเนียมตรวจตรารักษาคลองเก่าใหม่ใหญ่น้อยในกรุงเทพฯ แลตลอดหัวเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ”<sup>2</sup> พร้อมทั้งได้โปรดฯ ให้ลงประกาศพระราชบัญญัติในหนังสือพิมพ์เพื่อให้รู้โดยทั่วถึงกันตลอดทั้งพระราชอาณาจักร พระราชบัญญัตินี้มี 10 ข้อ ซึ่งมีข้อกำหนดสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการห้ามทิ้งขยะมูลฝอยลงในลำคลอง เรื่องการจอดเรือและแพให้เป็นระเบียบ เรื่องการห้ามตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลองที่ผ่าน “ทะเลเข้าไปในกำแพงพระนคร” เช่นคลองหลอด คลองตลาด เรื่องการจราจรในลำคลอง เรื่องการสร้างถนนริมคลอง เรื่องการรักษาที่ริมคลองให้สะอาดเรียบร้อย ห้ามการปลูกสร้างบ้านเรือนและต้นไม้ล้มเข้าไปในลำคลอง เป็นต้น<sup>3</sup>

นอกจากนี้ยังจะเห็นได้จากการที่รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ขุดคลองสวัสดิเปรมประชากรขึ้นใน พ.ศ. 2413 ซึ่งนับเป็นคลองขุดใหม่คลองแรกในรัชกาลของพระองค์ ในขณะที่การสร้างถนนอย่างจริงจังเพิ่งมาปรากฏเด่นชัดในช่วงกลางรัชกาล คือราว พ.ศ. 2430 เป็นต้นมาเท่านั้นเอง<sup>4</sup>

การที่รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการขุดคลองก็เพราะนอกจากจะทรงเห็นว่าคลองเป็นประโยชน์ต่อการคมนาคม ขนส่ง และการค้าขายแล้ว ยังมีประโยชน์ต่อการเพาะปลูกโดยเฉพาะการทำนาด้วย ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากตั้งแต่ พ.ศ. 2410 ก่อนพระองค์ขึ้นครองราชย์เพียง 1 ปี น้ำตาลซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญของไทยมีราคาตกต่ำลงเพราะตลาดโลกลดราคาลง และยังถูกฟิลิปปินส์แย่งตลาดน้ำตาลไปได้ โดยเสนอ

<sup>1</sup> ปิยนาด บุนนาค, “การปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5” *ประวัติศาสตร์ไทย* โครงการของ Southeast Asian Study Program (พ.ศ. 2524) (เอกสารอัดโรเนียว).

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร.5 น. 9. 2/3 “พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมีอยู่ 10 ข้อ”

<sup>3</sup> โปรดอ่านรายละเอียดของพระราชบัญญัติฉบับนี้ในภาคผนวก 5.

<sup>4</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน ปิยนาด บุนนาค, *การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*, *ทิวทัศน์รัชดาภิเษกสมโภช พ.ศ. 2518*, หน้า 20-52.

ราคาขายที่ถูกกว่าของไทย<sup>1</sup> ในภาวะการณ์ดังกล่าว ข้าวซึ่งประเทศไทยเพียงจะส่งเป็นสินค้าออก ตามข้อกำหนดในสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ. 2398 ได้ก้าวเข้ามามีบทบาทแทนที่ และเพิ่มความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะเป็นที่ต้องการของตลาดโลก จนในที่สุดได้กลายเป็นสินค้าหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศ ดังจะเห็นได้จากตารางแสดงปริมาณการส่งออกจำหน่ยต่างประเทศระหว่าง พ.ศ. 2410 และ พ.ศ. 2411 ซึ่งเป็นระยะหัวเลี้ยวหัวต่อระหว่างสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 จนถึง พ.ศ. 2413 ซึ่งเป็นปีที่รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ขุดคลองสายแรกในรัชกาลของพระองค์ขึ้น ดังนี้<sup>2</sup>

| พ.ศ. | ปริมาณข้างส่งออกเป็นบาท | ราคาข้าวส่งออกเป็นบาท |
|------|-------------------------|-----------------------|
| 2410 | 1,830,000               | 3,510,000             |
| 2411 | 2,090,000               | ไม่มีสถิติ            |
| 2412 | 2,710,000               | ไม่มีสถิติ            |
| 2413 | 2,580,000               | 6,520,000             |

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่าในช่วง 3 ปีหลัง ซึ่งอยู่ในระยะเริ่มต้นสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น ปริมาณการส่งออกจำหน่ยต่างประเทศมีมากกว่าตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 4 ไม่น้อย รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักดีว่าข้าวซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดโลกในขณะนั้นจะกลายเป็นสินค้าหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศไทยในที่สุด ด้วยเหตุนี้จึงทรงพยายามที่จะเพิ่มผลผลิตข้าวให้มากขึ้น ทั้งทางด้านการขยายพื้นที่เพาะปลูก การจัดหาพันธุ์ข้าวพันธุ์ดีมาใช้ในการทำนา และการจัดหาเส้นทางคมนาคมขนส่งข้าวมาสู่ตลาดในกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกต่อไป ซึ่งทั้งหมดนี้จะกระทำได้อีกด้วยการขุดคลอง ดังพระราชดำริว่า “การขุดคลองเพื่อจะเป็นที่มหาชนทั้งปวงได้ไปมาอาศัยและเป็นทางที่จะให้สินค้าได้บรรทุกไปมาโดยสะดวก ซึ่งให้ผลแก่การเรือสวนไร่นา ซึ่งจะได้เกิดทวีขึ้นในพระราชอาณาจักร เป็นการอุดหนุนการเพาะปลูกในบ้านในเมืองให้วัฒนาเจริญยิ่งขึ้น”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> วอลเตอร์ เอฟ. เวลลา, เรื่องเดิม, หน้า 216.

<sup>2</sup> อ้างถึงใน กิตติ ดันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 23.

<sup>3</sup> ร.ต.ท.เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม). “ประกาศเรื่องอนุญาตขุดคลอง”, *ประชุมกฎหมายประจำศักราชที่ 5* เล่ม 9 (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมร์, 2478), หน้า 8.

ด้วยความสำคัญของคลองดังกล่าวนี้เอง รัชกาลที่ 5 จึงทรงเห็นว่าในปีหนึ่งควรจะให้มีคลองใหม่ขึ้นสักสายหนึ่ง จะทำให้บ้านเมืองเจริญถึงจะออกพระราชทรัพย์ปีละพันชั่ง หรือสองพันชั่งก็ไม่ทรงเสียดาย<sup>1</sup> ซึ่งปรากฏผลในทางปฏิบัติว่าพระองค์ได้พระราชทานเงินเป็นจำนวนมาก ๆ ในแต่ละปีเพื่อขุดและซ่อมแซมรักษาคลองอย่างเต็มที่<sup>2</sup> ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยนี้ในเรื่องคลองขุดใหม่และคลองขุดซ่อม

นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่า การที่รัชกาลที่ 5 ทรงให้ความสำคัญต่อการขุดคลองก่อนการสร้างถนน ก็คงเป็นเพราะทรงเห็นว่าคลองเป็นเส้นทางคมนาคมดั้งเดิมซึ่งมีมาแต่โบราณ จึงย่อมเป็นการง่ายที่จะทำนุบำรุงให้คงอยู่และมีขึ้นใหม่ ซึ่งย่อมไม่เป็นการยากเพราะเป็นที่คุ้นเคยกับสังคมและชีวิตชาวไทยอยู่แล้ว ในขณะที่ถนนที่สร้างแบบตะวันตกเป็นของใหม่ ต้องใช้ความรู้ความชำนาญทางวิทยาการและเทคโนโลยีแบบตะวันตกในการสร้างและทำนุบำรุง กับทั้งยังไม่เป็นที่คุ้นเคยของคนไทย จึงย่อมยุ่งยากและต้องการเวลาในการเตรียมการมากกว่าการขุดคลอง

เนื่องจากในรัชกาลนี้ วัตถุประสงค์ในการขุดคลองมุ่งเพื่อสนองตอบทั้งประโยชน์ทางการคมนาคมและการเพาะปลูกควบคู่กันไปเป็นครั้งแรก มิใช่เพื่อการคมนาคมและยุทธศาสตร์ดังที่เคยเป็นมาแต่เดิม จึงส่งผลให้แนวการขุดคลองส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งตะวันออกและตอนบนของกลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ เพราะเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การปลูกข้าวมากกว่าพื้นที่ส่วนอื่นในอาณาบริเวณเดียวกัน<sup>3</sup> ดังจะเห็นได้ในรายละเอียดต่อไป

ส่วนนโยบายของรัฐบาลในการขุดคลองก็เป็นเช่นเดียวกับรัฐบาลในสี่รัชกาลแรกคือ ยังคงมีนโยบายที่จะ ขุดคลองใหม่ และ ขุดซ่อมคลองเก่า เพียงแต่วัตถุประสงค์ในการขุดคลองเปลี่ยนแปลงไปบ้างดังกล่าวมาแล้ว ปรากฏว่าในรัชกาลนี้การขุดและซ่อมแซมคลองมีมากยิ่งขึ้นกว่าสี่รัชกาลแรก และเพื่อให้การศึกษาเรื่องนี้ชัดเจนขึ้น ผู้วิจัยขอแบ่งประเด็นที่ศึกษาออกดังนี้

1. คลองประเภทต่าง ๆ ที่จัดให้มีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5
2. การทำนุบำรุงรักษาคลอง
3. ปัญหาเกี่ยวกับคลองและการแก้ไขปัญหาของรัฐบาล
4. สะพาน
5. พาหนะ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 5 กษ. 9. 4/1, คำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในพระราชพิธีเปิดประตูคลองรังสิตประยูรศักดิ์.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 3/4 พระราชดำรัสในพระราชพิธีเปิดคลองรังสิตประยูรศักดิ์ 5 กรกฎาคม ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2439).

<sup>3</sup> ชเกษารุ ทานาเบ้, เรื่องเดิม, หน้า 89.

## คลองประเภทต่างๆ ที่จัดให้มีขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทคือ

- ก. คลองขุดใหม่
- ข. คลองขุดซ่อม
- ค. คลองประปา

**คลองขุดใหม่** ดังได้กล่าวมาแล้วว่า รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ให้การสนับสนุนทำนุบำรุงการคลองมาตั้งแต่ต้นรัชกาล การขุดคลองใหม่นับเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายดังกล่าว เนื่องจากหลักฐานเอกสารเท่าที่ค้นคว้าได้ แสดงให้เห็นว่าคลองขุดใหม่ในรัชกาลนี้มีเป็นจำนวนร่วมร้อยคลอง ดังนั้นการที่จะนำเสนอเรื่องนี้ในรูปของการพรรณนาเชิงวิเคราะห์ โดยใช้ตารางแสดงคลองขุดเป็นส่วนประกอบดังที่ได้กระทำในบทอื่น ๆ ก่อนหน้านี้ ย่อมทำได้ยากในตอนนี เพราะจะทำให้การนำเสนอไม่น่าสนใจเท่าที่ควร ดังนั้นผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องใช้ตารางแสดงคลองขุดใหม่มาเป็นสื่อที่สำคัญในการนำเสนอ มิใช่เป็นเพียงส่วนประกอบของการนำเสนอเท่านั้น ทั้งนี้โดยผู้วิจัยได้วางประเด็นสำคัญต่าง ๆ ไว้ในตารางเท่าที่ข้อมูลจะอำนวย และจะให้ภาพที่กระชับชัดเจนแก่ผู้อ่านได้ หลังจากนั้นผู้วิจัยจะได้ทำการวิเคราะห์ขยายความประเด็นสำคัญต่าง ๆ ด้วย

ดังนั้นในขั้นแรกนี้จึงขอให้ผู้อ่านพิจารณาตารางแสดงคลองขุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ในหน้าต่อไป

ตารางแสดงคดลองชุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5

| ลำดับที่ | ชื่อกดลอง                       | ผู้ดำเนินการชุด                                                                                                                                                                                                                              | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                                                    | ที่ตั้ง                                                                                                                                                            | ทุน                                                                   | ขนาดของกดลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------|----------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                                 |                                                                                                                                                                                                                                              |           |               |                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                    |                                                                       | ยาวเป็นเส้น  | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 1        | กดลองส่วสดี<br>เปรมประ-<br>ชากร | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>เจ้าพระยา<br>ศรีสุริยวงศ์<br>(ช่วง บุน-<br>นาค) เป็น<br>ผู้อำนวยกา<br>ชุด พระยา<br>สุวงศ์โยธ-<br>วิฑูร์ (วร<br>บุ น นาค)<br>เป็นแม่กอง<br>พระขลธาร<br>วินิจฉัย<br>เป็นผู้ปัก<br>หมายกรุย<br>แนวกดลอง<br>ที่จะชุด | พ.ศ. 2413 | พ.ศ. 2415     | 1. เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการคมนาคมและค้าขาย ระหว่างกรุงเทพฯ กับอยุธยา<br>2. เพื่อเปิดพื้นที่บริเวณสองฝั่งคลองซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยและประกอบกาารเพาะปลูก | ชุดลัดในแม่น้ำเจ้าพระยาดั้งแต่คดลองโคกอกลา-<br>น้ำเกาะเกิดมาถึงดอนเมือง แล้วผ่านตัวเมืองกรุง-<br>เทพฯ ด้านเหนือมาบรรจบคดลอง<br>ผดุงกรุงเทพมหานคร<br>วัดโสมนัสวิหาร | พระราช-<br>ทานเงิน-<br>ส่วนพระ-<br>องค์ 203,528<br>บาท จ้างจีน<br>ชุด | 1,271.3      | -        | -       | 1. เป็นคดลองแรกทีปรากฏว่ามีกรสำรวจปักกรุยแนวคดลองเป็นระยะ ก่อนที่จะลงมือชุดคดลองจริง ๆ<br>รัชกาลที่ 5 เสด็จผ่านคดลองนี้เป็นปฐมภษและมมีพระบรมราชานุญาตให้ราษฎรที่ผ่านไปมตามคดลองนี้ไม่ต้องเสียเงินค่าคดลอง และภษคดลองเพื่อให้ราษฎรได้รับประโยชน์จากการใช้คดลองนี้โดยทั่วหน้ากัน<br>เพื่อให้ปรากฏเป็นพระเกียรติยศและเป็นกาพระราชกุศล<br>3. ราษฎรจับจองที่ดินสองฝั่งคดลองมากเกินกำลังความสามารถที่จะทำให้เกิดประโยชน์ได้ก่อให้เกิดปัญหาที่ดินส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                                               | ผู้ดำเนินการขุด                                                               | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                             | ที่ตั้ง                                                                                                   | ทุน                                                                 | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                                                        |                                                                               |           |               |                                                                                                                                                                  |                                                                                                           |                                                                     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2        | คลองนคร-<br>เนื่องเขตร                                 | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>พระขล-<br>ธารวินิจฉัย<br>เป็นแม่กอง<br>ขุด        | พ.ศ. 2419 | พ.ศ. 2420     | 1. เพื่อระยะทางไป<br>มาระหว่างกรุงเทพฯ<br>กับฉะเชิงเทรา ซึ่ง<br>จะเป็นประโยชน์แก่<br>ทางราชการและการ<br>ค้าขาย<br>2. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกริมสองฝั่งคลอง | ขุดตั้งแต่ศาลา<br>กลางคลองแสน-<br>แสบ ตรงไปต่อ<br>ปากคลองท่าไข่<br>แขวงเมืองฉะเชิง-<br>เทรา               | พระราช-<br>ทานเงิน<br>73,940 บาท<br>จ้างจีนขุด                      | 530.10      | 6        | 4       | เป็นประโยชน์<br><br>1. ผลของการขุดคลองทำ<br>ให้มีหน้าเพิ่มขึ้น 32,400<br>ไร่<br>2. เป็นคลองแรกที่รัชกาล<br>ที่ 5 โปรดฯ ให้เจ้าหน้าที่<br>รังวัดฯ ให้ราษฎรที่มา<br>จับจองให้เหมาะสมกับ<br>กำลังความสามารถของ<br>ตน เป็นการป้องกันมิให้<br>ที่ดินถูกทิ้งให้รกร้างว่าง<br>เปล่าโดยเปล่าประโยชน์<br>ดังกรณีคลองเปรม-<br>ประชากร |
| 3        | คลองประ-<br>เวศบุรีรมย์<br>และคลอง<br>แยกอีก 4<br>คลอง | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>พระยาคำ<br>ราชพลสิทธิ์<br>เป็นแม่กอง<br>ขุด เจ้า- | พ.ศ. 2421 | พ.ศ. 2423     | 1. เพื่อการคมนาคม-<br>ระหว่างเมืองนคร<br>เขื่อนขันธ์และเมือง<br>ฉะเชิงเทรา<br>2. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกในบริเวณตั้ง                                       | ตั้งแต่ปลายคลอง<br>พระโขนง แขวง<br>เมืองนครเขื่อน-<br>ขันธ์ไปออกแม่น้ำ<br>บางปะกง แขวง<br>เมืองฉะเชิงเทรา | เงินทุนมี 3<br>แหล่ง คือ<br>1. พระราช<br>ทานเงิน<br>จากกระ<br>ทรวง- | 1,150       | 4        | 4       | 1. เป็นคลองแรกที่รัชกาล<br>ที่ 5 โปรดฯ ให้ขุดหลัง<br>จากที่ประกาศใช้พระ-<br>ราชบัญญัติ "ประกาศ<br>ขุดคลอง" ใน พ.ศ. 2420<br>2. เป็นคลองแรกที่รัชกาล                                                                                                                                                                          |

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง | ผู้ดำเนินการชุด                                           | ปีที่ชุด | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด | ที่ตั้ง | ทุน                                                                                                                                                                                                                  | ขนาดของกลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------|----------|-----------------------------------------------------------|----------|---------------|----------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                                                           |          |               |                      |         |                                                                                                                                                                                                                      | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|          |          | พระยาสุร-<br>วงศ์ไวย-<br>วัฒน์ เป็น<br>ผู้อำนวยการ<br>ชุด |          |               | กล่าว                |         | พระ-<br>ค ล ัง -<br>ม ห า -<br>ส ม ป ติ<br>80,000<br>บาท -<br>เศษ<br>จ้างเงิน<br>ชุด<br>2. จ่ายเนื้อ<br>ผืนเป็น<br>ค่าจ้าง<br>แก่พวก<br>จีน<br>3. อนุญาต<br>ให้ราช-<br>วรช่วย<br>เสียค่า<br>ชุดกลอง<br>32,752<br>บาท |             |          |         | ที่ 5 โปรดฯ ให้ราชวร<br>ช่วยเสียค่าชุดกลอง โดย<br>จะรับผลประโยชน์จาก<br>การจับจองที่ดินสองฝั่ง<br>กลองเป็นค่าตอบแทน<br>ราษฎรผู้ช่วยออกเงินชุด<br>กลองจะจับจองที่ดินใน<br>บริเวณที่กำหนดไว้ตาม<br>อัตราที่ตนเสียค่าชุดกลอง<br>ในอัตราระหว่าง 2 สลึง<br>ถึง 1.50 บาท โดยอัตรา<br>สูงอยู่ตอนต้นกลอง คือ<br>ปลายกลองพระโขนง<br>อัตราดังกล่าวจะลดลง<br>เป็นลำดับจนถึงปลาย<br>กลองแขวงเมืองจะเรียง-<br>เทวฯ ซึ่งทั้งหมดหมายความว่า<br>ผู้ช่วยออกเงินค่าชุดกลอง<br>ในอัตราเท่าใดก็จะจับ-<br>จองที่ดินในบริเวณตาม<br>ที่อัตรากำหนดไว้<br>3. เนื่องจากที่ดินในกลอง<br>ประเวศฯ ไม่เพียงพอ<br>กับความต้องการของ |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง | ผู้ดำเนินการขุด | ปีที่ขุด | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด | ที่ตั้ง | ทุน | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------|----------|-----------------|----------|---------------|----------------------|---------|-----|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                 |          |               |                      |         |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|          |          |                 |          |               |                      |         |     |             |          |         | <p>ราษฎร จึงได้ช่วยกัน<br/>ออกเงินจ้างขุดคลอง<br/>แยกจากคลองประเวศ<br/>รวม 4 คลอง คือ คลอง<br/>1, คลอง 2, คลอง 3<br/>และคลอง 4</p> <p>4. ผลจากการขุดคลองนี้<br/>และจากการใช้พระราช-<br/>บัญญัติ "ประกาศขุด<br/>คลอง" ทำให้การขยาย<br/>พื้นที่เพาะปลูกเป็นไป<br/>อย่างกว้างขวางตามความ<br/>ต้องการของรัฐบาล ตั้ง<br/>จะเห็นได้จากกรที่ราษฎร<br/>หลายพันครอบครัว<br/>เข้าไปทำการเพาะปลูก<br/>ตลอดแนว 2 ฝั่งคลอง<br/>ประเวศ และคลอง<br/>แยก จึงเป็นคลองแรก<br/>ที่รัฐบาลประสบความสำเร็จ<br/>ความสำเร็จในการพัฒนา<br/>ที่ดินให้เกิดประโยชน์<br/>อย่างเต็มที่</p> |



| ลำดับที่ | ชื่อคลอง      | ผู้ดำเนินการขุด                                                     | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                                                                                                                                           | ที่ตั้ง                                                   | ทุน                                                               | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|---------------|---------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |               |                                                                     |           |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                           |                                                                   | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 4        | คลองทวีพัฒนา  | รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ เจ้าพระยา-ตรงคีไว-วัฒน์ เป็นแม่กองจ้างเงินขุด | พ.ศ. 2421 | พ.ศ. 2421     | 1. เพื่อแก้ปัญหาความตื้นเขินในคลองมหา-สวัสดิ์ และคลองภาษีเจริญ ซึ่งเกิดจากการที่น้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำนครชัยศรีไหลเข้าคลองทั้งสองพร้อมกัน ทั้งต้นคลองและปลายคลอง แล้วไหลไปชนกันที่กลางคลอง ทำให้บริเวณที่กระแสน้ำชนกันเต็มเงินเพราะโคลนตมมากับถมกันมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการคมนาคม | ขุดตั้งแต่หลักสองคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือทะเลคลองมหาสวัสดิ์ | ราษฎรออกทุนในการขุดคลองทั้งหมดจำนวน 27,200 บาท ในอัตราไร่ละ 1 บาท | 340         | 4        | 4       | 1. เป็นคลองแรกที่รัฐบาลขุดคลองโดยไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายในการขุดคลองเลย เพราะราษฎรช่วยกันเสียค่าขุดคลองทั้งหมด รัฐบาลเพียงแต่สำรวจกะแนวว่าจะขุดคลองที่ไหน<br>2. เป็นการเปิดพื้นที่เพาะปลูกสองฝั่งคลองจำนวน 27,200 ไร่ ทำให้รัฐบาลสามารถเก็บภาษีเงินค่านาจากพื้นที่นั้นที่เปิดใหม่นั้นได้ด้วย |
| 5        | คลองนราภิรมย์ | รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้                                               | พ.ศ. 2421 | พ.ศ. 2423     | 1. เพื่อช่วยระบายน้ำจากแม่น้ำนครชัยศรี ให้                                                                                                                                                                                                                                                     | ขุดต่อเนื่องกับคลองทวีพัฒนา                               | เงินทุนมี 2 แห่ง คือ                                              | 540         | 4        | 4       | 1. นอกจากคลองนี้จะทำให้คลองมหาสวัสดิ์ คลอง                                                                                                                                                                                                                                                |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง | ผู้ดำเนินการขุด                                                                 | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                                | ที่ตั้ง                                                                     | ทุน                                                                                                                                                                       | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                       |
|----------|----------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                                                                                 |           |               |                                                                                                                                                                                     |                                                                             |                                                                                                                                                                           | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                |
|          |          | เจ้าพระยา<br>สุวรรณคีไว-<br>วัฒน์ เป็น<br>แม่กอง จ้าง<br>จีนขุด                 |           |               | ไหลลงสู่คลองมหา-<br>สวัสดิ์ คลองภาษี-<br>เจริญและคลองทวี-<br>วัฒนา ซึ่งจะทำให้น้ำ<br>ไหลลงทั้งสามไหล<br>แรงและลึกอยู่เสมอ<br>2. เพื่อขยายพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกในบริเวณตั้ง-<br>กล่าว | ไปออกแม่น้ำ-<br>นครชัยศรี                                                   | 1. รัฐบาล<br>ออกเงิน<br>2,640<br>บาท<br>2. ราษฎร<br>ช่วยออก<br>เงิน<br>43,200<br>บาท ใน<br>อัตราไร่<br>ละ 1<br>บาท<br>รวมเป็นเงิน<br>ค่าขุดคลอง<br>ทั้งสิ้น<br>45,840 บาท |             |          |         | ภาษีเจริญ และคลอง<br>ทวีพัฒนามีน้ำไหลแรง<br>แล้ว ยังช่วยให้ราษฎร<br>ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้มี<br>น้ำจืดจากแม่น้ำนคร-<br>ชัยศรีใช้อย่างทั่วถึงกัน<br>ด้วย<br>2. เป็นการเปิดพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกสองฝั่งคลองจำ-<br>นวน 43,200 ไร่ |
| 6        | คลองปรัง | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>เจ้าพระยา<br>สุวรรณคีไว-<br>วัฒน์ เป็น<br>แม่กองขุด | พ.ศ. 2429 | พ.ศ. 2431     | 1. เพื่อเปิดพื้นที่รกร้าง<br>ว่างเปล่าบริเวณฉะ-<br>เชิงเทรากับนครเขื่อน-<br>ขันธ์ให้เป็นแหล่ง-<br>ปลูกข้าว ซึ่งกำลังเป็น<br>ที่ต้องการของตลาด                                       | ขุดตั้งแต่คลอง-<br>ประเวศบุรีรมย์<br>ไปออกคลองบาง-<br>ขนาก (คลองแสน-<br>สบ) | ค่าขุดคลอง<br>ทั้งหมด<br>46,733 บาท<br>32 ไร่ โดย<br>ราษฎรออก<br>เงินช่วยค่า                                                                                              | 448         | -        | -       | 1. เป็นคลองที่ขุดขึ้นจาก<br>แรงกระตุ้นของภาวะ<br>การรั่วซึมกับต่างประเทศ<br>ที่เขียบตัวสูงขึ้น หลัง<br>จากที่หยุดชะงักลงภาย<br>หลังการขุดคลอง 5 สาย                                                                            |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง     | ผู้ดำเนินการชุด                   | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                   | ที่ตั้ง                                             | ทุน                                   | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|--------------|-----------------------------------|-----------|---------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |              |                                   |           |               |              |                                                                                                        |                                                     |                                       | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|          |              |                                   |           |               |              | อย่างมากในขณะนั้น<br>2. เพื่อช่วยให้การคมนาคมติดต่อกันระหว่างเมืองจะเชิงเทรากับนครเขื่อนขันธ์สะดวกขึ้น |                                                     | ขุดคลอง 33,600 บาท นอกนั้นรัฐบาลออก   |             |          |         | แรกแล้ว<br>2. ผลพลอยได้ คือ คลองนี้ช่วยระบายน้ำจืดจากคลองบางขนากมาใช้ในคลองประเวศฯ ซึ่งอยู่ติดต่อกัน ทำให้น้ำในคลองประเวศฯ ซึ่งจะเต็มในฤดูแล้งค่อนข้างจะความเต็มลง<br>3. รัชกาลที่ 5 โปรดฯ พระราชทานที่นั้งตั้งวันตกของคลองเบริ่งตลอดลำคลองแก่พระเจ้าลูกยาเธอและพระเจ้าลูกเธอ ส่วนฝั่งตะวันออกตลอดลำคลอง โปรดฯ ให้ราษฎรที่ออกเงินช่วยค่าขุดคลองเข้าไปจับจอง |
| 7        | คลองหลวงแพ่ง | หลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ | พ.ศ. 2431 | พ.ศ. 2433     |              | 1. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกในบริเวณตั้งกล่าว<br>2. เพื่อช่วยให้การคมนาคมสะดวกขึ้น                      | ขุดตั้งแต่คลองประเวศฯ ฝั่งเหนือไปบรรจบคลองนครเนื่อง | หลวงแพ่งและราษฎรที่ต้องการจับจองที่นา | 383.15      | 4        | 3       | 1. เป็นคลองแรกที่เอากันขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตในสมัยรัชกาลที่ 5                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                             | ผู้ดำเนินการขุด                                  | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                                                                                                                                            | ที่ตั้ง                                      | ทุน                                                                                                           | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                 |
|----------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                                      |                                                  |           |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                              |                                                                                                               | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                          |
|          |                                      | ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุด                    |           |               | นครมระหว่างคลองประเวศฯ ผังเหนือ กับคลองนครเนื่องเขตระตะวักขึ้น                                                                                                                                                                                                                                  | เขต แขวงเมือง จะเข็งเพรา                     | ริมสองฝั่ง คลองช่วย กั้นออกเงิน 42,187.50 บาท จ้างเงิน ขุด                                                    |             |          |         | 2. ผลจากการขุดคลองได้ กั้นมา 33,750 ไร่ รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้เพิ่มอายุ ตรวจจากจาก 3 ปีเป็น 5 ปี และไม่เรียกเก็บ ค่าในในระยะ 3 ปีแรก ด้วย                                                                 |
| 8        | คลองอุดม-ชลจร และ คลองแยก อีก 2 คลอง | พระยาสิทธิพรราชเดโชขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุด | พ.ศ. 2431 | พ.ศ. 2433     | 1. พระยาสิทธิพรราชเดโช ให้เหตุผลที่ขอขุด คลองว่า ราษฎรใน บริเวณกรุงเพทพว เมืองนครเขื่อนขันธ์ และจะเข็งเพทพว ซึ่ง ไม่มีไร่นาทำอาชีพขุด คลองขึ้น<br>2. สำหรับคลองแยกนั้น ขุดต่อจากคลองอุดม-ชลจร เพราะที่น้ำที่ได้ จากการขุดคลองอุดม-ชลจร ไม่เพียงพอแจก ราษฎรที่ล้งซึ่งจับจองเอาไว้ จึงขอให้พระยา- | ขุดตั้งแต่คลองประเวศฯ ไปออก คลองนครเนื่องเขต | พระยาสิทธิพรราชเดโช และราษฎร ที่ต้องการจับจองที่นา ริมสองฝั่ง คลองช่วย กั้นออกเงิน 38,156.25 บาท จ้างเงิน ขุด | 380         | 4        | 4       | 1. เป็นคลองที่ 2 ที่เอกชนขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุด<br>2. เป็นคลองที่ขุดขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการเพาะปลูกโดยตรง<br>3. ผลจากการขุดคลองทั้งสามได้กั้นมา 30,525 ไร่ รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ยกค่ามาให้ 3 ปี |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                                                                           | ผู้ดำเนินการชุด                  | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ที่ตั้ง                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ทุน                                                                                                                                                                                                                                                     | ขนาดของคลอง                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |         | หมายเหตุ |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|
|          |                                                                                    |                                  |           |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                         | ยาวเป็นเส้น                                                                                             | กว้าง/วา                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ลึก/ศอก |          |
| 9        | คลองรังสิต<br>ประยูรศักดิ์<br>คลองแยก<br>และคลอง<br>ชอย รวม<br>ทั้งสิ้น 43<br>คลอง | บริษัทชุด<br>คลองแลคู-<br>นาสยาม | พ.ศ. 2433 | พ.ศ. 2447     | วัตถุประสงค์ในการชุด<br>คลองของฝ่ายรัฐบาล คือ<br>1. เพื่อเปิดพื้นที่ที่กร้าง<br>ว่างเปล่าในท้องทุ่ง-<br>หลวงให้เป็นแหล่ง<br>เพาะปลูกทำนาที่นี้<br>ด้วยเช่นเดียวกับท้อง<br>ทุ่งแสนแสบ ซึ่งอยู่<br>ใกล้เคียงกัน<br>2. เพื่อประโยชน์ในด้าน<br>การคมนาคม ค้ำขาย<br>ในบริเวณนั้น<br>ส่วนวัตถุประสงค์ของ<br>บริษัทชุดคลองแลคูนา-<br>สยามในการชุดคลองครั้ง<br>นี้ คือเพื่อบริษัทจะได้รับ<br>ผลประโยชน์จากการขาย<br>ที่ดินสองฝั่งคลอง | บริเวณท้องทุ่ง-<br>หลวงซึ่งอยู่บนฝั่ง<br>ตะวันออกของ<br>แม่น้ำเจ้าพระยา<br>มีคลองเปรม-<br>ประชากรเป็นเขต<br>อยู่ทางด้านตะวันออก<br>ตก แม่น้ำเมือง<br>นครนายกคั่นอยู่<br>ด้านตะวันออก<br>ด้านใต้มีคลอง<br>แสนแสบ คลอง<br>บางขุนาก เป็น<br>เขตส่วนด้านเหนือ<br>จดอยุธยา สระ-<br>บุรี และนครนายก | ทุนของบริ-<br>ษัทชุดคลอง<br>แลคูนา 1-<br>สยาม โดย<br>บริษัทได้<br>รับผลประโยชน์<br>ตอบแทนจาก<br>การขายที่ดิน<br>2 ฝั่งคลอง<br>ที่ที่ดิน บริ-<br>ษัทยอมรับ<br>ว่าในช่วง 8<br>ปีแรกบริษัท<br>ได้กำไรเป็น<br>จำนวนมาก<br>จากการขาย<br>ที่ดิน ดัง-<br>กล่าว | คลอง -<br>ใหญ่ 6 -<br>ศอก<br>คลอง -<br>แยก 6 วา<br>คลอง -<br>แยก 3 -<br>ศอก<br>คลอง -<br>ชอย 3-5<br>ศอก | 1. เป็นประเภทของคลอง<br>ที่เอกชนในรูปของบริษัท<br>ขอสัมปทานจากรัฐบาล<br>ไทย โดยมีการทำสัญญา<br>แรก โดยมีการทำสัญญา<br>อย่างเป็นหลักฐานกับ<br>รัฐบาลใน พ.ศ. 2431<br>2. การชุดคลองใช้วิธีตาม<br>หลักวิชาและเทคโนโลยี<br>แบบตะวันตกเป็นส่วน<br>ใหญ่ ซึ่งจะไม่พบในการ<br>ชุดคลองอื่น เช่น มีการ<br>ทำแผนที่และสำรวจ<br>บริเวณที่จะชุดคลอง มี<br>การนำเครื่องจักรมาช่วย<br>ในการชุดคลอง ในขณะที่<br>เดียวกับที่จ้างแรงงาน<br>ชาวจีนชุดคลองบางตอน<br>ที่เครื่องจักรทำงานไม่ได้ |         |          |

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง | ผู้ดำเนินการ | ปีที่ชูด | ปีที่ชูดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชูด | ที่ตั้ง | ทุน | ขนาดของกลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|----------|--------------|----------|---------------|----------------------|---------|-----|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |              |          |               |                      |         |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|          |          |              |          |               |                      |         |     |             |          |         | <p>3. บริษัทได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สร้างทำนเป็นประตุน้ำขึ้น 2 แห่งในคลองรังสิต คือ ประตุน้ำเสวภาคองศรี ตรงบริเวณใกล้คลองสี่ตะกระบือออกทางแม่น้ำเมืองนครนายก และประตุน้ำจุฬาลงกรณ์ที่บริเวณใกล้คลองประมประชากรทางออกแม่น้ำเจ้าพระยา รัชกาลที่ 5 และสมเด็จพระนางเจ้าเสวภาคองศรี ได้เสด็จมาเปิดคลองรังสิต และประตุน้ำทั้ง 2 แห่งใน พ.ศ. 2439</p> <p>4. นอกจากบริษัทจะได้ประโยชน์จากการขายที่ดิน 2 ผังคลองแล้ว บริษัทยังได้รับผลประโยชน์จากการเก็บค่าเรือเข้าออกประตุน้ำอีกด้วย</p> |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง | ผู้ดำเนินการขุด | ปีที่ขุด | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด | ที่ตั้ง | ทุน | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|----------|-----------------|----------|---------------|----------------------|---------|-----|-------------|----------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                 |          |               |                      |         |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|          |          |                 |          |               |                      |         |     |             |          |         | 5. ผลสำคัญของการขุดคลองรังสิตประจักษ์การหนึ่งคือเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในท้องทุ่งหลวงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้การทำมาและค้าขายในท้องทุ่งหลวงเจริญขึ้น จนกระทั่งในวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2444 รัชกาลที่ 5 ได้โปรดฯ ให้แบ่งเขตแขวงเมือง กำหนดเขตท้องทุ่งหลวงเป็นเมืองธัญบุรี โดยกำหนดเขตของเมือง คือ ทางทิศตะวันตกตั้งแต่ทางรถไฟสายนครราชสีมาไปทางทิศตะวันออกจนถึงคลองซอຍที่ 14 ฝั่งตะวันตกจดแขวงเมืองนครนายกและฉะเชิงเทรา ทิศเหนือจดกรุงเทพฯ ทิศใต้จดแขวงกรุงเทพฯ และมีบุรีเทพฯ และมีบุรี |

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง | ผู้ดำเนินการ | ปีที่ขุด | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด | ที่ตั้ง | ทุน | ขนาดของกลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------|----------|--------------|----------|---------------|----------------------|---------|-----|-------------|----------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |              |          |               |                      |         |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|          |          |              |          |               |                      |         |     |             |          |         | <p>6. ผลลัพธ์ประการหนึ่ง คือ เนื่องจากบริษัทต้องการเพียงขุดกลองเข้าไปในป่า แล้วถือสิทธิ์ในที่ดิน 2 ฝั่งกลองเพื่อขายเอากำไรจากราษฎร ดังนั้น กลองที่บริษัทขุดจึงเป็นเพียงเส้นทางคมนาคมให้ราษฎรเข้าไปลงทุน ลงแรงบุกเบิกที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นที่น่าด้วยเหตุที่บริษัทไม่ได้จัดการขุดประทานที่ดีพอสำหรับการทำนาตนเองจึงทำให้มีปัญหาการขาดแคลนน้ำขึ้นตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงกับต้องให้มีการขุดกลองที่พัฒนาศักดิ์ขึ้นเพื่อแก้ปัญหาเรื่องนี้ในสมัยรัชกาลที่ 6</p> <p>7. การดำเนินการขุดกลองดังกล่าวนี้ได้สร้างปัญหาและความยุ่งยากแก่รัฐ-</p> |



| ลำดับที่ | ชื่อกลอง  | ผู้ดำเนินการชุด                                                           | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ที่ตั้ง                                                      | ทุน                                        | ขนาดของกลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|----------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |           |                                                                           |           |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                              |                                            | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 10       | กลองเจริญ | พระยาดำรง<br>ราชพลชินันท์<br>ขอพระราช-<br>ทานพระ-<br>บรมราชา-<br>นุญาตชุด | พ.ศ. 2433 | พ.ศ. 2435     | 1. เพื่อขยายพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกตามความต้องการ<br>ของราษฎร เนื่องจาก<br>ที่ดินริมฝั่งคลองของ<br>คลองประเวศฯ และ<br>คลองแยกทั้ง 4 คลอง<br>ซึ่งพระยาดำรงราช-<br>พลชินันท์เป็นแม่กอง<br>ชุด มีผู้เข้าไปถือครอง<br>เต็มเนื้อที่แล้ว ชาวนา<br>จึงอยากให้พระยา-<br>ดำรงราชพลชินันท์ช่วย<br>ดำเนินการขยายเนื้อที่<br>เพาะปลูกออกไปอีก<br>โดยจะช่วยเหลือเงิน<br>ค่าชุดกลองใหม่<br>2. เพื่อให้การคมนาคม<br>ระหว่างคลองหลวง- | ชุดตั้งแต่คลอง-<br>หลวงแฟงไปถึง<br>ทุ่งไหล่ แขวง<br>กรุงเทพฯ | ค่าจ้างเงินชุด<br>กลอง<br>42,187.50<br>บาท | 765         | 4        | 3       | 1. เป็นกลองแรกที่เอกชน<br>ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล<br>ให้ชุดภายหลังจากที่รัฐ-<br>บาลสามารถแก้ไขปัญหา<br>กับบริษัทชุดกลองแล-<br>ดูนาสยามได้ ซึ่งเป็นผล<br>ให้บริษัทเสียสิทธิผูกขาด<br>การชุดกลองทั้งราช-<br>อาณาจักร และยอมให้<br>เอกชนอื่นเข้ามีส่วนใน<br>การชุดกลอง<br>2. พระยาภาสกรวงศ์ กล่าว<br>ว่าชุดกลองได้ทำไรจาก<br>การชุดกลองถึง 10,800<br>บาท ซึ่งคงเป็นกำไร<br>หลังจากหักค่าธรรมเนียม<br>ตรวจ ค่าจ้างเงินชุด<br>และให้รัฐบาลเป็นค่า- |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง             | ผู้ดำเนินการขุด                                                 | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                      | ที่ตั้ง                                                                                                | ทุน                                                                                                      | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------|----------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                      |                                                                 |           |               |                                                                                                                                                                           |                                                                                                        |                                                                                                          | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|          |                      |                                                                 |           |               | แฟงถึงทุ่งโฮล์ แขวง<br>กรุงเทพฯ สะดวกขึ้น                                                                                                                                 |                                                                                                        |                                                                                                          |             |          |         | ภาคหลวงร้อยละ 20 แล้ว                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 11       | คลองพระ-<br>ราชภิรมล | พระราช-<br>ภิรมล ขอ<br>พระราช-<br>ทานพระ-<br>บรมราช-<br>ัญญาขุด | พ.ศ. 2433 | พ.ศ. 2442     | 1. เพื่อเปิดพื้นที่เพาะ-<br>ปลูกโดยผู้เข้าหุ้นขุด<br>คลองหวังจะขายที่ดิน<br>ริมฝั่งคลองให้ได้กำไร<br>เช่นเดียวกับบริษัท<br>ขุดคลองแลคูนาสยาม<br>2. เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคม | ขุดตั้งแต่ทุ่งบาง-<br>บัวทอง แขวง<br>เมืองนนทบุรีไป<br>ออกบ้านบางปลา<br>บางภาษี แขวง<br>เมืองนครชัยศรี | พระราช-<br>ภิรมลร่วมทุน<br>กับพรรค-<br>พวกตั้งเป็น<br>บริษัท ด้วย<br>เงินทุน<br>32,000 บาท<br>จ้างจีนขุด | 800         | 3        | 5       | 1. ผลจากการขุดคลองได้<br>พื้นมา 40,000 ไร่<br>2. รูปการรวมหุ้นจัดตั้งเป็น<br>บริษัทเพื่อขุดคลองเช่น<br>นี้มีลักษณะ และเสียแบบ<br>บริษัทขุดคลองแลคูนา-<br>สยาม และมีเจตนาจะ<br>แข่งขันกับบริษัทขุด<br>คลองแลคูนาสยามด้วย<br>แต่ไม่ประสบความสำเร็จ<br>คงเป็นเพราะ<br>ก. ทุนที่ใช้ในการดำเนิน<br>งานมีน้อย คือเพียง<br>32,000 บาท<br>ข. ขาดผู้บริหารงานที่มี<br>ประสิทธิภาพ โดย<br>เฉพาะภายหลังเมื่อ<br>พระราชภิรมลถึงแก่<br>กรรม |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง       | ผู้ดำเนินการขุด                                                       | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ที่ตั้ง                                                        | ทุน                                                                   | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------|----------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                |                                                                       |           |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                |                                                                       | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 12       | คลองพระยาบรรณา | พ.ร.ย. - บรรณาสิงหนาท (เจ๊ก) ขอพระ - ราชทาน - พระบรม - ราชานุญาติ ขุด | พ.ศ. 2435 | พ.ศ. 2442     | 1. เนื่องจากพระยาบรรณาสิงหนาท (เจ๊ก) ซึ่งเป็นชาวญวน ผู้บังคับบัญชาทหารอาสาญวนในเมืองไทยเห็นว่าชาวญวนยากจนมาก ไม่มีที่ทำมาหากิน จึงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาติขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่ทำไร่ทำนาสำหรับชาวญวนได้อาศัยเป็นที่เพาะปลูก ซึ่งก็ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาติ เพราะรัชกาลที่ 5 ก็ทรงต้องการทำนุบำรุงพสกนิกรอยู่แล้ว | ขุดตั้งแต่ตำบลบางปะกอกหลังเกาะใหญ่ แขวงศรีอยุธยา ไปออกกลางทุ่ง | พ.ร.ย. - บรรณาพร้อมหุ้นกับพรรคพวกด้วยเงินทุน 6,937.50 บาท จ้างเงินขุด | 4           | 4        | 4       | 1. เป็นคลองแรกที่ขุดขึ้นหลังจากประกาศใช้พระราชบัญญัติกำหนดการถือครองที่ดินริมฝั่งคลอง พ.ศ. 2434<br>2. เป็นคลองแรกที่ปรากฏผู้บังคับบัญชากองทหารอาสาต่างชาติในเมืองไทย เป็นผู้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาติให้ขุดได้ในสมัยรัชกาลที่ 5 ในขณะที่เดียวกัน ผู้ขุดยังเปิดโอกาสให้ราษฎรไทยและจีนที่ต้องการที่ดินทำกินมาจับจองที่นาริมสองฝั่งคลองนี้ได้เช่นกัน |
| 13       | คลองสาทร       | หลวงสาทร                                                              | พ.ศ. 2438 | พ.ศ. 2438     | 1. เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคม                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ปากคลองด้าน                                                    | ไม่ปรากฏ                                                              | -           | -        | -       | 1. เป็นคลองแรกในสมัย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง       | ผู้ดำเนินการขุด                                       | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                                                                              | ที่ตั้ง                                                                                                                             | ทุน                                                      | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                            |                                                                                                                                                                     |
|----------|----------------|-------------------------------------------------------|-----------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                |                                                       |           |               |                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                     |                                                          | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                     |
|          |                | ราชาขุดที่ (เจ้าช่วยม) ขอพระราชทานพระบรมราชาอนุญาตขุด |           | (ไม่แน่ชัด)   | นาคและค้ายายในเขตชานพระนคร ทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ ในขณะนั้น คอบคู่กับถนนสารซึ่งสร้างขึ้นพร้อมกัน                                                                                 | หนึ่งไปตกแม่น้ำเจ้าพระยา ปากคลองอีกด้านหนึ่งไปต่อกับคลองหัวลำโพง ซึ่งปิดนี้ถูกถมเป็นถนนแล้วในบริเวณที่ปัจจุบันเรียกว่าสี่แยกวิบูลย์ |                                                          |             |          |         | รัชกาลที่ 5 ที่มีการขุดคลองและทำถนนในชื่อเดียวกันไปพร้อม ๆ กัน และมีจุดประสงค์เพื่อการคมนาคมและการค้าขายเป็นสำคัญ                   |                                                                                                                                                                     |
|          |                |                                                       |           |               | 2. คงเพื่อทำให้ที่ดินของหลวงสารว ที่อยู่ในบริเวณนั้นมีราคาสูงขึ้น ซึ่งจะนำไปประโยชน์แก่หลวงสารว เองด้วย นอกเหนือจากเป็นกุศลสาธารณะประโยชน์และเป็นการสร้างชื่อเสียงให้แก่ตนเองแล้ว | ปัจจุบันเรียกว่าสี่แยกวิบูลย์                                                                                                       |                                                          |             |          |         |                                                                                                                                     | 2. ปัจจุบันรัฐบาลได้ถมคลองสารวให้แคบเข้าเพื่อขยายถนนสารวให้กว้างขึ้นเพื่อรับกับการจราจร ซึ่งจะมาจากระยะทางสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่เชื่อมฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี |
| 14       | คลองบางพลีใหญ่ | สมิงบันทะละขอพระราชทานพระบรมราชาอนุญาตขุด             | พ.ศ. 2441 | พ.ศ. 2444     | 1. เพื่อเปิดที่ดินที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่ซึ่งนอกจากเป็นประโยชน์แก่บ้านเมืองให้มีที่นาเพิ่มขึ้นแล้ว ยังเป็นประโยชน์ต่อ                                                    | ขุดตั้งแต่คลองบางเสา แขวงเมืองสมุทรปราการ ไปออกคลองบางเหี้ย                                                                         | ทุนทรัพย์ของสมิงบันทะละและราชบุตร 19,687.50 บาท จ้างเงิน | 315         | 5        | 5       | เป็นคลองที่ 2 ที่นายกองทหารอาสาต่างชาติในเมืองไทยขออนุญาตจากรัฐบาลไทยขุดขึ้น เพราะสมิงบันทะละเป็นนายกองมอญ แต่มีได้นำเอาขบวนมอญเป็น |                                                                                                                                                                     |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง      | ผู้ดำเนินการขุด                                        | ปีที่ขุด  | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด                                                                                                     | ที่ตั้ง                                                      | ทุน                                                                                                    | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------|---------------|--------------------------------------------------------|-----------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |               |                                                        |           |               |                                                                                                                          |                                                              |                                                                                                        | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|          |               |                                                        |           |               | สมัยโบราณซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณนั้น โดยเฉพาะยอมทำให้ที่ดินมีราคาขึ้น<br>2. เพื่อความสะดวกในการคมนาคม แขวงเมืองสมุทรปราการ |                                                              |                                                                                                        |             |          |         | สาเหตุในการขุดคลองนี้ตั้งในกรณีของพระยาบรรพชา                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 15       | คลองนิมย-ยตรา | รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้พระยาสมุทรบุรารักษ์ เป็นแม่กองขุด | พ.ศ. 2441 | พ.ศ. 2442     | 1. เพื่อพัฒนาพื้นที่การกว้างขวางเปล่าให้เกิดประโยชน์<br>2. เพื่ออำนวยความสะดวกทางการคมนาคมในบริเวณแขวงเมืองสมุทรปราการ   | ขุดตั้งแต่ตำบลเสือกินเนื้อถึงบางพลีน้อย แขวงเมืองสมุทรปราการ | รัฐบาลจ้างจีนขุดโดยเงินทุนมาจากรัฐบาลและราษฎรที่จับจองที่ดิน แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีจำนวนเงินทุนเท่าใด | 180         | 4        | 5       | 1. เป็นคลองแรกที่รัฐบาลตัดสินใจเข้าดำเนินการขุดคลองเองอีกครั้งหนึ่งภายหลังจากที่รัฐบาลต้องประสบปัญหาจากการที่อนุญาตให้บริษัทและเอกชนดำเนินการขุดคลองอยู่ระยะหนึ่ง<br>2. เพื่อเป็นการตอบแทนราษฎรที่ช่วยรัฐบาลออกเงินทุนขุดคลองนี้ รัฐบาลจึงเสียสละผลประโยชน์ในส่วนที่รัฐบาลพึงจะได้รับ คือ การยกเว้นค่าภาษีให้ 3 ปี |

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง            | ผู้ดำเนินการชุด                                                                                                                             | ปีที่ชุด  | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                                                                                                                           | ที่ตั้ง                                                        | ทุน                                                                                                         | ขนาดของกลอง |                                                 |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |                     |                                                                                                                                             |           |               |                                                                                                                                                                                                                                |                                                                |                                                                                                             | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา                                        | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16       | กลองราช-<br>ดารีห์  | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>กระทรวง<br>เกษตรา-<br>ธิการและ<br>กระทรวง<br>ธรรมการ<br>อำนวยความสะดวก<br>จัดสนนร่วม<br>กับกระทรวง<br>โยธาธิการ | พ.ศ. 2445 | พ.ศ. 2445     | เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคม<br>และค้าขายในเขตชาน<br>พระนครทางด้านตะวันออก<br>ออกในขณะนั้นควบคู่กับ<br>ถนนราชดำริห์ ซึ่งตัด<br>ขึ้นพร้อม ๆ กันด้วย การ<br>ชุดกลองและตัดถนนนี้<br>เป็นประโยชน์ทั้งต่อทาง<br>ราชการ และราษฎรทั่ว<br>ไป | ชุดตั้งแต่ศาลาแดง<br>ผ่านทุ่งประทุม-<br>วันถึงคลองบาง-<br>กะปิ | รัฐบาลจ้าง<br>จีนชุด แต่<br>ไม่ปรากฏ<br>หลักฐาน<br>เรื่องเงินทุน                                            | -           | -                                               | -       | เป็นกลองที่สองในสมัยรัช-<br>กาลที่ 5 ที่ปรากฏให้เห็นว่า<br>ชุดควบคู่กับการจัดถนนใน<br>ชื่อเดียวกัน ซึ่งแสดงให้เห็น<br>เห็นนโยบายของรัฐบาลใน<br>การจัดถนนคู่กับการชุดกลอง<br>ขนานกันไป ซึ่งนอกจาก<br>เป็นประโยชน์ทางการคม-<br>นาคแล้ว ยังทำให้<br>เกิดความสวยงาม ร่มรื่น มี<br>ระเบียบเรียบร้อย และยัง<br>เป็นการช่วยระบายน้ำไปใน<br>ตัวด้วย |
| 17       | กลองไม่-<br>สิงห์โต | รัชกาลที่ 5<br>โปรดฯ ให้<br>ชุดโดยใช้วิธี<br>จ้างเหมา                                                                                       | พ.ศ. 2446 | พ.ศ. 2447     | 1. เพื่อทอดน้ำเข้าพื้นที่<br>ของกรมพระคลังข้าง<br>ที่<br>2. เพื่อช่วยให้สวนหม่อน<br>ของกองช่างไหม และ<br>โรงเรียนราชวิทยาลัย<br>มีน้ำใช้ได้<br>3. เพื่อเป็นทางคมนาคม<br>เชื่อมติดต่อกันระหว่าง                                 | ชุดตั้งแต่คลอง<br>ราชดำริห์ไปทะเล<br>ออกคลองเตย                | รัชกาลที่ 5<br>พระราชทานเงิน-<br>พระคลัง-<br>ข้างที่ ซึ่ง<br>เป็นพระ-<br>ราชทรัพย์<br>ส่วนพระ-<br>องค์จำนวน | 100         | ปากกว้าง<br>4 วา<br>พื้นกลอง<br>กว้าง 10<br>ศอก | 3 คืบ   | 1. เป็นกลองสุดท้ายที่รัฐ-<br>บาลชุดขึ้นเพื่อการคมนา-<br>คม และการเพาะ-<br>ปลูกในสมัยรัชกาลที่ 5<br>และเป็นกลองสุดท้าย<br>ในรัชกาลนี้ด้วย<br>2. เป็นกลองที่เป็นประโยชน์<br>ต่อทั้งพระราชทรัพย์ส่วน<br>พระองค์ คือ ที่ดินของ                                                                                                                  |

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง | ผู้ดำเนินการชุด | ปีที่ชุด | ปีที่ชุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการชุด                                                                                                        | ที่ตั้ง | ทุน                      | ขนาดของกลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|----------|-----------------|----------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------|-------------|----------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                 |          |               |                                                                                                                             |         |                          | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|          |          |                 |          |               | คลองราชดำริห์ และ<br>คลองเตย ทำให้ฐาน<br>เมืองกรุงเทพฯ ทาง<br>ด้านตะวันออกเฉียงใต้<br>ในขณะนั้นมีทางติดต่อ<br>ถึงกันโดยตลอด |         | 27,643 บาท<br>จ้างจีนชุด |             |          |         | รัชกาลที่ 5 ต่อทางราชการ<br>และต่อราษฎรทั่วไป<br>แต่รัชกาลที่ 5 ได้พระราช-<br>ทานทรัพย์ส่วนพระ-<br>องค์ในการชุดกลองนี้<br>เองทั้งสิ้น<br>3. เป็นกลองแรกที่ชุดขึ้น<br>โดยใช้วิธีจ้างเหมาคือ<br>ให้ชาวจีนรับเหมาชุด<br>มีการทำสัญญากันอย่าง<br>รัดกุม โดยกำหนดให้<br>ผู้รับเหมาชุดกลองให้<br>เสร็จภายใน 60 วัน ถ้า<br>ถ้าไม่เสร็จเรียปรับ<br>ภายในกำหนดเวลาดัง<br>กล่าว ผู้รับเหมาจะถูก<br>ปรับทุก ๆ วัน วันละ<br>25 บาทจนกว่าจะเสร็จ<br>พร้อมทั้งยังกำหนดการ<br>จ่ายเงินค่าจ้างเป็นงวด ๆ<br>เพื่อความคุ้มครองผู้รับเหมา<br>ชุดกลองทุกระยะด้วย<br>นับเป็นข้อสัญญาและ<br>การกระทำที่ไม่เคยปรา- |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง | ผู้ดำเนินการชุด | ปีที่ขุด | ปีที่ขุดเสร็จ | วัตถุประสงค์ในการขุด | ที่ตั้ง | ทุน | ขนาดของคลอง |          |         | หมายเหตุ                                                                                                                       |
|----------|----------|-----------------|----------|---------------|----------------------|---------|-----|-------------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |          |                 |          |               |                      |         |     | ยาวเป็นเส้น | กว้าง/วา | ลึก/ศอก |                                                                                                                                |
|          |          |                 |          |               |                      |         |     |             |          |         | ขุดมาก่อน และเข้ากับสมัยปัจจุบันได้ดี แต่เมื่อก่อนนั้นชาวเงินผู้รับเหมาก็ยังคิดสัญญา กรมคลองต้องดำเนิการต่อมาจากเสร็จเรียบร้อย |

ที่มา

กิตติ ตันไทย, คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453), วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2520,  
 ปิยนาด บุญนาค, การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พระนคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุนรัชดาภิเษกสมโภช, 2518)  
 พันโท พระฤทธิจักรกักร (ผู้ว่าราชการการเมืองรัษฎบุรี), จดหมายเหตุเรื่องสร้างเมืองรัษฎบุรี (พระนคร : พ.ศ. 2446)  
 พลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, ประวัติกระทรวงเกษมศานธิการ. (พระนคร : ข้าราชการกระทรวงเกษมศานธิการช่วยในงานพระราชทานเพลิงศพ นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สะท้าน สนิทวงศ์), 2484).





นอกจากคลองที่เป็นเส้นทางสำคัญทั้ง 17 สาย ตลอดจนคลองแยกและคลองซอยของคลองวังสิตา คลองประเวศฯ และคลองอุดมชลจรอีก 48 สายดังที่ได้แสดงไว้ในตารางแล้ว ยังมีคลองขุดใหม่ที่ขุดในรัชกาลนี้อีกคลองหนึ่งคือ **คลองท่าไข่** แต่ไม่มีหลักฐานระบุเกี่ยวกับการขุดคลองนี้ดังคลองขุดใหม่อื่น ๆ ที่แสดงไว้ในตาราง นอกจากปรากฏข้อความในหนังสือประวัติกระทรวงเกษตรราชการแต่เพียงว่า

....มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวปัจจุบันนี้ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์เป็นแม่กองจัดการขุด โดยได้ความตามลายพระหัตถ์เลขที่ 118 ลงวันอังคาร แรม 7 ค่ำ เดือน 12 ปีฉลู นพศกจุลศักราช 129 ซึ่งพระราชทานถึงเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ว่า ซึ่งเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์กราบบังคมทูลว่า จะขุดคลองตั้งแต่ปลายคลองพระโขนงแขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงพรมแดนเมืองฉะเชิงเทรานั้นเป็นประโยชน์มาก เป็นอันต้องขุดเป็นแน่ แต่ในขณะนี้ทุรอนที่ได้ทรงออกไปหลายอย่าง คือขุดคลองตัน คลองภาษีเจริญ คลองมหาสวัสดิ์ตำบลหนึ่ง คลองท่าไข่เมืองฉะเชิงเทราตำบลหนึ่งนั้นแล ฯลฯ<sup>1</sup>

ข้อความดังกล่าวระบุแต่เพียงว่ารัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์เป็นแม่กองจัดการขุดคลองนี้ตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงเมืองฉะเชิงเทรานั้น อย่างไรก็ตามพอจะสรุปได้ว่าคลองนี้คงจะขุดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างแน่นอน เพราะต่อมาในรัชกาลนี้เองได้มีการขุดซ่อมคลองนี้ดังจะได้กล่าวในตอนต่อไป

นอกจากนี้ยังมีคลองซึ่งไม่มีหลักฐานว่าขุดมาแต่เมื่อใด แต่ปรากฏชื่ออยู่ในเอกสารชั้นต้นเกี่ยวกับการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5 คลองทั้งหมดนี้อยู่ทางฝั่งพระนคร ดังนี้<sup>2</sup>

<sup>1</sup> นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งแลใหม่ในกรุงแลหัวเมืองแห่งประเทศสยาม”, *ประวัติกระทรวงเกษตรราชการ*, หน้า 125-126.

<sup>2</sup> โปรดพิจารณาเอกสารชั้นต้นใน ปิยนาด บุนนาค, *การวางรากฐาน.....*, หน้า 10-66 และ ศิริชัย นฤมิตร-เรชการ, *สะพานเก่ากรุงเทพ*, (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2520), หน้า 34-115.

| ลำดับที่ | ชื่อกลอง                          | ที่ตั้ง                                                     |
|----------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1        | คลองสามเสน                        | อยู่ตรงถนนพุดตาลเหนือ บริเวณฝั่งพระนครด้านเหนือ             |
| 2        | คลองบางขุนพรหม<br>(คูวัดสามพระยา) | อยู่ข้างวัดสามพระยา ขวางถนนสามเสน                           |
| 3        | คลองอรชร                          | เชื่อมระหว่างคลองหัวลำโพง (คลองถนนตรง) และคลองบางกะปิ       |
| 4        | คลองวัดพระพิเรนทร์                | อยู่ขวางถนนวรจักร                                           |
| 5        | คลองวัดจักรวรรดิ                  | อยู่ขวางถนนเจริญกรุง                                        |
| 6        | คลองวัดสามจีน(วัดไตรมิตร)         | อยู่ปลายถนนเยาวราช                                          |
| 7        | คลองเม่งเสง                       | อยู่หลังพระที่นั่งอัมพรสถาน ระหว่างถนนดวงตะวันและถนนคอเสื้อ |
| 8        | คลองบ้านดอกไม้                    | อยู่บริเวณบ้านบาตร                                          |
| 9        | คลองวัดโสมนัส                     | อยู่ข้างวัดโสมนัสวิหาร                                      |
| 10       | คลองตรอกเต้า                      | อยู่ขวางถนนเยาวราช                                          |
| 11       | คลองสัมปอ                         | อยู่ในบริเวณถนนช่างอี                                       |
| 12       | คลองรางเงิน                       | อยู่ในบริเวณถนนดวงเดือน                                     |

จะเห็นได้ว่าคลองที่ปรากฏชื่อในสมัยรัชกาลที่ 5 มีเป็นจำนวนไม่น้อยทีเดียว

จากตารางแสดงคลองชุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีข้อที่ควรพิจารณาเป็นพิเศษคือ

1. ผู้ดำเนินการขุดคลองและวัตถุประสงค์ในการขุดคลอง
2. ทู่นในการขุดคลอง
3. กรรมสิทธิ์ในที่ดินสองฝั่งคลอง
4. เทคนิคและวิธีการขุดคลอง
5. ผลจากการขุดคลอง

**ผู้ดำเนินการขุดคลอง และวัตถุประสงค์ในการขุดคลอง** ผู้ดำเนินการขุดคลองในรัชกาลนี้แบ่งเป็น 3 ประเภทคือ รัฐบาลโดยพระบรมราชโองการของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เอกชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นขุนนาง และบริษัท สำหรับผู้ดำเนินการขุดคลองสองประเภทหลังนี้ต้องได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตจากรัชกาลที่ 5 ก่อน ลักษณะเช่นนี้ไม่เคยปรากฏมาก่อนทั้งนี้เพราะแต่เดิมนั้นผู้ดำเนินการขุดคลองก็คือรัฐบาลโดยพระบรมราชโองการขององค์พระมหากษัตริย์ เพิ่งมาปรากฏว่ามีขุนนางขอพระราชทาน

พระบรมราชานุญาตขุดคลองด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง ในสมัยรัชกาลที่ 4 ภายหลังจากทำสนธิสัญญาเบาริง ส่วนผู้ดำเนินการขุดคลองในรูปของบริษัทเพิ่งมาขึ้นในราวกลางสมัยรัชกาลที่ 5 โดยได้รับอิทธิพลแนวความคิดจากตะวันตกในการรวมทุนร่วมหุ้นกันตั้งขึ้นเป็นบริษัท ซึ่งนับว่าเป็นของใหม่สำหรับสมัยนั้น

สำหรับรัฐบาลนั้นจะเห็นได้ว่าในช่วงตั้งแต่ พ.ศ. 2413 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีการขุดคลองใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 มาจนถึง พ.ศ. 2423 เป็นระยะเวลา 10 ปี รัฐบาลได้ดำเนินการขุดคลองเป็นจำนวน 5 คลอง โดยขุดคลองที่ 1 คือคลองสวัสดิเปรมประชากร ระหว่าง พ.ศ. 2413 - พ.ศ. 2415 แล้วขุดคลองที่ 2 ถึงคลองที่ 5 คือคลองนครเนื่องเขต คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองแยกคลองทวิวัฒนา และคลองนราภิรมย์ อีก 4 คลอง ในช่วงระยะเวลาเพียง 5 ปี คือตั้งแต่ พ.ศ. 2419 - พ.ศ. 2423 คลองทั้ง 5 สายนี้ขุดขึ้นเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใกล้เคียงทางด้านเหนือ ด้านตะวันออก และด้านตะวันตก ไม่ใช่ขุดขึ้นในตัวเมืองกรุงเทพฯ โดยตรง ดังนั้นจะเห็นวัตถุประสงค์ในการขุดคลองของรัฐบาลได้อย่างแน่ชัดประการแรก คือเพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นการกระชับการปกครองหัวเมืองใกล้เคียงกรุงเทพฯ เข้ามาสู่ศูนย์กลางที่กรุงเทพฯ ด้วย สำหรับคลองที่ 4 และคลองที่ 5 คือคลองทวิวัฒนาและคลองนราภิรมย์นั้นขุดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาคลองที่ขุดไว้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ให้ยังคงใช้การได้ดีต่อมา นอกจากนี้วัตถุประสงค์สำคัญประการที่สองซึ่งเป็นผลกระทบมาจากสนธิสัญญาเบาริงโดยตรงคือเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูก ทั้งนี้เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวภาวะการค้าข้าวของไทยเจริญขึ้นมาก ดังจะเห็นได้จากการส่งออกเพิ่มขึ้นจาก 1,870,000 หาบ ในช่วง พ.ศ. 2412 - พ.ศ. 2417 เป็น 3,530,000 หาบในช่วง พ.ศ. 2418 - พ.ศ. 2422 และราคาข้าวสูงขึ้นจากหาบละ 2.70 บาทในช่วง พ.ศ. 2412 - พ.ศ. 2417 เป็น 2.90 บาทในช่วง พ.ศ. 2418 - พ.ศ. 2422<sup>1</sup> ซึ่งในช่วงเวลาที่มีการค้าข้าวสูงขึ้นเช่นนั้นรัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการขุดคลองเป็นจำนวนถึง 4 คลองดังกล่าวแล้ว

ด้วยเหตุนี้จึงมีผู้ให้ข้อสังเกตว่าภาวะการค้าข้าวมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับการขุดคลอง โดยที่เมื่อใดก็ตามภาวะการค้าข้าวของไทยได้ราคาดี รัฐบาลก็จะเร่งขยายการผลิตข้าวด้วยการขุดคลองขยายพื้นที่เพาะปลูก แต่เมื่อภาวะการค้าข้าวตกต่ำลง รัฐบาลก็จะหยุดการขุดคลองพัฒนาที่ดิน<sup>2</sup> ดังจะเห็นได้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2423 - พ.ศ. 2427 ราคาข้าวลดลงเหลือเพียงหาบละ 2.70 บาท และปริมาณการส่งออกต่างประเทศเพิ่มขึ้นเพียง 0.14% เท่านั้น ในช่วงนี้เองที่รัฐบาลได้หยุดชะงักการขุดคลอง นับจากขุดคลองสุดท้ายในช่วงแรกเสร็จใน พ.ศ. 2423 มาขุดใหม่ในช่วงที่สองใน พ.ศ. 2429 เป็นต้นมา เมื่อราคาข้าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากหาบละ 2.80 บาท ในช่วง พ.ศ. 2428 - พ.ศ. 2432 เป็น 3.30 บาท และ 4.60 บาทในช่วง พ.ศ. 2433 - พ.ศ. 2437 และ พ.ศ. 2438 - พ.ศ. 2442 ตามลำดับ<sup>3</sup> จากตารางแสดงคลองขุดใหม่จะเห็นระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2429 จนถึงสิ้นรัชกาล รัฐบาลส่งเสริมให้มีการขุดคลองถึง 56 คลอง โดยเป็นคลองสายสำคัญ 12 คลอง นอกนั้นเป็นคลองแยกหรือคลองสกัดและคลองซอย ซึ่งอาณาบริเวณของการขุดคลองส่วนใหญ่จะอยู่ทางท้องทุ่งด้านตะวันออกและด้านเหนือของกรุงเทพฯ ส่วนคลองที่ขุดขึ้นในท้องที่กรุงเทพฯ มีเพียง 4 คลองเท่านั้น วัตถุประสงค์สำคัญ

<sup>1</sup> James C. Ingram, เรื่องเดิม, หน้า 38.

<sup>2</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 84.

<sup>3</sup> James C. Ingram เรื่องเดิม, หน้า 38.

ในการขุดคลองช่วงนี้ก็เพื่อการค้าคมนาคม และเร่งเปิดพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าให้เป็นที่น่าเพื่อปลูกข้าวตามความต้องการข้าวที่สูงขึ้นดังกล่าวมาแล้ว สำหรับคลองในตัวเมืองกรุงเทพฯ มีข้อสังเกตคือเป็นคลองที่ขุดขึ้นพร้อม ๆ กับการตัดถนนในชื่อเดียวกันดังจะเห็นได้จากการขุดคลองกับตัดถนนราชดำริห์และสาทร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคมค้าขายเป็นสำคัญยิ่งกว่าการเปิดพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกดังคลองอื่น ๆ โดยเฉพาะคลองที่ขุดในอาณาบริเวณรอบนอกกรุงเทพฯ

คลองที่ขุดขึ้นในช่วงที่สองซึ่งเป็นช่วงกลางจนถึงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 นี้ รัฐบาลเป็นผู้ขุดเพียง 3 คลอง คือ คลองนิมยยาตรา คลองราชดำริห์และคลองไผ่สิงห์โต เป็นคลองที่เอกชนซึ่งมิใช่บริษัทขุด 10 คลอง โดยเป็นคลองสำคัญ 8 คลอง คลองแยกอีก 2 คลอง เป็นคลองที่เอกชนในรูปของบริษัทขุด 43 คลอง โดยเป็นคลองสำคัญ 1 คลอง คือคลองรังสิตฯ เป็นคลองแยกหรือคลองสกัดและคลองซอยของคลองรังสิตฯ อีก 42 คลอง

การที่เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการขุดคลองในช่วงนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ภาวะการค้าข้าวของไทยเจริญขึ้นเป็นลำดับมาตั้งแต่ พ.ศ. 2428 ดังกล่าวมาแล้ว ซึ่งทำให้เกิดความจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่เพื่อขยายการปลูกข้าวให้เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่เดียวกับที่ความต้องการที่ดินทำกินของราษฎรก็สูงขึ้นตามไปด้วย ราคาที่ดินริมคลองจึงเชยิบตัวสูงขึ้น จนกลายเป็นสินค้าสำคัญพร้อม ๆ กับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจการค้า<sup>1</sup> อย่างไรก็ดีในระยะแรกแม้ว่ารัฐบาลซึ่งต้องการพัฒนาที่ดินและขุดคลองเพิ่มขึ้น แต่ไม่มีเงินทุนเพียงพอจะได้พยายามใช้วิธีเชิญชวนให้เจ้านายและข้าราชการที่มีทุนทรัพย์มาดำเนินการแทน โดยรัฐบาลให้การตอบแทนคือให้สิทธิในการเป็นเจ้าของที่ดิน 2 ฝั่งคลอง และมีอำนาจซื้อขายที่ดินอย่างเต็มที่ แต่ก็ปรากฏว่าไม่มีผู้ใดกล้ามาลงทุน เพราะต้องใช้เงินลงทุนมาก และไม่แน่ใจว่าจะได้ทุนคืน<sup>2</sup> อย่างไรก็ดีตามได้มีเอกชนขออนุมัติขุดคลอง 2 คลอง คือ คลองหลวงแพ่งและคลองอุดมชลจร พร้อมกับขุดคลองแยกจากคลองอุดมชลจรอีก 2 คลอง และต่อมาได้มีกลุ่มบุคคลผู้มีทรัพย์ซึ่งมีความสนใจในกิจการด้านนี้ ประกอบด้วยพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์<sup>3</sup> พระปฏิบัติราชประสงค์ พระนาเนาพิธภานี หลวงสาธรรชาชยุตต์ (เจ้าสัวยม) และนายโยราคิม คราซี วิศวกรชาวอิตาลีได้รวมทุนเข้าหุ้นกันตั้งเป็นบริษัทขึ้น เรียกว่า บริษัทขุดคลองแกลอนาสยาม<sup>4</sup> เพื่อดำเนินกิจการขุดคลองตามการเชิญชวนของรัฐบาล

ใน พ.ศ. 2431 ได้มีการทำสัญญาระหว่างบริษัทขุดคลองแกลอนาสยามกับรัฐบาล บริษัทได้รับสิทธิผูกขาดการขุดคลองทั่วพระราชอาณาจักรเป็นเวลานาน 25 ปี เมื่อขุดคลองเสร็จแล้วบริษัทยังมีสิทธิในที่ดินสองฝั่งคลองตลอดทั้งลำคลอง โดยมีข้อกำหนดว่าสำหรับคลองกว้าง 8 วา บริษัทจะได้ที่ดินยื่นเข้าไปฝั่งละ 40 เส้น คลองกว้าง 6 วา จะได้ที่ดินยื่นเข้าไปฝั่งละ 30 เส้น และสำหรับคลองกว้าง 4 วา บริษัทจะได้ที่ดินยื่นเข้าไปฝั่งละ 25 เส้น ทั้งนี้โดยมีข้อตกลงว่าบริษัทจะต้องให้ผลประโยชน์ตอบแทนรัฐบาล 20% ของ

<sup>1</sup> ชีเกฮารุ ทานาเบ้, เรื่องเดิม, หน้า 89.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 9. 4/12.

<sup>3</sup> พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์ เป็นพระโอรสของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงวงศาธิราชสนิทกับหม่อมแยม.

<sup>4</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 9. 4/3, “บริษัทขุดคลองแกลอนาสยาม”.

ผลกำไรที่บริษัทจะได้รับ<sup>1</sup>

ผลจากสัญญานี้เองทำให้บริษัทมีอำนาจมากในการจะขุดคลองในที่แห่งใดก็ได้ทั่วพระราชอาณาจักร ก่อนผู้อื่น แม้แต่รัฐบาลเองก็ต้องระงับการขุดคลองตามหัวเมืองเสียหลายคลอง เพราะเกรงว่าจะเป็นการละเมิดสัญญา ในขณะที่เดียวกันอำนาจการขุดคลองดังกล่าวก็เกินกำลังที่บริษัทจะทำได้ในเวลาเดียวกัน ภาวการณ์ดังกล่าวจึงมีส่วนทำให้การพัฒนาที่ดินเพื่อการเพาะปลูกต้องหยุดชะงักลงชั่วระยะเวลาหนึ่ง<sup>2</sup> ซึ่งมีผลกระทบต่อการพัฒนาบ้านเมืองด้วย<sup>3</sup>

อย่างไรก็ดี ในระยะแรกบริษัทสามารถขุดคลองได้สำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยเฉพาะการขุดคลองรังสิตฯ คลองแยกและคลองชอขรรวม 43 คลอง บริษัทสามารถขายที่ดินจากการขุดคลองได้เป็นจำนวนมาก แม้กระนั้นก็ยังไม่พอกับความต้องการของราษฎร ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อทำนาผลิตข้าวสนองตอบความต้องการของตลาดโลกที่อยู่ในระดับสูง

สำหรับราคาที่ดินที่บริษัทขายให้แก่ราษฎรนั้น รัฐบาลกับบริษัทเป็นผู้กำหนดร่วมกันโดยใช้ขนาดความกว้างของคลองเป็นเกณฑ์ดังนี้ คลองกว้าง 3-4 วา ไร่ละ 2 บาท คลองกว้าง 5 วา ไร่ละ 3 บาท 2 สลึง คลองกว้าง 6 วา ไร่ละ 4 บาท คลองกว้าง 8 วา ไร่ละ 5 บาท ส่วนที่มุมคลองจะเรียกราคาเพิ่มขึ้นอีกไร่ละ 1 บาท<sup>4</sup> ปรากฏว่าใน พ.ศ. 2447 ราคาที่นาในบริเวณคลองรังสิตฯ เพิ่มขึ้นจากราคาทางราชการถึงไร่ละ 25 บาท ซึ่งแสดงถึงความต้องการที่ดินของราษฎรมีมากแม้ว่าราคาของที่ดินจะสูงก็ตาม

นอกจากนี้ในเรื่องการลงทุนขุดคลอง บริษัทใช้วิธีเก็บเงินจากผู้ต้องการที่ดิน โดยจะเรียกเงินมัดจำ ไร่ละ 2 สลึง ตามจำนวนที่จับจองเอาไว้ เมื่อบริษัทขุดคลองที่ปากคลองสายใด ก็จะเรียกเก็บเงินมัดจำในคลองสายนั้น ๆ อีกไร่ละ 1 บาท และเมื่อขุดคลองตลอดเนื้อที่ที่จับจองโดยวางเงินมัดจำไว้แล้ว บริษัทก็จะเรียกเก็บเงินที่ยังค้างอยู่ตามจำนวนที่ตกลงกันไว้อีกส่วนหนึ่ง ต่อมาเมื่อบริษัทวัดเขตที่ดินเป็นการแน่นอนและมอบที่ดินให้แก่ผู้ซื้อพร้อมทั้งมอบใบจอง สัญญาซื้อขายให้แล้ว บริษัทก็จะเรียกเก็บเงินที่เหลือจนหมด<sup>5</sup> นอกจากนี้บริษัทยังมีบริการการซื้อเงินผ่อนด้วย โดยที่บริษัทจะเรียกเงินมัดจำก่อนไร่ละ 1 บาท เมื่อขุดคลองเสร็จมอบใบจองและที่นาให้ผู้ซื้อแล้ว ก็จะเรียกเก็บเงินอีกไร่ละ 2 บาท หลังจากนั้นเมื่อครบกำหนด 1 ปี ผู้ซื้อต้องชำระเงินส่วนที่เหลือให้ครบ<sup>6</sup> สำหรับในกรณีที่ต้องคืนเงินมัดจำบริษัทก็ไม่คิดค่าปวยการให้ผู้จอง

<sup>1</sup> โปรดดูรายละเอียดของสัญญาในภาคผนวก 6 ก.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.9. 4/1 เรื่องบริษัทคลองกุณาสยามความเห็นบริษัทขุดคลอง.

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.

<sup>4</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.9. 4/8 หนังสือเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบบังคมทูล ร.5 วันที่ 22 มกราคม ร.ศ. 119 (พ.ศ. 2443).

<sup>5</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ.5/10 แจ้งความออฟฟิศ บริษัทขุดคลองแกลกุณาสยามลิมิตเต็ด 12 ตุลาคม ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442).

<sup>6</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. หนังสือเก่า แฟ้มที่ 86/3833 หนังสือเยกราชฯ ถึงพระยาสุรศักดิ์มนตรี เสนาบดีกระทรวง เกษตร 5 พฤษภาคม ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435).

ด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้บริษัทมีเงินทุนหมุนเวียนอย่างคล่องตัว โดยไม่ต้องทุ่มเทเงินที่มีอยู่มาใช้จ่ายในการขุดคลองทั้งหมดในคราวเดียวกัน

ด้วยวิธีการขุดคลองและการซื้อขายที่ดินดังกล่าว จึงน่าจะทำให้บริษัทได้กำไรอย่างแน่นอน เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการในสมัยนั้นกล่าวว่า ตลอดระยะเวลาที่บริษัทได้รับสัมปทานขุดคลองนั้น บริษัทได้กำไรก่อนแบ่งให้แก่รัฐบาล 20% ถึง 1,364,000 บาท<sup>1</sup> อย่างไรก็ตามบริษัทเพียงแต่ยอมรับว่าในช่วง 8 ปีแรกของการขุดคลอง บริษัทได้กำไร 800,000 บาทเท่านั้น<sup>2</sup> ไม่ว่าความจริงจะเป็นอย่างไรก็ตาม แต่บริษัทคงจะต้องได้กำไรมากพอสมควรจากการขุดคลอง เพราะไม่เช่นนั้นบริษัทคงจะไม่กระตือรือร้นที่จะขออนุญาตขุดคลองพัฒนาที่ดินฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาอีกเป็นแน่ แต่ปรากฏว่าไม่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล ทั้งนี้เพราะตลอดระยะเวลาที่ผ่านมารัฐบาลต้องประสบกับความชะงักงันในการพัฒนาที่ดินจากข้อจำกัดในสัญญาทำให้ไม่สามารถพัฒนาบ้านเมืองให้เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควร พร้อมกันนั้นยังต้องเผชิญกับความยุ่งยากต่าง ๆ อันเกิดจากการที่รัฐบาลให้สิทธิและอำนาจแก่บริษัทในการขุดคลองมากเกินไป ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้พยายามแก้ไขสัญญาที่ทำกับบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม และรัฐบาลกระทำสำเร็จใน พ.ศ. 2433 ซึ่งมีผลทำให้บริษัทต้องสูญเสียสิทธิผูกขาดการขุดคลองที่วราชอาณาจักร และต้องยอมให้เอกชนอื่นเข้ามามีส่วนในการขุดคลองด้วย บริษัทมีสิทธิแต่เพียงเป็นผู้ขอรับจ้างขุดคลองได้ก่อนผู้อื่นเท่านั้น และถ้าค่าจ้างขุดคลองนั้นแพงเกินไป บริษัทก็ต้องสละสิทธิ์อันนี้ด้วย<sup>3</sup>

หลังจากนั้นรัฐบาลจึงสามารถอนุมัติให้เอกชนอื่น ๆ ขุดคลองได้อีกวาระหนึ่ง ซึ่งได้แก่คลองเจริญคลองพระราชกิมล คลองพระยาบรรพชา คลองสาทร และคลองบางพลีใหญ่

เจ้าพระยาเทเวศร์วงษ์วิวัฒน์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการในสมัยนั้นอีกท่านหนึ่งได้กล่าวเป็นทำนองว่า การที่มีผู้ต้องการขุดคลองในที่ต่าง ๆ นอกเขตที่ดินของตนนั้นก็ด้วยมีความประสงค์ 2 ประการ คือ เพื่อให้คลองที่ขุดขึ้นนั้นเป็นสาธารณประโยชน์แก่มหาชนประการหนึ่ง และเพื่อต้องการได้รับประโยชน์จากที่ดิน 2 ฝั่งคลองนั้นอีกประการหนึ่ง<sup>4</sup>

เมื่อพิจารณาความประสงค์ 2 ประการดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าความประสงค์ประการที่สองน่าจะมีน้ำหนักมากพอที่จะเป็นเหตุจูงใจให้เอกชนขออนุมัติรัฐบาลเพื่อทำการขุดคลอง ดังจะเห็นได้ว่าการขุดคลองแต่ละสาย จะมีผู้มาเข้าชื่อออกเงินช่วยค่าขุดคลอง โดยแสดงความจำนงต้องการที่ดินเป็นการตอบแทนตามอัตราการออกเงิน เป็นที่เข้าใจว่าผู้ที่เป็นหัวหน้าในการดำเนินการขุดคลองคงจะได้รับประโยชน์จากการขุดคลองมากกว่าผู้อื่น เพราะไม่เช่นนั้นคงจะไม่มีผู้ขออนุมัติขุดคลองอย่างมากมายเช่นนี้เป็นแน่

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. หนังสือเก่า แฟ้มที่ 86/3836.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>3</sup> โปรดดูรายละเอียดการแก้ไขสัญญาในภาคผนวก 6 ข.

<sup>4</sup> ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 9. 1/6 ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่ขุดคลองนาต่าง ๆ

อย่างไรก็ดีในระยะหลังรัฐบาลก็ได้ดำเนินการขุดคลองเองอีกครั้งหนึ่ง คือ คลองนิยมยาตรา คลองราชดำริห์ และคลองไผ่สิงห์โตดังกล่าวมาแล้ว

โดยสรุปแล้ววัตถุประสงค์ในการขุดคลองของรัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็คือเพื่อความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง และค้าขายประการหนึ่ง กับเพื่อเปิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นแหล่งเพาะปลูกทำนาอีกประการหนึ่ง ส่วนวัตถุประสงค์ของเอกชนทั้งที่เป็นในรูปบริษัทและไม่ใช่อุตสาหกรรมนั้นต้องการขุดคลองเพื่อได้กรรมสิทธิ์ในที่ดิน 2 ฝั่งคลองที่ตนขุดขึ้น เพื่อใช้เป็นที่เพาะปลูกเองหรือขายต่อแล้วแต่เป้าหมายของผู้ขุด การขุดคลองเช่นนี้มีแต่ได้กำไรอย่างเดียว ไม่มากก็น้อย<sup>1</sup> ซึ่งรัฐบาลก็สนับสนุน เพราะจะได้มีคลองเกิดขึ้นมากมายโดยที่รัฐบาลไม่ต้องลงทุนหนักกับทั้งยังได้ประโยชน์อีกหลายอย่าง เช่น ได้ค่านา และภาษีข้าวเพิ่มขึ้น ประชาชนก็ได้อาศัยเดินเรือในลำคลองได้สะดวกยิ่งขึ้น ราษฎรเองก็ได้ที่นาทำกินตามที่ต้องการ

เมื่อกล่าวรวม ๆ กันแล้ว จะเห็นได้ว่าการขุดคลองของไทยเท่าที่ผ่านมาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นนั้นมีผู้ขุดขึ้นเพื่อเอื้ออำนวยต่อการชลประทาน ทั้งนี้เพราะคลองขุดของไทยมักขุดขวางสัดแม่น้ำต่อแม่น้ำ เพื่อให้ให้น้ำไหลถึงกันได้ตลอด หรือไม่ก็ขุดขึ้นตามแม่น้ำให้ลาดชันน้อยกว่าแม่น้ำ เพื่อให้เป็นทางสำหรับน้ำไหลจากแม่น้ำไปสู่ที่ดอน ซึ่งสูงกว่าฝั่งแม่น้ำในบริเวณใกล้เคียงกันได้ คลองเหล่านี้ต้องอาศัยน้ำในแม่น้ำเป็นสำคัญ ซึ่งหมายความว่าน้ำในแม่น้ำต้องล้นสูงมาก จึงจะสามารถไหลเข้าคลองได้อย่างทั่วถึง ลักษณะเช่นนี้ย่อมขัดต่อหลักการชลประทานที่ว่าคลองจะต้องรับน้ำจากแม่น้ำได้เสมอ ไม่ว่าจะมีน้ำในแม่น้ำมากหรือน้อย และคลองจะต้องมีน้ำตลอดทั้งปี นอกจากนี้ต้องมีวิธีไขน้ำออกเมื่อน้ำมีน้ำมากเกินไปด้วย<sup>2</sup> จริงอยู่แม้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 จะมีการทำประตูน้ำและทำนบในคลองต่าง ๆ แต่ก็เป็นเพียงที่สำหรับกักน้ำฝนซึ่งตกในบริเวณนั้น หรือเพื่อกักน้ำที่ล้นมาจากแม่น้ำใหญ่เพื่อให้เพียงพอแก่การเพาะปลูกชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น แต่ถ้าในกรณีที่มีน้ำในแม่น้ำล้นต่ำลงหรือเกิดภาวะฝนแล้ง ระดับน้ำในคลองก็จะลดต่ำลงด้วยหรือบางสายก็แห้งไปเลย ทำให้ไม่มีน้ำมาช่วยในการเพาะปลูกได้ ดังนั้นคลองที่ขุดขึ้นเท่าที่ผ่านมาจึงมิได้ช่วยในการชลประทานที่จะนำน้ำขึ้นมาช่วยในการทำนาได้ตลอดเวลา<sup>3</sup> เป็นแต่ขุดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการคมนาคม ขนส่ง ค้าขาย ยุทธศาสตร์และเปิดพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นาเท่านั้น

**ทุนในการขุดคลอง** จะเห็นได้ว่าทุนในการขุดคลองแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ทุนซึ่งเป็นพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ของรัชกาลที่ 5 ประเภทหนึ่ง ทุนซึ่งเป็นเงินของหลวงหรือของรัฐบาลโดยตรงประเภทหนึ่ง และทุนซึ่งเอกชนร่วมกันออกเป็นค่าใช้จ่ายในการขุดคลองโดยมีทั้งในรูปเอกชนคนเดียว หรือในรูปเอกชนกลุ่มเล็ก ๆ หรือในรูปของบริษัทอีกประเภทหนึ่ง การลงทุนของเอกชนนั้นมักเป็นการร่วมทุนในการขุดคลองกันหลายคนมากกว่าเป็นการลงทุนเพียงคนเดียว เพราะค่าใช้จ่ายในการขุดคลองค่อนข้างสูง และมักเป็นการขุดคลองที่หวัง

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. 3. 1/7 เจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 22 มีนาคม ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442)

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. 9/5 รายงานการทอดน้ำ.....อ้างถึงใน กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 113-114.

<sup>3</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน.



ผลประโยชน์ให้แก่ตนเอง โดยมีผลพลอยได้คือการให้เป็นกุศลสาธารณประโยชน์ ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้ขุดคลองได้รับสิทธิที่ดินริมฝั่งคลองที่ตนขุดขึ้นก่อนผู้อื่น และบางรายได้รับสิทธิเก็บค่าเดินเรือผ่านคลองที่ขุดขึ้นด้วย แต่สำหรับทุนที่ออกโดยพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์นั้น จะไม่เห็นว่ามีรัชกาลที่ 5 ทรงได้รับประโยชน์เช่นเดียวกับผู้ขุดคลองอื่น ๆ ดังกรณีการขุดคลองสวัสดิเปรมประชากร ซึ่งทรงระบุไว้ชัดเจนในประกาศขุดคลองว่าห้ามการเก็บค่าผ่านคลองนี้ ทั้งนี้เพราะทรงลงทุนขุดคลองเพื่อให้เป็นกุศลสาธารณประโยชน์แก่อาณาประชาราษฎร์ของพระองค์และเพื่อเป็นการเผยแพร่พระเกียรติคุณของพระองค์เอง ส่วนการขุดคลองฝั่สิงห์โตนั้น แม้จะทรงได้รับประโยชน์แต่ก็ไม่เหมือนผู้ขุดคลองรายอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะคลองนี้มีใช้ขุดขึ้นเพื่อให้ทรงได้ที่ดินสองฝั่งคลอง แต่เป็นการขุดคลองผ่านที่ดินของพระองค์ซึ่งทรงมีอยู่แล้ว เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมและเพื่อใช้น้ำจากคลองนี้ในการเพาะปลูก ในขณะที่เดียวกันก็ยังเป็นประโยชน์ต่อหน่วยราชการ และราษฎรทั่วไป โดยมิต้องเสียค่าธรรมเนียมใด ๆ ในการใช้คลองด้วย

สำหรับการประเมินผลว่าการขุดคลองให้ผลประโยชน์คุ้มค่าแก่การลงทุนหรือไม่นั้น ไม่อาจหาตัวเลขสถิติมายืนยันได้ แต่พอจะประเมินได้กว้าง ๆ ว่าจากการที่ทั้งรัชกาลที่ 5 รัฐบาลและเอกชนให้ความสนใจและกระตือรือร้นในการขุดคลองขึ้นเป็นจำนวนมากในรัชกาลนี้ นั้น ย่อมแสดงให้เห็นว่าโดยส่วนตัวของผู้ขุดแล้ว ย่อมจะได้รับประโยชน์คุ้มค่าแก่การลงทุนอย่างแน่นอน กรณีของบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม และพระยาสิทธิราชเดโชที่ขุดคลองอุดมชลจรกับคลองแยกอีก 2 คลองเป็นตัวอย่างยืนยันในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ปริมาณการส่งข้าวเป็นสินค้าออกที่เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วในสมัยรัชกาลที่ 5 จาก 3,630,000 หาบหรือ 10,900,000 บาทใน พ.ศ. 2429 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีการขุดคลองช่วงที่สอง เป็น 16,010,000 หาบหรือ 85,080,000 บาทในระหว่าง พ.ศ. 2452 - พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น<sup>1</sup> ก็คงเป็นผลสืบเนื่องมาจากการขุดคลองเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งด้วย ดังนั้นการขุดคลองจึงส่งผลประโยชน์คุ้มค่าแก่การลงทุนอย่างแน่นอน โดยเฉพาะการที่ทำให้ข้าวกลายเป็นสินค้าหลักที่ทวายได้ให้แก่ประเทศไทยสืบมาจนถึงปัจจุบัน

**กรรมสิทธิ์ที่ดินสองฝั่งคลอง** ได้กล่าวมาแล้วว่าสิ่งจูงใจให้เอกชนมีความกระตือรือร้นในการขุดคลองคือที่ดินสองฝั่งคลองที่ขุดขึ้นใหม่นั้น ทั้งนี้เริ่มตั้งแต่การขุดคลองแรกในรัชกาลนี้คือคลองสวัสดิเปรมประชากรปรากฏว่าเมื่อขุดคลองเสร็จ ได้มีขุนนางและชนชั้นสูงอื่น ๆ เข้าไปจับจองที่ดินสองฝั่งคลองตามใจชอบ โดยไม่คำนึงว่าจะทำประโยชน์บนที่ดินนั้นได้อย่างเต็มที่หรือไม่ ดังนั้นจึงมีที่ดินเหลือปล่อยให้รกร้างว่างเปล่าอยู่มาก ราษฎรที่ต้องการทำนาจริง ๆ ไม่สามารถเข้าไปจับจองที่ดินทำนาได้ เนื่องจากเกรงกลัวบารมีของกลุ่มบุคคลดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ที่ดินส่วนใหญ่จึงยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นประโยชน์อย่างเต็มที่ ผลประโยชน์ส่วนใหญ่แทนที่จะตกอยู่กับบ้านเมือง กลับตกอยู่กับบรรดาผู้มีอำนาจซึ่งได้จับจองที่ดินไว้เป็นจำนวนมากเพื่อขายเอากำไรหรือให้เช่าต่อไป<sup>2</sup>

<sup>1</sup> อ้างถึงใน กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 24-25.

<sup>2</sup> กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 76.

รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงปัญหาการจับจองที่ดินดังกล่าว จึงทรงพยายามป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา เช่นนี้อีก ในการขุดคลองใหม่ต่อมา ดังจะเห็นได้จากการขุดคลองนครเนื่องเขต ซึ่งเป็นคลองที่ 2 ในรัชกาลนี้เป็นกรณีแรก เมื่อขุดคลองนครเนื่องเขตเสร็จแล้ว รัชกาลที่ 5 ได้โปรดฯ ให้เจ้าหน้าที่รังวัดที่นาให้แก่ราษฎรตามกำลังความสามารถที่จะทำประโยชน์บนที่ดินนั้นได้อย่างเต็มที่ ทั้งยังกำหนดว่าถ้าผู้ใดปล่อยให้ที่ที่จับจองไว้นั้นรกร้างว่างเปล่า ไม่ทำประโยชน์อันใดเป็นเวลาเกิน 3 ปี รัฐบาลก็มีสิทธิโอนที่ดินนั้นกลับคืนมาเป็นของหลวงได้<sup>1</sup> ที่ดินที่จะต้องปรับทางทำประโยชน์นี้ ในระยะ 3 ปีแรก เจ้าของยังไม่ต้องเสียภาษี ถ้าจะโอนขายให้ผู้อื่นต่อไปก็ทำได้ โดยผู้รับซื้อจะต้องรักษาสัญญาที่กำหนดไว้แต่เดิมคือต้องปรับปรุงที่ดินให้ใช้เพาะปลูกได้ภายในเวลา 3 ปี ถ้าไม่ปฏิบัติตามรัฐบาลก็มีสิทธิจะเอาที่ดินคืนได้โดยที่รัฐบาลจะชดเชยเงินค่าซื้อที่เท่าที่ผู้ซื้อได้เสียไปกลับคืนให้<sup>2</sup>

ใน พ.ศ. 2420 ซึ่งเป็นปีเดียวกับที่รัฐบาลขุดคลองนครเนื่องเขตเสร็จ รัฐบาลก็ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติเรียกว่า “ประกาศขุดคลอง” ซึ่งมีใจความสำคัญคือ เมื่อจะมีการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกใหม่ ทางการจะให้ข้าหลวงออกไปตรวจหาที่ดินอุดมสมบูรณ์เป็นที่ต้องการของคนจำนวนมาก หลังจากนั้นก็ให้ผู้ที่ต้องการจับจองที่ดินไปแจ้งแก่ข้าหลวงว่าจะจองพื้นที่เพาะปลูกในบริเวณนั้นมากน้อยเพียงใด ข้าหลวงก็จะประเมินค่าที่นานั้นโดยเฉลี่ย แล้วให้ราษฎรที่ต้องการจับจองที่ดินช่วยกันออกค่าขุดคลองเป็นเงินจำนวนมากน้อยตามความจำเป็นในการจับจองที่ดิน ส่วนคนยากจนก็สามารถออกแรงช่วยขุดคลองแทนได้ เมื่อขุดคลองเสร็จแล้วผู้ออกเงินและออกแรงก็สามารถเข้าไปจับจองที่ว่างเปล่าตามกำลังเงินและกำลังแรงที่ตนออกไป โดยได้รับการยกค่านาและค่าสมภักษรเป็นเวลา 3 ปี แม้จะยังมีได้ทำประโยชน์บนที่ดินนั้นก็ตาม หลังจากนั้นรัฐบาลก็จะเพิ่มอายุตราจองจาก 3 ปีเป็น 5 ปี เมื่อครบ 5 ปีแล้ว ถ้าผู้ใดยังไม่ทำประโยชน์บนที่ดินของตน รัฐบาลก็จะเรียกสิทธิตราจองกลับคืนมา<sup>3</sup>

ความจริงแล้ว การที่ผู้ลงทุนขุดคลองได้กรรมสิทธิ์ในที่ดินสองฝั่งคลองเช่นนี้มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 แล้ว ดังจะเห็นได้จากการขุดคลองดำเนินสะดวกซึ่งกล่าวมาแล้วในตอนก่อน แต่เพิ่งมีการกำหนดอย่างเป็นทางการด้วยการออกกฎหมายเป็นครั้งแรกในพระราชบัญญัติ “ประกาศขุดคลอง” ฉบับนี้ซึ่งรัฐบาลได้นำมาใช้กับการขุดคลองประเวศบุรีรมย์เป็นครั้งแรก ปรากฏว่ารัฐบาลประสบความสำเร็จในการขยายพื้นที่เพาะปลูกให้กว้างขวางออกไปตามที่ต้องการ ทั้งนี้เพราะสาเหตุสำคัญคือการมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุตราจองและการที่ราษฎรต้องออกเงินเสียค่าขุดคลอง ย่อมทำให้ไม่มีใครอยากทิ้งที่ดินของตนให้รกร้างว่างเปล่า ประกอบ

<sup>1</sup> ร.ต.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม), “พระราชบัญญัติสำหรับผู้รักษาเมือง กรมการ และเสนา กำนัน อำเภอ ซึ่งจะออกเดินประมินนา พ.ศ. 2417”, *ประชุมกฎหมายประจำศักราช* เล่ม 7 (พระนคร : โรงพิมพ์ เดลิเมต์, 2478), หน้า 249.

<sup>2</sup> ดร. ออสการ์ ฟรังฟูเรอร์, “สภาพทางกฎหมายและเศรษฐกิจในสยาม”, ใน *เยอรมันมองไทย* รวบรวม โดย เกลาส เวจด์ และเคลาส โรสเซนแบร์ก (พระนคร : สำนักพิมพ์เคลิคไทย, 2520), หน้า 76.

<sup>3</sup> ร.ต.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม), “ประกาศขุดคลอง”, *ประชุมกฎหมายประจำศก* เล่ม 5 (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิเมต์, 2478), หน้า 221-225.

กับความต้องการข้าวและราคาข้าวที่เพิ่มสูงขึ้นรวมทั้งการได้รับการยกเว้นไม่เก็บค่านา และการขยายอายุตราจอง ก็เป็นสิ่งดึงดูดใจให้ราษฎรพยายามขยายที่ดินทำกินของตนให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ปรากฏว่าความต้องการที่ดินของราษฎรมีมากจนที่นาริมฝั่งคลองประเวศบุรีรมย์ไม่เพียงพอ ราษฎรจึงต้องช่วยกันออกเงินขุดคลองแยกจากคลองประเวศฯ อีก 4 คลอง และในกลางปี พ.ศ. 2423 ได้มีราษฎรหลายพันครอบครัวอพยพเข้าไปทำการเพาะปลูกตลอดแนว 2 ฝั่งคลองของคลองประเวศฯ และคลองแยก<sup>1</sup>

ความต้องการที่ดินของราษฎรเพิ่มสูงมากขึ้นอีกครั้งหนึ่ง เมื่อภาวะการค้าข้าวของไทยได้เริ่มสูงขึ้นตามลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2428 เป็นต้นมา เป็นผลให้ที่ดินทำนาริมคลองกลายเป็นสินค้าสำคัญพร้อม ๆ กับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจการค้า และยิ่งกระตุ้นให้เอกชนสนใจที่จะเข้ามาลงทุนขุดคลองทั้งในรูปที่เป็นบริษัทเป็นกลุ่มเอกชนเล็ก ๆ และเป็นเอกชนคนเดียว และปรากฏว่าได้มีการขุดคลองขึ้นหลายสายเพื่อสนองตอบความต้องการที่ดินดังกล่าวมาแล้วในสองหัวข้อแรก

หลังจากที่ได้มีการขุดคลองขึ้นอย่างมากมายแล้ว รัฐบาลก็เห็นสมควรออกกฎหมายข้อบังคับขึ้นมาอีกฉบับหนึ่งใน พ.ศ. 2434 ทั้งนี้เพื่อกำหนดการถือครองที่ดินริมฝั่งคลองให้เป็นแบบแผนเดียวกัน โดยใช้ขนาดความกว้างของคลองเป็นตัวกำหนดขนาดของกรรมสิทธิ์ในที่ดินของผู้ขุดคลองดังนี้<sup>2</sup>

คลองขนาดเล็กกว้างตั้งแต่ 3 วาลงมาพินคั้นคลองขึ้นไปข้างละ 6 วา ให้จับจองยื่นขึ้นไปฝั่งละ 25 เส้น ทั้งสองฝั่งคลอง

คลองขนาดกลางกว้างระหว่าง 4 วา - 6 วา พินคั้นคลองขึ้นไปข้างละ 6 วา ให้จับจองยื่นขึ้นไปฝั่งละ 30 เส้น ทั้งสองฝั่งคลอง

คลองขนาดใหญ่กว้าง 7 วาขึ้นไป พินคั้นคลองขึ้นไปข้างละ 6 วา ให้จับจองยื่นขึ้นไปฝั่งละ 40 เส้น ทั้งสองฝั่งคลอง

หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้แล้ว รัฐบาลก็ได้อนุมัติให้มีการขุดคลองพระยาบรรพชา คลองसार คลองบางพลีใหญ่ คลองนิยมยาตรา คลองราชดำริห์ และคลองไผ่สิงห์โต

โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ในการขุดคลองของเอกชนเท่าที่ผ่านมา ก็คือความต้องการได้กรรมสิทธิ์ในที่ดินสองฝั่งคลองเพื่อใช้เพาะปลูกเองหรือขายต่อในราคาที่ต้องได้กำไรอย่างแน่นอน เพราะความต้องการที่ดินทำนาอยู่ในระดับสูงมากในขณะนั้น แม้แต่รัฐบาลและรัชกาลที่ 5 เองก็ดำเนินการขุดคลองเพื่อพัฒนาที่ดินให้เป็นแหล่งเพาะปลูกทำนาของราษฎร นอกเหนือจากเพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่งและค้าขายแล้ว

<sup>1</sup> David Bruce Johnston, *The Rural Society and Rice Economy in Thailand since 1800-1900* (Michigan : Xerox University Microfilms) p. 51. อ้างถึงใน กิตติ ตันไทย, เรื่องเดิม, หน้า 81.

<sup>2</sup> ร.ต.ท. เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม), "ประกาศเรื่องขุดคลอง", *ประชุมกฎหมายประจำศก* เล่ม 13 (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมร์, 2478), หน้า 11-12.

**เทคนิคและวิธีการขุดคลอง** ในรัชกาลนี้ได้เริ่มมีการใช้วิธีสำรวจปักกรวยแนวคลองเป็นระยะก่อนที่จะลงมือขุดคลองจริง ๆ ทั้งนี้โดยเริ่มจากการขุดคลองสวัสดิเปรมประชากรเป็นคลองแรก นับเป็นการขุดคลองโดยนำหลักและเทคนิคทางวิชาการเข้ามาช่วย แทนที่จะปล่อยให้เป็นการขุดคลองตามธรรมชาติตามแบบที่เคยเป็นมาซึ่งย่อมทำให้การขุดคลองมีความถูกต้องเป็นระเบียบตามแนวระยะทางที่ตั้งเป้าหมายของการขุดเอาไว้

ส่วนแรงงานที่ใช้ในการขุดคลองนั้นก็ยังคงใช้แรงงานชาวจีนขุดเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม ได้มีพัฒนาการในการนำเครื่องจักรและเทคโนโลยีแบบตะวันตกมาใช้ในการขุดคลองแทนแรงงานคนในบริเวณบางแห่งที่ใช้กำลังคนขุดไม่ได้ผลดีดังจะเห็นได้จากการขุดคลองของบริษัทขุดคลองแลคูนาสยามซึ่งเป็นผู้ริเริ่มนำวิธีการนี้มาใช้ กล่าวคือ เนื่องจากความจำเป็นในการขุดคลองเป็นจำนวนมากมาย บริษัทเห็นว่าการใช้แรงงานจีนขุดคลองแต่เพียงอย่างเดียวย่อมจะทำให้งานเสร็จล่าช้า และยังสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในระยะยาวด้วย<sup>1</sup> ส่วนการใช้เครื่องจักรช่วยให้ขุดคลองได้สะดวก รวดเร็วและสวยงาม โดยในระยะแรกบริษัทใช้เครื่องจักรเรือขุด ต่อมาเปลี่ยนเป็นเครื่องจักรชนิดเดินบนรางเหล็กขุดบนฝั่งคลอง<sup>2</sup> แม้กระนั้นการใช้เครื่องจักรขุดก็ยังมีขีดจำกัด เนื่องจากไม่สามารถใช้ได้กับในทุกสภาพพื้นที่ ทั้งนี้เพราะในการใช้เรือขุดนั้นจะต้องมีน้ำเพียงพอที่จะให้เรือลอยลำอยู่ได้ และถ้าใช้เครื่องจักรที่เดินบนรางเหล็กก็จะเกิดปัญหาเรื่องน้ำอีก เพราะพื้นดินที่มีน้ำบางแห่งดินมีสภาพอ่อนทำให้หมอนที่หนุนเครื่องจักรทรุดลง เป็นผลให้ต้องหยุดการขุด ทำให้ต้องเสียเวลาในการขุดคลองไปอย่างน่าเสียดาย ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีแก้ไขโดยพิจารณาว่าถ้าตอนใดไม่มีน้ำหรือมีน้ำเป็นห้วง ๆ ก็จะใช้วิธีจ้างมหาจีนขุดเป็นตอน ๆ ไป<sup>3</sup>

สำหรับรัฐบาลเองนั้น เพิ่งจะมีการสั่งซื้อเรือขุดเข้ามาใช้เป็นจำนวน 2 ลำ ใน พ.ศ. 2447 เป็นเงิน 179,314 บาท โดยได้นำมาใช้ขุดซ่อมคลองแสนแสบ คลองบางขนาก และคลองท่าไข่เป็นพวกแรก การใช้เรือขุดคงจะได้รับผลดีดังจะเห็นจากการที่รัฐบาลได้สั่งซื้อเรือขุดเข้ามาอีกใน พ.ศ. 2449 โดยเป็นเรือขุดขนาดใหญ่ 3 ลำ เป็นเงิน 222,734 บาท และเรือขุดขนาดเล็กอีก 1 ลำ เป็นเงิน 35,994 บาท รัฐบาลได้ใช้เรือขุดดังกล่าวซ่อมคลองประเวศบุรีรมย์และคลองสำโรงใน พ.ศ. 2450 และขุดซ่อมคลองแสนแสบตอนที่ตื่นขึ้นอีกครั้งหนึ่งใน พ.ศ. 2451<sup>4</sup>

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยเริ่มพัฒนาเทคนิคและวิธีการขุดคลองเป็นแบบตะวันตกในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะการนำเครื่องจักรคือเรือขุดเข้ามาใช้เป็นครั้งแรก โดยบริษัทผู้ได้รับสัมปทานขุดคลอง ส่วนรัฐบาลนั้นก็ได้นำดำเนินการตามอย่างต่อมาในตอนเกือบจะปลายรัชกาลแล้ว โดยใช้วิธีขุดคลองใช้ก่อน เมื่อได้รับผลดี

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. หนังสือเก่า แฟ้มที่ 86/3833, หนังสือเย กราซี ลงวันที่ 5 พฤษภาคม ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435) ถึงพระยาสุรศักดิ์มนตรี เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ.

<sup>2</sup> ปิยนาด บุนนาค, การวางรากฐานการคมนาคม..., หน้า 16.

<sup>3</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. 94/1 หนังสือพระประชาชนีพริบาล ลงวันที่ 14 ตุลาคม ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) ทูลพระเจ้าอนึ่งยาเธอ กรมหมื่นสมมตอมรพันธุ์.

<sup>4</sup> นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งเก่าแลใหม่ในกรุงแลหัวเมืองแห่งประเทศสยาม, เรื่องเดิม, หน้า 150-160.

แล้วจึงได้นำเรือขุดมาใช้อย่างจริงจังต่อไป ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเรือขุดมีราคาค่อนข้างสูง รัฐบาลจึงต้องระมัดระวังในการสั่งซื้อเข้ามาใช้ เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังต้องใช้เงินในการพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ อีกมาก ประกอบกับคนไทยที่รู้วิธีการใช้เครื่องจักรกลแบบตะวันตกยังมีอยู่น้อย ด้วยเหตุนี้การสั่งซื้อเครื่องจักรกลเข้ามาใช้ภายในประเทศจึงต้องดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไปดังกล่าวมาแล้วข้างต้น

**ผลจากการขุดคลอง** การขุดคลองนอกจะก่อให้เกิดประโยชน์ตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายในการขุดคลองคือเพื่อการคมนาคม ขนส่ง คำขาย และเปิดพื้นที่เพาะปลูก ซึ่งทำให้ได้พื้นที่นาเป็นจำนวนมาก อันเป็นผลให้ประเทศไทยสามารถผลิตข้าวส่งออกเป็นจำนวนมากในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังกล่าวมาแล้ว ในเรื่องทุนในการขุดคลอง ผลสำคัญอีกประการหนึ่งของการขุดคลองคือทำให้เกิดการตั้งชุมชนขึ้นตามบริเวณที่ได้มีการขุดคลองเข้าไปถึง ดังจะเห็นอย่างชัดเจนในกรณีการขุดคลองรังสิตฯ คลองแยกและคลองซอยซึ่งดึงดูดให้ราษฎรเดินทางเข้าไปตั้งหลักแหล่งทำมาหากินในบริเวณนั้นอย่างหนาแน่น จนในที่สุดรัฐบาลต้องยกฐานะขึ้นเป็นเมืองธัญบุรี ใน พ.ศ. 2444 ซึ่งมีระยะเวลาห่างจากเมื่อแรกขุดคลองรังสิตฯ เพียง 11 ปี<sup>1</sup> นอกจากนี้ยังจะได้จากผลของการขุดคลองประเวศบุรีรมย์ คลองอุดมชลจร ซึ่งทำให้มีผู้คนเข้าไปจับจองทำนาและตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนเกิดเป็นชุมชนขึ้นหนาแน่นจนที่ดินสองฝั่งคลองไม่เพียงพอ ถึงกับต้องมีการขุดคลองแยกจากคลองทั้งสองเข้าไปในแผ่นดินอีกหลายคลอง ส่วนคลองที่มีมาก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 และเคยอยู่บริเวณรอบนอกตัวเมืองกรุงเทพฯ เช่น คลองมหานาค คลองแสนแสบ และคลองผดุงกรุงเกษม มาบัดนี้ได้มีผู้คนจำนวนมากเข้าไปตั้งบ้านเรือนอยู่ริมฝั่งคลอง ในขณะที่เดียวกับที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ขนส่ง และค้าขาย ทำให้มีการขยายตัวเมืองออกมาด้วย

### คลองขุดซ่อม

เนื่องจากก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 มีการขุดคลองใหม่อย่างมากมายอยู่ตลอดเวลาทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงดังกล่าวแล้วในสองบทแรก และในตอนต้นของบทนี้ มาถึงบัดนี้คลองส่วนใหญ่ชำรุดทรุดโทรมสกปรก และตื้นเขินมาก บางคลองก็แคบเกินไป ไม่พอกับความต้องการใช้ประโยชน์ ถ้าปล่อยทิ้งไว้ในสภาพเช่นนี้จะก่อให้เกิดผลเสียในด้านการคมนาคมและเศรษฐกิจ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบ้านเมืองในที่สุด รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงได้ดำเนินการขุดลอกซ่อมคลองเก่าให้ลึกและสะอาด ตลอดจนขุดขยายให้กว้างขึ้นสำหรับบางคลองเพื่อให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้คลองบางคลองซึ่งเพิ่งขุดในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็จำเป็นต้องมีการขุดซ่อมด้วยเช่นเดียวกัน

คลองที่ขุดซ่อมในรัชกาลนี้ สามารถนำเสนอให้เห็นชัดได้ในรูปตารางที่ปรากฏในหน้าถัดไป

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน ปิยนาด บุนนาค, การวางรากฐานการคมนาคม....., หน้า 16-17

## ตารางแสดงชุดซ่อมในสมัยรัชกาลที่ 5

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                        | ผู้ซ่อม                                                                                                          | ปีที่ซ่อม | วัตถุประสงค์ในการซ่อม                                                                                                                                                                                       | ที่ตั้ง                                                                                                                           | ทุน                                                                                                                       | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                     |
|----------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | คลองศาลเจ้าใหม่<br>(คลองลำเพ็ง) | พระยาไพบูลย์สมบัติ จมื่น-<br>ราชมาศย์ หลวงบูรการกำจัด<br>และราชธุระไทย-จีน เข้าชื่อกัน<br>ขึ้นเรื่องราวขอชุดซ่อม | พ.ศ. 2440 | คลองแคบและตื้นเขิน เพราะมีการรูด<br>ลำคลอง เวลามาไม่มาไม่สะดวก นอก<br>จากนี้ยังทำให้ไม่มีน้ำใช้ในการอุปโภค<br>บริโภค ตลอดจนใช้ดับเพลิงเวลาเกิด<br>เพลิงไหม้ รวมทั้งไม่มีทางระบายน้ำ<br>ออก ทำให้น้ำท่วมเสมอ | อยู่ในตำบลลำเพ็ง ตอน<br>ต้นออกแม่น้ำเจ้าพระยา<br>ตอนปลายคลองต้น ใน<br>การชุดซ่อมนี้ให้ต้องปลาย<br>คลองให้ทะลุคลองแดง-<br>กรุงเทพฯ | พระยาไพบูลย์สมบัติ<br>พระศรีพิทักษ์ผู้มีราชมา-<br>ศาคย์ หลวงบูรการกำจัด<br>และราชธุระไทย-จีน ได้<br>ร่วมกันออกทุนซ่อมคลอง |                                                                                                                                                                                              |
| 2        | คลองบางรัก                      | จีนฮักหวี ขออนุญาตซ่อม                                                                                           | พ.ศ. 2444 | คลองมีสภาพตื้นเขินและคับแคบ จึง<br>ต้องการชุดลอกให้มีสภาพดีเดิมโดย<br>จีนฮักหวี มีบ้านเรือนและโรงสีอยู่ใน<br>คลองนี้                                                                                        | ตำบลบางรัก                                                                                                                        | ไม่ปรากฏหลักฐาน                                                                                                           |                                                                                                                                                                                              |
| 3        | คลองภาษีเจริญ                   | รัฐบาลทำการชุดซ่อม                                                                                               | พ.ศ. 2446 | แก้ความตื้นเขิน                                                                                                                                                                                             | จากบ้านคอนไถ่ (คอน<br>กะฐี) แขวงเมืองสมุทร-<br>สาครมาออกคลองบาง-<br>กอกใหญ่ริมวัดปากน้ำ                                           | สิ้นพระราชทรัพย์ 50,000<br>บาท                                                                                            | ใช้วิธีบีบอัดทำบานคลองและใช้<br>แรงงานเงินตุลิก 2 ตอก 10 นิ้ว<br>พื้นคลองกว้าง 3 วา 2 ศอก<br>กับให้มีทางโยงเรือได้ทั้ง 2 ฝ่าย<br>คลองด้วย ต่อมาใน พ.ศ. 2447<br>ได้ขุดขยายคลองนี้อีกในบางแห่ง |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                   | ผู้ขุดซ่อม                                                | ปีที่ขุดซ่อม            | วัตถุประสงค์ในการขุดซ่อม                                                                                                                                                                           | ที่ตั้ง                                                        | ทุน                                               | หมายเหตุ                                                                                                                                                                                              |
|----------|----------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4        | คลองตำบับ-สะควก            | รัฐบาลทำการขุดซ่อม                                        | พ.ศ. 2446-พ.ศ. 2447     | แก้ความตื้นเขิน                                                                                                                                                                                    | เชื่อมแม่น้ำท่าจีน ตำบลบางช้างกับแม่น้ำแม่กลองที่ตำบลบางนกแขวก | สิ้นพระราชทรัพย์ 47,006 บาท                       | ใช้แรงงานเงินอุดหนุน โดยวิธีเดียวกับคลองภาษีเจริญ เดิมได้มีการเก็บเงินค่าธรรมเนียมเดินเรือในคลองนี้ แต่ในการซ่อมคลองนี้ได้มีการเก็บเงินจากราษฎรมาช่วยขุดซ่อมแล้ว จึงงดการเก็บค่าธรรมเนียมเดินเรือเสีย |
| 5        | คลองท่าไข่                 | รัฐบาลทำการขุดซ่อม                                        | พ.ศ. 2447               | แก้ความตื้นเขิน                                                                                                                                                                                    | ตั้งแต่ปลายคลองพระโขนงไปออกจะเชิงเทรา                          | ไม่ปรากฏหลักฐาน                                   |                                                                                                                                                                                                       |
| 6        | คลองพระแก้ว                | นายนิ นยเสียม จินอัน จินเมงอี จินต้า และราษฎรในบริเวณนั้น | พ.ศ. 2448               | เพื่อแก้ความสกปรกและตื้นเขิน                                                                                                                                                                       | อยู่ระหว่างคลองผดุงกรุงเกษมถึงหลังศาลเจ้าท้าวตุง               | เรียไรเงินจากราษฎรที่ใช้น้ำบริเวณนี้ โดยจ้างจิณฑุ | เมื่อขุดคลองแล้วขอให้ทางการออกประกาศไม่ให้ประชาชนทิ้งขยะลงไปอีก                                                                                                                                       |
| 7        | คลองวัดประทุม-ประทุมวนาราม | พระธรรมวิโรจน์พระราชาคณะวัดประทุมวนาราม ขอให้มีการขุดซ่อม | พ.ศ. 2448               | เมื่อพระสงฆ์ไปป็นศบาศตรทางเรือ โดยออกทางหลังวัดมักจะไปติดเวลาที่คลองบางกอกมีน้ำประตุน้ำ ทางวัดจึงต้องการให้มีทางออกจากหน้าวัดไปออกในประตูน้ำได้อีกทางหนึ่ง แต่คลองหน้าวัดนี้ตื้นเขินเรือเดินไม่ได้ | หน้าวัดประทุมวนารามด้านตะวันออก                                | ไม่ปรากฏ                                          |                                                                                                                                                                                                       |
| 8        | คลองรังสิต                 | หลักฐานไม่แน่ชัด                                          | พ.ศ. 2449               | แก้ความตื้นเขินซึ่งทำให้ทำนาไม่ได้ผล                                                                                                                                                               | ทุ่งหลวงรังสิต                                                 | ไม่ปรากฏ                                          |                                                                                                                                                                                                       |
| 9        | คลองแสนแสบ                 | รัฐบาลทำการขุดซ่อม                                        | พ.ศ. 2447 และ พ.ศ. 2451 | คลองนี้มีความสำคัญต่อการคมนาคม โดยในระยะระหว่างปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และกรุงเทพฯ เพราะฉะนั้นจึงเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ดังนั้นจึงต้องรักษาไว้ให้มีสภาพดี                                       | เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกง                          | สิ้นพระราชทรัพย์ 6,000 บาท                        |                                                                                                                                                                                                       |

| ลำดับที่ | ชื่อคลอง                  | ผู้ขุดซ่อม         | ปีที่ขุดซ่อม | วัตถุประสงค์ในการขุดซ่อม     | ที่ตั้ง                                                               | ทุน                                                                                          | หมายเหตุ                                                    |
|----------|---------------------------|--------------------|--------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 10-11    | คลองประเวศวา<br>คลองสำโรง | รัฐบาลทำการขุดซ่อม | พ.ศ. 2450    | แก้ความตื้นเขิน              | ตามแนวคลองเดิม                                                        | ไม่ปรากฏ                                                                                     |                                                             |
| 12       | คลองตรอกเต้า              | รัฐบาลทำการขุดซ่อม | พ.ศ. 2462    | เพื่อแก้ความสกปรกและตื้นเขิน | ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา<br>และคลองผดุงกรุงเกษม<br>ผ่านบริเวณสี่น้ำเพ็ง | รัฐบาลได้เรียโรเงินจาก<br>ผู้ใช้ประ โยชนจากคลอง<br>นี้ ได้เงินรวม 6,651 บาท                  | เมื่อขุดซ่อมแล้วได้ทำประตูน้ำ<br>เพื่อกักน้ำไว้ใช้ในฤดูแล้ง |
| 13       | คลองสีลม                  | รัฐบาลทำการขุดซ่อม | พ.ศ. 2453    | เพื่อแก้ความสกปรกและตื้นเขิน | แนวถนนสีลมในปัจจุบัน                                                  | ราษฎรในบริเวณคลอง<br>สีลมร่วมใจกันบริจาค<br>ทรัพย์ 5,470 บาทให้กรม<br>สุขาภิบาลจัดการขุดซ่อม |                                                             |

ที่มา

เอกสารต้นต้น

- 1 ก.จ.ช. กส. 11/508 เรื่องพระบรมราชโองการ อนุมัติโครงการขุดคลองวัดประทุมมาราม.
- 2 ก.จ.ช. กส. 11/803 เล่ม 39 รายงานกรมคลองกล่าวถึงแต่ตั้งแต่ตั้งกรมคลอง จนถึงตั้งหม่อมอมรวงศ์วิเศษเป็นเจ้ากรม.
- 3 ก.จ.ช. ร. 5 กษ. 9.2/16 เรื่องพระยาไพฑูริย์ พระศรีพิทักษ์ จมื่นราชามาตย์ หลวงสุระการ กับราษฎรขออนุญาตขุดคลองตำบลสำเพ็ง.

เอกสารรับรอง

นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, *ประวัติกระทรวงเกษตราธิการ* (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนาการ, 2484).ปียนาด บุนนาค, *การวางสายชลประทานกรมชลประทานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (พระนคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุนรัชดาภิเษกสมโภช, 2518).



จะเห็นได้ว่าการขุดซ่อมคลองทั้งเก่าและใหม่เป็นจำนวนถึง 13 คลอง รวมกับจำนวนคลองที่ขุดใหม่ ทั้งที่มีหลักฐานระบุชัดเจนจนสามารถแสดงให้เห็นได้ในรูปตาราง และที่ไม่สามารถนำเสนอในรูปตารางได้ เพราะหลักฐานไม่ชัดเจนแล้ว ก็จะได้เห็นว่ามีความกว่าร้อยละยี่สิบของคลองที่ย่อมแสดงว่ารัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวซึ่งทรงเป็นพระประมุขของประเทศ และทรงเป็นหัวหน้ารัฐบาลในขณะนั้น ทรงสนับสนุนการขุดคลองใหม่และการขุดซ่อมคลองเก่าและใหม่มากทั้งนี้เพราะทรงตระหนักถึงความสำคัญของคลอง แม้จะมีการพัฒนาบ้านเมืองเป็นแบบสมัยใหม่ มีการพัฒนาการคมนาคมทางบกที่ทันสมัยหลายประเภท เช่นถนนหนทางและทางรถไฟ แต่พระองค์ก็ได้ทรงเล็งความสำคัญของคลองในข้อที่มีความจำเป็นต่อวิถีชีวิตของคนไทย ทั้งในด้านการใช้น้ำในลำคลองเพื่อการประกอบกิจประจำวันต่าง ๆ ในบ้านเรือน ตลอดจนใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ขนส่ง ค้าขาย นอกจากนี้ลักษณะพื้นที่ของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นที่ราบลุ่มก็เหมาะสมที่จะมีการขุดคลองไว้ใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะในการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมอย่างทั่วถึงกันโดยตลอด กับทั้งยังใช้เป็นเครื่องป้องกันน้ำท่วมได้เป็นอย่างดี เป็นระบบระบายน้ำธรรมชาติ<sup>1</sup> แม้เมื่อรัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้มีการสร้างถนนแบบสมัยใหม่ขึ้นในกรุงเทพฯ พระองค์ก็โปรดฯ ให้ขุดคลองควบคู่กันไปด้วย เช่น การตัดถนนและขุดคลองราชดำริห์ การตัดถนนและการขุดคลองสาทร ซึ่งนอกจากเพราะต้องการเอาดินในบริเวณที่ขุดคลองมาใช้ถมถนนแล้ว อาจเพื่อใช้คลองเป็นทางระบายน้ำตามธรรมชาติ และสร้างความร่มรื่นร่มเย็นให้แก่บริเวณนั้นด้วย

## คลองประปา

นอกจากคลองที่ขุดขึ้นเพื่อการคมนาคม ขนส่ง ค้าขาย และเพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกแล้ว คลองประปาก็เป็นคลองอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อชาวกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาลที่ 5 มาจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่ชาวกรุงเทพฯ ใช้น้ำในลำคลองเป็นแหล่งระบายสิ่งโสโครกมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ด้วยภารกิจของสกปรกลงในแม่น้ำลำคลองอยู่เป็นประจำ ดังจะเห็นได้จากบทความของหมอบรัดเลย์<sup>2</sup> ในหนังสือพิมพ์บางกอกกาเลนเดอร์ พ.ศ. 2379 ได้บรรยายสภาพคลองซึ่งสรุปได้ว่าตามริมคลองมีบ้านเรือนปลูกยื่นลงไปคลองอย่างแน่นขนัดเพื่อความสะดวกในการทิ้งวัตถุทุกชนิดที่ไม่ต้องการลงในแม่น้ำลำคลอง ลำคลองจึงกลายเป็นท่อโสโครกที่มาสำหรับระบายขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ออกไปให้พ้นบ้าน นอกจากนี้ยังมีส้วมตั้งอยู่เรียงรายตามริมคลองซึ่งยังทำให้คลองสกปรกมากยิ่งขึ้นด้วย<sup>3</sup> ใน พ.ศ. 2399 รัชกาลที่ 4 ได้ทรงออกประกาศห้ามทิ้งสัตว์ตายลงในน้ำ แต่แม่น้ำลำคลองก็ยังคงสกปรกอยู่นั่นเอง ชาวกรุงเทพฯ ก็ยังคงระบายสิ่งโสโครกลงไปในน้ำในขณะเดียวกับที่ใช้น้ำดังกล่าวทั้งอาบกิน และประกอบกิจการประจำวันอื่น ๆ จึงเป็น

<sup>1</sup> นิจ วิทยุธีระนันท์, “การเปลี่ยนแปลงของเมืองและการวางผัง”, เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาวะน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร วันศุกร์ที่ 20 กรกฎาคม 2522 ณ ศูนย์สารนิเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 3.

<sup>2</sup> มิชชันนารีอเมริกันที่เข้ามาในเมืองไทยในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้ทำคุณประโยชน์ให้แก่เมืองไทยอย่างมากมาย โดยเฉพาะในด้านการพิมพ์ และการแพทย์สมัยใหม่.

<sup>3</sup> อ้างถึงใน ท. กล้วยไม้ ณ อยุธยา “ประวัติงานสุขาภิบาลนครหลวง”, *วารสารเทศบาลนครกรุงเทพฯ* หน้า 64.

ผลให้ชาวกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ใกล้แม่น้ำลำคลองเป็นโรคเกี่ยวกับระบบการย่อยอาหารเป็นประจำ ซึ่งเมื่อเกิดโรคระบาดขึ้นครั้งใดก็มีประชาชนเสียชีวิตเป็นจำนวนมากเป็นประจำ<sup>1</sup>

ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่ต้องจัดหาน้ำสะอาดมาให้ประชาชนได้ใช้บริโภคและใช้สอยอื่น ๆ ปรากฏว่าในตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีบริษัทเอกชนแห่งหนึ่งสูบน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาจำหน่ายในบางตำบล ปรากฏว่าประชากรกรุงเทพฯ ซึ่งมีประมาณ 330,000 คน ส่วนใหญ่จะใช้บริการดังกล่าว แต่ในฤดูแล้งก็ยังคงใช้น้ำคลองบริโภค ดังนั้นรัชกาลที่ 5 จึงทรงพยายามแก้ปัญหาด้วยการนำวิทยาการและเทคโนโลยีแบบตะวันตกเข้ามาช่วย พระองค์ได้พระราชทานทุนเริ่มต้น 3 ล้านบาทให้กรมสุขาภิบาล จัดหาน้ำสะอาดมาใช้ในพระนคร ซึ่งพระราชทานชื่อกิจการนี้ว่า “การประปา” โดยว่าจ้างนายช่างชาวฝรั่งเศสเข้ามาเป็นนายช่างสุขาภิบาล แล้วได้เริ่มดำเนินการใน พ.ศ. 2446<sup>2</sup> กรมสุขาภิบาลได้จัดซื้อที่ดินและจัดที่ขังน้ำที่คลองเชียงราก แล้วขุดคลองประปาระบายน้ำจากคลองเชียงรากมาขึ้นโรงสูบน้ำที่สามเสน กิจการนี้เพิ่งมาเสร็จเรียบร้อยใช้การได้อย่างทั่วถึงในสมัยรัชกาลที่ 6 พร้อมกับมีการออกพระราชบัญญัติรักษาคคลองประปา เพื่อป้องกันมิให้ประชาชนทำโคลงสกปรก โดยกำหนดข้อห้ามต่าง ๆ ด้วย<sup>3</sup> คลองประปายังคงอำนวยประโยชน์ให้แก่ชาวกรุงเทพฯ มาจนถึงปัจจุบันนี้

### การทํานุบำรุงรักษาคลอง

เมื่อมีการขุดคลองใหม่และขุดซ่อมคลองเก่าอย่างมากมายดังกล่าวมาแล้ว รัฐบาลก็เห็นสมควรให้มีการทํานุบำรุงคลองต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้สามรถใช้ได้ทุกฤดูกาล ทั้งในด้านการคมนาคม ขนส่ง ค้าขาย และการเพาะปลูก แต่ในขณะนั้นยังไม่มีหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในเรื่องนี้โดยตรง และที่เป็นปัญหาสำคัญคือยังไม่มีนายช่างผู้ชำนาญการทางน้ำ ซึ่งจะช่วยให้คำแนะนำและตรวจตราการคลองทั่วไปด้วย<sup>4</sup> ในที่สุด พ.ศ. 2445 รัฐบาลได้จ้างนายโฮมัน วันเดอ ไฮเด (Homan Van de Heide) ชาวฮอลันดาซึ่งมีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในด้านการคลองเข้ามาเป็นเจ้ากรมคลองที่ตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2446<sup>5</sup>

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดในพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2 และรัชกาลที่ 3.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. 9/5 เบ็ดเสร็จกระทรวงเกษตราธิการ, รายงาน มร. วันเดอ ไฮเด และ มร. โฮเตีย เรื่องขุดคลองทำทำนบ แลน้ำน้ำจัดใช้ในกรุงเทพฯ, เก็บความโดยมิสเตอร์แกรแฮม โดยนำรายงานนั้นมาเรียงขึ้นใหม่เป็นรายงานย่อ 11 กพ. 121 - 28 กย. 125.

<sup>3</sup> ท. กล้วยไม้ ๗ อุษยา, เรื่องเดิม, หน้า 88-89.

<sup>4</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน นายพลเอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งเก่าแลใหม่ในกรุงแลหัวเมืองแห่งประเทศสยาม”, เรื่องเดิม, หน้า 130-160.

<sup>5</sup> พวงเพชร สุรัตน์วิกุล, *เปรียบเทียบผลงานของเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ พ.ศ. 2435 - พ.ศ. 2475*, วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2516, หน้า 6. และโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ในสุนทรีย อาสะโว้ย, *การพัฒนาบบชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 ถึง พ.ศ. 2493*, วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2521, หน้า 74-79.

นายไฮเดได้เสนอโครงการขียนาท โดยการปิดทำนบในแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองขียนาท เพื่อทดน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาให้ไหลหลากมาตามคลองขุดใหม่ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ให้น้ำไหลไปสู่ไร่นาได้ทุกฤดูกาลตลอดลงมาถึงริมทะเล โครงการนี้จะต้องเสียเงินค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ 60 ล้านบาท<sup>1</sup> ซึ่งรัฐบาลเห็นว่า เป็นจำนวนมหาศาลเกินที่รัฐบาลจะดำเนินการตามโครงการได้ เพราะขณะนั้นรัฐบาลกำลังใช้งบประมาณในการพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ ที่รัฐบาลเห็นว่าจำเป็นกว่าในภาวะที่ประเทศไทยกำลังถูกคุกคามจากจักรวรรดินิยมตะวันตก รัฐบาลจึงระงับโครงการนี้ไว้ก่อน แล้วให้กรมคลองซึ่งขึ้นกับกระทรวงเกษตรธิการจัดซ่อมคลองต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้วให้มีน้ำพอที่จะบำรุงการเพาะปลูก และให้เรือแพสัญจรไปมาได้โดยสะดวก ดังจะเห็นได้จากเรื่องคลองขุดซ่อม ในการขุดซ่อมคลองนี้รัฐบาลได้ส่งเรือขุดเข้ามาใช้ขุดซ่อมคลองดังกล่าวมาแล้วในเรื่องเทคนิคและวิธีการขุดคลอง

นอกจากนี้กรมคลองยังได้จัดการก่อสร้างประตูน้ำขึ้นตามคลองต่าง ๆ สำหรับจะได้ทดน้ำเพื่อให้เรือต่าง ๆ เดินไปมาค้าขายได้สะดวกตลอดเวลา ไม่ต้องรอให้ถึงคราวหน้าน้ำอย่างที่เป็นอยู่ กับเพื่อทดน้ำให้เข้านาสำหรับหล่อเลี้ยงต้นข้าวในฤดูน้ำน้อยด้วย ระหว่าง พ.ศ. 2447 - พ.ศ. 2453 กรมคลองได้ทำการก่อสร้างประตูน้ำในคลองต่าง ๆ ดังนี้<sup>2</sup>

ในคลองแสนแสบมี 3 ประตู คือ ประตูน้ำสระปทุมวัน ประตูน้ำบางนา ประตูน้ำท่าไข่ พร้อมทั้งที่พิทเก็บเงินค่าธรรมเนียมด้วย ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 243,800 บาท

ในคลองภาษีเจริญมี 2 ประตู คือ ประตูน้ำภาษีเจริญตอนใน และประตูน้ำภาษีเจริญตอนนอก ค่าใช้จ่าย 149,000 บาท

ในคลองดำเนินสะดวกมี 2 ประตู คือ ประตูน้ำบางยางและประตูน้ำบางนกแขวก สิ้นค่าใช้จ่าย 149,000 บาท

ในคลองประเวศฯ มี 2 ประตู คือ ประตูน้ำพระโขนง และประตูน้ำท่าถั่ว สิ้นเงิน 181,041 บาท

ในคลองสำโรงมี 2 ประตู คือ ประตูน้ำสำโรง และประตูน้ำปากตะคลอง สิ้นเงิน 181,445 บาท

ประตูน้ำสุดท้ายในรัชกาลนี้คือประตูน้ำบางเหี้ย สิ้นค่าใช้จ่าย 581,696 บาท

นอกจากรัฐบาลจะบำรุงการคลองด้วยการตั้งกรมคลองเพื่อสำรวจตรวจตราดูแลรักษาคลอง ทำทำนบ และประตูน้ำในคลองต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลยังได้ออกประกาศและพระราชบัญญัติหลายฉบับเพื่อป้องกันรักษาคลองและทำนบ พร้อมทั้งกำหนดบทบัญญัติลงโทษผู้ทำลายทำนบและคลองด้วย ดังพระราชบัญญัติรักษาคลองศก 121 (พ.ศ. 2445) เป็นต้น<sup>3</sup> ทั้งนี้เพื่อเป็นการประกันว่าคลองเหล่านี้จะอยู่ต่อไป<sup>4</sup> นอกจากนี้รัฐบาล

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร.5 กษ. 9/5 เบ็ดเสร็จกระทรวงเกษตรธิการ, เรื่องเดิม. และ สุนทรีย์ อาสะวีย์, เรื่องเดิม, หน้า 36-74.

<sup>2</sup> นายพลเอก เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์, “คลองต่าง ๆ ทั้งเก่าแลใหม่....”, เรื่องเดิม, หน้า 150-160.

<sup>3</sup> โปรดอ่านรายละเอียดในภาคผนวก 7.

<sup>4</sup> นิจ วิทยุชรนันท์, เอกสารเรื่องเดิม, หน้า 3.

ยังได้ทำการกำจัดผักตบชวา และสวะในคลองต่าง ๆ ซึ่งเป็นเหตุให้เรือไปมาลำบากด้วย แต่ก็ไม่สู้ได้ผลนัก เพราะผักตบชวาแพร่พันธุ์ขยายตัวได้รวดเร็วมาก<sup>1</sup>

## ปัญหาเกี่ยวกับคลองและการแก้ไขปัญหของรัฐบาล<sup>2</sup>

เนื่องจากคลองเป็นสิ่งสาธารณูปโภคอันสำคัญยิ่ง รัฐบาลในหน้าที่ของกรมเจ้าท่าได้หมั่นตรวจตราดูแลรักษาคลองอยู่เสมอ เมื่อเกิดปัญหาใดขึ้น รัฐบาลก็ได้พยายามแก้ไขให้ลุล่วงไปเพื่อประโยชน์สุขของอาณาประชาราษฎร์ เช่นใน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) เมื่อกรมเจ้าท่าทำการตรวจรักษาลำคลองโอง่าง คลองผดุงกรุงเกษม คลองบ้านสมเด็จ คลองมหานาค คลองตลาด และคลองบางลำภู ปรากฏว่ามีเรือจอดกีดขวางทางเรือเดินไปมา ถ้าจะไล่ไม่ให้เรือเหล่านี้จอดเลยก็เป็นการผิดพระราชบัญญัติ ซึ่งให้เรือจอดได้ แต่ให้จอดฝั่งหนึ่งเพื่อไม่ให้เป็นเครื่องกีดขวาง ส่วนเรื่องแพนั้นในพระราชบัญญัติกำหนดว่าจอดไม่ได้ จึงไม่มีปัญหา กรมเจ้าท่าได้ปรึกษากระทรวงโยธาธิการ ในที่สุดกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการขณะนั้นได้ให้กรมเจ้าท่าถือตามพระราชบัญญัติข้อ 5 ซึ่งกล่าวว่า เรือลูกค้าลำใดจะจอดประจำทำในคลองใหญ่ ก็ให้จอดริมตลิ่งข้างหนึ่งเรียงลำตามลำคลอง ห้ามไม่ให้จอดซ้อนกันถึงสองสามชั้น<sup>3</sup> กรมเจ้าท่าได้จัดการตรวจรักษาลำคลองอย่างเข้มงวดตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ฉะนั้นการจอดเรือในคลองต่าง ๆ จึงเรียบร้อยขึ้น ไม่กีดขวางการเดินเรืออีกต่อไป<sup>4</sup>

หลังจากแก้ปัญหาเรื่องการเดินเรือได้แล้ว ยังมีปัญหาเรื่องราษฎรปลูกเรือนโรงล่าเข้าไปในลำคลอง ถ้าเป็นเรือนโรงของคนสามัญ เจ้าหน้าที่ก็จัดการให้รื้อถอนได้ แต่ถ้าเป็นเรือนโรงของผู้มีศบรรดาศักดิ์ เมื่อเจ้าหน้าที่ไปว่ากล่าวก็มักจะมีเรื่องวุ่นใหญ่โต ทำให้กรมเจ้าท่าดำเนินการล่าช้ามาก การเป็นเช่นนี้เพราะกรมเจ้าท่ายังไม่มียกเทศกติกากำหนดเขตคลองที่แน่นอน นอกจากบางคลองทำเป็นเขื่อนกันอย่างถาวร เช่น คลองตลาด แต่ก็มีน้อยมาก การที่รัฐบาลจะลงทุนทำเขื่อนดังเช่นคลองตลาดก็เป็นการสิ้นเปลืองเงินแผ่นดินมาก กระทรวงโยธาธิการจึงหาทางแก้ไขเรื่องนี้ คือ กำหนดเขตคลองอย่างง่าย ๆ และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยตามแบบวิธีการกำหนดเขตถนน โดยให้กรมเจ้าท่าใช้ไม้ปักหมายตามแนวลำคลอง แต่ถ้ากรมเจ้าท่าทำตามลำพังก็อาจมีเรื่องทางกฎหมายภายหลัง กระทรวงโยธาธิการจึงขอให้กรมแผนที่กับอำเภอท้องที่ไปร่วมปฏิบัติงานด้วย และเนื่องจากการสั่งให้รื้อถอนบ้านเรือนตามแนวริมคลองโดยกระทันหัน จะทำความลำบากให้แก่ราษฎรที่มีกำลังทรัพย์น้อย กรมเจ้าท่าจึงใช้วิธีเดียวกับการทำถนน ซึ่งกรมสุขาภิบาลได้ทำมาแล้ว คือ ส่งใบพิมพ์เตือน

<sup>1</sup> พวงเพชร สุรัตนกุล, เรื่องเดิม, หน้า 69-70.

<sup>2</sup> ตัดตอนมาจาก ปิยนาด บุนนาค, “การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”, หน้า 18-20.

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร. 5, ยธ. 6/16, “กรมเจ้าท่ายื่นรายงานการตรวจตราแลซ่อมคลองต่าง ๆ แลว่ามีผู้ขัดขืนการจอดเรือเกาะกะอยู่บ้าง (6 สิงหาคม - 25 ธันวาคม ร.ศ. 116)”.

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร. 5 ยธ. 6/20 “กรมเจ้าท่าขออนุญาตปักหลักเขตคลองและมีให้ผู้ใดปลูกสร้างโรงเรือนต่าง ๆ ล้ำหลักเข้าไปได้ (7 เมษายน - 17 พฤษภาคม ร.ศ. 118)” และเรื่องเดิม, “กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”, สำเนาที่ 4/135, 7 เมษายน ร.ศ. 117.

ล่วงหน้าเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) หลังจากนั้นกรมเจ้าท่าได้จัดพนักงานออกปากเขตคันคลองตามพระราชบัญญัติ ซึ่งได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ออกประกาศเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441)

สำหรับคลองต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลขุดซ่อมให้ใช้การได้ดี พร้อมทั้งทำประตูน้ำด้วยเพื่อเรือจะเดินได้ตลอดปี และเพื่อใช้น้ำในการเพาะปลูกได้ทุกฤดูกาล รัฐบาลก็ได้ออกพระราชบัญญัติรักษาคองและทำทอนขึ้น พร้อมทั้งกำหนดอัตราเก็บเงินเรือผ่านเข้าออกในลำคลองเหล่านี้ ทั้งนี้เพื่อนำเงินมาใช้ในการดูแลรักษาคองให้ใช้ได้ตลอดอย่างเต็มที่ และยังกำหนดข้อบังคับกันริมคลองให้เป็นถนนหลวง เพื่อความสะดวกแก่ผู้เดินไปมาทางบก และกำหนดอัตราค่าปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืนด้วย ทั้งนี้เป็นการฝึกให้ประชาชนรู้จักความเป็นระเบียบเรียบร้อย รู้จักหน้าที่และการเสียสละ เช่น เมื่อรัฐบาลทำการขุดซ่อมคลองภาษีเจริญเป็นเงิน 137,214 บาท ทำประตูน้ำใหญ่ต้นคลองปลายคลอง และประตูน้ำเล็กอีก 5 ประตู เป็นเงิน 168,294 บาท<sup>1</sup> และรัฐบาลได้ออกกฎหมายบดickerตรวจเกษตรราธิการ เป็นข้อบังคับสำหรับคลองภาษีเจริญขึ้น คือ ให้เว้นที่ริมคลองภาษีเจริญไว้เป็นถนนหลวงสำหรับเป็นทางโยงเรือฝั่งละ 6 คอกทั้งสองฝั่ง ห้ามผู้ใดปลูกสร้างสิ่งใดลงในเขตถนนหลวงเว้นแต่จะทำสะพานทำน้ำที่ไม่มีหลังคาและไม่ยื่นพื้นตลิ่งออกมาเกิน 3 คอก แต่ถ้าเห็นว่าจะเป็นการขัดขวางแก่การเดินทางเรือหรือจะเป็นอันตรายแก่ฝั่งคลองด้วยประการใด ๆ จะบังคับให้เรือถอนเสีย ถ้าไม่ทำตามข้อบังคับให้ปรับไม่เกิน 20 บาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือทั้งปรับและจำคุก ถ้าจะทำสะพานข้ามคลองหรือจะทำสะพานทำน้ำ นอกจากที่ได้รับอนุญาตไว้แล้ว ก็ให้มาขออนุญาตต่อเจ้าพนักงานรักษาคองก่อน และเมื่อเสนาบดickerจนถูกต้องจึงจะทำได้ ให้เรือที่เดินในคลองภาษีเจริญเดินทางฝั่งขวา และห้ามเรือกลไฟเดินเร็วกว่าชั่วโมงละ 200 เส้น พร้อมทั้งกำหนดอัตราการเก็บค่าธรรมเนียมเรือที่เดินผ่านไปมาในคลองภาษีเจริญด้วย<sup>2</sup>

สำหรับคลองอื่น ๆ ทั่วไปนั้น รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติรักษาคองขึ้นซึ่งได้มีบทบัญญัติลงโทษผู้ฝ่าฝืนไว้ด้วย เช่น ทิ้งขยะมูลฝอยลงในลำคลอง กำหนดให้ปรับไม่เกิน 20 บาทหรือจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือทั้งปรับทั้งจำ เป็นต้น

## สะพาน

เนื่องจากในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการสร้างถนนตามแบบตะวันตกขึ้นหลายสาย แต่ในขณะเดียวกัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ก็มีได้โปรดฯ ให้ถมคลองเพื่อขยายถนนหรือตัดถนนใหม่แต่อย่างใด พระองค์ยังคงรักษาคองพร้อมกับทำนุบำรุงคลองให้ใช้การได้ดีอยู่เสมอตั้งที่กล่าวไปแล้วในเรื่องคลอง ด้วยเหตุนี้ในรัชกาลนี้ถนนกับคลองมักจะอยู่ควบคู่กัน ซึ่งน่าจะเป็นนโยบายการวางผังเมืองที่ถูกต้อง เพราะคลองมีคุณประโยชน์นานาประการดังที่กล่าวมาแล้ว ดังนั้นเพื่อจะทำให้การใช้ถนนและคลองเป็นไปได้อย่างทั่วถึง รัชกาลที่ 5 จึงโปรดฯ ให้สร้างสะพานเชื่อมระหว่างถนนกับถนนโดยข้ามคลองที่คู่ขนานไปกับถนน งานสร้างสะพาน

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 5 กษ. 9/3/8, “คิดจะซ่อมคลองภาษีเจริญและทำประตูน้ำ”.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5 กษ. 9/4, “พระราชบัญญัติรักษาคองและทำทอน”.

จึงนับว่าเป็นงานก่อสร้างทางด้านการคมนาคมที่สำคัญมากประการหนึ่งในรัชกาลนี้ และได้รับการพัฒนาให้มั่นคงแข็งแรงสวยงาม จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นประดิษฐกรรมที่ประณีตสง่างาม ซึ่งยากจะหางานในประเภทเดียวกันมาเปรียบเทียบได้แม้ในปัจจุบันนี้ เนื่องจากงานสร้างสะพานมีความสำคัญและมีความสัมพันธ์กับคลองในสมัยรัชกาลที่ 5 มาก ผู้วิจัยจึงใคร่ขอกล่าวถึงเรื่องสะพานเป็นพิเศษกว่าที่เคยกล่าวมาแล้วในตอนอื่น โดยจะกล่าวตามประเด็นต่อไปนี้คือ<sup>1</sup>

1. สาเหตุในการสร้างและซ่อมแซมสะพาน
2. หลักเกณฑ์ในการสร้างและซ่อมแซมสะพาน
3. เงินงบประมาณที่ใช้ในการสร้างและซ่อมแซมสะพาน

ทั้งนี้โดยมีตารางแสดงสะพานที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เท่าที่มีหลักฐานปรากฏประกอบด้วย

**สาเหตุในการสร้างและซ่อมแซมสะพาน** ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากทางด้านเศรษฐกิจและการให้บริการแก่สังคมโดยอาจพิจารณาได้ดังนี้

(1) เนื่องจากการสร้างถนนส่วนใหญ่มีกีดขวางคลองซึ่งมีอยู่มากมาย รัฐบาลจึงต้องสร้างสะพานพร้อม ๆ กับการทำถนน เมื่อเสร็จพร้อมกันก็ใช้การได้ทันที เช่น เมื่อสร้างถนนประแจจีนก็สร้างสะพานข้ามคลองแสนแสบมาหาถนนประแจจีนพร้อมกันด้วย และใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) รัฐบาลทำสะพานข้ามคลองวัดสระเกศในขณะที่ทำถนนหน้าวัดสระเกศจวนแล้วเสร็จ เป็นต้น

(2) การสร้างสะพานเพื่อย่นระยะทาง ช่วยให้ผู้ไม่ต้องเดินทางไกลและเป็นการย่นระยะเวลาด้วย เช่น ใน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2451) รัฐบาลสร้างสะพานเฉลิม 55 ตรงบริเวณปลายถนนบำรุงเมืองไปจดถนนราชดำริห์เป็นการย่นระยะทางที่จะไปถนนราชดำริห์

(3) เนื่องจากสะพานเดิมชำรุดทรุดโทรมมาก เป็นอันตรายต่อการคมนาคม จึงต้องรื้อออกสร้างขึ้นใหม่ให้มั่นคงแข็งแรง โดยอาจเปลี่ยนเป็นสะพานเหล็ก หรือสะพานเสริมคอนกรีต หรือสะพานไม้ เช่น สะพานข้ามคลองเม่งแสงในถนนดวงตะวัน และถนนคอเสื้อ สะพานนี้สร้างขึ้นอย่างชั่วคราว ใช้มาเป็นเวลานานถึง 66 ปีแล้ว เมื่อถึง ร.ศ. 123 (พ.ศ. 2447) สะพานนี้ทรุดโทรมมาก รัชกาลที่ 5 จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างใหม่ให้มั่นคงแข็งแรงขึ้นด้วยเงินที่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ และพระอรรคชายาทรงร่วมกันบริจาคบำเพ็ญพระราชกุศลนับตามพระชนมายุปีละ 80 บาท เรียงพระองค์เสร็จแล้วพระราชทานนามสะพานนี้ว่า “สะพานพระอรรคชายา”

(4) เนื่องจากแต่เดิมเป็นสะพานเล็ก ๆ พอคนเดินได้ แต่ต่อมากลายเป็นเส้นทางเดินสำคัญเพราะเป็นทางนำไปสู่สถานที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องสร้างขยายสะพานให้ใหญ่และมั่นคงถาวรขึ้น เพื่อคนเดินทางได้ใช้ชวยดยานพาหนะผ่านไปมาได้ เช่น ใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) รัฐบาลได้สร้างและขยายสะพานข้ามคลองสัมปอในถนนช่างฮี สะพานในถนนดวงเดือน และสะพานในถนนราชวัด เพราะเป็นเส้นทางสำคัญนำไปสู่สถานีรถไฟของทางรถไฟสายนครราชสีมาโดยทำเป็นสะพานท่

<sup>1</sup> ตัดตอนมาจาก ปิยนถ บุนนาค, เรื่องเดิม, หน้า 55-64.

## หลักเกณฑ์ในการสร้างและซ่อมสะพาน

ชั้นแรกกระทรวงโยธาธิการไปตรวจสถานที่ที่ควรทำสะพานว่า ควรทำหรือซ่อมแซมสะพานใดก่อนหลัง โดยกระทรวงโยธาฯ จัดทำบัญชีรายชื่อสะพานที่จะก่อสร้างและซ่อมแปลงใหม่หรือที่ควรซ่อมแซมตัดแปลงใหม่แล้วเขียนแบบและประมาณราคาเสนอเป็นเงินงบประมาณประจำปีแต่ละปีขึ้นกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 เพื่อทรงวินิจฉัยขั้นสุดท้ายว่าสะพานดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะหรือไม่เพียงใด และพอจะทำตามงบประมาณนั้นได้หรือไม่ เช่นเมื่อโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเฉลิม 43 เมื่อพระชนมายุครบ 43 พรรษาใน ร.ศ. 115 (พ.ศ. 2438) ในชั้นต้นกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาฯ ทรงเสนอสถานที่ที่จะทำสะพานนี้ตามจำนวนเงินงบประมาณ 5,100 บาท ให้ทรงพิจารณา 2 แห่ง คือ

1. บริเวณถนนคลองเตย จะสร้างสะพานเพื่อให้เป็นสะพานต่อถนนซึ่งตัดใหม่จากถนนวัวลำพองไปตามทางรถไฟสายปากน้ำบรรจบถนนปทุมวันมาลีลม สะพานนี้มีความจำเป็นในการเชื่อมถนนให้ติดต่อกัน
2. บริเวณถนนต่างกรม ซึ่งเป็นถนนที่พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นสรรพสาตรและกรมหมื่นนราธิปฯ ทรงมอบที่ดินของพระองค์ให้ตัดเป็นถนนเริ่มต้นจากถนนเจ้าครุชปลายทางออกถนนเฟื่องนคร เมื่อสร้างถนนนี้แล้วจำเป็นต้องมีสะพานข้ามคลองลอดจากถนนหลังยุทนาไปลงถนนเจ้าครุชตรงถนนต่างกรมที่จะตัดขึ้นใหม่นั้น

เมื่อทรงพิจารณาแล้ว ทรงเห็นว่าที่บริเวณถนนต่างกรมที่จะตัดนั้น มีสะพานที่อยู่แล้วไม่จำเป็นต้องมีสะพานอีก และแม้ว่าพระเจ้าน้องยาเธอทั้งสองพระองค์จะทรงมอบที่ดินเพื่อตัดถนนแต่เมื่อตัดถนนแล้วเจ้าของที่ดินผู้ให้ที่ดินตัดถนนก็จะได้กำไรจากการตัดถนนมาก ดังนั้นจึงทรงเห็นว่าเจ้าของที่ดินน่าจะตัดถนนเองแล้วมอบให้กระทรวงโยธาฯ รักษาตามที่ผู้ขอตัดถนนทำมาหลายรายแล้ว ฉะนั้นสะพานที่จะทำขึ้นก็ดูยังไม่สำคัญและจำเป็นเท่ากับสถานที่บริเวณถนนคลองเตย ซึ่งมีความจำเป็นต้องมีสะพานเชื่อมถนนตัดใหม่ไม่เช่นนั้น ถนนจะไม่บรรจบกัน และก่อให้เกิดความลำบากแก่ผู้เดินทางไป จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเฉลิม 43 ที่ตำบลคลองเตยดังกล่าว สะพานนี้มีขนาดใหญ่ใช้เครื่องเหล็กทำรากและก่อกำแพงเชิงสะพานข้างหนึ่งสูง 2.38 เมตร กว้าง 1.75 เมตร ยาว 12.60 เมตร อีกข้างหนึ่งสูง 1.00 เมตร กว้าง 1.75 เมตร ยาว 12.60 เมตร สะพานนี้สร้างเสร็จแล้วเปิดวันที่ 22 กันยายน ร.ศ. 115 โดยเสด็จทรงเปิดเอง<sup>1</sup>

**สะพานเฉลิม 44** กระทรวงโยธาฯ ได้กราบบังคมทูลเสนอสถานที่สร้างสะพานไว้ 3 แห่ง ตามเงินงบประมาณ 6,103 บาท 50 สตางค์ พร้อมทั้งขอเสนอแนะคือ

1. เนื่องจากถนนศาลาแดงตั้งแต่สะพานเฉลิม 43 ไปมีเพียงสะพานข้ามหน้าบ้านพระยาสุรศักดิ์เท่านั้น จึงควรทำถนนต่อไปตามสายรถไฟสายปากน้ำ จนถึงถนนซึ่งหลวงสาธตราชายุกต์ทำขึ้น แล้วจึงทำสะพานข้ามคลองตรงถนนบรรจบกัน ซึ่งควรจะเป็นสะพานเฉลิม 44

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร.5 ยธ. 9/7, “เรื่องสะพานเฉลิม 42, 43, 44, 45, 46 (21 กันยายน ร.ศ. 113 – 15 พฤศจิกายน ร.ศ. 117)”.

2. สร้างเป็นสะพานทำน้ำที่ท่าแปดตำรวจ หน้าป้อมทัศนานิกร แต่ถ้าสร้างสะพานที่นี้ก็จะเป็นการสาธารณประโยชน์ เพราะจะเป็นสะพานทำน้ำสำหรับพระบรมมหาราชวัง

3. สะพานทำน้ำที่ปลายถนนข้างวังพระเจ้าลูกยาเธอ พระองค์เจ้ากิตติภวรวรรณลักษณ

เมื่อได้ทรงพิจารณาแล้ว ทรงเลือกทำสะพานเฉลิม 44 ที่ปลายถนนศาลาแดงข้ามไปต่อถนนสาทรข้ามคลองเตย สะพานนี้เปิดวันที่ 22 กันยายน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) โดยเจ้าฟ้าอัษฎางค์เดชาวุธ เพราะขณะนั้นรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสยุโรป

จะเห็นได้ว่าในการพิจารณาเลือกสถานที่ทำสะพานนั้น รัชกาลที่ 5 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ทำสะพานโดยคำนึงถึงสาธารณประโยชน์เป็นสำคัญ

ในสมัยนั้นสะพานมี 3 แบบคือ สะพานไม้ สะพานเหล็ก และสะพานท่อ<sup>1</sup> ฝ่ายที่ทำสะพานคือกรมโยธาฯ เมื่อทำเสร็จแล้วมอบให้กรมสุขาภิบาลเป็นผู้รักษา

## เงินงบประมาณที่ใช้ในการสร้างและซ่อมแซมสะพาน

รัฐบาลได้จัดสรรเงินสำหรับการสร้างและซ่อมแซมสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการผ่านกรมโยธาและกรมสุขาภิบาล โดยจัดสร้างซ่อมแซมสะพานตามคุณประโยชน์ความจำเป็นและความสำคัญของสะพานนั้น ๆ ต่อสาธารณประโยชน์ เช่นรัชกาลที่ 5 ทรงเร่งให้กรมโยธาสร้างสะพานสาทรประดิษฐ์ให้เสร็จเรียบร้อยใน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) โดยทรงกำชับให้ทำการก่อสร้างให้มั่นคงแข็งแรง เพราะบริเวณที่จะเป็นเชิงสะพานสาทรประดิษฐ์มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นบริเวณที่ทางรถไฟใหญ่สายเหนือหลายสายมารวมกัน คือ สายนครราชสีมา สายแปดริ้ว และยังเป็นที่สุดของทางรถไฟปากน้ำกับทางรางสายใหญ่สองสาย และยังเป็นบริเวณที่ยวดยานพาหนะจำเป็นต้องผ่านไปมาอยู่เสมอ ฉะนั้นถ้าไม่มีสะพานสาทรประดิษฐ์จะก่อให้เกิดความเดือดร้อนมาก<sup>2</sup>

ถ้าเงินในงบประมาณไม่พอใช้ทำสะพาน ก็ต้อง “โย้เงิน” จากแหล่งอื่นมาก่อน เช่นใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมสะพานสมมตอมรรคอย่างเร่งด่วน เพราะสะพานเดิมเก่าแก่ทรุดโทรมมาก ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้คนและยวดยานที่ผ่านไปมาให้ทำเป็นสะพานเหล็กขนาดใหญ่พร้อม ๆ กับทำสะพานข้ามคลองวัดสระเกศ ซึ่งจำเป็นต้องทำอย่างเร่งด่วนเช่นเดียวกัน เพราะถนนข้างวัดสระเกศเกือบเสร็จแล้ว เงินที่ต้องใช้ในการทำสะพานสมมตอมรรค 10,518 บาท และสำหรับสะพานข้ามคลองวัดสระเกศ 3,768 บาท ปรากฏว่าเงินงบประมาณไม่พอ รัชกาลที่ 5 จึงโปรดเกล้าฯ ให้ “โย้เงิน” มาจากโรงบ่อนและโรงสุราเพื่อให้ได้ใช้ถนนและสะพานดังกล่าวเป็นสาธารณประโยชน์ได้โดยเร็ว

<sup>1</sup> สะพานท่อ คือ สะพานซึ่งทำเหนือคลองที่เป็นรางน้ำ ท้องสะพานพ้นจากระดับพื้นถนนเล็กน้อย ค่าใช้จ่ายทำค่อนข้างสูง คือราคาประมาณ 1,000 บาทถึง 1,600 บาท สะพานท่อนี้เป็นแบบที่ไทยเอามาจากชาวชวา.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5 ขธ. 9/14 และ ขธ. 9/117.



เมื่อรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ทำสะพานวิศวกรรมนิรมาณข้ามคลองผดุงกรุงเกษมต่อถนนเทวียุวราช เนื่องจากเงินงบประมาณมี 30,000 บาท แต่ในการทำสะพานต้องใช้เงิน 34,000 บาท จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงคลังพิจารณา “โยเงิน” จากแห่งอื่นมาทำสะพานนี้ก่อนใน ร.ศ. 120 เพราะสะพานนี้เป็นเส้นทางสำคัญและรัฐบาลได้สั่งเครื่องเหล็กทำสะพานเข้ามาแล้ว ถ้าทำช้าไปก็จะเสียประโยชน์

บางครั้งก็โปรดเกล้าฯ ให้นำเงินส่วนพระนครมาเพิ่มเติมในการทำสะพาน เพราะงบประมาณที่กะไว้แต่เดิมไม่เพียงพอ เช่นใน ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2440) รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานเฉลิม 45 ข้ามคลองวัดพระพิเรนทร์ จากถนนวรจักรซึ่งตัดใหม่ที่แยกจากถนนเจริญกรุงตรงปากทางถนนจักรวรรดิฝั่งหนึ่ง ปลายสะพานอีกข้างหนึ่งเป็นถนนบำรุงเมืองริมสะพานดำ สวนมะลิ เนื่องในวาระเฉลิมพระชนมพรรษาในปีนั้น แม้ว่าพระองค์ได้ทรงบริจาคเงินตามพระชนมายุของพระองค์แล้ว ก็ยังไม่พอใช้ทำสะพาน จึงทรงเพิ่มเติมเป็นพิเศษอีกรวมเป็นเงินงบประมาณ 5,187 บาท 26 อัฐ เมื่อทำสะพานจนจะเสร็จ เงินงบประมาณที่มีอยู่ยังไม่พอ เพราะค่าของเงินปอนด์และสิ่งของอื่น ๆ ขึ้นราคาอยู่เรื่อย ๆ<sup>1</sup> และสถานที่ก่อสร้างสะพานก็สร้างยากเพราะเป็นที่ลุ่มเลน จึงโปรดเกล้าฯ ให้ขอเงินส่วนบำรุงพระนครมาช่วยอีก 2,171 บาท 32 อัฐ จึงรวมเป็นเงินที่ใช้ทำสะพานนี้ 7,358 บาท 58 อัฐ สะพานนี้เปิดใช้ในปี ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441)

นอกจากนี้มีการจำหน่ายสะพานที่รัฐบาลสร้างเพื่อได้เงินมาทำสะพานอื่นต่อไป เช่นโปรดเกล้าฯ ให้ขายสะพานหันซึ่งทำใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) เพื่อนำเงินที่จำหน่ายได้ไปสร้างสะพานอื่นต่อไป โดยให้พระคลังข้างที่เป็นผู้ซื้อสะพานนี้

อนึ่ง สะพานใดเมื่อสร้างขึ้นแล้วไม่มีประโยชน์รัฐบาลก็รื้อสะพานนั้นเสีย เพื่อนำวัสดุที่ใช้ทำสะพานนั้นไปทำประโยชน์อย่างอื่นต่อไป เช่น สะพานข้ามคลองภาษีเจริญและคลองดำเนินสะดวก ซึ่งกรมคลองทำขึ้นไว้เพื่อให้สัตว์พาหนะข้าม แต่ไม่มีใครนำสัตว์พาหนะข้ามสะพานดังกล่าวจึงถูกปล่อยละเลยมีแต่ทรุดโทรมลง และเป็นที่ยึดขวางการเดินเรือในคลองนี้ด้วย รัฐบาลจึงรื้อสะพานทั้งสองใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) เพื่อนำวัสดุที่ใช้ทำสะพานไปทำกิจการอย่างอื่นซึ่งอาจเป็นประโยชน์กว่า ส่วนสะพานข้ามคูตามฝั่งคลองทั้งสองนี้แต่เดิมกรมคลองได้กะงบประมาณไว้เพื่อทำสะพานข้ามคูสำหรับคลองหนึ่งประมาณ 10,000 บาท ปรากฏว่าขณะนั้นรัฐบาลได้ทำสะพานข้ามคูบ้างแล้ว แต่รัฐบาลตระหนักดีว่าถ้าไม่มีผู้ใดรักษา สะพานข้ามคูดังกล่าวก็จะชำรุดเสียหายโดยเร็ว ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ เมื่อรัฐบาลจะซ่อมหรือทำขึ้นอีกก็ไม่มีประโยชน์ เพราะไม่มีผู้ใดดูแลรักษา รัฐบาลได้คิดหาวิธีแก้ไขเรื่องนี้โดยทำตามแบบบริษัทคลองแลคูนาสยาม คือบริษัทบังคับให้ราษฎรทำสะพานข้ามคูต่าง ๆ ในคลองที่บริษัทขุดขึ้น เพราะถือว่าการขุดคูนั้นก็เพื่อประโยชน์ของราษฎรเอง และเมื่อสะพานเหล่านี้เป็นของเจ้าของที่แล้ว เจ้าของที่ก็ยอมเอาใจใส่ดูแลรักษาให้ถาวรอยู่เสมอ<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ทั้งนี้เพราะรัฐบาลสั่งเครื่องเหล็กและวัสดุสิ่งของต่าง ๆ ในการทำสะพานมาจากประเทศอังกฤษ.

<sup>2</sup> ร.จ.ช., ร.5 ยช. 9/63, “พระยาวงษาขุนประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ ทูลกรมขุนสมมตอมรินทร์ ราชอาณาจักรในรัชกาลที่ 5”, สำเนาที่ 93/14412, 22 ธันวาคม ร.ศ. 128.

ในการสร้างสะพานนั้นรัฐบาลคิดอย่างรอบคอบก่อนทำเสมอ โดยพิจารณาจากเหตุผลประกอบหลายด้าน เช่น เงินงบประมาณ วัสดุที่ใช้ ความจำเป็นประโยชน์ที่จะได้รับคุ้มค่ากับการลงทุนทำสะพานหรือไม่ เช่น รัฐบาลในสมัยนั้นมีความคิดที่จะทำสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาฯ เป็นผู้ดำริแบบแผนและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าพระจันทร์ ในสมัยที่สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ มองซิเออร์ เดอ ลามาไฮเตียร์ นายช่างใหญ่ กรมศุขาภิบาล ได้ทูลเสนอกรมขุนนริศฯ ขอให้ห้างพิฟิลแห่งประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเขาเห็นว่าเป็นช่างที่ชำนาญในการทำสะพานใหญ่ ๆ เป็นผู้รับเหมาทำสะพานนี้ ห้างพิฟิลได้เสนองบประมาณทำสะพานดังกล่าวเป็นเงินสองล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นแปดพัน (2,150,000 แฟรงก์) ซึ่งเป็นเงินไทยจำนวน 1,109,400 บาท<sup>1</sup> รัฐบาลเห็นว่าต้องใช้เงินจำนวนมาก โดยที่ความเจริญในปากฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาขณะนั้นยังไม่เพียงพอที่จะควรจะทำสะพานข้ามเป็นการสิ้นเปลืองเงินอย่างมาก เรื่องจึงระงับอยู่ ต่อมาเมื่อพระยาสุรียานุวัตร เป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ มองซิเออร์ เดอ ลามาไฮเตียร์ มาถามเรื่องนี้อีกใน ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) พระยาสุรียานุวัตรได้กราบบังคมทูลถามรัชกาลที่ 5 ซึ่งได้โปรดเกล้าฯ ให้ระงับเรื่องนี้ไว้ก่อนโดยตรัสว่า “ยังไม่ทำในเวลา”<sup>2</sup> อาจเป็นเพราะเหตุผลข้างต้น และอาจเพราะทรงเห็นว่าควรทำกิจการที่เป็นประโยชน์และจำเป็นยิ่งกว่านี้ก่อน จนกระทั่งปัจจุบันนี้ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ท่าพระจันทร์ก็ยังไม่ได้ทำ แต่ได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณอื่น ซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อไป

ในกรณีที่สะพานจะเป็นประโยชน์แก่การด้วย บริษัทรางมีสัญญาที่ต้องช่วยรัฐบาลออกเงินทำนุบำรุงสะพานนั้นด้วย

นอกจากรัฐบาลจะจัดสรรเงินสำหรับสร้างสะพานในหน่วยงานของกระทรวงโยธาธิการดังกล่าวแล้ว เงินที่ใช้ทำสะพานยังได้มาจากแหล่งอื่น ๆ อีก คือ

1. รัชกาลที่ 5 พระราชทานเงินอุทิศวันละสลึงเท่าพระชนมายุในคราวเฉลิมพระชนมพรรษาแต่ ละปี เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) เมื่อพระชนมายุครบ 42 พรรษาเป็นต้นมา จนถึง ร.ศ. 129 (พ.ศ. 2453) ซึ่งเป็นปีสุดท้ายแห่งพระชนม์ชีพ สะพานดังกล่าวมีชื่อขึ้นหน้าว่า “เฉลิม”<sup>3</sup> มีอยู่ 17 สะพานรวมทั้งสะพานที่สร้างเสร็จใน ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) และลงท้ายเป็นตัวเลขตามปีพระชนมายุ รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จทรงเปิดสะพานเฉลิมด้วยพระองค์เองทุก ๆ ปีเมื่อพระองค์ไม่ได้เสด็จต่างประเทศหรือต่างจังหวัด ถ้าไม่ประทับอยู่ สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เช่น เจ้าฟ้าอัษฎางค์เดชาวุธ จะทรงเปิดแทน จุดประสงค์ในการสร้างสะพานเฉลิม คือ

<sup>1</sup> จำนวนเงิน 25 แฟรงก์เท่ากับ 1 ปอนด์ซึ่งเท่ากับ 12.90 บาท ฉะนั้น 1 แฟรงก์จึงเท่ากับ 0.516 บาท

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5, ยธ, 9/98, *กรมราชเลขาการถึงพระยาสุรียานุวัตร*, สำเนาที่ 3/39, 7 เมษายน ร.ศ. 124.

<sup>3</sup> ศรีชัย นฤมิตรเชกการ, *อนาคต* ปีที่ 1 ฉบับที่ 1, “ว่าด้วยสะพานชุดเฉลิม”, มกราคม-กุมภาพันธ์ 2515, หน้า 41-43.

- 1.1 เพื่อเป็นการพระราชกุศลฉลองพระชนมายุครบรอบแต่ละปี เป็นการเฉลิมพระเกียรติยศให้ยิ่งขึ้น
- 1.2 เพื่อเป็นถาวรวัตถุสำหรับพระนครและให้คุณประโยชน์แก่มหาชน
- 1.3 เพื่อเป็นความเจริญแก่นน และเพื่อให้การใช้ถนนเป็นไปโดยสะดวกยิ่งขึ้น<sup>1</sup>

**ตัวอย่าง** สะพานเฉลิม 42 โปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงโยธาฯ สร้างขึ้นเมื่อ ร.ศ. 114 เป็นพระราชกุศลฉลองพระชนมายุครบรอบ 42 พรรษา โดยพระราชทานเงินเท่าพระชนมายุวันละสลึงรวม 3,745 บาท 75 สตางค์ เพื่อทำสะพานนี้ แต่เนื่องจากงบประมาณการทำสะพานนี้เป็นเงิน 4,566 บาท จึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานเพิ่มเติมอีก 822 บาท<sup>2</sup> สะพานนี้สร้างข้ามคลองบางขุนพรหมตรงถนนสามเสน เป็นสะพานขนาดใหญ่ใช้เครื่องเหล็กอย่างถาวร เปิดใช้ในวันที่ 22 กันยายน ร.ศ. 114 โดยสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าอัษฎางค์เดชาวุธ

อนึ่ง เงินซึ่งพระราชทานเพื่อสร้างสะพานเฉลิมนั้น บางครั้งไม่ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานขึ้นใหม่ แต่สร้างขยายในบริเวณที่มีสะพานอยู่แล้ว เพราะสะพานดังกล่าวชำรุดทรุดโทรมมาก เช่น สะพานเฉลิม 48 สะพานเฉลิม 49 สะพานเฉลิม 51 และสะพานเฉลิม 53 เป็นต้น สะพานใหม่ที่สร้างแทนสะพานเก่าเป็นสะพานเหล็ก สำหรับสะพานเฉลิม 53 มีข้อที่ควรพิจารณาเป็นพิเศษ คือ สะพานนี้สร้างในคราวเฉลิมพระชนมพรรษาปี ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) ด้วยเงินงบประมาณ 4,502 บาท 59 อัฐ นอกจากสร้างขึ้นเพราะสะพานเดิมชำรุดทรุดโทรมแล้ว สะพานนี้ยังช่วยการจราจรในถนนเยาวราชและทำให้ปลายถนนเยาวราชที่สกปรกรุงรังสะอาดขึ้น โดยกรมสุขาภิบาลสามารถเข้าไปรักษาความสะอาดได้ทั่วถึงด้วย

2. ผู้ศรัทธาบริจาคทรัพย์สร้างและซ่อมสะพานในโอกาสต่าง ๆ เช่น กรมหมื่นสรรพสาตรศุภกิจ และกรมหลวงดำรงราชานุภาพ ต่างทรงบริจาคเงินจำนวน 3,560 บาท เพื่อทำสะพานพระรูปและสะพานงาตามลำดับ โดยวิธีว่าประมูลกับห้างช่างเหล็กในอิตาลี ทำพร้อมกับสะพานถั่วซึ่งสร้างจากเงินพระราชทานของรัชกาลที่ 5 สะพานดังกล่าวสร้างข้ามคลองวัดเบญจมบพิตรใน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) จุดประสงค์ที่พระเจ้าน้องยาเธอทั้งสองพระองค์ทรงสร้างสะพานดังกล่าวคือ เพื่อเป็นการกุศลและเป็นชื่อเสียงต่อไปภายหน้า

หลวงอุดรภักดิ์พานิช เจ้าของห้างกิมเสงหลี ได้บริจาคทรัพย์ข้ามคลองสามเสนถวายเป็นรัชกาลที่ 5 ซึ่งทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า “สะพานกิมเสงหลี”<sup>3</sup>

ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) ผู้มีบรรดาศักดิ์กับมหาเดเล็กและข้าหลวงซึ่งเคยรับราชการในสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศสยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าสมมติวงศ์วโรทัย กรมขุนศรีธรรมราชธำรงฤทธิ์ และสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าศิริภรณ์โสภณได้ช่วยกันออกทุนทรัพย์สร้าง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 5, ยธ. 9/7, “เรื่องสะพานเฉลิม 42-48”.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5, ยธ. 9/83, “กรมหมื่นสรรพสาตรฯ และกรมหลวงดำรงราชานุภาพกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5”

<sup>3</sup> ประชุมพงศาวดารภาคที่ 17 ตำนานเรื่องเล็ทหวยและปอนเบ็ยในกรุงเทพฯ

สะพานบริวารอุทิศ เพื่อสาธารณประโยชน์อุทิศเป็นพระราชกุศลถวายสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอและพระเจ้าลูกเธอทั้งสามพระองค์นั้น

ใน ร.ศ. 127 (พ.ศ. 2450) สมเด็จพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศิริวงศ์วัฒนาเดช และเจ้าคุณแม่จัน ซ่อมสะพานดำให้เป็นสะพานถาวร และทรงตั้งชื่อว่า “สะพานแม่จันศรี”

พระองค์เจ้าแม่จันเขียนทรงบริจาคเงินสร้างสะพานข้ามคลองรางเงินที่ถนนดวงเดือน ได้รับพระราชทานนามว่า “สะพานบรมวงษ์”

อนึ่ง ยังมีสะพานที่เอกชนขออนุญาตรัฐบาลสร้างเพื่อประโยชน์แห่งอาคารบ้านเรือนและที่ดินของตนด้วย แต่ในกรณีเช่นนี้ผู้ขอสร้างสะพานจะต้องรับรองกับรัฐบาลว่าจะทำตามแบบที่รัฐบาลกำหนดให้ และจะต้องทำไม่ต่ำกว่าสะพานอื่น ๆ ที่ข้ามคลองเดียวกัน เช่น ใน ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452) พันโทหลวงภูวนาทนฤบาล ขอทำสะพานปลายถนนพุดตาลเหนือข้ามคลองสามเสน ในปีเดียวกันนั้นเลื่อนกรรยาหลวงฤทธิ์นายเวร ได้ขอทำสะพานข้ามคลองเปรมประชากรไปออกถนนตึกดินใช้แบบสะพานอย่างเดียวกันกับของพันโทหลวงภูวนาทนฤบาล และรับรองว่าจะทำสะพานนี้ไม่ต่ำกว่าสะพานอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้วในคลองเปรมประชากร เป็นต้น

สะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 สามารถแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนในตารางหน้าต่อไป

## สะพานที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5

## สะพานเฉลิม

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน          | เชื่อมถนน                                              | ข้ามคลอง                              | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์                                                                                 |
|----------|--------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | เฉลิมศรี 42        | ถนนสามเสน                                              | คลองบางขุนพรหม<br>(คูวัดสามพระยา)     | 2438<br>(ร.ศ. 114) |                                                                                              |
| 2        | เฉลิมศักดิ์ 43     | ถนนหัวลำโพง-<br>นอก (พระราม 4<br>ปัจจุบัน)             | คลองอรชร                              | 2439<br>(ร.ศ. 115) |                                                                                              |
| 3        | เฉลิมเกียรติ<br>44 | ถนนสาทร-ถนน<br>พระราม 4                                | คลองหัวลำโพง                          | 2440<br>(ร.ศ. 116) |                                                                                              |
| 4        | เฉลิมยศ 45         | ถนนวรจักร                                              | คลองวัด (พระ)<br>พิเรนทร์             | 2441<br>(ร.ศ. 117) | เพราะมีการตัดถนน<br>วรจักรใหม่จึงต้อง<br>สร้างสะพานข้าม-<br>คลอง                             |
| 5        | เฉลิมเวียง 46      | ถนนเขาวราช                                             | คลองตรอกเต้า<br>(คลองยายใจ)           | 2442<br>(ร.ศ. 118) |                                                                                              |
| 6        | เฉลิมวัง 47        | ถนนอนุสาวรีย์                                          | คลองข้างวัดราชบพิศ<br>(คลองสะพานถ่าน) | 2443<br>(ร.ศ. 119) |                                                                                              |
| 7        | เฉลิมกรุง 48       | ถนนเจริญกรุง                                           | คลองวัดจักรวรรดิ                      | 2444<br>(ร.ศ. 120) | รัชกาลที่ 5 เลือกให้<br>สร้างสะพานที่นี้เพราะ<br>เป็นทางคนไปมามาก                            |
| 8        | เฉลิมเมือง<br>49   | ปลายถนนสุรศักดิ์                                       | คลองสาทร                              | 2445<br>(ร.ศ. 121) |                                                                                              |
| 9        | เฉลิมภพ 50         | หัวถนนสุรวงศ์-<br>พระราม 4                             | คลองหัวลำโพง                          | 2446<br>(ร.ศ. 122) |                                                                                              |
| 10       | เฉลิมพงษ์ 51       | ถนนเฟื่องนคร                                           | คลองหลังวัดราช-<br>บพิศ               | 2447<br>(ร.ศ. 123) | สร้างแทนสะพานไม้<br>ซึ่งทรุดโทรมแล้ว                                                         |
| 11       | เฉลิมเผ่า 52       | ถนนปทุมวัน<br>(พระราม 1)                               | คลองอรชร ข้างวัด<br>ปทุมวนาราม        | 2448<br>(ร.ศ. 124) | สร้างแทนสะพานไม้<br>ซึ่งทรุดโทรมแล้ว                                                         |
| 12       | เฉลิมพันธุ์ 53     | ปลายถนนเขาว-<br>ราช                                    | คลองวัดสามจีน<br>(วัดไตรมิตร)         | 2449<br>(ร.ศ. 125) | สร้างแทนสะพานไม้<br>ซึ่งทรุดโทรมแล้ว                                                         |
| 13       | เฉลิมภักย์ 54      | ถนนเจริญกรุง                                           | คลองสี่ลม                             | 2450<br>(ร.ศ. 126) | สร้างแทนสะพานไม้<br>ซึ่งทรุดโทรมแล้ว                                                         |
| 14       | เฉลิมโลก 55        | ถนนราชดำริ-<br>ถนนประเจ็ด<br>(ถนนเพชรบุรี<br>ปัจจุบัน) | คลองบางกะปิ<br>(แสนแสบ)               | 2451<br>(ร.ศ. 127) | สะพานข้ามคลองนี้<br>มีความสำคัญเพราะ<br>จะเชื่อมพระนครตอน<br>เหนือและตอนใต้ให้<br>ใกล้ถึงกัน |

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน         | เชื่อมถนน            | ข้ามคลอง                                   | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|-------------------|----------------------|--------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15       | เฉลิมเกล้า 56     | ถนนพญาไท             | คลองบางกะปิ<br>(แสนแสบ)                    | 2452<br>(ร.ศ. 128) | ร.ศ. 127 ได้มีการตัดถนนพญาไทจากถนนสี่พระยามาจนถึงถนนเพชรบุรี ในการนี้ได้จัดให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองด้วย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 16       | เฉลิมเดช 57       | ปลายถนนสี่-<br>พระยา | คลองหัวลำโพง                               | 2453<br>(ร.ศ. 129) | สร้างแทนสะพานไม้เก่า                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 17       | เฉลิมสวรรค์<br>58 | พระอาทิตย์           | ปากคลองโรงไหม<br>หรือคลองหลอดด้าน<br>เหนือ | 2455<br>(ร.ศ. 131) | หมายเหตุ รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริว่าในการเฉลิมพระ-ชนมพรรษาทุกปีน้ำจะได้มีการสร้างถาวรวัตถุเป็นที่ระลึกและมีประโยชน์ต่อสาธารณชนซึ่งในสมัยนั้นสะพานข้ามคลองเป็นสิ่งจำเป็นต่อประชาชนที่สัญจรไปมาในกรุงเทพฯ เป็นอันมาก แม้มีสะพานอยู่ก่อนแล้ว แต่ก็ไม่พอความต้องการ รวมทั้งสะพานเดิมได้ชำรุดทรุดโทรมลงมากจึงโปรดฯ ให้สร้างสะพานชุด “เฉลิม” ขึ้น โดยทรงอุทิศเงินเพื่อสร้างสะพานปีละ 1 สะพาน รวมสะพานเฉลิม 17 สะพานสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 15 สะพานอีก 2 สะพานสร้างสมัยต้นรัชกาลที่ 6 แต่เป็นเงินของรัชกาลที่ 5 |

## สะพานอื่น ๆ ที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน           | เขื่อนถนน                      | ข้ามคลอง     | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------|---------------------|--------------------------------|--------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | มัทวานรัง-<br>สรรค์ | ราชดำเนินนอก                   | ผดุงเกษม     | 2443<br>(ร.ศ. 119) | ร.ศ. 119 รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ให้ตัดถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่เชิงสะพานผ่านฟ้าไปทางทิศเหนือ บรรจบบริเวณสวนดุสิต เป็นถนนขนาดใหญ่ เรียก Avenue จึงโปรดฯ ให้สร้างสะพานให้สร้างงามสมกับถนนสายนี้                                                                              |
| 2        | ผ่านพิภพลีลา        | ราชดำเนินใน-<br>ราชดำเนินกลาง  | คลองหลอด     | 2447 (ร.ศ.<br>123) | แต่เดิมที่ตรงนี้ก็มิใช่สะพานแล้ว แต่เป็นสะพานโค้งโครงเหล็ก รัชกาลที่ 5 จึงโปรดฯ ให้สร้างสะพานใหม่ให้รับกับสะพานมัทวานฯ                                                                                                                                              |
| 3        | ผ่านฟ้าลีลาศ        | ราชดำเนินกลาง-<br>ราชดำเนินนอก | คลองบางลำภู  | -                  | -                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 4        | สมมตอมร-<br>มารค    | บำรุงเมือง<br>(บริเวณประตูผี)  | คลองโอ่งอ่าง | 2445 (ร.ศ.<br>121) | เดิมมีสะพานโครงเหล็กชักเลื่อนออกจากกันได้ตามแบบสะพานร่นเกล้าฯ คำนึงถึงมาตรการในการป้องกันพระนครโดยอาศัยคูเมืองอยู่ ต่อมาสะพานนั้นทรุดโทรมลง ประกอบกับมีการตัดถนนบ้านบาตรขึ้น รางเหล็กของสะพานเก่าเป็นที่กีดขวางหัวถนนใหม่นี้ รัชกาลที่ 5 จึงทรงให้ก่อสร้างสะพานใหม่ |

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน                        | เขื่อนถนน                     | ข้ามคลอง                                       | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์                                                                                                                                                                                     |
|----------|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5        | ดำรงสถิตย์                       | เจริญกรุง                     | คลองโอ่งอ่าง                                   | 2438<br>(ร.ศ. 114) | เดิมเป็นสะพานโครงเหล็กพื้นไม้กระดานแบบซึก เปิดปิดได้ ครั้นต่อมาการสัญจรไปมาในถนนสายนี้มากเข้า จำเป็นต้องขยายถนนจึงต้องสร้างสะพานใหม่ให้รับกับถนน แต่ยังเป็นสะพานเหล็กที่เลื่อนเปิดปิดได้เช่นเดิม |
| 6        | กาญจพันธ์                        | ปลายถนนเขาวราช                | คลองโอ่งอ่าง                                   | -                  | สร้างใหม่แทนสะพานเดิม                                                                                                                                                                            |
| 7        | พิทยสถิตย์                       | เจริญกรุง                     | คลองผดุงกรุงเกษม                               | 2438<br>(ร.ศ. 114) | เดิมเป็นสะพานเหล็กแต่ทรุดโทรมจึงสร้างใหม่แบบหันแยกจากกันได้                                                                                                                                      |
| 8        | สะพานกลุ่มวัดเบญจมบพิตร          | ในวัด 3 สะพาน หน้าวัด 2 สะพาน | -                                              | 2444<br>(ร.ศ. 120) | -                                                                                                                                                                                                |
| 9        | สะพานข้ามคลองเม่งเส็ง            | ศรีอยุธยา                     | เม่งเส็ง (หลังพระที่นั่งอัมพร)                 | -                  | -                                                                                                                                                                                                |
| 10       | สะพานพระอรรคชายา                 | ประตูหลังสวนอัมพร             | เม่งเส็ง                                       | 2446<br>(ร.ศ. 122) | -                                                                                                                                                                                                |
| 11       | อริไทย                           | -                             | ข้ามปากคลองเปรมประชากรตรงที่เชื่อมกับคลองผดุงฯ | -                  | -                                                                                                                                                                                                |
| 12       | หน้าวัดโสมนัสฯ และข้างวัดนรนารถฯ | -                             | -                                              | -                  | -                                                                                                                                                                                                |
| 13       | วัดราชาธิวาส                     | สะพานหน้าพระอุโบสถ            | -                                              | -                  | -                                                                                                                                                                                                |
| 14       | ชมัยมรุเชฐ                       | พิษณุโลก                      | คลองเปรมประชากร                                | 2444<br>(ร.ศ. 120) | เจ้าฟ้าวไลยอลงกรณ์ อภิศดาวยพระเชษฐา                                                                                                                                                              |
| 15       | บ้านดอกไม้                       | บ้านบาตร                      | คลองบ้านดอกไม้                                 | 2444<br>(ร.ศ. 120) | 2 พระองค์                                                                                                                                                                                        |
| 16       | สราญรมย์                         | -                             | -                                              | -                  | -                                                                                                                                                                                                |



| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน            | เชื่อมถนน     | ข้ามคลอง                   | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์ |
|----------|----------------------|---------------|----------------------------|--------------------|--------------|
| 17       | อวาสวีจิตร           | ดำรงรักษ์     | คลองวัดสระเกศ              | 2443<br>(ร.ศ. 119) |              |
| 18       | นริศดำรงส            | จักรพรรดิพงษ์ | คลองมหานาค                 |                    |              |
| 19       | โสรมนัสนา-<br>ครา    | จักรพรรดิพงษ์ | คลองวัดโสมนัสฯ             |                    |              |
| 20       | เทเวศรณฤ-<br>มิตร    | สามเสน        | คลองเทเวศร์<br>(คลองผดุงฯ) | ประมาณ             |              |
| 21       | พิศณปสถัมภ์          | ราชสีมา       | -                          | 2443               |              |
| 22       | วิสุกรรมนिर-<br>มาณ  | สุพรรณ        | คลองสามเสน                 | (ร.ศ. 119)         |              |
| 23       | เทวกรรมรัง-<br>รักษ์ | นครสวรรค์     | คลองผดุงกรุงเกษม           |                    |              |

ที่มา ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2520)

## พาหนะ

สำหรับในด้านพาหนะทางน้ำที่ใช้ในรัชกาลนี้นั้น นอกจากเรือประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวมาในบทก่อนแล้ว ยังมีเรือรับจ้างอีกประเภทหนึ่งเรียกว่า เรือ “เปิดแก่งสี่แจว” ซึ่งเริ่มใช้มาตั้งแต่ ร.ศ. 113 (พ.ศ. 2437) เป็นเรือที่จัดรับส่งคนโดยสารในระยะทางระหว่างที่พักรถไฟคลองพระโขนงไปคลองประเวศฯ จนถึงคลองหลวงแพ่ง ผู้ที่คิดดำเนินการให้มีขึ้นคือหลวงแพ่ง นอกจากนี้ยังมีเรือเมล์รับส่งวัสดุสิ่งของและคนโดยสารเป็นประจำด้วย<sup>1</sup>

ในด้านอัตรากาไรเรือไม่อาจบอกได้แน่ชัดว่าเป็นอย่างไร เพราะขาดหลักฐาน แต่ในรัชกาลนี้ก็ได้รับการจดทะเบียนเรือแล้ว ดังนั้นจึงพอจะพิจารณาได้จากบัญชีการจดทะเบียนเรือซึ่งมีหลักฐานระบุไว้เพียง 3 ครั้ง ดังนี้<sup>2</sup>

|                                 |                                                                                                                                              |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| กุมภาพันธ์ ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) | เป็นจำนวนเรือที่จดทะเบียน 2,155 ลำ                                                                                                           |
| มีนาคม ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)     | เป็นจำนวนเรือที่จดทะเบียน 1,307 ลำ แยกเป็นเรือบรรทุกสินค้าและเรือเล็กต่าง ๆ 1,288 ลำ เป็นเรือโป๊ะและเรือสำเภากว่า 9 ลำ และเป็นเรือกลไฟ 10 ลำ |
| กุมภาพันธ์ ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) | เป็นจำนวนเรือที่จดทะเบียน 2,422 ลำ แยกเป็นเรือขอเปลี่ยนใบอนุญาตเก่า 1,722 ลำ เป็นเรือขออนุญาตใหม่ 720 ลำ                                     |

จะเห็นได้ว่าการให้รายละเอียดเกี่ยวกับเรือที่จดทะเบียนในแต่ละครั้งแตกต่างกันอย่างไรก็ดี พอจะสรุปได้ว่าในบรรดาเรือที่จดทะเบียนทั้ง 3 ครั้งนี้ ครั้งหลังสุดคือในเดือนกุมภาพันธ์ ร.ศ. 125 (พ.ศ. 2449) มีจำนวนเรือจดทะเบียนทั้งเก่าและใหม่รวมกันแล้วมากกว่าครั้งอื่น ๆ ในขณะเดียวกับการจดทะเบียนรถยนต์ซึ่งเป็นพาหนะทางบกที่ชาวกรุงเทพฯ บางส่วนได้เริ่มใช้กันมีจำนวน 251 คัน<sup>3</sup> ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบเป็นอัตราส่วนแล้ว การจดทะเบียนรถยนต์มีน้อยกว่าการจดทะเบียนเรือถึงประมาณ 9 เท่า ดังนั้นจึงอาจตีความได้ว่าในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 การใช้เรือ (โดยการพิจารณาจากการจดทะเบียนเรือ) อยู่ในอัตราสูงกว่าการใช้รถยนต์ซึ่งเป็น “ของใหม่” และมีราคาแพง ทั้งนี้จากกล่าวได้ว่าคนสามัญทั่วไปซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ก็ยังคงใช้เรืออันเป็นพาหนะที่มีมาแต่ดั้งเดิม ส่วนคนชั้นสูงซึ่งมีเป็นจำนวนน้อยคงใช้ทั้งเรือและรถยนต์ดังจะเห็นได้จากบัญชีที่จดทะเบียนรถยนต์ ปรากฏว่าเป็นรถของเจ้านาย ข้าราชการ ขุนนาง ชาวต่างชาติ ชาวจีน หน่วยงานทางราชการ บริษัท และคหบดีเท่านั้น<sup>4</sup> การใช้รถยนต์จะเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในสมัยต้นรัชกาลที่ 6 ทั้งนี้โดยใช้วิธีการพิจารณา

<sup>1</sup> ปิยนาด บุนนาค, การวางรากฐาน..., หน้า 119-120.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5 น. 9.5/9 ส่งรายงานการจดทะเบียนเรือต่าง ๆ จำนวนเดือนมีนาคม สก 124 มาทูลเกล้าฯ ถวาย และ ก.จ.ช., ร. 5 น. 9.5/13, บัญชีการจดทะเบียนเรือ.

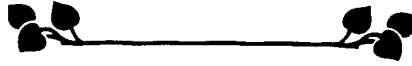
<sup>3</sup> ก.จ.ช. ร. 5 น. 10/42 บัญชีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้วในกรุงเทพฯ (ไม่ปรากฏปี) แม้เอกสารจะไม่ระบุปีที่มิหลักฐานจดทะเบียนรถยนต์ แต่เข้าใจว่าเป็นช่วงปลายรัชกาลที่ 5 เมื่อมีถนนตัดขึ้นมากมายแล้ว.

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน.

ตีความจากการจดทะเบียนรถยนต์ซึ่งเป็นวิธีเดียวที่ทำได้ในขณะนี้

โดยสรุปแล้ว คลองในสมัยรัตนโกสินทร์ภายหลังการทำสัญญาเบาริงจนถึงสมัยรัชกาลที่ 5 ได้รับความสนใจเอาใจใส่ทำนุบำรุงจากรัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 มาก ดังจะเห็นได้จากที่มีการขุดคลองใหม่และขุดซ่อมคลองเก่าเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 5 ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อการคมนาคม การขนส่งและการค้าขาย ส่วนการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากข้อกำหนดในสนธิสัญญาเบาริงนั้น ได้เริ่มมาบ้างแล้วในสมัยรัชกาลที่ 4 แต่มีการดำเนินการอย่างจริงจังในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับผลดี ดังจะเห็นได้จากปริมาณการส่งข้าวออกที่มีจำนวนมากขึ้นจนข้าวกลายเป็นสินค้าหลักที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศ การขุดและซ่อมคลองในรัชกาลนี้มีลักษณะพิเศษกว่ารัชกาลก่อน ๆ หลายประการ คือ มีการนำเทคโนโลยีและวิทยาการแบบตะวันตกเข้ามาใช้เช่น การสำรวจปักกรวยทางอย่างมีระเบียบก่อนที่จะดำเนินการขุดคลอง มีการใช้เครื่องจักร มีการทำประตูระบายน้ำ ทำท่อนบ เขื่อนกันน้ำ และเขื่อนกันตลิ่งพัง เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้เริ่มให้ราษฎรสามัญเข้ามามีส่วนร่วมในการขุดคลอง โดยได้รับกรรมสิทธิ์ที่ดินริมฝั่งคลองเป็นผลประโยชน์ตอบแทนที่สำคัญ ในรัชกาลนี้ยังได้มีการริเริ่มระบบคลองประปาด้วย นอกจากรัฐบาลจะมีนโยบายขุดและซ่อมคลองแล้ว รัฐบาลยังมีนโยบายทำนุบำรุงคลองในด้านอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะมีการตั้งกรมคลองขึ้นเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องคลองโดยตรง ตลอดจนมีการออกข้อกำหนดกฎหมายรักษาและทำนุบำรุงคลองเช่นเดียวกับสมัยรัชกาลที่ 4 ข้อที่น่าพิจารณาเป็นพิเศษคือ แม้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 5 จะได้มีการวางรากฐานและการพัฒนาการคมนาคมทางบก ทั้งในด้านการสร้างถนนหนทางแบบตะวันตก ตลอดจนการสร้างทางรถไฟเชื่อมเมืองหลวงกับหัวเมืองก็ตาม แต่รัฐบาลโดยเฉพาะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 มิได้ละเลยความสำคัญของคลอง ยังคงให้การดูแลรักษาและทำนุบำรุงอยู่ตลอดมาดังกล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตามก็คลองในกรุงเทพฯ จะถูกลดความสำคัญลงตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบันดังจะได้กล่าวในบทต่อไป

## คลองขุด ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 - พ.ศ. 2500



ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการทำนุบำรุงด้านการขุดคลองมากเป็นพิเศษกว่ารัชกาลก่อน ๆ โดยมีทั้งการขุดคลองในกรุงเทพฯ และคลองที่เชื่อมต่อกับหัวเมืองต่าง ๆ รายรอบกรุงเทพฯ ตลอดทั้งมีการขุดซ่อมคลองต่าง ๆ เป็นอันมาก ถึงแม้ว่าในรัชกาลนี้จะเริ่มมีการพัฒนาการคมนาคมทางบกอย่างจริงจังก็ตาม แต่รัฐบาลก็ยังคงตระหนักถึงความสำคัญของคลองต่อวิถีชีวิตของคนไทยอยู่ ดังจะเห็นได้ว่ามีการทำนุบำรุงถนนและคลองควบคู่กันไปในรัชกาลนี้

เมื่อมาถึงสมัยรัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453 - 2468) นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับคลองได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งคลองในเขตกรุงเทพฯ ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีการขุดคลองเพิ่มเติมขึ้นอีกในกรุงเทพฯ ในรัชกาลนี้ การขุดซ่อมคลองเดิมที่ตื้นเขินนั้นมีบ้าง แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าเน้นหนักไปทางฝั่งธนบุรี คือใน พ.ศ. 2458 ได้มีการขุดซ่อมคลองบางเชือกหนัง ซึ่งติดต่อกับคลองทวีวัฒนา ท้องที่อำเภอตลิ่งชันและภาษีเจริญ ใน พ.ศ. 2459 มีการขุดซ่อมคลองบางระแ่นใหญ่ ตำบลบางปะทุน และคลองบางมด ทั้ง 2 คลองนี้อยู่ในท้องที่อำเภอบางขุนเทียน และต่อมาใน พ.ศ. 2462 ได้มีการขุดซ่อมคลองบ้านไทรและคลองวัดโพเขตอำเภอตลิ่งชัน ธนบุรีเช่นเดียวกัน การที่ต้องมีการขุดซ่อมคลองเหล่านี้ก็เพราะคลองดังกล่าวมีสภาพตื้นเขินไม่สะดวกที่จะใช้ในการเดินเรือและการเพาะปลูกโดยเฉพาะการทำนา<sup>1</sup>

นอกเหนือจากการขุดซ่อมคลองในเขตธนบุรีแล้ว ยังได้มีโครงการที่จะทำการทดน้ำและขุดคลองระบายน้ำเพื่อให้มีผลประโยชน์แก่การเกษตร 5 โครงการ ซึ่งเซอร์ โทมัส วอร์ด วิศวกรชาวอังกฤษเป็นผู้เสนอ เป็นโครงการย่อย ๆ ทำได้คราวละโครงการ จึงไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากในคราวเดียว โครงการดังกล่าวคือ<sup>2</sup>

1. สกิมประสักได้ คือ ทำทำนบใหญ่ปิดลำน้ำป่าสัก ที่ตำบลท่าหลวง และขุดคลองใหญ่ (ระพีพัฒนา) ทำประตูน้ำ ในทำนบนั้นชักน้ำมาลงทุ่งหลวงเหนือคลองรังสิต
2. สกิมสุพรรณ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 21/26 เล่ม 1 เรื่อง ซ่อมคลองต่าง ๆ ในจังหวัดธนบุรี.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 6 - 7 กษ. 9/2 เรื่องทดน้ำและเรื่องขุดคลองป่าสักเหนือ.

3. สกิมเชียงรายน้อย และบางเหี้ย
4. สกิมนครนายก
5. สกิมประสักเหนือ

จากการพิจารณาชื่อและรายละเอียดของโครงการดังกล่าว<sup>1</sup> จะเห็นได้ชัดเจนว่าในสมัยรัชกาลที่ 6 นโยบายของรัฐบาลในการขุดคลองเน้นความสำคัญต่อการขุดคลองรอบนอกกรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการเพาะปลูกและการคมนาคมขนส่งของชุมชนในบริเวณดังกล่าวมากกว่าที่จะส่งเสริมให้มีการขุดคลองในกรุงเทพฯ ดังปรากฏว่าในเขตกรุงเทพฯ นั้นมิได้มีการขุดคลองเพิ่มเติม ในสมัยนี้จะเน้นไปทางการแก้ปัญหาต่างๆ ของคลองที่เกิดขึ้น ซึ่งความจริงก็เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ที่เห็นได้ชัดคือ

1. **การรुक้าคลอง** ปัญหาหนึ่งแม้จะมีการออกกฎหมายมีผลบังคับใช้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แล้วก็ตาม คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลอง ซึ่งมีใจความพอสรุปได้คือ ห้ามมิให้เทสิ่งของลงในลำคลอง ห้ามมิให้มีการรुक้าเขตคลอง ห้ามมิให้จอดเรือหรือแพซ้อนกันใคลอง และให้จอดเรือได้ริมตลิ่งฝั่งเดียว<sup>2</sup> และพระราชบัญญัติรักษาคลอง ศก. 121 ประกอบด้วย 13 มาตรา โดยมีข้อที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษาคลองคือห้ามทิ้งสิ่งโสโครกลงในคลอง ห้ามนำสัตว์พาหนะข้ามคลองนอกท่าข้าม และห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดกระทำให้คลองและฝั่งคลองเสียหายไปด้วย ประการใด ๆ ก็ดี แต่ก็ยังปรากฏว่าการรुक้าคลองได้เกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ ดังนั้นในสมัยรัชกาลที่ 6 จึงต้องมีการออกประกาศป้องกันการรुक้าคลองอีก ดังจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2454 ได้มีประกาศกระทรวงนครบาลว่าด้วยผู้ที่ปลูกสร้างสิ่งที่ล่วงล้ำหลักเขตคลองออกไปให้จัดการรื้อถอนภายใน 2 เดือน ถ้ามิได้จัดการตามนี้แล้วจะต้องมีความผิดทางอาญา<sup>3</sup> ต่อมาก็ได้มีพระราชบัญญัติปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มาตรา 117 และ 118 ได้กำหนดหน้าที่ของกรมอำเภอในเรื่องเกี่ยวกับการรักษาห้วย คลอง และลำน้ำต่าง ๆ ว่ากรมอำเภอจะต้องเป็นผู้ตรวจตรารักษาว่าอย่าให้เสียหาย ถ้าจะมีการซ่อมแซมให้กรมอำเภอเรียกราษฎรมาช่วยกันทำด้วย<sup>4</sup> พระราชบัญญัติเหล่านี้ได้ออกมาเพื่อย้ำในเรื่องการรักษาคลองโดยมิให้มีการรुक้าหรือสร้างปัญหาต่าง ๆ แก่คลอง นอกเหนือไปจากพระราชบัญญัติต่าง ๆ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แล้ว

อย่างไรก็ดี ปรากฏว่าคงมีผู้รुक้าคลองอยู่อีกเป็นจำนวนมาก โดยมีทั้งผู้ที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ตามริมฝั่งคลอง และผู้ที่ใช้ลำคลองเป็นที่อยู่อาศัย ในที่สุดวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2459 ที่ประชุมกระทรวงนครบาลก็เห็นควรประกาศไม่ให้อัดแพในคลองสำคัญ ๆ ที่เป็นเส้นทางคมนาคมอีกต่อไป เช่น คลองผดุงกรุงเกษม คลองบางลำภู คลองมหานาค คลองสะพานหัน เป็นต้น ส่วนแผนการระยะยาวต่อไปคือ ได้กำหนดว่าจะให้กรมทางดอนญาดการจอดแพ หรือที่เรียกอีกชื่อหนึ่งว่าเรือเท้งในคลองต่าง ๆ ในพระนครต่อไป<sup>5</sup>

<sup>1</sup> โปรดอ่านรายละเอียดใน ก.จ.ช., ร. 6 - 7 กษ. 9/2

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 5 น. 9.2/3

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 2/16 ประกาศให้เจ้าของที่เรือเรือนโรง ที่ปลูกล้ำลงมาในริมคลอง

<sup>4</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 2/6 เล่ม 1 ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ในเขตกรุงเทพมหานคร

<sup>5</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 21/31 รายงานการประชุมกระทรวงนครบาลว่าด้วยคลองต่าง ๆ

2. ความสกปรกและการตื่นเงินของคลอง ปัญหานี้มีสาเหตุประการหนึ่งต่อเนื่องมาจากการรुक้าคลอง คือเมื่อมีการรुक้าคลอง หรืออาศัยคลองเป็นที่อยู่โดยถาวรนั้น ย่อมเป็นที่แน่นอนว่าจะต้องมีการทิ้งสิ่งของสกปรกลงในลำคลอง เพราะแม้แต่อยู่ตามริมคลองโดยมิได้อยู่ในคลองก็ยังมี การเททิ้งสิ่งโสโครกลงในคลอง ดังนั้นการที่ได้เข้าไปอยู่ในคลองเลยนั้น ก็ย่อมทำให้การเททิ้งสิ่งของลงในลำคลองเป็นการสะดวกยิ่งขึ้น

ปรากฏว่าในรัชกาลนี้ มีราษฎรร้องเรียนไปยังหนังสือพิมพ์ต่าง ๆ บ่อยครั้งเกี่ยวกับเรื่องความสกปรกโสโครกของลำคลอง รวมทั้งเป็นบทความของทางหนังสือพิมพ์เองด้วย ซึ่งต่างก็ตำหนิรัฐบาลว่าไม่ได้มีการขุดซ่อมคลอง หรือดูแลรักษาคลองเพราะมามุ่งทำนุบำรุงถนนมากกว่า ประกอบกับรัฐบาลต้องมีการใช้จ่ายอย่างอื่นซึ่งสำคัญกว่าคลองมาก จึงละเลยเอาใจใส่ทะนุบำรุงคลอง<sup>1</sup> นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความเห็นว่า การที่รัฐบาลตลอดจนประชาชนผู้มีส่วนสำคัญที่ทำให้คลองมีความสกปรกโสโครกไม่เห็นความสำคัญของคลองนั้น เป็นเพราะในเวลานั้นบางส่วนของกรุงเทพฯ มีการใช้น้ำประปาบ้างแล้ว<sup>2</sup> คนที่อยู่ในเมืองจึงหันมาใช้น้ำประปาในการอุปโภคบริโภค ไม่ต้องพึ่งน้ำคลองมากเหมือนสมัยก่อน ด้วยเหตุนี้ความสกปรกโสโครกจึงเกิดขึ้นกับคลองต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ขณะนั้น

เมื่อคลองมีปัญหาเรื่องความสกปรกแล้ว ก็มีอีกปัญหาหนึ่งเกิดควบคู่ตามกันมา คือเรื่องความตื่นเงิน เพราะยอมเป็นการแน่นอนว่าเมื่อมีการทิ้งขยะตลอดจนสิ่งโสโครกลงไปในลำคลองมาก ๆ ขณะเดียวกันน้ำในคลองก็ไม่สามารถไหลออกแม่น้ำได้โดยสะดวก เพราะปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ เอง คือคลองในกรุงเทพฯ ส่วนต้นและปลายคลองจะเชื่อมกับแม่น้ำหรือคลองใหญ่ทั้ง 2 ด้าน ทั้งนี้เพราะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นบริเวณที่แม่น้ำมีความโค้ง บริเวณพื้นดินฝั่งพระนครจึงดูเหมือนว่ายื่นเข้าไปในแม่น้ำคลองต่าง ๆ ที่ขุดขึ้นจึงมักจะขุดผ่านกรุงเทพฯ โดยมีต้นคลองและปลายคลองจดกับแม่น้ำทั้ง 2 ด้าน ที่สำคัญคือ คลองคูเมือง (หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปในปัจจุบันนี้ว่าคลองหลอด) คลองรอบกรุง (คลองบางลำภูหรือคลองโอง่าง) และคลองผดุงกรุงเกษม คลองเหล่านี้จะมีลักษณะขนาบกันออกมาเป็นชั้น ๆ ตามการขยายตัวของพระนคร ถ้าพิจารณาตามแนวทางของแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วจะเห็นว่าปากคลองทั้ง 2 ด้านนั้นห่างกันเป็นอันมาก โดยเฉพาะคลองที่อยู่ในวงนอกออกไป ลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาต่อคลองได้ เพราะแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณนี้อยู่ใกล้ปากแม่น้ำที่จะออกทะเล ดังนั้นจึงมีความกระแทกกระเทือนในเรื่องน้ำขึ้นน้ำลงตามไปด้วย ซึ่งผิดกับแม่น้ำในบริเวณอื่น เวล่าน้ำขึ้นน้ำก็ไหลเข้าทางปากคลองทางด้านใต้ของแม่น้ำก่อน เมื่อน้ำในแม่น้ำมากขึ้นไปถึงตอนบนแล้วก็ไหลวกเข้าทางปากคลองอีกด้านหนึ่ง คือ ทางตอนบน ทำให้น้ำไหลมาบรรจบกันในคลอง และเกิดสวะตลอดจนคราบโคลนเลนคั่งค้างอยู่ตอนกลาง ๆ คลอง ส่งสกปรกเหล่านี้ไม่สามารถลอยออกไปพ้นลำคลองได้ จึงทำให้เกิดการหมักหมมอยู่เช่นนี้มากขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อไม่ได้ขุดซ่อมบ้างแล้ว คราบสกปรกโสโครกนี้ก็พอกพูนมากขึ้นทุกขณะ ทำให้คลองเกิดปัญหาการตื่นเงินได้อีกประการหนึ่ง<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 20.3 จ/52 เรื่อง คลองในกรุงเทพฯ และคลองตามหัวเมือง.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 20.6/87 เล่ม 3 หนังสือพิมพ์ (บทความ) เรื่องคลองเป็นคุณหรือโทษ, สะพานแห่งคลองในพระนครกรุงเทพฯ.

<sup>3</sup> เพิ่งอ้าง.

ทั้งฝ่ายรัฐบาลและประชาชนต่างก็ตระหนักในปัญหาของคลองในลักษณะต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว และพยายามหาทางแก้ปัญหาที่เช่นกัน แต่ทางแก้ของรัฐบาลในสมัยนี้แตกต่างจากการแก้ปัญหาที่รัฐบาลสมัยก่อน ๆ ได้ทำมาโดยการใช้วิธีขุดลอกคลอง ทั้งนี้เป็นเพราะขณะนั้นรัฐบาลได้เห็นความสำคัญทางด้านการสร้างถนนมากกว่า ดังนั้นการแก้ปัญหาเรื่องความสกปรกตื้นเขินของคลองวิธีหนึ่งที่รัฐบาลมักกระทำคือ การถมคลองแล้วสร้างเป็นถนนขึ้นแทน<sup>1</sup> ซึ่งตามหลักฐานเอกสารเกี่ยวกับคลองในสมัยรัตนโกสินทร์นั้น แสดงให้เห็นว่าเพิ่งจะมาปรากฏมีการถมคลองในสมัยรัชกาลที่ 6 นี้เอง ทั้งนี้โดยสมัยก่อนหน้านั้นมีแต่การขุดคลองเพิ่ม หรือถ้ารัชกาลใดไม่ได้มีการขุดคลองก็จะต้องมีการซ่อมแซมคลองเก่าที่มีอยู่แล้วให้ดำรงอยู่ในสภาพดี แต่ปรากฏว่าในสมัยรัชกาลที่ 6 มีการถมคลองเพื่อสร้างเป็นถนนมากขึ้นเรื่อย ๆ การที่รัฐบาลเริ่มมีนโยบายถมคลองอาจจะพิจารณาสาเหตุได้ คือ

(1) ความสำคัญของการคมนาคมเปลี่ยนจากคลองมาเป็นถนน ในสมัยรัชกาลที่ 6 นี้จะเห็นได้ชัดว่าถนนมีความสำคัญต่อการคมนาคมเป็นอันมาก โดยพิจารณาได้จากการเปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ระหว่างสมัยรัชกาลที่ 5 และสมัยรัชกาลที่ 6 คือในสมัยรัชกาลที่ 5 (ไม่ปรากฏปี) มีจำนวนรถยนต์ทั้งหมด 251 คัน<sup>2</sup> แบ่งออกได้ดังนี้คือ

|                 |        |
|-----------------|--------|
| เจ้านาย         | 56 คัน |
| ข้าราชการขุนนาง | 73 คัน |
| ชาวต่างชาติ     | 73 คัน |
| ชาวจีน          | 12 คัน |
| ราชการและบริษัท | 19 คัน |
| คหบดี           | 18 คัน |

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 แม้จะเป็นเพียงช่วงต้นรัชกาลที่เพิ่งผ่านพ้นสมัยรัชกาลที่ 5 มาได้เพียง 2 ปี คือใน พ.ศ. 2455 (ร.ศ. 137) ก็ได้มีรถเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งในด้านจำนวนและประเภทคือ<sup>3</sup>

|                  |          |
|------------------|----------|
| รถยนต์ชนิด 4 ล้อ | 528 หลัง |
| รถยนต์ชนิด 3 ล้อ | 2 หลัง   |
| รถยนต์ชนิด 2 ล้อ | 92 หลัง  |
| รวมรถยนต์        | 622 หลัง |
| รถจักรยานที่ 1   | 202 หลัง |
| รถจักรยานที่ 3   | 19 หลัง  |
| รถจักรยานที่ 4   | 126 หลัง |

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 8 น. 21/45 ถมคลองจักรวรรดิเพื่อจักสร้างถนนต่อไป.

<sup>2</sup> ก.จ.ช., ร. 5 น. 10/42 บัญชีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้วในกรุงเทพฯ.

<sup>3</sup> ก.จ.ช. ร. 8 น. 8.4/2 เรื่องการเก็บภาษีรถต่าง ๆ.

รวมรถจ้าง 347 หลัง  
รถลากชั้นที่ 1 2,698 หลัง

จากการเปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ ตลอดจนรถที่จะต้องใช้วิ่งบนถนนนั้น จะเห็นได้ว่า จำนวนรถในระยะเพียง 2-3 ปีแรกของสมัยรัชกาลที่ 6 เพิ่มขึ้นจากสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างรวดเร็ว จึงเป็นการแน่นอนว่าความต้องการในการใช้ถนนย่อมจะมากขึ้นตามไปด้วย ในการตัดถนนนั้นก็ย่อมที่จะต้องตัดเข้าไปในบริเวณชุมชนเพื่อจะได้เป็นทางคมนาคมติดต่อกันได้ เมื่อเป็นเช่นนี้แนวทางที่ดีที่สุดที่จะตัดถนนก็คือ แนวคลองเดิมนั่นเองเพราะแต่เดิมชุมชนต่าง ๆ ที่ตั้งขึ้นก็อยู่ตามริมคลองโดยอาศัยคลองเป็นเส้นทางคมนาคม ตลอดจนเพื่อการใช้งานในการอุปโภคบริโภค ถ้าไม่ถมคลองก็อาจจะตัดถนนเข้าไปสู่ชุมชนได้ แต่ต้องเสียค่าخذใช้ที่ดินแก่ราษฎรซึ่งแน่นอนย่อมจะต้องมีราคาแพงเพราะเป็นที่ชุมชน ด้วยเหตุนี้ทางที่ดีที่สุดสำหรับรัฐบาลคือการถมคลองและสร้างเป็นถนนแทน เพราะนอกจากจะสามารถแก้ปัญหาความสกปรก และตื้นเขินของคลองได้แล้ว ยังจะเป็นการประหยัดในการตัดถนน และได้เส้นทางที่ตัดเข้าสู่ใจกลางชุมชนจริง ๆ

(2) *ผลประโยชน์ของเจ้าของที่ดินริมคลอง* เจ้าของที่ดินริมคลองก็มีความยินดีที่จะให้มีการถมคลองและทำถนน ถึงแม้ว่าเขตถนนจะล้ำเข้ามาในเขตที่ดินของตนบ้างก็ได้ตัดค้าน ทั้งนี้เพราะผลประโยชน์ที่จะได้ตามมา คือจะได้มีที่ดินติดถนนที่สะดวกแก่การคมนาคมแทนที่จะติดคลองที่สกปรกและมีกลิ่นเหม็น ที่สำคัญคือ ที่ดินนั้นจะมีราคาแพงขึ้น<sup>1</sup> ด้วยเหตุนี้พวกนี้จึงไม่ได้คัดค้านรัฐบาลในการถมคลองสร้างเป็นถนน ยิ่งกว่านั้นในบางแห่งยังปรากฏว่าพวกเจ้าของที่ดินได้ออกเงินช่วยในการถมคลองด้วย

จากเหตุผลที่ได้กล่าวมานี้ ทำให้ในสมัยรัชกาลที่ 6 นี้มีการถมคลองในบริเวณที่เป็นใจกลางย่านชุมชนของกรุงเทพฯ หลายแห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นแหล่งค้าขายของคนจีน เช่นคลองจักรวรรดี คลองตรอกเต้า คลองศาลเจ้าใหม่ เป็นต้น สำหรับราษฎรโดยทั่วไปนั้นคนส่วนมากก็ไม่เห็นด้วยกับการถมคลองและสร้างเป็นถนนแทน เพราะคนทั่วไปยังต้องอาศัยประโยชน์จากคลองอยู่

เมื่อพิจารณาปัญหาของคลองที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 ตลอดจนการแก้ปัญหาของคลองนี้แล้ว จะเห็นได้ว่ามีการเกี่ยวพันกันเป็นลูกโซ่ ปัญหาหนึ่งจะโยงให้เกิดปัญหาอีกอย่างหนึ่งต่อไป เมื่อเกิดการรื้อล้างคลองก็ทำให้เกิดความสกปรกโสโครกและการตื้นเขินของคลองมากขึ้นไปอีก รัฐบาลได้พยายามแก้ปัญหาเรื่องนี้โดยวิธีการถมคลองทำถนนเพราะเห็นความสำคัญของถนนมากกว่า จึงทำให้เกิดปัญหาตามมาอีก คือ ทำให้เกิดปฏิกริยาในหมู่ประชาชน อีกทั้งมีผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมตามมาอีกด้วย คือ

**ผลกระทบทางเศรษฐกิจ** การที่คลองเกิดปัญหาเหล่านี้ขึ้นนั้น ทำให้เกิดปัญหาการคมนาคมขนส่งตามมา ซึ่งจะมีผลต่อไปยังการค้าขายด้วย ถึงแม้ว่าจะมีถนนมากขึ้นและเป็นแนวเดียวกับคลองที่ถูกถมไปแล้วก็จริง แต่การใช้ประโยชน์จากถนนและคลองนั้นต่างกัน พวกชาวสวนตลอดจนชาวบ้านที่นำสินค้าเข้ามาในตัวเมือง

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 20.18/17 บทความในหนังสือพิมพ์จีนในสยามวารศัพท์ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2456 เรื่อง ถมคลองศาลเจ้าใหม่



กรุงเทพฯ ก็ต้องอาศัยบรรทุกสินค้าเข้ามาทางเรือ เพราะการติดต่อระหว่างภายในกรุงเทพฯ และบริเวณรอบนอกยังต้องอาศัยเรือเป็นส่วนมาก การพัฒนาถนนจะมีเฉพาะในเขตตัวเมืองกรุงเทพฯ เท่านั้น เมื่อคลองมีความสกปรก ตื้นเขิน หรือมีการถมคลองที่ผ่านย่านการค้าเหล่านี้แล้ว เรือสินค้าที่มาจากภายนอกกรุงเทพฯ ก็ไม่สามารถเข้ามาถึงย่านการค้าได้โดยสะดวกดังที่เคยเป็นมาแต่ก่อน<sup>1</sup> การที่จะใช้รถยนต์ขนส่งสินค้าแทนก็อาจจะทำได้ แต่จะต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายอีกมาก และคนที่สามารถจะมีกำลังทรัพย์ซื้อรถยนต์ได้ในสมัยนั้นมีเพียงจำนวนไม่มากนัก (ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นมากจากสมัยรัชกาลที่ 5. ก็ตาม แต่ถ้าจะใช้รถยนต์เป็นพาหนะสำคัญโดยที่ไม่มีเรือมาช่วยเลย ก็นับว่ามีจำนวนไม่มากพอ) ถ้าเปรียบเทียบกับการใช้เรือย่อมจะเห็นได้ชัดว่าคนธรรมดาทั่วไปก็สามารถมีเงินหือเรือมาใช้ได้ แม้แต่ชาวบ้านตลอดจนชาวสวนชาวนา เมื่อคนเหล่านี้ไม่สามารถใช้คลองในการคมนาคมขนส่งสินค้าได้แล้ว ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อการค้าขายอย่างแน่นอนทั้งในด้านโอกาสทางการค้าขายของประชาชนทั่วไป และในด้านราคาสินค้าที่ต้องเพิ่มสูงขึ้นเพราะต้องผ่านการขนส่งหลายต่อ

**ผลทางด้านสังคม** ปัญหาจากคลองที่เกิดขึ้นนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อสังคมกรุงเทพฯ หลายประการคือ

ก. **การใช้น้ำอุปโภคบริโภค** ถึงแม้ว่าตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 5 จะได้เริ่มมีการใช้น้ำประปาแล้ว แต่ก็ยังไม่ถึงทั่วทั้งกรุงเทพฯ ส่วนมากจะอยู่ในบริเวณสำเพ็งและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งเป็นย่านที่คนอยู่หนาแน่นและส่วนมากเป็นชาวจีน ในบริเวณอื่นนั้นยังต้องอาศัยน้ำอุปโภคบริโภคจากแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ<sup>2</sup> การที่คลองต้องประสบปัญหาในการเปลี่ยนแปลงนี้ ก็ย่อมกระทบกระเทือนต่อการใช้น้ำในการอุปโภคบริโภคของประชาชนด้วย

ข. **การระบายน้ำ** ในสมัยรัชกาลที่ 6 ระบบการระบายน้ำในตัวเมืองยังไม่มี ความเจริญเท่าใดนัก ต้องอาศัยคลองเป็นทางระบายน้ำที่สำคัญที่สุด ดังนั้นปัญหาที่เกิดขึ้นกับคลองจึงทำให้การระบายน้ำในกรุงเทพฯ ต้องกระทบกระเทือนตามไปด้วย

ค. **การใช้น้ำดับเพลิง** เรื่องเพลิงไหม้ในสมัยก่อนนั้นนับเป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่ง ซึ่งเกิดขึ้นบ่อย ๆ โดยเฉพาะในบริเวณชุมชนหนาแน่น คือบริเวณที่เป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของชาวจีน เมื่อคลองมีความสกปรกตื้นเขินและมีการถมคลองนั้น ได้มีผู้เขียนจดหมายร้องเรียนมายังหนังสือพิมพ์ โดยกล่าวถึงกรณีเพลิงไหม้ตามตรอกเต้าว่ามีปัญหาอยู่ที่ว่าเมื่อเจ้าหน้าที่ดับเพลิงมาแล้วก็นำมาดับเพลิงไม่ได้ ทั้งนี้เพราะได้มีการถมคลองตรอกเต้าซึ่งอยู่ในบริเวณนี้ไปแล้วนั่นเอง<sup>3</sup> ดังนั้นจึงแสดงว่าการดับเพลิงในเวลานั้นต้องอาศัยน้ำตามลำคลองบริเวณใกล้เคียงเป็นสำคัญ การที่คลองมีสภาพดังที่กล่าวมาแล้วจึงส่งผลมายังเรื่องการขาดน้ำในการดับเพลิงด้วย

จะเห็นได้ชัดเลยว่าในสมัยรัชกาลที่ 6 นี้คลองได้มีสภาพเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมทั้งในแง่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแก่คลอง การแก้ปัญหาตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวกับคลอง คือเห็นความสำคัญของถนนมากกว่า

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 20.18/16 บทความในหนังสือกรุงเทพฯ เดลิเมล์ วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2456 เรื่องความเห็นคัดค้านเรื่องรัฐบาลจะทำการถมคลองตรอกเต้า ตำบลสำเพ็ง.

<sup>2</sup> เสฐียรโกเศศ, *พื้นความหลัง* (พระนคร : ศึกษิตสยาม, 2510), หน้า 203.

<sup>3</sup> ก.จ.ช., ร. 6 น. 20.18/16 บทความในหนังสือพิมพ์ กรุงเทพฯ เดลิเมล์ วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2456.

คลอง จึงมุ่งพัฒนาในด้านถนนเป็นส่วนใหญ่ ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดแก่คลอง เช่นนี้มีได้หยุดอยู่เพียงสมัยรัชกาลที่ 6 เท่านั้น ในระยะเวลาต่อมาคือในสมัยรัชกาลที่ 7 ปัญหาและสภาพของคลองในลักษณะเช่นนี้ก็ยังคงเกิดขึ้นเช่นเดิม ขณะเดียวกันจากเอกสารเท่าที่ค้นคว้าได้มีได้กล่าวถึงการขุดคลอง ตลอดจนการซ่อมแซมคลองในกรุงเทพฯ เหมือนสมัยรัชกาลที่ 5 ถ้าจะมีการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาบ้างก็เป็นไปในเขตชานเมือง หรือรอบนอกกรุงเทพฯ เช่นในเขตมีนบุรี บริเวณคลองหกวา คลองแสนแสบ และคลองประเวศบุรีรมย์ ได้มีบ้านเรือนของราษฎรปลูกเหลื่อมล้ำลงในเขตคลอง ทางเราก็ได้พยายามให้มีการจัดการรื้อถอนเสีย<sup>1</sup> เป็นต้น แสดงให้เห็นว่าสมัยรัชกาลที่ 6 เป็นต้นมา คลองในกรุงเทพฯ ได้ลดความสำคัญลงโดยลำดับ และขณะเดียวกันถนนก็ได้ทวีความสำคัญขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้นคลองในกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 7 จึงมีสภาพไม่แตกต่างไปจากสมัยรัชกาลที่ 6 ที่ได้กล่าวมาแล้ว คือ คลองเล็ก ๆ ขาดการทำนุบำรุงจนตื้นเขิน เรือเดินไปมาไม่สะดวกจนต้องถมเป็นถนนไปก็มาก บางแห่งคลองตื้นเขินเรือไม่สามารถแล่นผ่านได้ รวมทั้งน้ำก็ไม่ไหล จึงต้องรื้อสะพานทำให้เสมอแนวถนน<sup>2</sup> ด้วยเหตุนี้ในสมัยรัชกาลที่ 7 คลองในกรุงเทพฯ จึงเหลือเฉพาะคลองที่จำเป็นจริง ๆ เช่นคลองหลอด (คลองหลอดตามที่เราเรียกกันในปัจจุบัน) คลองโอบอ่างหรือคลองบางลำภู คลองผดุงกรุงเกษม คลองมหานาค คลองบางกะปิ คลองหัวลำโพง (คลองเตย) คลองสามเสน คลองบางซื่อ คลองสวัสดิ์ประมุข คลองบางเขน คลองประปา คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ เป็นต้น<sup>3</sup> ส่วนคลองเล็ก ๆ ที่เป็นเส้นทางคมนาคมและทางระบายน้ำในบริเวณที่ชุมชนนั้นค่อย ๆ ถูกถมหรือเปลี่ยนสภาพไปเรื่อย ๆ ขณะเดียวกันเส้นทางคมนาคมทางบก คือถนนก็เข้ามามีบทบาทแทนที่

ในสมัยรัชกาลที่ 7 นี้ จะเห็นชัดถึงนโยบายของรัฐบาลที่จะตัดถนนให้มากขึ้นไปกว่าเดิมอีก โดยรัฐบาลได้ทำการตัดถนนสายใหม่เป็นจำนวนมากทั้งในฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ในเขตพระนครจะเป็นการตัดถนนเข้าไปในเขตชุมชนเดิม เพื่อให้มีถนนหนาแน่นมากขึ้นและใช้ประโยชน์ต่อการคมนาคมได้สะดวกขึ้นกว่าเดิม เช่นรัชกาลที่ 7 ทรงมีพระราชดำริว่าในเขตตำบลวัดแคหรือวัดดวงแข เขตปทุมวันมิได้มีทางหลวงขนาดใหญ่ ทั้ง ๆ ที่บ้านเรือนคับคั่งหนาแน่น มีแต่ตรอกเล็ก ๆ เป็นทางสัญจรไปมาเข้าออก ดังนั้นเมื่อบริเวณนี้เกิดเพลิงไหม้ขึ้นใน พ.ศ. 2469 ก็โปรดฯ ให้จัดการตัดถนนในบริเวณนี้ นอกจากนี้แล้วยังได้ทรงพระดำริว่า บริเวณบางรักถึงสามแยกเป็นทำเลชุมชนค้าขายใหญ่ ถนนเจริญกรุงสายเดียวไม่เพียงพอแก่ยานพาหนะที่แล่นไปมาด้วยธุรกิจต่าง ๆ จึงโปรดฯ ให้ตัดถนนหลวงขึ้นในละแวกตำบลมหาพฤฒารามอีก 1 สาย ในบริเวณถนนสุรวงศ์และถนนสีลมก็เช่นเดียวกัน ทรงมีพระราชดำริว่า ถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบ ไม่พอแก่การจราจรของยานพาหนะในสมัยนี้ ควรจะเพิ่มถนนซอยเส้นขนานขึ้นอีก จึงโปรดฯ ให้ตัดถนนซอยระหว่างสุรวงศ์และสีลมโดยขนานกับ

<sup>1</sup> ก.จ.ช., ร. 7 ม. 22.1/15 เรื่องปักเขตรักษาที่สาธารณประโยชน์และห้ามปลูกบ้านเรือนเหลื่อมล้ำลงคลอง.

<sup>2</sup> ถัด พรหมมาณพ, ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ (พระนคร : โรงพิมพ์ธรรมพิทยาการ, 2474), หน้า 40.

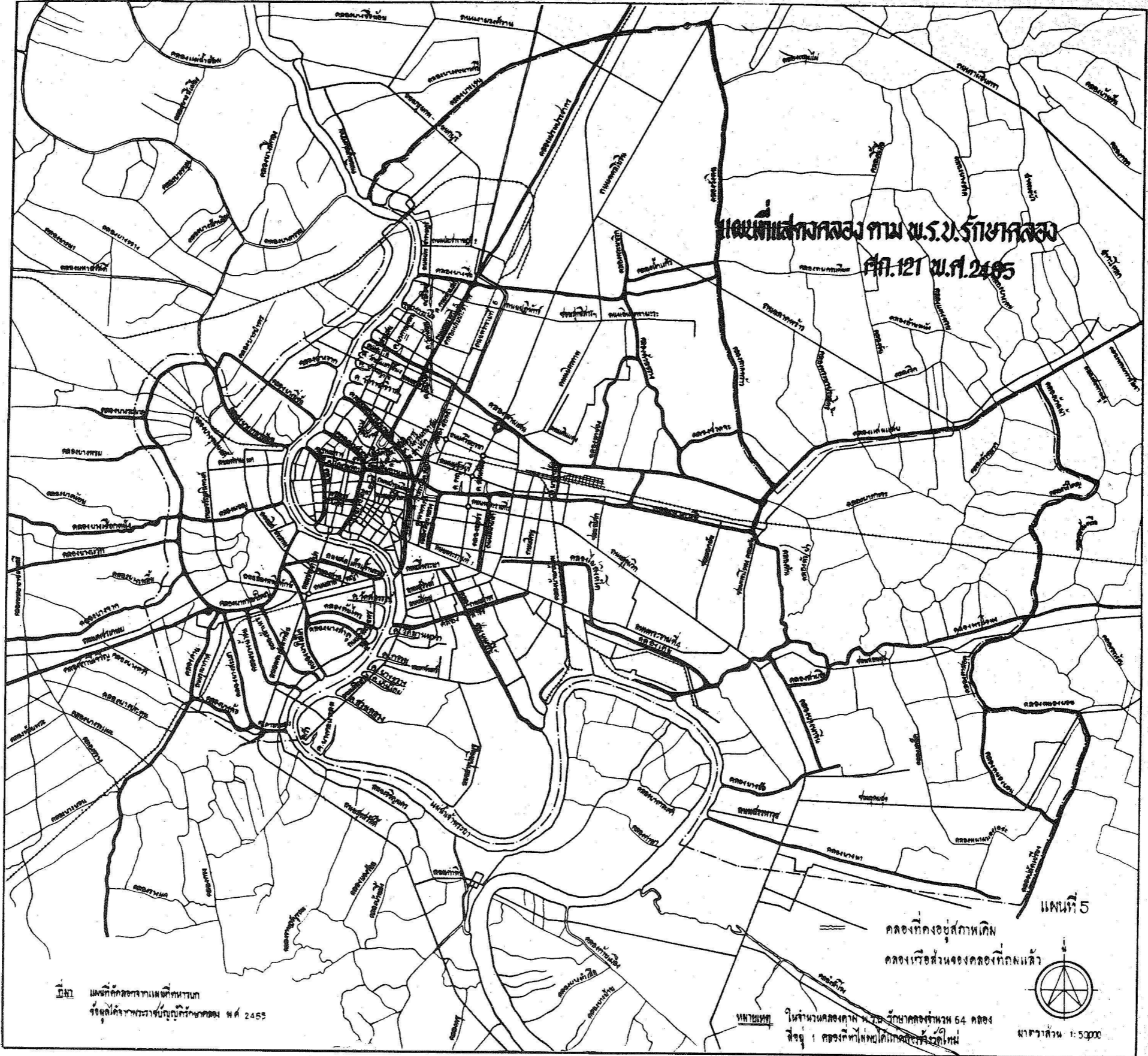
<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 41-43.

ถนนเจริญกรุงอีก 3 สาย<sup>1</sup> เป็นต้น นอกจากจะตัดถนนทางฝั่งพระนครเข้าไปในเขตชุมชนต่าง ๆ เพื่อเพิ่มเส้นทางคมนาคมแล้ว ทางฝั่งธนบุรีรัฐบาลก็ได้ดำเนินการตัดถนนเพิ่มถึง 10 สายนับเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกจากฝั่งพระนครไปสู่ฝั่งธนบุรีโดยตรงเป็นครั้งแรกหลังจากที่ได้มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้นแล้ว<sup>2</sup> ดังนั้นจึงเห็นได้ชัดว่าในสมัยรัชกาลที่ 7 นี้ได้มีการใช้ถนนเข้ามาแทนบทบาทและหน้าที่ของคลองในสมัยก่อน คือ เป็นทั้งเส้นทางคมนาคมและเป็นเส้นทางกระจายความเจริญไปสู่บริเวณที่ยังไม่มีชุมชนหนาแน่นมากนักด้วยดังในกรณีของการตัดถนนไปยังฝั่งธนบุรีในระยะเดียวกันถึง 10 สายดังกล่าว

หลังจากสมัยรัชกาลที่ 7 จนถึง พ.ศ. 2500 สภาพของคลองก็คงเป็นไปในลักษณะเดิม คือผู้วิจัยไม่พบหลักฐานเอกสารใดที่แสดงถึงการขุดคลองหรือซ่อมแซมคลองในกรุงเทพฯ ขณะเดียวกันถนนก็เพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อให้เพียงพอกับจำนวนยานพาหนะที่ต้องใช้ถนนเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม ก็น่าคิดว่า คลองก็ยังไม่ได้ถูกทอดทิ้งไปเสียทีเดียว ทั้งนี้เนื่องจากได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรักษาคลองสก 121 ที่เคยออกมาในสมัยรัชกาลที่ 5 แล้ว อีกครั้งหนึ่งใน พ.ศ. 2485 โดยมีจำนวนคลองที่อยู่ในพระราชบัญญัติรักษาคลองจำนวน 64 คลอง ซึ่งส่วนมากแล้วจะเป็นคลองที่อยู่ตามรอบนอกของกรุงเทพฯ ส่วนคลองที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้คุ้มครอง คือคลองใหญ่ต่าง ๆ ซึ่งยังคงมีอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 7 ดังกล่าวมาแล้ว ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าคลองในกรุงเทพฯ หลังสมัยรัชกาลที่ 7 มานี้ก็มีลักษณะและสภาพไม่แตกต่างไปจากสมัยรัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7 คลองที่ยังคงอยู่ก็เป็นคลองที่มีขนาดใหญ่ไม่ก่คลองเท่านั้น ส่วนคลองขนาดเล็กนั้นแทบจะไม่มีมีความสำคัญเหลืออยู่เลย (โปรดพิจารณาแผนที่แสดงคลองตามพระราชบัญญัติรักษาคลอง พ.ศ. 2485 ในหน้าถัดไป)

<sup>1</sup> ก.จ.ช. ร. 7 ม. 17/4 ถนนจังหวัดพระนคร.

<sup>2</sup> ก.จ.ช. ร. 7 ม. 17/13 ถนนจังหวัดธนบุรี.



แผนที่แสดงคลอง กทม พ.ร.ว.รักษาคลอง  
พ.ศ. 121 พ.ศ. 2485

แผนที่แสดงคลอง กทม พ.ร.ว.รักษาคลอง  
พ.ศ. 121 พ.ศ. 2485

แผนที่ 5  
คลองที่คงอยู่สภาพเดิม  
คลองบริเวณของคลองที่ถมแล้ว  
มาตราส่วน 1:5000  
ในจำนวนคลองเก่า พ.ร.ว.รักษาคลองทั้งหมด 64 คลอง  
สิ่งนี้ : คลองที่คงอยู่สภาพเดิม

## สะพาน

ถึงแม้ว่าระหว่างสมัยรัชกาลที่ 6 - พ.ศ. 2500 คลองได้ลดความสำคัญลงไปมากและบางคลองถูกถมเป็นถนนไปก็มี แต่ก็ยังมีคลองหลายคลองที่ยังคงใช้ประโยชน์อยู่ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ด้วยเหตุนี้เมื่อมีการพัฒนาการคมนาคมทางบกคือมีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในช่วงนี้ จึงมีความจำเป็นต้องทำสะพานข้ามคลองที่ยังคงมีอยู่ด้วย เช่นเดียวกับที่ได้เคยทำมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ดังนั้นรัชกาลที่ 6 จึงได้ทรงสร้างสะพานชุด “เจริญ” เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาเช่นเดียวกับที่รัชกาลที่ 5 ทรงสร้างสะพานชุด “เฉลิม” เพื่อเชื่อมถนนเข้าด้วยกันเมื่อผ่านคลองต่าง ๆ ในสมัยรัชกาลที่ 6 นี้ได้มีสะพานชุดเจริญและสะพานอื่น ๆ ดังที่แสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

### สะพานที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6

#### สะพานชุด “เจริญ”

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน      | ชื่อถนน    | ข้ามคลอง                     | ปีที่สร้าง         | วัตถุประสงค์                                                                                                                                                                                               |
|----------|----------------|------------|------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | เจริญรัช 31    | -          | คลองหลอด (ตรงปากคลองตลาด)    | 2454<br>(ร.ศ. 130) | ครบรอบเฉลิมพระชนมพรรษา                                                                                                                                                                                     |
| 2        | เจริญราษฎร์ 32 | กรุงเทพฯ   | คลองมหานาค                   | -                  | สร้างแทนที่สะพานร้อยปีที่สร้างขึ้นเมื่อกรุงเทพฯ มีอายุครบ 100 ปี                                                                                                                                           |
| 3        | เจริญพาสณ์ 33  | อิสราภาพ   | คลองบางกอกใหญ่ธนบุรี         | -                  | เป็นการเลือกทำเลสร้างสะพานสำคัญที่แตกต่างไปจากเดิม โดยสร้างทางฝั่งธนบุรีแทนฝั่งพระนคร ด้วยเหตุผลที่ว่าชุมชนในจังหวัดธนบุรีในขณะนั้นมีขนาดใหญ่ขึ้นมาแล้ว แต่ยังขาดสะพานที่จะเชื่อมโยงที่จะติดต่อกันได้สะดวก |
| 4        | เจริญศรี 34    | -          | คลองหลอด หน้าวัดศิริมิตยาราม | 2457<br>(ร.ศ. 133) | สะพานข้ามคลองหลอดทั้งหลายได้รับการเปลี่ยนแปลงแก้ไขสร้างใหม่หมดแล้ววันแต่ที่นี้แห่งเดียว รัชกาลที่ 6 จึงโปรดฯ ให้สร้างสะพานที่นี้ในวันเฉลิมพระชนมพรรษา                                                      |
| 5        | เจริญทัศน์ 35  | บำรุงเมือง | คลองวัดสุทัศน์               | ร.ศ. 134           | สร้างแทนสะพานเก่าที่ชำรุด                                                                                                                                                                                  |

| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน          | เชื่อมถนน                         | ข้ามคลอง         | ปีที่สร้าง | วัตถุประสงค์                                                                     |
|----------|--------------------|-----------------------------------|------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 6        | เจริญสวัสดิ์<br>36 | พระราม 4<br>(หน้าวัด<br>หัวลำโพง) | คลองผดุงกรุงเกษม | ร.ศ. 135   | สร้างแทนสะพานสุประดิษฐ์ เพื่อให้เป็นสะพานที่แข็งแรงถาวรและแก้ปัญหาการจราจรติดขัด |

### สะพานอื่นๆ ที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 6

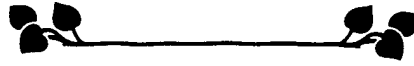
| ลำดับที่ | ชื่อสะพาน                     | เชื่อมถนน                       | ข้ามคลอง                                            | ปีที่สร้าง | วัตถุประสงค์                                                                                                       |
|----------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | สะพานราชเทวี                  | พญาไท                           | คลองริมถนนเพชรบุรี<br>(คลองประแจจีน)                | ร.ศ. 130   | รัชกาลที่ 6 ให้ตัดถนนพญาไทต่อเนื่องต่อจากถนนเพชรบุรี ไปต่อกับถนนเป้า คือถนนพหลโยธินปัจจุบัน จึงต้องทำสะพานข้ามคลอง |
| 2        | สะพานอรุพงษ์                  | พระรามหก                        | คลองริมถนนเพชรบุรี                                  | -          | อุทิศส่วนกุศลแก่พระเจ้าน้อยยาเธอ                                                                                   |
| 3        | สะพานอุบลรัตน์                | ปลายถนนบ้านหม้อ                 | คลองหลอด                                            | ร.ศ. 132   | เป็นที่ระลึกแก่พระองค์เจ้าอุบลรัตน์นารีนาค                                                                         |
| 4        | ข้างโรงสี                     | ปลายถนนบำรุงเมืองด้านทิศตะวันตก | คลองหลอด                                            | ร.ศ. 129   | -                                                                                                                  |
| 5        | สะพานหมู                      | -                               | คลองหลอด หน้าวัดราชประดิษฐ์                         | ร.ศ. 132   | สร้างแทนสะพานไม้เดิมเป็นสะพานคนเดิน                                                                                |
| 6        | สะพานมอญ                      | -                               | คลองหลอด หลังวัดราชบพิธ                             | -          | สร้างแทนสะพานเดิม                                                                                                  |
| 7        | สะพานเสาวนีย์                 | ศรีอยุธยา                       | คลองริมทางรถไฟสายเหนือ                              | พ.ศ. 2454  | เชื่อมถนนศรีอยุธยาให้ติดต่อกันตลอด                                                                                 |
| 8        | มหาตมาอุทิศ<br>(สะพานร้องไห้) | -                               | คลองมหานาค (ตัดสะพานผ่านฟ้าไปทางใต้ประมาณ 100 เมตร) | พ.ศ. 2467  | แสดงความอาลัยถึงกรมพระยาดำรงฯ ในโอกาสที่พ้นจากตำแหน่งเสนาบดีมหาตมาไทย                                              |
| 9        | พระราชวัง-<br>สวนจิตรลดา      | -                               | คูรอบสวนจิตรลดา                                     | -          | -                                                                                                                  |

ที่มา ศิริชัย นฤมิตรเรขการ, สะพานเก่ากรุงเทพฯ (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2520).

ในระยะต่อมาความเจริญได้กระจายมากขึ้นทั้งในฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทำให้มีความจำเป็นต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ซึ่งได้มีการดำริมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สะพานแรกที่สร้างคือสะพานพระรามหก ซึ่งสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 ก็ได้มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า (สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์) ขึ้นเป็นสะพานที่ 2 ทำให้การติดต่อระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรีเป็นไปอย่างสะดวกขึ้น และทำให้ฝั่งธนบุรีได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยได้มีการสร้างถนนเพิ่มขึ้นถึง 10 สาย ในช่วงรัชกาลที่ 7 ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ในรัชกาลปัจจุบันก็ได้มีการสร้างสะพานเชื่อมระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรีเพิ่มขึ้นอีก คือ สะพานกรุงเทพ สะพานกรุงธน สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลปัจจุบันได้เสด็จพระราชดำเนินมาเปิดในวันพฤหัสบดีที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2525 เวลา 17.30 น.

หมายเหตุ บทนี้เรียบเรียงขึ้นโดยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากนางสาวสาวิตรี ทัททะสุด ซึ่งช่วยเหลือทั้งในด้านข้อมูล การแสดงความคิดเห็น และการอนุญาตให้ใช้รายงานเรื่อง “ปัญหาเกี่ยวกับคลองในชุมชนพระนคร สมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6)” ซึ่งเธอเขียนขึ้นเพื่อประกอบการศึกษาในวิชาที่ศึกษาในระดับปริญญาโท เป็นพื้นฐานในการเขียนบทนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณเธอไว้ ณ ที่นี้อีกครั้งหนึ่งด้วย.

## คลองสมัยปัจจุบัน (พ.ศ. 2500 - 2525)



ในอดีตตอนต้นกรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานครใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางการคมนาคมสัญจรที่สำคัญ เนื่องจากจำนวนประชากรยังมีจำนวนน้อย คลองได้ลดความสำคัญลงตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นต้นมา และต่อมาเมื่อมีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา โดยได้ประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจสมัยที่ 1 เริ่ม พ.ศ. 2504 - 2509<sup>1</sup> ในการพัฒนากรุงเทพมหานครได้มีการถมคลองสร้างถนนขึ้นหลายสายแล้ววางท่อระบายน้ำลงไปแทนคลอง ที่เห็นได้ชัดคือคลองสีลมถูกถมสร้างถนนสีลม คลองหัวลำโพงถูกถมสร้างเป็นถนนพระราม 4 เป็นต้น และคลองบางคลองซึ่งเดิมมีความสำคัญในการสัญจรทางน้ำ โดยมีเรือวิ่งอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนสภาพเป็นเหมือนท่อระบายน้ำคือคลองโอ่งอ่าง นอกจากนี้คลองโอ่งอ่างแล้วก็มีคลองบางลำพูในปัจจุบันได้มีท่อบดกั้นคลองเป็นตอน ๆ จึงทำให้เรือวิ่งไม่ได้ และมีสภาพเป็นคลองระบายน้ำเสียลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองที่ถูกถนนขวางกั้นทำให้การสัญจรทางน้ำได้ไม่สะดวกได้แก่คลองบางซื่อ

ปัจจุบันคลองหลักที่เหลืออยู่ฝั่งพระนครได้แก่คลองบางเขน คลองเปรมประชากร คลองบางซื่อ คลองลาดพร้าว คลองตัน คลองห้วยขวาง คลองสามเสน คลองแสนแสบ คลองหลอด คลองมหานาค คลองบางลำพู คลองเตย คลองโอ่งอ่าง คลองผดุงกรุงเกษม คลองสาทร คลองสำโรง คลองบางนา คลองตาพวง คลองลาดบัวขาว คลองสาหร่าย คลองหนองบอน คลองพระโขนง คลองเสด็จ และคลองบัวลอย คลองหลักในฝั่งธนบุรี<sup>2</sup> คลองบางกรวย คลองมหาสวัสดิ์ คลองมอญ คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองภาษีเจริญ คลองบางบอน คลองไล่ไก่ คลองบางปะแก้ว และคลองราชวรบูรณะ ปัจจุบันคลองหลักเหล่านี้มีความตื้นเขินและเป็นท่อระบายน้ำเสีย<sup>3</sup>

<sup>1</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ *ปัญหาของชาติจากอดีตถึงปัจจุบัน* วารสารเศรษฐกิจและสังคม ปีที่ 18 ฉบับที่ 5 เดือนกันยายน - ตุลาคม พ.ศ. 2524 หน้า 4.

<sup>2</sup> คุราชะเอียดในภาคผนวก 8.

<sup>3</sup> ดร. วิชา จิวาลักษณ์ *สภาพทางธรณีวิทยา: ลักษณะภูมิประเทศของกรุงเทพมหานครและการทรุดตัว* เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องปัญหาน้ำท่วม 20 กรกฎาคม 2522 หน้า 5 และคุราชะเอียดเรื่องคลองฝั่งธนบุรีในภาคผนวก 8



ผลของการพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 - 2524 รวมเวลา 20 ปี ได้ใช้แผนพัฒนาไปแล้ว 4 ฉบับ ในด้านการคมนาคมขนส่งชี้ให้เห็นถึงระบบถนนเป็นระบบการคมนาคมขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดในปัจจุบันการขนส่งสินค้าของประเทศใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 85 ซึ่งต้องพึ่งพาพลังงานน้ำมันจากต่างประเทศ ในอัตราที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2504 เป็นประมาณร้อยละ 75 ของการใช้พลังงานทั้งหมดในปี พ.ศ. 2524 ส่วนระบบรถไฟและทางน้ำซึ่งเป็นระบบที่ประหยัดพลังงานใช้เพียงร้อยละ 15<sup>1</sup> เท่านั้น

จากการพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ทำให้กรุงเทพมหานครมีความเจริญเติบโตขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความเจริญเติบโตและมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านประชากร การคมนาคม และการขยายตัวของตัวเมือง เป็นต้น ความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ปัญหาประชากร ปัญหาการจราจร ปัญหาการระบายน้ำ ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาการขาดลอกคลอง เป็นต้น

## ปัญหาประชากร

ประชากรของกรุงเทพมหานครได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร เนื้อที่และการขยายตัวของประชากรของกรุงเทพมหานครพบว่ามี การขยายตัวเป็นอย่างมาก เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงสร้างกรุงเทพมหานครเมื่อปี พ.ศ. 2325 และทรงสร้างเสร็จในปี 2328 กรุงเทพมหานครมีกำแพงและคูรอบพระนครประมาณ 7 กิโลเมตร และมีเนื้อที่ในกำแพงพระนครเพียง 21,623 ไร่ ประชากรมีเพียง 7-8 หมื่นคนเท่านั้น<sup>2</sup> การศึกษาเกี่ยวกับจำนวนประชากรระหว่าง พ.ศ. 2500-2524 จากรายงานทางสถิติพบว่าเมื่อปี พ.ศ. 2500 กรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรจากการสำรวจทั้งสิ้น 1,908,059 คน ทั้งประเทศมีจำนวนประชากรจากการสำรวจทั้งสิ้น 23,669,469 คน หรือเป็นร้อยละ 8.06 ของประชากรทั่วประเทศ อีก 23 ปีต่อมา คือปี พ.ศ. 2523 จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครได้เพิ่มขึ้นเป็น 5,153,902 คน ทั้งประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 46,961,338 คน หรือเป็นร้อยละ 10.97 ของประชากรทั้งประเทศ ในปี พ.ศ. 2524 กรุงเทพมหานครมีเนื้อที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร และจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 5,331,402 คน ระหว่างปี พ.ศ. 2500-2524 ประชากรเพิ่มขึ้น 3,423,343 คน เฉลี่ยแล้วจะเพิ่มขึ้นประมาณปีละ 142,839 คน เมื่อพิจารณาถึงจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่าจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครขยายตัวอย่างรวดเร็วและมีประชากรมากที่สุดของประเทศ จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นนี้ สอนในสามเกิดจากอัตราการเกิดในกรุงเทพมหานคร และอีกหนึ่งในสามเกิดจากการอพยพเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานคร จากสถิติการอพยพแรงงานที่ได้จากกองจัดหางาน กรมแรงงาน พบว่าตั้งแต่ปี 2518 ถึงปี 2522 มีแรงงานจากชนบทอพยพเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะในฤดูแล้งจะมีการอพยพแรงงานมากกว่าในฤดูอื่น ๆ สาเหตุเนื่องมาจากการเพาะปลูกพืชผลในฤดูแล้งไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร ในปี พ.ศ. 2518 มีผู้อพยพ

<sup>1</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ *ปัญหาของชาติจากอดีตถึงปัจจุบัน* วารสารเศรษฐกิจและสังคมปีที่ 18 ฉบับที่ 5 เดือนกันยายน - ตุลาคม พ.ศ. 2524 หน้า 7.

<sup>2</sup> เทพชู ทับทอง *กรุงเทพมหานครยุคใหม่*, (กรุงเทพฯ : สหมิตรอุตสาหกรรมการพิมพ์, 2518) หน้า 5

เข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวน 17,654 คน ปี 2519 จำนวน 12,241 คน ปี 2520 จำนวน 10,172 คน ปี 2521 จำนวน 6,274 คน ปี 2522 จำนวน 8,972 คน<sup>1</sup> เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์รวมของกิจการทุก ๆ ด้าน ทุกประเภท จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้คนในภูมิภาคอื่น ๆ เข้ามาเพื่อเผชิญโชคและหางานทำ แรงงานชนบทที่อพยพเข้ามาในกรุงเทพมหานครจะมีจำนวนมากหรือน้อยในแต่ละปีขึ้นอยู่กับภาวะฝนของภูมิภาคต่าง ๆ เนื่องจากภูมิภาคต่าง ๆ ดังกล่าวประชากรประกอบอาชีพหลักทางเกษตรกรรม ดังตัวเลขที่แสดงการอพยพแรงงานในปี พ.ศ. 2518-2522 ภาวะฝนในภูมิภาคต่าง ๆ อยู่ในเกณฑ์ดีการทำเกษตรกรรมได้ผลจะมีผู้อพยพเข้ามาเป็นแรงงานน้อย แต่ถ้าปีใดเกิดภาวะฝนแล้งการทำเกษตรกรรมไม่ได้ผลจะมีผู้อพยพเข้ามาเป็นแรงงานมากขึ้น เช่นในปี พ.ศ. 2522 เกิดภาวะฝนแล้งขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ อย่างรุนแรงและส่งกระทบมาถึงปี พ.ศ. 2523

ปี พ.ศ. 2524 ประชากรของกรุงเทพมหานครมีจำนวนประมาณ 5,331,402 คน เป็นเพศชาย 2,704,284 คน เพศหญิง 2,627,118 คน โดยมีอัตราส่วนร้อยละ 50.72 : 49.28 อัตราส่วนเกิด : ตาย (ต่อประชากร 1,000 คน) 10.29 : 1.29 ความหนาแน่นเฉลี่ย 3,399 คนต่อตารางกิโลเมตร จำนวนบ้าน 851,290 หลัง จำนวนครัวเรือน 836,143 คน<sup>2</sup> ประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนประมาณ 6 คน

ตารางแสดงจำนวนและการเพิ่มจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ. 2500-2524

| ปีที่สำรวจ        | จำนวนประชากร | การเพิ่ม  |             |
|-------------------|--------------|-----------|-------------|
|                   |              | จำนวน     | อัตราร้อยละ |
| 2500              | 1,908,059    | -         | -           |
| 2510              | 3,122,602    | 1,214,543 | 6.37        |
| 2513 <sup>3</sup> | 3,658,118    | 535,516   | 4.76        |
| 2514              | 3,706,977    | 48,859    | 3.90        |
| 2515              | 3,829,148    | 122,171   | 3.30        |
| 2516              | 3,967,081    | 137,933   | 3.60        |
| 2517              | 4,129,609    | 162,528   | 4.10        |
| 2518              | 4,349,494    | 219,885   | 5.32        |
| 2519              | 4,545,608    | 196,114   | 4.51        |
| 2520              | 4,742,774    | 197,166   | 4.34        |
| 2521              | 4,870,509    | 127,735   | 2.69        |
| 2522              | 4,999,515    | 129,006   | 2.65        |
| 2523              | 5,153,902    | 154,387   | 3.09        |
| 2524              | 5,331,402    | 177,500   | 3.44        |

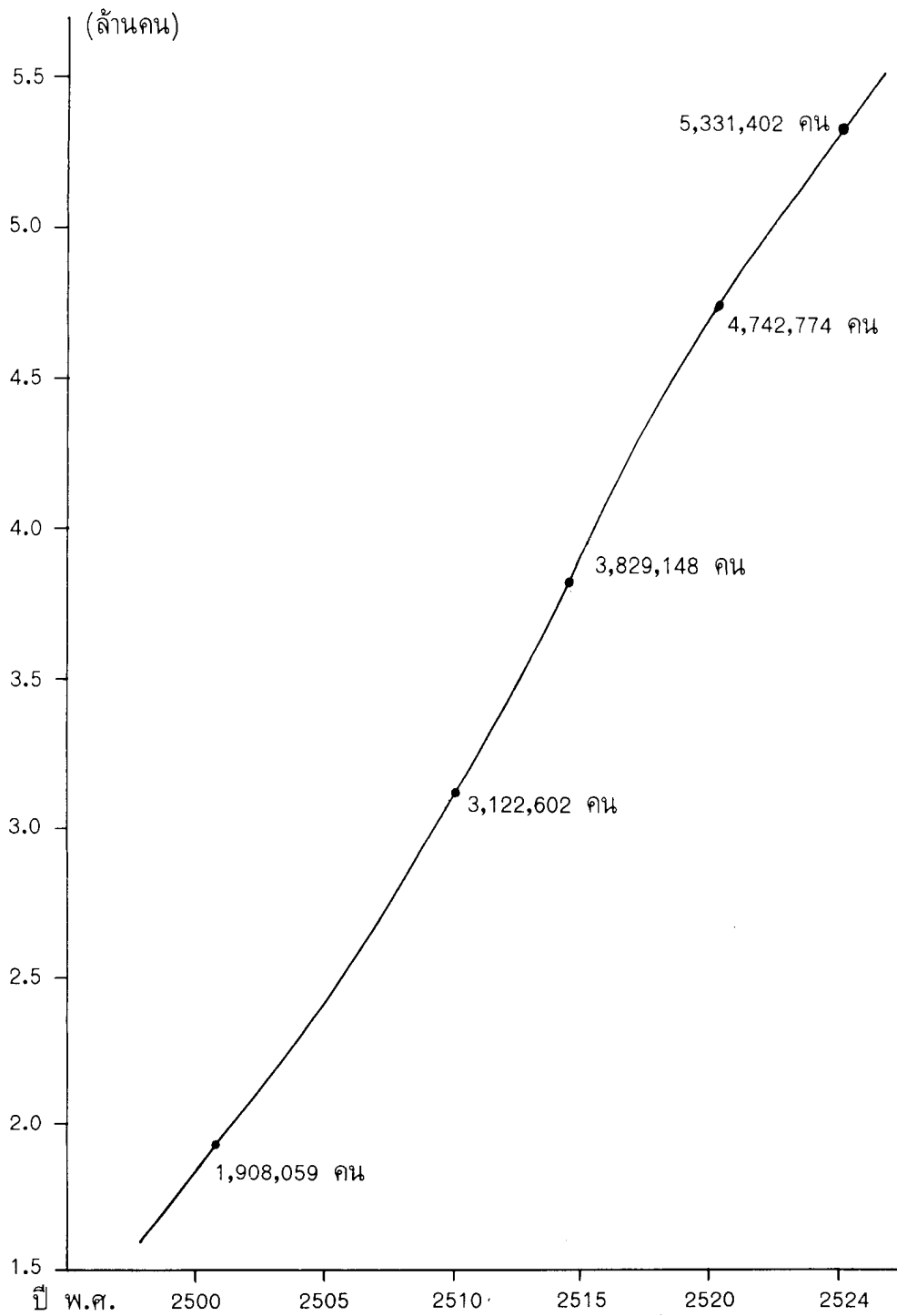
ที่มา: แผนกเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

<sup>1</sup> สำนักนายกรัฐมนตรี รายงานการแก้ปัญหาภาวะฝนแล้ง ปี พ.ศ. 2523 หน้า 240.

<sup>2</sup> รายงานประจำเดือนจำนวนราษฎรของกรุงเทพมหานครสิ้นธันวาคม 2524

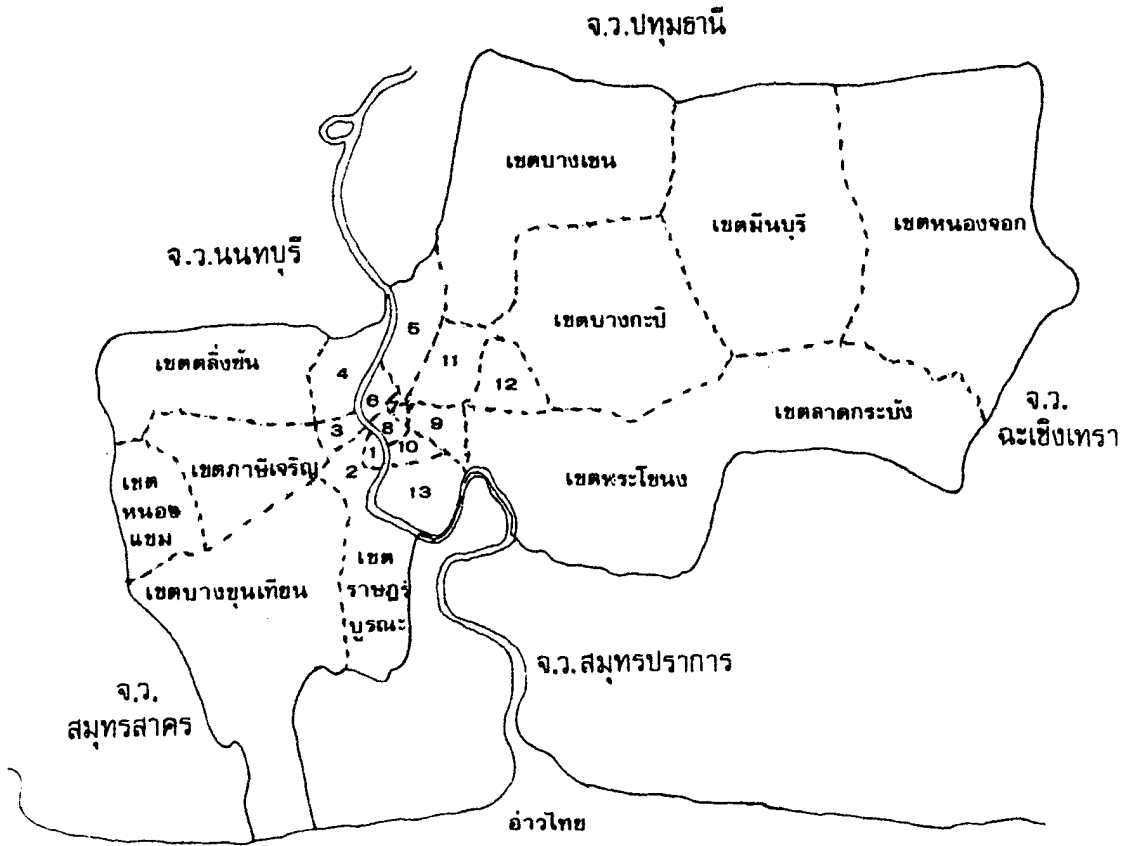
<sup>3</sup> ปี 2513 กรุงเทพมหานครรวมจังหวัดพระนครและธนบุรี

## จำนวนประชากร



สถิติจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2500 - 2524

แผนที่แสดงเขตของ กทม.



- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 1 เขตคลองสาน    | 7 เขตบึงกุ่ม     |
| 2 เขตธนบุรี     | 8 เขตสัมพันธวงศ์ |
| 3 เขตบางกอกใหญ่ | 9 เขตปทุมวัน     |
| 4 เขตบางกอกน้อย | 10 เขตบางรัก     |
| 5 เขตดุสิต      | 11 เขตพญาไท      |
| 6 เขตพระนคร     | 12 เขตห้วยขวาง   |
| 13 เขตนานา      |                  |

ที่มา : กรุงเทพมหานคร ที่ระลึกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 2522.

## ตารางจำนวนประชากรและความหนาแน่นแยกออกตามรายเขตในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523

| เขต             | พื้นที่ (กม) <sup>2</sup> | จำนวนประชากร | ความหนาแน่นต่อ (กม) <sup>2</sup> |
|-----------------|---------------------------|--------------|----------------------------------|
| 1. พระนคร       | 5,536                     | 123,109      | 22,238                           |
| 2. ป้อมปราบฯ    | 1,931                     | 190,450      | 98,628                           |
| 3. ปทุมวัน      | 8,369                     | 235,647      | 28,157                           |
| 4. สัมพันธวงศ์  | 1,416                     | 77,112       | 54,458                           |
| 5. บางรัก       | 5,536                     | 131,542      | 23,761                           |
| 6. ยานนาวา      | 36,909                    | 380,416      | 10,307                           |
| 7. ดุสิต        | 22,210                    | 479,659      | 21,597                           |
| 8. พญาไท        | 17,429                    | 519,869      | 29,826                           |
| 9. ห้วยขวาง     | 22,679                    | 201,334      | 8,878                            |
| 10. พระโขนง     | 143,559                   | 523,831      | 3,649                            |
| 11. บางเขน      | 169,310                   | 388,333      | 2,294                            |
| 12. บางกะปิ     | 149,283                   | 255,555      | 1,712                            |
| 13. หอกจอก      | 236,261                   | 51,224       | 217                              |
| 14. มีนบุรี     | 174,331                   | 55,369       | 318                              |
| 15. ลาดกระบัง   | 123,859                   | 42,567       | 344                              |
| 16. ธนบุรี      | 8,626                     | 262,097      | 30,385                           |
| 17. คลองสาน     | 6,051                     | 140,249      | 23,178                           |
| 18. บางกอกน้อย  | 23,304                    | 382,621      | 16,419                           |
| 19. บางกอกใหญ่  | 6,180                     | 101,198      | 16,375                           |
| 20. ภาษีเจริญ   | 53,947                    | 183,385      | 3,399                            |
| 21. บางขุนเทียน | 181,156                   | 204,434      | 1,128                            |
| 22. ดลิ่งชัน    | 79,698                    | 67,746       | 850                              |
| 23. ราษฎร์บูรณะ | 42,874                    | 113,769      | 2,654                            |
| 24. หนองแขม     | 48,283                    | 42,386       | 878                              |
| รวม             | 1,568,737                 | 5,513,902    | 3,285                            |

ที่มา: แผนกเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2523.

เมื่อพิจารณาถึงการกระจายตัวของประชากรใน 24 เขตของกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2523 แล้วพบว่า เขตที่มีประชากรมากที่สุดคือเขตพระโขนง มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 523,831 คน คิดเป็นร้อยละ 10.16 รองลงมาได้แก่เขตพญาไท ดุสิต และบางเขน มีจำนวนประชากร 519,869 คน 479,659 คน และ 388,333 คน คิดเป็นร้อยละ 10.08, 9.31 และ 7.54 ตามลำดับ ส่วนเขตที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุดคือเขตดลิ่งชันและเขตหนองแขม ซึ่งมีจำนวนประชากร 67,746 คน และ 42,386 คน คิดเป็นร้อยละ 1.32 และ 0.82 คน ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตรในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า เขตที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุด และน้อยที่สุดจะไม่ใช่เขตที่มีประชากรมากที่สุดและน้อยที่สุด เขตที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดคือเขตป้อมปราบฯ มีประชากรจำนวน 98,628 คนต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตร รองลงมาได้แก่เขตสัมพันธวงศ์ ธนบุรี และพญาไท ซึ่งมีจำนวนประชากร 54,458 คน 30,385 คน และ 29,828 คนต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตรตามลำดับ ส่วนเขตซึ่งมีประชากรหนาแน่นน้อยที่สุดได้แก่เขตมีนบุรีและหนองจอก ซึ่งมีจำนวนประชากร 318 คน และ 217 คนต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตรตามลำดับ

## ปัญหาการจราจร

สมัยก่อนปัญหาการจราจรมักไม่ค่อยเกิดขึ้นเนื่องจากจำนวนประชากรมีน้อยมากในสมัยรัชกาลที่ 4 และที่ 5 จำนวนประชากรมีเพียง 4.5 แสนคน และการคมนาคมใช้ทางสัญจรทางแม่น้ำลำคลองโดยใช้เรือเป็นพาหนะทั้งสิ้น เพราะสมัยเมื่อ 100 กว่าปีที่ผ่านมาก กรุงเทพมหานครยังไม่มีถนนมีแต่คลอง แต่ในปัจจุบันคลองกลับลดความสำคัญลง เพราะการคมนาคมในปัจจุบันได้อาศัยเส้นทางการคมนาคมทางบก ซึ่งสะดวกและรวดเร็วว่าการคมนาคมทางน้ำ ปัจจุบันประชากรไม่ได้อาศัยอยู่หนาแน่นตามลำคลองเหมือนแต่ก่อน และคลองส่วนใหญ่ถูกถมขยายถนน เช่นคลองหัวลำโพงถูกถมขยายถนนพระราม 4 ตั้งแต่ต้นคลองที่สถานีรถไฟหัวลำโพงจนถึงคลองเตย คลองสีลมถูกถมเป็นถนนสีลม เป็นต้น

ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครที่เราพบอยู่ทุกวันเกิดจากปัญหาการติดขัดเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงเช้าที่คนต้องเดินทางไปทำธุรกิจต่าง ๆ และในช่วงเย็นที่คนเดินทางกลับที่พักอาศัย

ปัญหาการสืบเนื่องมาจากประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2515 มีจำนวนประชากร 3,329,148 คน และในปี พ.ศ. 2523 จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 5,153,952 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นประมาณ 1,324,804 คน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่าปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มคิดเป็นร้อยละมากกว่าการเพิ่มของจำนวนประชากรคือ เพิ่มจากประมาณ 320,380 คัน ในปี พ.ศ. 2515 เป็นประมาณ 738,612 คัน ในปี พ.ศ. 2523 ซึ่งเพิ่มขึ้นประมาณ 418,232 คัน เพิ่มมากกว่าเท่าตัวหรือเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 130 เป็นที่สังเกตว่าทั้ง ๆ ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในกรุงเทพมหานครได้เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา คือราคาน้ำมันเบนซินพิเศษเพิ่มจากลิตรละ 2.10 บาทและราคาน้ำมันเบนซินธรรมดาเพิ่มจากลิตรละ 1.91 บาทในปี พ.ศ. 2516 มาเป็นลิตรละ 13.45 บาท และ 11.40 บาทในปี พ.ศ. 2524 และราคาน้ำมันมีแนวโน้มจะสูงขึ้น แต่จำนวนรถยนต์ไม่ลดลงกลับเพิ่มมากขึ้นทุกวันจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดมลภาวะอากาศเสียอย่างมากโดยเฉพาะในบริเวณศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร นอกจากมลภาวะอากาศเสียแล้วยังทำให้เกิดมลภาวะทางด้านเสียงจากบรรดารถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เสียงรบกวนได้ดังมากจนกระทั่งในบางท้องที่เสียงรบกวนได้ดังถึงขีดระดับที่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น และปริมาณถนนที่ใช้ในการจราจรเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เพิ่มไม่ได้เป็นสัดส่วนกับการใช้ถนนและรถยนต์ ปัจจุบันปี 2523 ความยาวของถนน ตรอก ซอย ที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบมีความยาว

ตารางแสดงจำนวนและการเพิ่มจำนวนรถยนต์ของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2515-2523

| ปีที่สำรวจ | จำนวนรถยนต์ | การเพิ่ม |        |
|------------|-------------|----------|--------|
|            |             | จำนวน    | ร้อยละ |
| 2515       | 320,380     | -        | -      |
| 2516       | 322,607     | 2,227    | 0.70   |
| 2517       | 384,060     | 61,453   | 19.05  |
| 2518       | 397,811     | 13,751   | 3.58   |
| 2519       | 394,804     | -3,007   | -0.76  |
| 2520       | 422,385     | 27,581   | 6.96   |
| 2521       | 505,316     | 82,931   | 19.63  |
| 2522       | 645,299     | 139,983  | 27.70  |
| 2523       | 738,612     | 93,313   | 14.46  |

ที่มา : แผนกทะเบียนรถยนต์ กองทะเบียน สภากิจการพาหนะของจังหวัดกรุงเทพมหานครที่นำมาจดทะเบียนและต่ออายุปีงบประมาณ 2522, 2523

หมายเหตุ ข้อมูลก่อนปี 2515 ยังไม่ได้ทำการรวบรวมสภากิจการพาหนะ

1,692 กิโลเมตร<sup>1</sup> นอกจากนี้การใช้ที่ดินในกรุงเทพมหานครมีการวางแผนที่ไม่ดีเท่าที่ควร ถนนบางสายถูกใช้เป็นที่จอดรถ หรือเมื่อมีการการค้าอื่น ๆ มีผลทำให้ผิวจราจรลดน้อยลง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและการขนส่งติดขัดที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

<sup>1</sup> งานศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร กนผ. 1 สนผ. 1 กทม. ข้อมูล กทม. ฉบับย่อ รายงานประจำปี 2521 หน้า 33.

การแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะแรกคือได้มีการสร้างสะพานลอยสำหรับรถยนต์ข้ามในบริเวณสี่แยกที่มีการจราจรติดขัดขึ้น มีอยู่ 3 สะพานลอยที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดให้น้อยลง

1. สะพานลอยยมราช เป็นสะพานลอยที่สร้างขึ้นแห่งแรก สิ้นค่าก่อสร้างประมาณ 14,586,500 บาท ผิวจราจรบนสะพานกว้าง 7.00 เมตร ความกว้างของขอบทางสะพานกว้างข้างละ 70 ซม. และความยาวสะพานรวมทั้งหมดประมาณ 380 เมตร เปิดการจราจรในปลายปี 2518
2. สะพานลอยบริเวณสี่แยกโกศก สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณสี่แยกโกศก สิ้นค่าก่อสร้างประมาณ 24,380,000 บาท ผิวจราจรบนสะพานกว้าง 7.00 เมตร ความกว้างของขอบสะพานกว้างข้างละ 90 ซม. ความยาวสะพานรวมทั้งหมดประมาณ 383 เมตร เปิดการจราจรเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2520
3. สะพานลอยราชเทวี สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขการจราจรติดขัดบริเวณวงเวียนราชเทวี และสามารถช่วยลดความคับคั่งของการจราจรในบริเวณราชเทวีได้ประมาณร้อยละ 30<sup>1</sup> ที่ใช้เส้นทางผ่านสะพานลอยราชเทวี สิ้นค่าก่อสร้างจำนวน 15,310,000 บาท ไม่รวมค่าติดตั้งไฟฟ้าและแสงสว่าง ผิวจราจรบนกว้าง 7.00 เมตร ความกว้างของขอบสะพานกว้างข้างละ 70 เซนติเมตร ความยาวสะพานรวมทั้งหมดประมาณ 383 เมตร สร้างเสร็จปลายเดือนมีนาคม 2521

นอกจากนี้แล้วกรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงก่อสร้างสะพานสูงบางชื่อโดยการรื้อสะพานเดิมแล้วสร้างสะพานใหม่ เป็นสะพานแบบ 3 ทางเชื่อมกันเพื่อแก้ไขการจราจรติดขัดในย่านบางชื่อ ค่าก่อสร้างประมาณ 39,445,984 บาท สร้างและเปิดการจราจรตั้งแต่วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2522

จากการที่ได้สร้างสะพานลอยสำหรับรถยนต์ข้ามและปรับปรุงก่อสร้างสะพานบางแห่งแล้ว เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอีกทางหนึ่งคือ การสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามในถนนสายที่มีการจราจรคับคั่งและขวยยานที่ใช้ความเร็วสูง มีทั้งหมด 64 สะพาน<sup>2</sup> โดยได้ก่อสร้างเสร็จไปแล้ว 56 สะพาน ก่อสร้างจนเสร็จเรียบร้อยในปี พ.ศ. 2521 รวม 53 สะพาน ก่อสร้างเริ่มดำเนินการในปี 2522 จำนวน 3 สะพาน และในขณะนี้ได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และจะดำเนินการก่อสร้างต่อไปอีก 8 สะพานในโครงการต่อไป

จากการที่ได้มีการแก้ไขปัญหารถติดที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ปรากฏว่ายังไม่สามารถผ่อนคลายการจราจรติดขัดให้ลดน้อยลงได้เท่าที่ควร จึงได้มีโครงการระบบก่อสร้างทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนขึ้น

ระบบทางด่วน (Expressway System) เป็นระบบหนึ่งที่สามารถระบายรถที่ติดกันลดน้อยลง เนื่องจากรถซึ่งเดินทางระหว่างต่างจังหวัดจะมาใช้ทางด่วนไม่ต้องเข้าเมืองเหมือนแต่ก่อน และบริเวณถนนที่อยู่ใกล้กับทางด่วนทำให้คนหันมาใช้ทางด่วนซึ่งสามารถเดินทางได้รวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางถนน ทางด่วนจะเชื่อมทางหลวงแผ่นดินสายประธาน 3 สายซึ่งติดต่อกันไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกและภาคใต้ มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 27.1 กิโลเมตร

<sup>1</sup> กรุงเทพมหานคร สะพานรถยนต์ข้ามของ กทม. ที่ระลิกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522 หน้า 31.

<sup>2</sup> กรุงเทพมหานคร สะพานลอยคนเดินข้าม ที่ระลิกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522 หน้า 34.

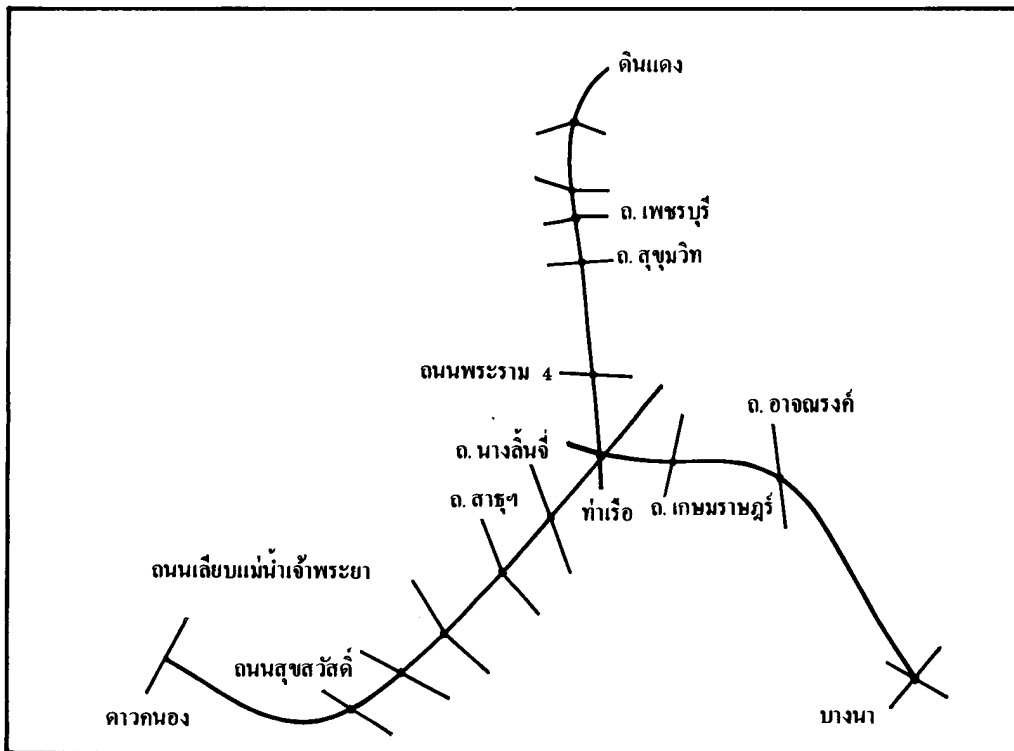


ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย ซึ่งทางด่วนทั้ง 3 สายจะไปสิ้นสุดที่ท่าเรือ และจะมีการควบคุมการเข้าออกซึ่งจะเปิดให้เข้าออกเฉพาะจุดเท่านั้น คือที่แยกดินแดง ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ทางเข้าท่าเรือแห่งใหม่ สีแยกบางนา ถนนอาจณรงค์ ถนนเกษมราษฎร์ สีแยกบางนา ถนนนางลิ้นจี่ ถนนสาทรประดิษฐ์ ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนสุขสวัสดิ์ และที่ทางหลวงสายธนบุรี-ปากท่อ เมื่อระบบทางด่วนสร้างเสร็จจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งคาดคะเนว่าปี พ.ศ. 2533 ถ้าไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจะประหยัดได้ถึง 888 ล้านบาทต่อปี แต่ถ้าเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจะประหยัดได้ถึง 738 ล้านบาทต่อปี<sup>1</sup>

ทางด่วนมีอยู่ 3 สายคือ

1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีระยะความยาวประมาณ 8.9 กิโลเมตร โดยแยกออกเป็น 2 ช่วง คือช่วงที่เป็นสะพานและช่วงที่อยู่ระดับดิน ช่วงที่เป็นสะพานนั้นจะเป็นสะพานคู่มีช่องจราจรด้านละ 3 ช่องจราจร ความกว้าง 10.5 เมตร และมีไหล่ทางอีกข้างละ 2 เมตร ทางแยกสำหรับขึ้นลงทางด่วนมีช่องจราจร 2 ช่อง กว้าง 7 เมตร และไหล่ทางอีก 2 เมตร ความเร็วของรถที่วิ่งบนทางด่วนประมาณ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนช่วงที่อยู่ระดับดินนั้นจะอยู่ระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนพระราม 4 เป็นทางด่วนสายแรกที่ได้เปิดทำการ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม ปี 2524 โดยเก็บค่าบริการผ่านทางสำหรับเก๋งนั่งเที่ยวละ 10 บาท และรถที่เกินกว่า 4 ล้อขึ้นไปเที่ยวละ 20 บาท
2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีความยาวประมาณ 7.9 กิโลเมตร โดยจะมีทางแยกต่างระดับที่สุขุมวิท ซอย 62 อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง
3. ทางด่วนสายดาวคอง-ท่าเรือ มีความยาวประมาณ 10.3 กิโลเมตร ซึ่งเป็นทางด่วนสายที่มีความยาวที่สุด ทางด่วนสายนี้ต้องสร้างสะพานสูงมากมีความสูงถึง 43 เมตร เพราะจะมีแนวทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่วัดไทร ช่องกลางสะพานยาว 450-500 เมตร ทางด่วนสายนี้จะได้รับดำเนินการก่อสร้างตามโครงการต่อไป

<sup>1</sup> การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รายงานประจำปี 2521 หน้า 33.



ระบบทางด่วน 3 สาย

ในการแก้ไขปัญหาจราจรระยะกลางและระยะยาว (2518-2533) นั้น ได้แก่ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit Systems) จากการสำรวจประชากรในกรุงเทพมหานคร พบว่าประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ประมาณร้อยละ 85<sup>1</sup> ที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะสำหรับเดินทางไปทำธุรกิจต่าง ๆ

ระบบขนส่งมวลชนหมายถึงระบบขนส่งสาธารณะระบบหนึ่งซึ่งสามารถขนถ่ายผู้โดยสารจำนวนมาก ทางวิ่งเป็นทางเฉพาะไม่ปะปนกับทางวิ่งอื่น ๆ ทางวิ่งอาจจะอยู่ใต้ดิน ระดับดิน หรือเหนือพื้นดินก็ได้ เป็นระบบที่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับระบบรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารนั้นมีถึง 10 ระบบ แต่สำหรับระบบรถที่จะนำมาใช้ในกรุงเทพมหานครพบว่า ระบบรถรางไฟฟ้ามีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ครั้งละประมาณ 1,150 คนต่อหนึ่งขบวน มีความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 ประกอบด้วยเส้นทาง 3 สายตัดกันเป็นโครงข่าย (Network) มีระยะทางยาวประมาณ 53 กิโลเมตร คือ

1. สายพระโขนง-หัวลำโพง-สามเสน-บางซื่อ มีระยะทางยาวประมาณ 21 กิโลเมตร

<sup>1</sup> การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร ตุลาคม 2522, หน้า 11.

# โครงการก่อสร้างทางพิเศษระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1

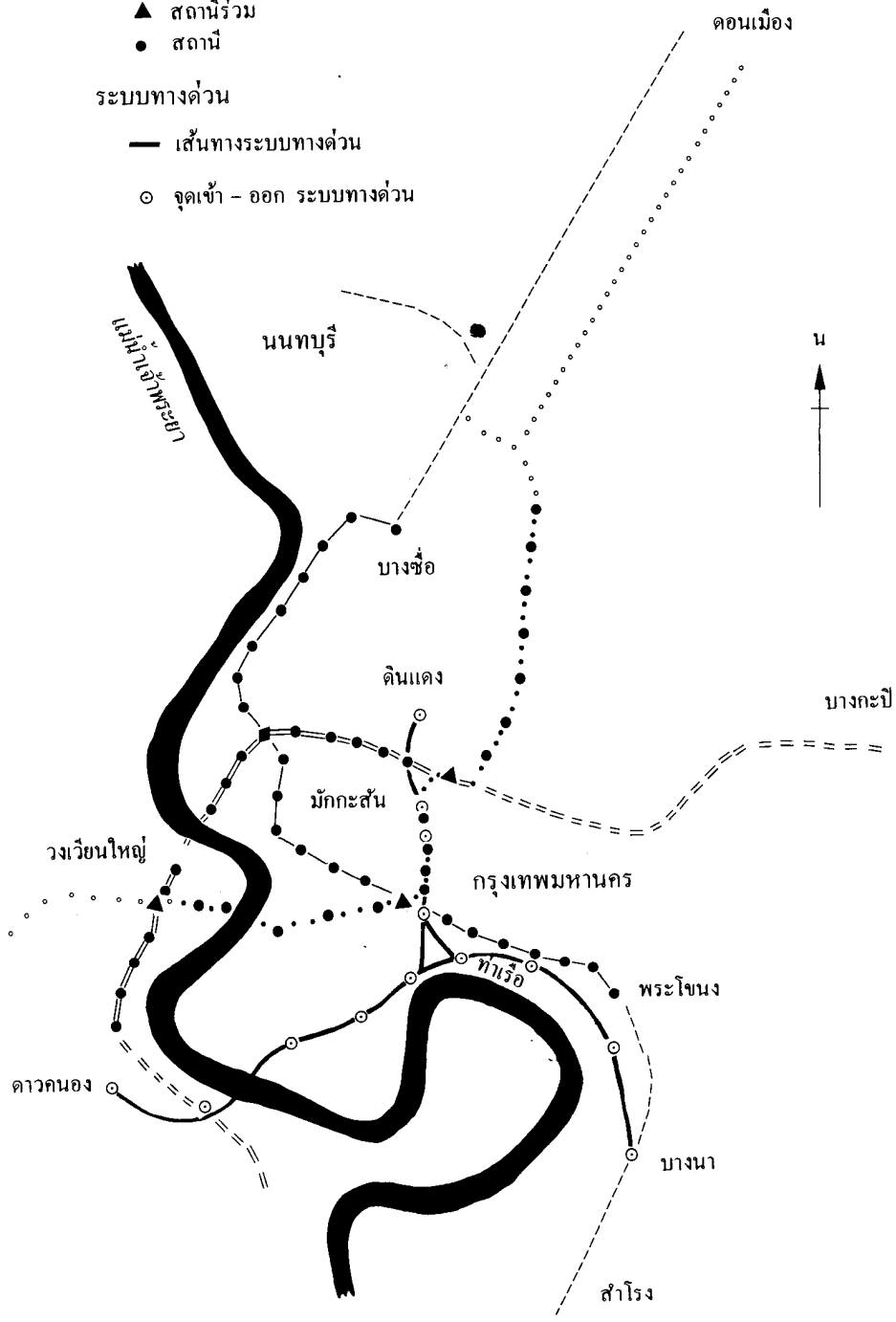
พ.ศ. 2521-2527

## ระบบขนส่งมวลชน

- | เส้นทางระบบขนส่งมวลชนขั้นที่หนึ่ง
- ◌◌◌ | แนวที่อาจขยายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนในอนาคต
- ▲ สถานีร่วม
- สถานี

## ระบบทางด่วน

- เส้นทางระบบทางด่วน
- จุดเข้า - ออก ระบบทางด่วน



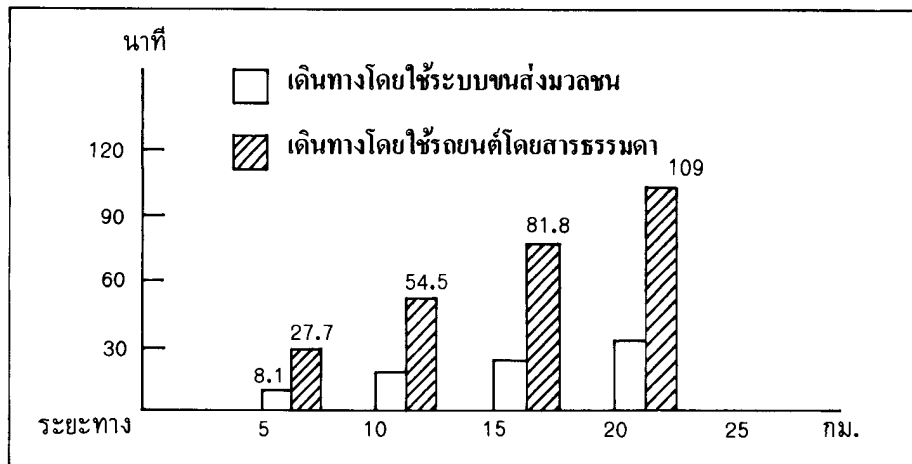
2. สายวงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว มีระยะทางยาวประมาณ 18 กิโลเมตร
  3. สายดาวคอง-สะพานพุทธฯ-มักกะสัน มีระยะทางยาวประมาณ 14 กิโลเมตร
- เส้นทางทั้ง 3 สายนี้ส่วนมากเป็นเส้นทางผ่านไปในแหล่งชุมชนและย่านการค้าเป็นต้น

จากการศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนในด้านเศรษฐกิจ นับว่าประโยชน์ของเส้นทาง 3 สายที่ได้รับโดยตรงคือการประหยัดเวลาในการเดินทาง และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งได้ เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะในปี พ.ศ. 2521 มีจำนวนถึง 34 ล้านคนต่อกิโลเมตรต่อคน ใช้เวลาเดินทาง 507 ล้านชั่วโมงต่อปี และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเป็นจำนวนเงินถึง 2,555 ล้านบาทต่อปี แต่ถ้าสร้างระบบขนส่งมวลชนขึ้นจะทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางได้ประมาณ 55 ล้านชั่วโมงต่อปี และทำให้ประหยัดค่าดำเนินการขนส่งได้ถึง 561 ล้านบาทต่อปี สำหรับปี พ.ศ. 2528 ปี พ.ศ. 2533 และปี 2547 นั้นจะสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และประหยัดค่าดำเนินการขนส่งมากขึ้นตามลำดับ โดยปี พ.ศ. 2547 จะสามารถประหยัดได้สูงสุดไม่ว่าในการเดินทางและค่าดำเนินการ คือประหยัดเวลาเดินทางได้ถึง 391 ล้านชั่วโมงต่อปี และค่าดำเนินการได้ถึง 1,608 ล้านบาทต่อปี ดังตารางที่แสดงไว้ข้างล่าง

ตารางแสดงเวลาเดินทางของผู้โดยสารและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

| ปี พ.ศ. | กรณีสร้างระบบขนส่งมวลชน   |                           | กรณีไม่สร้างระบบขนส่งมวลชน |                           | การประหยัดโดยระบบขนส่งมวลชน |                           |
|---------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|
|         | เวลาเดินทาง (ล้านช.ม./ปี) | ค่าดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | เวลาเดินทาง (ล้านช.ม./ปี)  | ค่าดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) | เวลาเดินทาง (ล้านช.ม./ปี)   | ค่าดำเนินการ (ล้านบาท/ปี) |
| 2521    | 452                       | 1,994                     | 507                        | 2,555                     | 55                          | 561                       |
| 2528    | 766                       | 3,162                     | 885                        | 4,002                     | 119                         | 840                       |
| 2533    | 989                       | 3,995                     | 1,156                      | 5,035                     | 167                         | 1,040                     |
| 2547    | 1,826                     | 6,622                     | 2,217                      | 8,230                     | 391                         | 1,608                     |

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร ตุลาคม 2522 หน้า 19.



เปรียบเทียบการเสียเวลาในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งมวลชนและระบบรถยนต์โดยสารธรรมดา

| ประเภทรถ          | ปริมาณที่ใช้น้ำมัน/ปี | ชนิดของน้ำมัน |
|-------------------|-----------------------|---------------|
| รถไฟฟ้า           | 8.8 ล้านลิตร          | น้ำมันเตา     |
| รถยนต์โดยสาร      | 25.58 ล้านลิตร        | น้ำมันดีเซล   |
| รถยนต์นั่งส่วนตัว | 200.88 ล้านลิตร       | น้ำมันเบนซิน  |

เปรียบเทียบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ เมื่อต้องบริการผู้โดยสารจำนวนเท่ากัน คือวันละ 1.368 ล้านเที่ยว (ปี พ.ศ. 2523)

เมื่อใช้ระบบขนส่งมวลชนแล้ว จากการวิเคราะห์แล้วพบว่าทำให้เสียเวลาในการเดินทางน้อยกว่าเมื่อใช้ระบบรถยนต์โดยสารธรรมดาในระยะทาง 20 กิโลเมตร ถ้าใช้รถยนต์โดยสารธรรมดาต้องใช้เวลาถึง 109 นาที แต่ถ้าใช้ระบบขนส่งมวลชนใช้เวลาเพียง 32.4 นาที สามารถประหยัดเวลาได้ถึง 76 นาที ส่วนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงนั้นถ้าใช้รถยนต์ส่วนตัวจะต้องใช้น้ำมันถึง 200.88 ล้านลิตรต่อปี ใช้รถยนต์โดยสารใช้น้ำมันถึง 25.58 ล้านลิตรต่อปี แต่ถ้าใช้รถไฟฟ้าใช้น้ำมันเพียง 8.8 ล้านลิตร เมื่อเทียบกับรถยนต์ส่วนตัวประหยัดพลังงานน้ำมันได้ถึง 192 ล้านลิตร/ปี และถ้าเทียบกับรถยนต์โดยสารประหยัดพลังงานน้ำมัน 16.78 ล้านลิตรต่อปี

นอกจากนี้การใช้ระบบขนส่งมวลชนก็อาจจะแก้ปัญหาได้ด้วย เนื่องจากปัจจุบันนี้การขยายตัวของประชากรได้ขยายไปบริเวณชานเมืองมากขึ้น มีหมู่บ้านจัดสรรของเอกชนในบริเวณชานเมือง ระบบที่จะนำมาใช้ได้อาจเป็นรถยนต์สองแถวขนาดกลางรถประจำทางขนาดมาตรฐาน และรถไฟฟ้าขนาดเบาก็ได้

## ปัญหาการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย

เนื่องจากกรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นหัวใจสำคัญของประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครในด้านการสัญจรทางน้ำสมัยก่อนการระบายน้ำอาศัยคลองซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก และคลองจึงมีความสำคัญในด้านการคมนาคม แต่ปัจจุบันการสร้างถนนได้มีความเจริญขึ้นมาก และสะดวกกว่าการใช้คลอง คลองหลายแห่งได้ถูกถมเป็นถนนเกิดระบบถนนที่แพร่หลายคือระบบตารางหมากรุก<sup>1</sup> ถนนเหล่านี้เป็นระบบกันน้ำไม่รู้ตัว ถึงแม้จะทำท่อลอดใต้ถนนเพื่อให้น้ำไหลผ่านไปใต้แต่ก็ไม่ได้ผล นอกจากนี้การก่อสร้างตึกแถวต่อเนื่องกันเป็นฟิวดาวก็เป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ ด้วยไม่สามารถที่จะระบายน้ำออกไปได้ทัน โดยเฉพาะภายหลังที่เกิดฝนตกใหญ่ และระดับน้ำในแม่น้ำสูงเอ่อขึ้น จึงทำให้เกิดน้ำขังและปรากฏอยู่ตามบริเวณต่าง ๆ เนื่องจากระบบระบายน้ำปัจจุบันสร้างขึ้นโดยอาศัยหลักให้น้ำไหลจากที่สูงไปสู่ที่ต่ำ โดยไหลลงสู่แม่น้ำลำคลองต่าง ๆ แต่เนื่องจากพื้นที่ของกรุงเทพมหานครเป็นที่ราบจึงทำให้การแก้ไขระบายน้ำโดยวิธีให้น้ำไหลจากที่สูงลงสู่ที่ต่ำไม่ได้ผล ดังนั้นจึงต้องสร้างโรงสูบน้ำขึ้น

กรุงเทพมหานครได้เจริญขึ้นและวิวัฒนาการเข้าสู่สมัยใหม่ในช่วงปี พ.ศ. 2411-2453 ได้มีความเจริญขึ้นในด้านการคมนาคม ได้มีการสร้างถนน ทางรถไฟ การไปรษณีย์ โทรเลขและรถรางขึ้น รวมทั้งมีโครงการระบายน้ำในสมัยนั้นด้วย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำริที่จะให้มีโครงการระบายน้ำและทำลายน้ำโสโครกของกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2437 หรือ ร.ศ. 112 พระองค์ได้ว่าจ้างให้นายเอ็ดวิล โอลท์<sup>2</sup> วิศวกรชาวอังกฤษมาทำการสำรวจวางโครงการระบายน้ำและกำจัดน้ำโสโครก การวางแผนการกำจัดน้ำโสโครกนี้ นายเอ็ดวิล โอลท์ ได้กำหนดขนาดท่อ แนวท่อเล็ก ท่อใหญ่ และตำแหน่งโรงสูบน้ำระดับ เนื่องจากกรุงเทพมหานครตั้งอยู่สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 1.50 เมตรเศษ จึงไม่สามารถที่จะวางท่อให้ยาวทีเดียวได้ ถ้าวางท่อลงทีเดียวจะทำให้ปลายท่อไปมุดอยู่กับคลอง ทำให้การระบายน้ำไม่ได้ ส่วนการตั้งโรงสูบน้ำระดับก็ต้องทำเป็นช่วง ๆ เพื่อที่จะให้น้ำโสโครกไหลไปได้เองเป็นช่วง ๆ โครงการที่นายเอ็ดวิล โอลท์ เสนอนั้นได้กำหนดให้ท่อประธานมีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟสายปากน้ำเก่า (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของธนาคารกรุงเทพ) โดยวางท่อขนาด 1.75 เมตร ไปตามริมทางรถไฟสายปากน้ำแล้วไปหักเลี้ยวเข้าบริเวณที่กำจัดน้ำโสโครก ซึ่งจะสร้างขึ้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา (ปัจจุบันเป็นบริเวณท่าเรือกรุงเทพ) หลังจากที่ได้ทำระบบการกำจัดน้ำเสีย (Water treatment) จากโรงงานแล้วก็จะสูบลงแม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อเปรียบเทียบระบบการระบายน้ำสมัยก่อนกับสมัยนี้แล้วจะพบว่ามีความแตกต่างกันอยู่มาก ในสมัยก่อนมีคู คลอง สำหรับรับน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก และสิ่งโสโครกที่จะระบายก็มีส่วนน้อยจึงสามารถที่จะทำลายได้โดยธรรมชาติ พื้นที่ในสมัยก่อนที่เป็นที่ว่างก็มีพอที่จะดูดซึมน้ำโสโครกได้ รวมทั้งพืชพันธุ์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วยซับน้ำก็มีอยู่มากและลักษณะบ้านก็ไม่เหมือนกับในสมัยนี้ คือทุกบ้านมีได้ถนน และคนยังไม่รู้จักการทำส้วมซึม ดังนั้นการถ่ายจึงใช้วิธีถ่ายตามร่องลงใต้ถนน

<sup>1</sup> นิจ หิณชิระนันท์. เรื่องเดิม, หน้า 4.

<sup>2</sup> สมทบ ธนุคคามิน การกำจัดน้ำโสโครกในที่เกิดสำหรับกรุงเทพ วิศวกรรมสารปีที่ 33 ฉบับที่ 3 กันยายน 2523, หน้า 27.

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานครได้มีการขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงได้มีการสร้างอาคารและที่อยู่อาศัยใหม่ที่เรียกว่าตึกแถว ต่อมาเมื่อความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยมีมากขึ้น จึงได้ขยายออกไปทุกทิศทุกทางจึงได้มีหมู่บ้านจัดสรรทั้งที่เป็นของรัฐบาลและของเอกชนขึ้น และคนเริ่มรู้จักการทำสวนซิม แต่ยังไม่ได้ทำการศึกษาอย่างเพียงพอ และเชื่อกันว่าดินในกรุงเทพมหานครประกอบด้วยดินเหนียวซึ่งสามารถซึบซึมน้ำโสโครกได้ตลอดเวลา แต่ความเป็นจริงแล้วดินเหนียวจะสามารถซึบซึมน้ำได้เพียงระยะหนึ่งเท่านั้น เมื่อสิ่งโสโครกเข้าไปแทรกตามรูช่องเล็ก ๆ (pore) ภายในเนื้อดินหมดแล้ว ดินเหนียวก็หมดสภาพการซึมนั้นแล้วสวนซิมจึงกลายเป็นสวนเก็บบ่อจากระ และเจ้าของอาคารส่วนใหญ่วางท่อน้ำโสโครกรวมกับท่อน้ำทิ้งปล่อยให้ระบายลงท่อข้างถนน จึงทำให้น้ำโสโครกเพิ่มปริมาณไหลลงคู คลองมากขึ้น ทำให้ลำคลองมีลักษณะเป็นที่เก็บสิ่งโสโครก ส่งกลิ่นเหม็นและเป็นบ่อเกิดของเชื้อโรค

การวางโครงการเรื่องการระบายน้ำและการกำจัดน้ำโสโครกนั้น ได้มีการวางโครงการตั้งแต่ พ.ศ. 2502-2511 มาแล้วถึง 3 ครั้งคือ

1. รัฐบาลได้เคยจ้างบริษัท Litchfield, Whiting Bowne & Associates and Adams Howard and Greeley มาสำรวจ วางแผน และเสนอแนะการปรับปรุงกรุงเทพมหานครทางด้านเทคนิคทุกสาขา รวมทั้งปัญหาการระบายน้ำและน้ำโสโครกเมื่อปี พ.ศ. 2503 โครงการที่บริษัทเสนอนั้นเป็นโครงการ 30 ปี มีชื่อเรียกว่า Greater Bangkok Plan 2533 ในเรื่องการระบายน้ำและกำจัดน้ำโสโครกได้วางแผนเป็น 3 ช่วงคือ ช่วงปี 2504-2513 ช่วงปี 2514-2523 และช่วงปี 2524-2533 โดยแต่ละช่วงได้กำหนดเวลา 10 ปี
2. รัฐบาลได้จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Husband & Co. Consulting Engineers มาวางแผนการระบายน้ำและกำจัดน้ำโสโครกเมื่อปี พ.ศ. 2505 โดยได้รับความช่วยเหลือจากแผนการโคลอมโบ
3. กรุงเทพมหานครได้จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Camp Dresser and McKee มาวางแผนหลักในการจัดระบบระบายน้ำและโครงการป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ. 2511 เป็นโครงการต่อเนื่องกับแผน 30 ปี โดยมีการวางแผนการระบายน้ำในกรุงเทพมหานครบริเวณระหว่างคลองผดุงกรุงเกษมกับแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งบริเวณทางเหนือซึ่งเป็นที่ตั้งสถานที่ราชการและพระราชวังเป็นอันดับแรก โครงการนี้อยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 2 (2510-2514) โครงการที่เริ่มก่อสร้างตามแผนเรียกว่าโครงการพระราม 4 โดยการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำขนาดใหญ่ มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 3.3 เมตร ระยะทางยาวประมาณ 2 กิโลเมตร เลียบทางรถไฟสายชองนนทบุรีพร้อมทั้งตั้งโรงสูบน้ำขนาดใหญ่ที่สูบน้ำด้วยอัตรา 16 ลูกบาศก์เมตร/วินาที พร้อมทั้งอาคารกักน้ำเพื่อระบายน้ำสู่อ่างน้ำเจ้าพระยาที่บริเวณชองนนทบุรี อุโมงค์ดังกล่าวเชื่อมต่อกับถนนพระราม 4 ไปตามถนนเชื้อเพลิงตรงไปออกสู่อ่างน้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังได้ออกแบบโรงสูบน้ำไว้ที่ปลายคลองโอง่างตอนล่างด้วย

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครยังไม่มีระบบการเก็บน้ำโสโครก ดังนั้นการระบายน้ำโสโครกหรือสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ใช้ถังซิมหรือบ่อพัก และน้ำทิ้งอื่น ๆ จะไหลลงสู่อ่างน้ำคลองหรือตามแอ่งต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียงหรือไหลลงสู่ท่อระบายน้ำฝน จึงได้มีแผนหลักเพื่อแก้ปัญหาเรื่องระบบการระบายน้ำโสโครกและการระบายน้ำฝนขึ้น

ระบบการระบายน้ำโสโครก ได้แบ่งแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ การระบายน้ำโสโครกและการกำจัดน้ำโสโครก

การระบายน้ำโสโครกประกอบด้วยอุโมงค์ระบายน้ำซึ่งวางลึกอยู่ใต้ดิน กระจายออกไปทั่วบริเวณในแผนที่จะระบายน้ำขนาดเล็กจะวางผ่านอาคารบ้านเรือนเพื่อรับน้ำโสโครกให้ไหลผ่านท่อเล็กลงสู่อุโมงค์ระบาย โดยมีสถานีสูบน้ำโสโครกอีกแห่งหนึ่งที่ปลายอุโมงค์

การกำจัดน้ำโสโครกได้มีการวางโครงการในบริเวณคลองหลอดเมื่อเร็ว ๆ นี้ โดยมีโครงการที่จะสร้างเป็นโรงกรองน้ำ ให้น้ำเสียที่ประชาชนใช้แล้วไหลผ่านเข้าโรงกรองน้ำก่อนที่จะปล่อยลงสู่คลองหลอดโดยใช้วิธีทำท่อเสียบคลองหลอด เพื่อให้รับกับท่อระบายน้ำจากบ้านของประชาชน รวมทั้งออกข้อบัญญัติควบคุมการกำจัดน้ำโสโครกตามบริเวณอาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า และอาคารประกอบการค้าจะต้องติดเครื่องกำจัดน้ำเสียไว้ด้วย

จากการศึกษาภาวะความโสโครกของแม่น้ำเจ้าพระยา ปรากฏว่าแม่น้ำเจ้าพระยาได้เกิดสภาพน้ำเสียสาเหตุใหญ่ ๆ มาจากโรงงานอุตสาหกรรมและจากแหล่งชุมชน คุณภาพของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาเริ่มเสื่อมลงตั้งแต่บริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจนถึงปากน้ำจังหวัดสมุทรปราการ โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครได้ระบายน้ำเสียลงสู่อ่าวเจ้าพระยาคิดเป็นค่าสกรปรกต่อวันมากกว่าชุมชนอื่น ๆ การระบายน้ำเสียของโรงงานอุตสาหกรรมและการระบายสิ่งปฏิกูลของชุมชนในแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างซึ่งมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นทุกปี จากข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (ถึงสิ้นปี พ.ศ. 2522) พบว่ามีโรงงานทั้งหมดเป็นโรงงานขนาดใหญ่และเล็กรวมกันประมาณ 2,500 โรงงาน โดยมีโรงงานขนาดใหญ่เพียง 60 โรงงานเท่านั้น และมีความสกปรกของน้ำทั้งก่อนการขจัดรวมกันมากกว่าร้อยละ 90 ของความสกปรกทั้งหมดจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่บนแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานครที่จะก่อให้เกิดสภาพน้ำเสีย ตัวอย่างเช่น โรงงานสุราบางยี่ขัน ไม่มีระบบการกำจัดน้ำเสีย ปริมาณความสกปรก 30,000 กิโลกรัมของความต้องการออกซิเจนจากชีวมเนิน้ำที่จะทำให้สิ่งมีชีวิตอยู่ได้ต่อวัน เปรียบเทียบกับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากชุมชน 600,000 คน และโรงงานบุฉนวนบริวเวอรี่ถึงแม้มีระบบการกำจัดน้ำเสียก็ตามแต่มีขนาดเล็กเกินไป ปริมาณความสกปรก 9,205 กิโลกรัมของความต้องการออกซิเจนจากชีวมเนิน้ำที่ทำให้สิ่งมีชีวิตอยู่ได้ต่อวันเปรียบเทียบกับปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากชุมชน 184,100 คน<sup>1</sup> ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากชุมชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนประชากรถึง 5.3 ล้านคน (ปี 2524) แต่ไม่มีระบบการกำจัดน้ำเสียหรือสิ่งปฏิกูล จึงทำให้น้ำเสียทั้งหมดไหลลงสู่อ่าวเจ้าพระยาโดยตรง จากผลการสำรวจของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในปี 2523 พบว่าการที่จะรักษาคุณภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีสภาพดีขึ้นจะต้องมีน้ำปล่อยจากเขื่อนไม่น้อยกว่า 450 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำเสียของแม่น้ำเจ้าพระยาอาจทำได้โดยการประสานงานของกรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรุงเทพมหานคร

<sup>1</sup> สำนักนายกรัฐมนตรี รายงานการแก้ปัญหาภาวะฝนแล้งปี พ.ศ. 2523, หน้า 196.



กรมโรงงานอุตสาหกรรมควบคุมการกำจัดน้ำเสียของโรงงานโดยให้มีระบบการกำจัดน้ำเสียก่อนทิ้งสู่แม่น้ำเจ้าพระยา และเพิ่มการตรวจสอบคุณภาพของน้ำจากโรงงานอุตสาหกรรมให้มากขึ้นกว่าปัจจุบัน ส่วนกรุงเทพมหานครให้เพิ่มการเก็บขยะมูลฝอยตามคูคลองต่าง ๆ หรือตั้งเครื่องกวาดเก็บขยะตรงปากคลองที่สำคัญ ๆ ต่าง ๆ ด้วย

## ปัญหาน้ำท่วม

น้ำมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์เป็นอย่างมาก เพราะมนุษย์จำเป็นต้องใช้น้ำเพื่อประโยชน์ในหลาย ๆ ด้าน เช่น เพื่ออุปโภค บริโภค และเพื่อการเกษตรกรรม นอกจากนี้น้ำยังมีประโยชน์ทางด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น ด้านการคมนาคม การผลิตกระแสไฟฟ้า และการประปา เป็นต้น แต่ถ้าบริเวณใดเกิดฝนตกหนักหรือตกติดต่อกันเป็นระยะเวลาหลายวันจะทำให้มีปริมาณน้ำมากเกินไป ไม่สามารถที่จะระบายให้ทันก็จะเอ่อท่วมบริเวณนั้นได้ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่เป็นที่ลุ่ม เช่น กรุงเทพมหานคร ก็อาจทำให้เกิดน้ำขังได้ง่ายและเกิดสภาพน้ำท่วม ส่วนใหญ่จะเกิดน้ำท่วมในฤดูฝน ในสมัยก่อนกรุงเทพมหานครมักจะไม่ค่อยเกิดน้ำท่วมเนื่องจากปริมาณน้ำฝนที่ตก เพราะคลองที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร เป็นระบบระบายน้ำธรรมชาติจึงป้องกันน้ำท่วมได้เป็นอย่างดี แต่ในปัจจุบันคลองส่วนใหญ่ถูกถมสร้างถนน และคลองบางคลองยังมีความตื้นเขินเนื่องจากประชาชนทิ้งขยะและสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ลงไปในคลอง รวมทั้งมีการปลูกสร้างอาคารรุกล้ำเข้าไปในเขตคลอง

สภาพน้ำท่วมในกรุงเทพมหานครไม่ใช่จะเกิดขึ้นเฉพาะแต่ในปัจจุบัน ในอดีตก็เคยเกิดขึ้นเช่นกัน ดังเช่นในปี พ.ศ. 2485 ซึ่งเกิดน้ำท่วมครั้งใหญ่ น้ำเริ่มท่วมตั้งแต่ปลายเดือนกันยายนและท่วมอยู่ประมาณ 1 เดือนครึ่ง แต่สภาพความเป็นอยู่ของคนสมัยนั้นสามารถปรับตัวได้ เพราะการสร้างบ้านเรือนในสมัยก่อนเป็นแบบได้สูงและส่วนใหญ่ใช้เรือสัญจรทางน้ำอยู่แล้วโดยเฉพาะพวกที่อาศัยอยู่กับเรือแพใช้ชีวิตส่วนใหญ่อยู่กับริมฝั่งคลองและแม่น้ำโดยอาศัยเรือเป็นพาหนะ

สภาพน้ำท่วมนาน ๆ ถึงแม้จะเกิดขึ้นก็ไม่ค่อยเป็นปัญหามากนัก ซึ่งแตกต่างกับปัจจุบัน น้ำท่วมมักจะเกิดขึ้นติดต่อกันเกือบจะเป็นปีเว้นปี คือปี พ.ศ. 2518 ปี พ.ศ. 2521 และปี 2523 เป็นต้น ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหายเป็นอย่างมากทั้งทางตรงและทางอ้อมและเป็นผลเสียต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศชาติด้วย สภาพความเป็นอยู่ของคนในปัจจุบันได้เปลี่ยนไป เพราะคนสมัยนี้ไม่ได้อาศัยคลองหรือแม่น้ำเป็นทางสัญจรมากเหมือนอย่างแต่ก่อน

## สาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วม

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศของกรุงเทพมหานคร (ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี) จะพบว่าพื้นที่ทั้งหมดเป็นที่ราบลุ่มภาคกลางและเป็นที่ย่ำน้ำท่วมถึงของแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นที่ย่ำดินดอนสามเหลี่ยมที่เกิดจากการก่อตัวของดินตะกอนยุคใหม่ที่มีระดับสูงกว่าระดับทะเลปานกลางประมาณ 1.50 เมตร โดยฝั่งธนบุรีจะมีระดับต่ำกว่าฝั่งพระนครประมาณ 15 เซนติเมตร<sup>1</sup> และกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

<sup>1</sup> ชุมพร สังขปริชา ชีวิตที่ขึ้นอยู่กับคลองฝั่งคนต้องไปกับฝั่งเมือง วารสารข่าวสารสำนักผังเมือง ฉบับที่ 38 เมษายน 2524, หน้า 16.

ตอนเหนือปากอ่าวขึ้นมาประมาณ 70 กิโลเมตร ทำให้พื้นที่กรุงเทพมหานครเอื้ออำนวยต่อการเกษตรและ มีประโยชน์ในการทำนา ทำสวน และทำไร่เป็นอย่างมาก ดังนั้นความเป็นอยู่ของคนสมัยนั้นจึงมีความเหมาะสม กับสภาพภูมิประเทศอย่างแท้จริง แต่ในปัจจุบันพื้นที่ของกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากการ เกษตรมาเป็นที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรมและแหล่งการค้า บริเวณที่เคยเป็นสวนเป็นนา ปัจจุบันได้กลาย มาเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ เช่น บริเวณสี่พระยา สุรวงศ์ และสีลม เป็นต้น ด้านฝั่งธนบุรีก็เช่นเดียวกับ ฝั่งพระนครบริเวณที่เคยเป็นสวนเป็นนาตามชานเมืองก็ถูกถมเป็นที่อยู่อาศัย และภายหลังได้มีหมู่บ้านจัดสรร และเป็นสถานที่ประกอบกิจการต่าง ๆ จึงทำให้มีเนื้อที่รับน้ำน้อยลงเกิดน้ำท่วมได้ภายหลังจากที่ฝนตกหนัก และเนื่องจากระดับพื้นดินของกรุงเทพมหานครเป็นที่ต่ำอยู่แล้วเมื่อเกิดการทรุดตัวจึงก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมได้

เมื่อพิจารณาถึงสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย พบว่าประเทศไทยตั้งอยู่ในบริเวณเขตร้อนชื้น คืออยู่ภายใต้อิทธิพลของลมประจำฤดูกาล 2 ชนิดคือลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือมีต้นกำเนิดอยู่ในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความแห้ง หนาวเย็น และอากาศแจ่มใส กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้มีต้น กำเนิดอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งมีความชื้นมาก เมื่อลมมรสุมทั้งสองชนิดนี้เคลื่อนตัวมาปะทะกันทำให้เกิด ร่องมรสุม (Monsoon Trough) ฤดูฝนของประเทศไทยยกเว้นภาคใต้จะเริ่มในเดือนพฤษภาคมไปจนถึง เดือนตุลาคม ซึ่งเป็นระยะที่ร่องมรสุมเคลื่อนผ่านประเทศไทยขึ้นไปทางเหนือและวกกลับลงมาผ่านประเทศ อีกครั้งหนึ่ง ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้เริ่มพัดในเดือนพฤษภาคม เนื่องจากมีแหล่งกำเนิดอยู่ในมหาสมุทรจึง ทำให้มีความชื้นมาก เมื่อพัดเข้ามาจะหอบเอาไอน้ำเข้ามาด้วย ฝนจะตกชุกอยู่ 2 ระยะคือในเดือนพฤษภาคม ระยะหนึ่ง และในเดือนสิงหาคม-ตุลาคมอีกระยะหนึ่ง จนกว่าร่องมรสุมจะพัดผ่านลงไปซีกโลกใต้ ฝนจึงจะหยุด ตก ส่วนภาคใต้ฝนจะตกหนักต่อไปอีกจนถึงเดือนธันวาคม นอกจากอิทธิพลของร่องมรสุมแล้ว ประเทศไทย ยังได้รับฝนจากพายุหมุนเขตร้อนอีกด้วย เป็นพายุที่เกิดขึ้นจากบริเวณความกดอากาศต่ำมีลมพัดเวียนเข้าหา ศูนย์กลาง ถ้าหากพายุหมุนเขตร้อนเกิดขึ้นต่อเนื่องกันหลายลูกในระยะเวลาใกล้เคียงกันทำให้ฝนตกชุกเกิดน้ำท่วมได้

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุและช่วงเวลาของฝนตกในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า ฤดูฝนของกรุงเทพมหานคร มีลักษณะที่คล้ายคลึงกับฝนของพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศ แต่อาจจะมีข้อแตกต่างกันอยู่บ้าง ฝนของกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น 3 ช่วงคือ ช่วงต้นฤดูฝน ประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงสิ้นเดือนมิถุนายน ช่วงกลางฤดูฝน ประมาณเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม และช่วงปลายฤดูฝนประมาณเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคม

1. ช่วงต้นฤดูฝนของกรุงเทพมหานคร เริ่มกลางเดือนพฤษภาคมถึงสิ้นเดือนมิถุนายน เป็นช่วงที่ร่อง มรสุมเคลื่อนจากศูนย์สูตรพัดผ่านเข้ามา และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้เริ่มเข้ามาปกคลุมบริเวณกรุงเทพมหานคร
2. ช่วงกลางฤดูฝนของกรุงเทพมหานคร เริ่มประมาณเดือนกรกฎาคมถึงเดือนสิงหาคม เป็นช่วงที่ อยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และอาจจะมีพายุหมุนเขตร้อนเคลื่อนตัวเข้ามาในประเทศไทย ทำให้มีอิทธิพลต่อลักษณะลมฟ้าอากาศของกรุงเทพมหานครในทางอ้อม
3. ช่วงปลายฤดูฝนของกรุงเทพมหานคร เริ่มประมาณเดือนกันยายนถึงกลางเดือนตุลาคม เป็นช่วง ที่อยู่ใต้อิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมทั้งมีพายุหมุนเขตร้อนเคลื่อนตัวเข้ามา ตอนปลายฤดูฝนจะมี ร่องมรสุมเคลื่อนผ่านกรุงเทพมหานครไปทางใต้

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณขนาดของฝนที่ตกในกรุงเทพมหานครแล้ว พบว่าถ้าเป็นฝนตกเนื่องจากพายุดีเปรสชัน (เป็นพายุหมุนที่มีความเร็วของลมรอบจุดศูนย์กลางน้อยที่สุดคือระหว่าง 48-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ซึ่งจะตกติดต่อกันหลายวัน ปริมาณฝนที่ตกรวมระหว่าง 150-300<sup>1</sup> มิลลิเมตรจะทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมหนักที่สุด ต้องรอให้ระดับน้ำในคูคลองลดลงจึงสูบน้ำออกได้ และใช้ระยะเวลาหลายวันที่จะระบายน้ำท่วมขังออกได้หมด ถ้าปริมาณน้ำฝนเกิน 90 มิลลิเมตรจะใช้เวลาหลายวันในการระบายน้ำออก แต่ถ้าปริมาณฝนอยู่ระหว่าง 35-60 มิลลิเมตรจะใช้เวลาระบายน้ำออกได้ภายใน 4 ชั่วโมง เป็นเหตุให้การจราจรติดขัด ถ้าปริมาณน้ำฝนอยู่ระหว่าง 10-35 มิลลิเมตรจะท่วมในบริเวณที่ผิวจราจรต่ำกว่าบริเวณใกล้เคียง และระบายน้ำออกหมดภายใน 6 ชั่วโมง ถ้าปริมาณฝนตกไม่เกิน 10 มิลลิเมตรจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมแต่อย่างใด ยกเว้นบริเวณที่ไม่มีท่อระบายน้ำ เช่น ตรอก และซอยต่าง ๆ เป็นต้น

นอกจากปริมาณน้ำฝนที่ตกลงมาซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วมในกรุงเทพมหานครขึ้นได้แล้ว ยังมีปัญหาน้ำทะเลหนุนและน้ำหลาก ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายน เป็นช่วงที่ระดับน้ำทะเลหนุนสูงมากกว่าช่วงอื่น กอปรกับน้ำเหนือไหลหลากลงมาสมทบจึงทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาสูงมาก ถ้าระดับน้ำสูงเกินกว่า 1.80 เมตร<sup>2</sup> จากระดับน้ำทะเลปานกลางจะสามารถทำให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่บางแห่งที่เป็นที่ต่ำได้ และถ้าเกิดฝนตกหนักขึ้นอีก น้ำที่จะไหลลงสู่น้ำลำคลองก็ไหลไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมได้มากขึ้น

นอกจากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วจะพบว่าจากการที่กรุงเทพมหานครขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้จำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นมาก และมีความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยมากขึ้นตามไปด้วย ขณะเดียวกันกรุงเทพมหานครไม่ได้กำหนดเขตการใช้ที่ดิน จึงทำให้ประชากรขยายออกไปได้โดยไม่ได้เลือกเขตและพื้นที่ของที่ดิน การก่อสร้างตึกแถวหรือหมู่บ้านจัดสรรเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดน้ำท่วม โดยเฉพาะตึกแถวที่อยู่ริมถนน เมื่อฝนตกลงมาตึกแถวและถนนกันน้ำไว้ไม่สามารถไหลลงสู่ที่ต่ำได้ จึงทำให้เกิดน้ำขัง และบ้านเรือนที่สร้างขึ้นในบริเวณนั้นมีการถมที่เพื่อให้อาคารมีระดับสูงขึ้น จึงทำให้น้ำไหลไปสู่พื้นที่ที่ต่ำกว่า การก่อสร้างสิ่งสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดน้ำท่วม เนื่องจากกองหิน กองทราย ในบริเวณที่ก่อสร้างไหลลงท่อระบายน้ำทำให้ท่ออุดตัน และท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานครมีขนาดเล็ก ตรอก ซอย บางแห่งยังไม่มีท่อระบายน้ำและท่อเป็นแบบท่อรวมไม่มีการแยกท่อน้ำฝนและน้ำใช้ของอาคารบ้านเรือนจึงทำให้ท่อระบายน้ำเกิดการอุดตันได้ง่าย รวมทั้งการที่ประชาชนทิ้งถุงพลาสติก ถุงเศษอาหาร เศษวัสดุต่าง ๆ ลงไปในท่อระบายน้ำจึงทำให้ท่อตันเกิดน้ำท่วมได้เมื่อฝนตก คูคลองตันเขินเนื่องจากวัชพืชและสภาพของแม่น้ำเจ้าพระยามีสิ่งก่อสร้างรูก้ำเข้าไป บางครั้งมีเรือขนาดใหญ่

<sup>1</sup> อนุชิต ไสตสถิตย์ *สรุปแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร* เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องปัญหาน้ำท่วม 20 กรกฎาคม 2522, หน้า 3.

<sup>2</sup> ประเสริฐ สมะลาภา *ปัญหาที่กรุงเทพมหานครต้องเผชิญ* เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องปัญหาน้ำท่วม 20 กรกฎาคม 2522, หน้า 2.

จอตขวางทางน้ำไหล รวมทั้งมีสิ่งปฏิกูลลงสู่แม่น้ำด้วย ทำให้การระบายน้ำไม่ดีเท่าที่ควรจึงเป็นเหตุทำให้เกิดน้ำท่วม

จากปัญหาน้ำท่วมต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดน้ำท่วมที่ได้กล่าวมาแล้วยังมีปัญหาที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ ปัญหาการจัดการน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภค และบริโภค และกิจการอุตสาหกรรม เนื่องจากการจัดการน้ำดังกล่าวของการประปานครหลวงมีปริมาณจำกัดและไม่เพียงพอกับความต้องการของบรรดาโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากบริเวณรอบ ๆ กรุงเทพมหานครและหมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางระบบการจ่ายน้ำของการประปา นครหลวง บรรดาโรงงานอุตสาหกรรมและหมู่บ้านจัดสรรต่าง ๆ เหล่านี้จำเป็นต้องจัดหาน้ำมาใช้และเพื่อการอุปโภคและบริโภค จึงจำเป็นต้องขุดบ่อน้ำบาดาลและสูบน้ำขึ้นมาใช้เป็นจำนวนมากรวมทั้งการประปา นครหลวงเองในบางพื้นที่ก็ได้สูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ด้วย เมื่อทำการสูบน้ำในปริมาณมากเป็นเวลานานหลาย ๆ ปีติดต่อกันทำให้ระดับพื้นดินของกรุงเทพมหานครได้ทรุดตัวต่ำลงจากเดิม จึงเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เกิดน้ำท่วมในบริเวณกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงได้

แนวทางการป้องกันน้ำท่วม ได้เคยมีรายงานเกี่ยวกับผังเมืองมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 คือควรสร้างคูคลองเป็นวงแหวนล้อมรอบกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มจากแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณที่อยู่เหนือกรุงเทพมหานคร ออกไปทั้ง 2 ข้างเพื่อคักน้ำที่จะไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถผันลงสู่อ่าวไทยได้ เมื่อปี 2511 กรุงเทพมหานครมีโครงการป้องกันน้ำท่วมอยู่ 3 ระบบคือ ระบบป้องกันน้ำท่วม ระบบระบายน้ำฝน และระบบระบายน้ำโสโครก โดยการก่อสร้างโรงสูบน้ำและประตูน้ำตามปากคลองต่าง ๆ เพื่อระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอยู่ 5 บริเวณ บริเวณที่มีความสำคัญที่สุดคือบริเวณที่อยู่ระหว่างคลองผดุงกรุงเกษมกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งรวมถึงบริเวณทางเหนือซึ่งเป็นที่ตั้งสถานที่ราชการและพระราชวัง บริเวณที่มีความสำคัญรองลงมาได้แก่บริเวณส่วนกลางของธนบุรีซึ่งตั้งอยู่อีกฟากหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสาร-ถนนพระราม 4 บริเวณปทุมวัน และข้างเคียงและบริเวณที่อยู่อาศัยย่านบางกะปิตามลำดับ สำหรับค่าก่อสร้างทั้ง 5 บริเวณรวมทุกระบบเป็นจำนวนเงินถึง 2,202.7 ล้านบาท และกรุงเทพมหานครยังได้กู้เงิน 1,400 ล้านบาทจากธนาคารโลกเพื่อแก้ปัญหา น้ำท่วม โดยปรับระบบท่อระบายน้ำเสียใหม่และสร้างโรงสูบน้ำเพิ่มขึ้น โครงการแก้ปัญหาน้ำท่วมนี้เป็นโครงการระยะ 5 ปีที่กรุงเทพมหานครได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่จะปฏิบัติการป้องกันในเขตชั้นในครอบคลุมพื้นที่บริเวณทั้งหมดของเขตสัมพันธวงศ์ พระนคร ป้อมปราบ บางรัก ปทุมวัน ยานนาวา และพญาไททั้งหมด และบางส่วนของเขตบางกะปิ และดุสิต รวมเป็นพื้นที่ประมาณ 80 ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 2 ล้านคน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีน้ำท่วมเป็นประจำทุกปี และในแต่ละปีคิดค่าเสียหายได้ประมาณ 200 ล้านบาท<sup>1</sup>

วิธีการป้องกันน้ำท่วมโดยอาศัยวิธีการของบริษัท ซี.ดี.เอ็ม. (C.D.M.) ซึ่งได้แนะนำให้ใช้ระบบการแบ่งพื้นที่ที่จะทำการป้องกันออกเป็นบริเวณโพลเดอร์<sup>2</sup> (Polders) ตามวิธีการของประเทศเนเธอร์แลนด์ซึ่ง

<sup>1</sup> กรุงเทพมหานคร งานด้านการระบายน้ำ ที่ระลึกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522, หน้า 57.

<sup>2</sup> อนุชิต โสตสถิตย์ สรุปโครงการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ 5 ปี เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องปัญหาน้ำท่วม 20 กรกฎาคม 2522, หน้า 3.

มีระดับพื้นดินที่ต่ำกว่าระดับน้ำทะเล โดยการสร้างคันป้องกันพื้นที่ภายในเพื่อป้องกันน้ำจากภายนอกไม่ให้ไหลเข้าสู่ภายใน ในขณะที่เดียวกันมีการระบายน้ำทิ้งโดยการสูบบอก ถ้าระดับน้ำภายนอกต่ำกว่าระดับพื้นดินภายใน ก็จะใช้วิธีปล่อยให้น้ำไหลออกภายนอก และในกรณีที่ระดับน้ำภายนอกสูงกว่าก็สามารถปล่อยให้น้ำไหลเข้าสู่ภายในเพื่อทำการถ่ายเทน้ำหรือทำการล้างท่อบริเวณภายในได้เมื่อต้องการ

## ปัญหาการขุดลอกคลองในกรุงเทพมหานคร

สมัยก่อนจำนวนประชากรยังมีน้อยมาก และบริเวณที่หนาแน่นไปด้วยอาคารบ้านเรือนอยู่ตามริมคลองต่าง ๆ อาคารบ้านเรือนปลูกตามแนวถนน คูคลอง เป็นส่วนใหญ่ และเนื้อที่ส่วนใหญ่ยังเป็นสวนอยู่ ประชาชนใช้เส้นทางน้ำเป็นทางสัญจร คลองที่สำคัญในสมัยนั้นมีอยู่ 3 คลอง คือ คลองหลอด คลองโอง่าง และคลองผดุงกรุงเกษม น้ำในคลองต่าง ๆ ไสสะอาด แต่ปัจจุบันนี้ประชากรมีจำนวนมากขึ้นเกิดเป็นชุมชนใหญ่ ไม่รักษาความสะอาด ประชาชนนำขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ทิ้งทิ้งถมลงไปในลำคลองเป็นเวลานาน รวมทั้งชาวเรือที่นำเรือเข้าไปจอดอาศัยอยู่ในคลองเป็นเวลานานได้ทิ้งขยะมูลฝอยสิ่งปฏิกูลและสิ่งโสโครกต่าง ๆ ลงไปในคูคลอง และนอกจากนี้คลองบางคลองประชาชนปลูกสร้างอาคารรุกล้ำเข้าไปในแนวเขตคลอง จึงทำให้น้ำที่เคยใสสะอาดกลับสกปรกและมีสภาพที่ตื้นเขิน และทำให้การรักษาความสะอาดและการขุดลอกคลองทำได้ด้วยความยากลำบาก

คูคลองในกรุงเทพมหานครมีทั้งคูคลองเขตชั้นนอกและเขตชั้นใน จุดประสงค์ในการขุดลอกเขตชั้นนอกและเขตชั้นในมีความแตกต่างกันออกไป คูคลองเขตชั้นนอกมีความยาวมากกว่าคูคลองชั้นใน คือมีความยาวมากกว่า 600,000 เมตร และคูคลองเหล่านี้ถูกขุดขึ้นมาเพื่อใช้สำหรับการส่งน้ำเพื่อประโยชน์ในทางเกษตรและการคมนาคม คูคลองชั้นนอกมีจำนวนมากกว่า 200 คูคลอง ซึ่งได้ขุดขึ้นใน 10 เขต ดังนี้คือ<sup>1</sup>

1. เขตหนองจอก
2. เขตบางเขน
3. เขตมีนบุรี
4. เขตลาดกระบัง
5. เขตบางกะปิ
6. เขตภาษีเจริญ
7. เขตหนองแขม
8. เขตบางขุนเทียน
9. เขตราชบุรีบูรณะ
10. เขตตลิ่งชัน

<sup>1</sup> มิ่งขวัญ ขาวประเสริฐ การขุดลอกคูคลองของกรุงเทพมหานคร วารสารกรุงเทพมหานครปีที่ 5 ฉบับที่ 57, กันยายน 2520, หน้า 10-11.

ส่วนคูคลองชั้นในมีความยาวมากกว่า 350,000 เมตร และคูคลองเหล่านี้ถูกขุดขึ้นมาเพื่อใช้สำหรับการระบายน้ำ คูคลองชั้นในมีจำนวนมากซึ่งได้ขุดขึ้นใน 14 เขต ดังนี้คือ<sup>1</sup>

1. เขตดุสิต
2. เขตพญาไท
3. เขตสัมพันธวงศ์
4. เขตป้อมปราบ
5. เขตพระนคร
6. เขตห้วยขวาง
7. เขตยานนาวา
8. เขตปทุมวัน
9. เขตบางรัก
10. เขตพระโขนง
11. เขตบางกอกน้อย
12. เขตบางกอกใหญ่
13. เขตคลองสาน
14. เขตธนบุรี

การขุดลอกคูคลองชั้นนอกและชั้นในมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากคูคลองชั้นนอกเก็บกักน้ำไว้ใช้ในภาวะฝนแล้งเพื่อใช้ในการเกษตรกรรม ในกรุงเทพมหานครมีการทำนาปีละ 2 ครั้ง ถ้าไม่ทำการขุดลอกปล่อยให้คูคลองตื้นเขินก็ไม่สามารถเก็บกักน้ำได้ ปริมาณน้ำไม่พอใช้ในการเกษตรกรรม คูคลองชั้นนอกได้มีการขุดลอกไปแล้ว 4 เขต คือเขตหนองจอก เขตหนองแขม เขตตลิ่งชัน และเขตบางเขน

รายชื่อคูคลองเขตชั้นนอกเท่าที่ได้สำรวจแล้วมีดังนี้<sup>2</sup>

- |                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| 1. คลองลำต้อยติ่ง  | 2. คลองลำกระทู้มลิน     |
| 3. คลองลำผักชี     | 4. คลองลำไชล            |
| 5. คลองปลัดเปรียง  | 6. คลองบางนา            |
| 7. คลองมหาสาร      | 8. คลองบางพรหม          |
| 9. คลองลัดนิ่มไสว  | 10. คลองขุนศรีบุรีรัมย์ |
| 11. คลองบางคูเวียง | 12. คลองศรีศุภผล        |
| 13. คลองบ้านไทร    | 14. คลองคูใหญ่แสง       |
| 15. คลองท้อ        | 16. คลองรางแค           |

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| 17. คลองรางสะแก  | 18. คลองรางไผ่       |
| 19. คลองรางโพธิ์ | 20. คลองหลอดหลวง     |
| 21. คลองเก้าห้อง | 22. คลองขวาง         |
| 23. คลองรางใหญ่  | 24. คลองราชพฤกษ์     |
| 25. คลองรางต้น   | 26. คลองเวก          |
| 27. คลองรางจาก   | 28. คลองสะพานควาย    |
| 29. คลองแจรงร้อน | 30. คลองราชบุรีบูรณะ |

รายชื่อคูคลองเขตชั้นในเท่าที่มีการสำรวจแล้วมีดังนี้<sup>1</sup>

- |                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. คูข้างถนนกรุงเทพ-นนท์       | 2. คลองทองหลาง                     |
| 3. คลองส้มป่อย                 | 4. คูข้างทางรถไฟยมราช              |
| 5. คูวัดพระซาระบือธรรม         | 6. คูชอยพร้อมศรี                   |
| 7. คูชอยสวัสดิ์                | 8. คูชอยเจริญสุข-เจริญใจ           |
| 9. คลองส้มป่อยล่าง             | 10. คูหลังโรงพยาบาลมิชชั่น         |
| 11. คูชอยชานาญอักษร            | 12. คูชอยรัชฎภักดิ์                |
| 13. คูข้างกรมทหาร ป.ต.อ.       | 14. คูข้างชอยระนอง 1               |
| 15. คูข้างสโมสรทหารอากาศ       | 16. คูหลังโรงเรียนสันติราษฎร์      |
| 17. คูข้างถนนวงษ์สว่าง         | 18. คูข้างวัดสร้อยทอง              |
| 19. คลองยายเท้า                | 20. คูข้างวัดเสาดิน                |
| 21. คูข้างวัดประดิษฐมารีปิทย   | 22. คลองบางมะเขือ                  |
| 23. คูชอยสันติสุข              | 24. คลองศาลาลอย                    |
| 25. คูข้างถนนคลองต้น 71        | 26. คูชอยสุขใจ (ในชอยบ้านกล้วยใต้) |
| 27. คูข้างชอยบ้านกล้วยใต้      | 28. คูชอยเกษมสุวรรณ                |
| 29. คูชอย 18 (ในชอยทองหล่อ)    | 30. คูข้างถนนคลองต้น-หัวหมาก 1     |
| 31. คูข้างถนนคลองต้น-หัวหมาก 2 | 32. คูข้างถนนคลองต้น-หัวหมาก 1     |
| 33. คูชอยทองหล่อ               | 34. คูชอยนานาเหนือ                 |
| 35. คูชอยวัฒนา                 | 36. คลองห้วยขวาง                   |
| 37. คูข้างทางรถไฟพญาไท         | 38. คูปากท่อตลาดกิ่งเพชร           |
| 39. คลองเป้ง                   | 40. คลองสวนประชาราษฎร์ 2           |
| 41. คลองทุ่งบางซ่อน            | 42. คลองกระดาศ                     |
| 43. คูหลังบ้านผู้แทน           | 44. คลองขรัวตาแก่น                 |
| 45. คลองวัดหลวง                | 46. คูชอยบุญเหลือ                  |

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 12-16.

47. คลองบางโพขวาง
49. คลองบางโพ
51. คลองขวางบางโพ
53. คลองวัดน้อยนพคุณ
55. คูชอยสวนพลู
57. คูวัดไผ่เงิน
59. คูข้างวัดโสมนัสวิหาร
61. คูข้างถนนงามวงศ์วาน
63. คูข้างถนนพหลโยธิน ช่วงที่ 2
65. คูข้างถนนพหลโยธิน ช่วงที่ 4
67. คูวัดจันทร์ใน
69. คลองทุ่งบางซ่อน
71. คูชอยบ้านแบบ
73. คลองสวนหลวง 1
75. คลองสาธูประดิษฐ์
77. คลองบางขวาง
79. คลองขวางทุ่งมหาเมฆ
81. คลองช่องนนทรี
83. คูข้างโรงหนังบุศยพรรณ
85. คูวัดใหม่อมตรส
87. คูข้างวัดไผ่เงิน
89. คูข้างวัดยานนาวา
91. คูชอยวัดดอน
93. คูชอยวัดดอนฤๅษ
95. คลองกรวย
97. คูข้างโรงเรียนสตรีจุลนาถ
99. คูข้างวัดปรีณายก
101. คูชอยรองเมือง 1-2
103. คูวัดบรมนิวาส
105. คลองนางชี
107. คูหลังวัดชนะสงคราม
109. คูข้างวัดมกุฎกษัตริย์
111. คลองวัดเจ้าอาม
48. คูข้างวัดราชา
50. คูชอยปานทิพย์
52. คลองวัดญวน
54. คลองบางกระบือ
56. คูชอยประตู 1
58. คูร่วมไผ่เงิน
60. คูตรอกสะพานยาว
62. คูข้างถนนพหลโยธิน ช่วงที่ 1
64. คูข้างถนนพหลโยธิน ช่วงที่ 3
66. คูจุฬาชอย 12
68. คูวัดเทพธิดา
70. คูข้างวัดดอกไม้
72. คูหลังข้างเผือกบริการ
74. คูข้างไปรษณีย์กลาง
76. คูบางโคล่ใหญ่
78. คลองบ้านคิง
80. คูข้างโรงเรียนศรีอักษร
82. คูข้างสุเหร่าบางอุทิศ
84. คูตรอกไวดี
86. คูข้างเขตบางรัก
88. คูชอยปราโมทย์
90. คูข้างวัดปรกพม่า
92. คูชอยกิ่งจันทร์
94. คูข้างถนนนางลิ้นจี่
96. คลองข้างวัดเทพศิรินทร์
98. คูข้างวัดตรีทศเทพ
100. คูชอยรองเมือง 2-3
102. คลองนางใบ้
104. คลองสวนหลวง
106. คูจุฬาชอย 12 ช่วง 2
108. คูวัดบวรนิเวศ
110. คลองหนัง (ชอยจำเจริญ)
112. คลองหลังวัดภาวนาติรนาม



- |                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| 113. คลองบางขุนนนท์            | 114. คลองวัดโพนมิตร 1           |
| 115. คลองโรงปลา                | 116. คลองวัดโพนมิตร 3           |
| 117. คลองวัดโพนมิตร 2          | 118. คลองทรงเทวดา               |
| 119. คลองวัดประคู้ในทรงธรรม    | 120. คลองวัดเจ้ามูล             |
| 121. คลองวัดราชสิทธิ์          | 122. คลองวัดครุฑ                |
| 123. คลองซอยสารภี 2            | 124. คลองวัดยาง                 |
| 125. คลองวัดทองธรรมชาติ        | 126. คลองวัดอรุณ                |
| 127. คูวัดท่าพระ               | 128. คลองวัดตีตวาด              |
| 129. คลองสุเหว่าบ้านแขก        | 130. คลองสะพานลอย               |
| 131. คูข้างถนนจรัสสินทวงศ์     | 132. คลองบางน้ำชน               |
| 133. คลองบางไส้ไก่ 1           | 134. คลองบางไส้ไก่ 2            |
| 135. คลองสะพานเหลือง           | 136. คลองวัดบางเสาธง            |
| 137. คลองข้างวัดสังฆะจาย       | 138. คลองข้างไปรษณีย์บางกอกน้อย |
| 139. คลองข้างวัดบางเสาธง       | 140. คลองวัดโพนมิตร 4           |
| 141. คลองวัดรวกสุธาราม         | 142. คลองวัดบางสะแกใน           |
| 143. คลองออมสินเสนา 2          | 144. คลองบางลำภูล่าง            |
| 145. คลองบางสะแกนอก            | 146. คลองसान                    |
| 147. คลองตากสิน 1              | 148. คลองวัดอรุณ                |
| 149. คลองบ้านขมิ้น             | 150. คลองสมเด็จ                 |
| 151. คลองสำหรั่ง               | 152. คลองบางพลัด                |
| 153. คลองบางอ้อ                | 154. คลองวัดอนงค์               |
| 155. คลองวัดทองนพคุณ           | 156. คลองจักรทอง                |
| 157. คลองตาหล่อ                | 158. คลองวัดเศวตฉัตร            |
| 159. คลองบางหว้า               | 160. คลองค่าน                   |
| 161. คลองโรงปลา                | 162. คลองบางขุนนนท์             |
| 163. คลองเตาอิฐ                | 164. คลองพระครู                 |
| 165. คลองละมุด                 | 166. คลองบางยี่ขัน              |
| 167. คูหลัง ร.ร. อนุบาลบ้านไทย | 168. คลองบางค้อ                 |
| 169. คลองดาวคนอง               | 170. คลองวัดภาวนาภิรตาราม       |
| 171. คลองบางลำภูล่าง           | 172. คลองตันไทร                 |
| 173. คลองมอญ                   | 174. คลองวัดระฆัง               |
| 175. คลองกระท้อนแถว            | 176. คลองวัดเพลง                |
| 177. คูวัดซด                   | 178. คลองวัดดาวดึงษ์            |

- |                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| 179. คลองขุนอินทร์             | 180. คลองเกลือบ                   |
| 181. คลองบางรัก                | 182. คลองชะงู                     |
| 183. คูหลังตึกแถวถนนราชวิถี    | 184. คลองกุฎีจีน                  |
| 185. คลองสุเหว่า               | 186. คลองด่าน                     |
| 187. คลองวัดประยุรวงศ์         | 188. คลองวัดหิรัญรูจี             |
| 189. คลองสะพานดำ               | 190. คลองวัดใหม่ตาสุด             |
| 191. คลองวัดใหญ่ศรีสุพรรณ      | 192. คลองพระเกษม                  |
| 193. คลองหน้าโรงพักบุปผาราม    | 194. คลองสวนเรียม                 |
| 195. คลองอัปสรสวรรค์           | 196. คูข้างกรมวิทยาศาสตร์ทหารเรือ |
| 197. คลองวัดเจ้ามูล            | 198. คลองวัดท่าพระ                |
| 199. คลองบางแวก                | 200. คลองบางลำเจียก               |
| 201. คูข้างสถานีทูตอินโดนีเซีย | 202. คลองนางหงษ์                  |
| 203. คูชอยสมคิด                | 204. คูชอยตันสน                   |
| 205. คูข้างตึกเลขานุการ        | 206. คลองมหานาค                   |
| 207. คลองเปรมประชากร           | 208. คลองเม็งเส้ง                 |
| 209. คูข้างถนนดินแดน           | 210. คลองสามเสน                   |
| 211. คลองข้างวัดราชนัดดา       | 212. คลองข้างวัดราชบพิธ           |
| 213. คูหน้าวัดสังเวช           | 214. คลองบางซ่อน                  |
| 215. คลองบางโพ                 | 216. คลองวัดพระยาไกร              |
| 217. คลองโพรงพาง               | 218. คลองสาทร                     |
| 219. คลองวัดดอกไม้             | 220. คลองบ้านทลาย                 |
| 221. คลองเคล็ด                 | 222. คลองบางจาก                   |
| 223. คูข้างถนนนางลิ้นจี่       | 224. คูชอยสาธุประดิษฐ์            |
| 225. คูชอยวัดโพธิ์แมน          | 226. คลองบางคอแหลม                |
| 227. คูชอยวัดช่องนนทรี         |                                   |

จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2515 คลองที่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างรีบด่วนเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมี 18 คลอง<sup>1</sup> จึงได้มีการวางแผนขุดลอกคูคลองกรุงเทพมหานคร เพื่อให้น้ำไหลถ่ายเทสะดวก และป้องกันไม่ให้เกิดน้ำเสีย และเป็นการอนุรักษ์คูคลองเพื่อช่วยในการระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร

<sup>1</sup> กระทรวงมหาดไทย สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย สภาพคลองที่เป็นอยู่ในปี พ.ศ. 2515 เอกสารการประชุม คณะอนุกรรมการวางแผนขุดลอกคูคลองในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2518 หน้า 2.

สภาพคลองต่าง ๆ 18 คลองที่ได้มีการสำรวจมีดังนี้ คือ

1. คลองผดุงกรุงเกษม สภาพของคลองมีเขื่อนกันเกือบตลอดลำคลองสองฝั่ง เขื่อนที่กันส่วนใหญ่เป็นคอนกรีตและบางส่วนเป็นไม้ มีบันไดทำน้ำเป็นระยะ ๆ ตลอดลำคลอง มีบ้านเรือนและอาคารร้านค้าบางตอนของทั้งสองฝั่ง คลองนี้มีความกว้าง ลึก และยาวมีขนาดใกล้เคียงกับสภาพแรกเริ่มชุด คลองนี้นับได้ว่าเป็นศูนย์กลางและหัวใจของคลองทั้งหมด เพราะคลองส่วนใหญ่จะมาเชื่อมต่อกันที่คลองนี้ เช่น คลองเปรมประชากร คลองแสนแสบ และคลองมหานาค เป็นต้น สภาพน้ำในคลองนี้จากปากคลองทางด้านเทเวศน์น้ำเน่าดำเกือบตลอดทั้งคลองตั้งแต่หน้าศูนย์กลางโทรคมนาคม สภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ เรื่อยขึ้นมาจนถึงตลาดมหานาค น้ำจะดำสนิทและมีกลิ่นเน่าเหม็นมาก และลุกลามไปถึงสะพานกษัตริย์ศึกตลอดทั้งแยกเข้าสู่คลองมหานาค คลองเปรมประชากร และคลองแสนแสบ หลังสะพานเจริญสุวดีมีบ้านเรือนอยู่มากและบางรายรุกล้ำเข้ามาอยู่ในตัวคลอง คลองนี้เรือใหญ่เดินไม่ได้เพราะติดสะพานที่หัวลำโพง นอกนั้นเดินได้ตลอด
2. คลองหลอด สภาพคลองมีเขื่อนป้องกันตลิ่งทั้งสองฝั่งโดยตลอด และมีทำเป็นบันไดขึ้นลงทั้งสองฝั่งคลองเป็นระยะ ๆ สภาพของเขื่อนกันและทำขึ้นลงบางส่วนอยู่ในสภาพชำรุด สภาพของน้ำในลำคลองสกปรกเน่าเหม็น มีสีดำเกือบตลอดลำคลอง ขยะมูลฝอยมีพอประมาณ และมีจำนวนมากในบริเวณใกล้ปากคลองที่ออกสู่ม่าน้ำเจ้าพระยา เพราะบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของตลาดหรือที่เรียกว่า “ปากคลองตลาด” ในลำคลองน้ำไหลได้ไม่สะดวกเนื่องจากความตื้นเขินของคลอง
3. คลองโอง่าง สภาพของคลองมีเขื่อนกัน ป้องกันตลิ่งฟังกทั้งสองฝั่งเกือบตลอดทั้งคลอง สภาพภายในคลองสกปรกมาก มีขยะและสิ่งกีดขวางเต็มไปหมด น้ำในคลองเน่าเสียตลอดทั้งคลอง เนื่องจากสองริมฝั่งคลองเต็มไปด้วยร้านค้าและอาคารที่อยู่อาศัย จึงทำให้มีการทิ้งขยะ เศษอาหารและน้ำทิ้ง วูลว ลงในลำคลอง จึงทำให้คลองมีสภาพเน่าเหม็นและตื้นเขินเรือเดินไม่ได้ ถึงแม้ทำการขุดลอกให้สะอาดแล้วเพียงเรือเล็กเท่านั้นจะเดินได้ ทั้งนี้เพราะมีสะพานเตี้ย ๆ อยู่หลายสะพาน เช่น สะพานหัน สะพานระพีพัฒนา และ สะพานโอสถานนท์ ซึ่งไม่มีระดับโค้งเช่นสะพานข้ามคลองอื่น ๆ
4. คลองตึกดินหรือคลองวัดมเหยงคณ์ มีสภาพเหมือนคูน้ำทิ้ง มีเขื่อนคอนกรีต ป้องกันดินพังทั้งสองฝั่งคลอง คลองนี้มีปากคลองด้านหนึ่งติดต่อกับคลองโอง่าง ส่วนอีกด้านหนึ่งติดต่อกับคลองหลอด ปากคลองที่ติดกับคลองหลอดมีประตูน้ำกัน กันน้ำเสียไม่ให้ไหลออกสู่คลองหลอด แต่ชำรุด น้ำในคลองนี้เน่าเหม็นสกปรกมาก ไม่มีระบบการระบายน้ำที่ทำให้น้ำไหลถ่ายเทที่ดี ชาวบ้านแถบริมฝั่งคลองทั้งสองฝั่งน้ำเสียลงในคลองตลอดเวลา จึงทำให้น้ำเพิ่มความเน่าเหม็นยิ่งขึ้น ขณะนี้คลองนี้เป็นแหล่งเพาะยุงและเชื้อโรคเป็นอย่างดี
5. คลองสะพานถ่าน คลองนี้มีอาณาเขตปากคลองจรดคลองโอง่างจากลหุโทษผ่านริมวัดราชบพิธ ปลายคลองจรดคลองหลอด มีเขื่อนคอนกรีตกันดินพังทั้งสองฝั่งตลอดคลอง และมีประตูน้ำทางคลองหลอด แต่ชำรุด คลองนี้ตื้นเขินมาก ทำการสำรวจและตรวจวัดขนาดได้ไม่สะดวก เนื่องจากมีของเน่าและสิ่งปฏิกูลทิ้งจากลหุโทษเป็นเวลานานทำให้น้ำเน่าเหม็นอย่างแรง คล้ายคลองตึกดิน
6. คลองบางลำภู สภาพของคลองมีเขื่อนส่วนใหญ่เป็นคอนกรีตกันเกือบตลอดแนวคลองทั้งสองฝั่ง เป็นคลองที่มีความยาวเพียงประมาณ 1.5 กิโลเมตร คลองนี้ขณะน้ำขึ้นจะสะอาดพอสมควร เพราะอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยามาก และน้ำในคลองนี้ขณะน้ำลงจะเสียมีสภาพไม่สะอาดในช่วงที่เชื่อมต่อกับคลองโอง่าง

และคลองมหานาค สภาพคลองมีขยะมากถ้าทิ้งไว้จะเกิดการตื้นเขินและเน่าเหม็นยิ่งขึ้น

7. คลองมหานาค เป็นคลองที่เชื่อมระหว่างคลองโอ่งอ่าง คลองบางลำภู และผ่านสี่แยกมหานาค คลองผดุงกรุงเกษม สภาพของคลองมีเขื่อนไม้และคอนกรีตกันทั้งสองฝั่งเป็นบางตอน บนสองฝั่งคลองมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยและอาคารร้านค้าอยู่ตลอดทั้งสองฝั่ง บริเวณที่ใกล้กับคลองผดุงกรุงเกษมเป็นชุมทางของการขนถ่ายสินค้าทางเกษตร ดังนั้นคลองนี้จึงมีสภาพสกปรกมาก น้ำมีกลิ่นเน่าเหม็น น้ำไหลไม่สะดวก ทำให้คลองเกิดตื้นเขินและบางส่วนมีอาคารสิ่งปลูกสร้างรุกล้ำเข้าไปในลำคลองอีกด้วย คลองนี้ตั้งแต่สะพานมหาชาติไทย อุทิศจนถึงประตูน้ำสระปทุม มีเรือขนาดเล็กวิ่งผ่านไปมาเพื่อขนถ่ายสินค้าได้ แต่เรือใหญ่ ๆ ไม่สามารถที่จะผ่านได้เพราะมีเรือจอดอยู่มากจึงกีดขวางและเกิดความตื้นเขิน

8. คลองแสนแสบใต้ จรดคลองตันและคลองแสนแสบเหนือ สภาพของคลองมีเขื่อนกันตลิ่งทั้งสองฝั่งเป็นระยะ ๆ แต่ไม่ตลอดสาย ตัวคลองตื้นเขิน น้ำไม่มีการไหลตามปกติ เนื่องจากการปิดประตูน้ำสระปทุม อยู่เสมอ ประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่นทั้งสองฝั่งคลอง นอกจากมีอาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัยและร้านค้าธรรมดาแล้ว ยังมีโรงงานฆ่าสัตว์ โรงงานอุตสาหกรรม อู่ซ่อมรถยนต์และท่อระบายน้ำเสียของเทศบาลหลายแห่ง จึงทำให้คลองนี้มีน้ำที่เน่าดำ และมีกลิ่นเหม็นเกือบตลอดสาย เมื่อไม่กี่ปีมานี้เคยถูกระบายออกทางคลองตันและคลองแสนแสบเหนือ ทำให้น้ำทั้งสองเน่าเสีย สัตว์น้ำตายเป็นจำนวนมาก คลองนี้ควรได้รับการปรับปรุงมานานแล้ว เพราะเป็นคลองที่มีความสำคัญมากเกี่ยวกับระบบสัญจรขนส่งทางน้ำ และใช้เป็นคลองที่รองรับน้ำเสียจากท่อระบายน้ำเสียจากท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานครหลายแห่ง มีคลองหลายคลองที่เชื่อมต่อโยงถึงกัน

9. คลองบางกะปิ (คลองวัด) สภาพคลองเป็นคลองที่แคบและมีขนาดแคบและตื้นเขิน มีน้ำเน่าเหม็น และมีผักตบชวามากมาย สภาพของชาวบ้านริมคลองอยู่อย่างแบบชนบท คลองวัดนี้เป็นคลองที่รับน้ำจากลาดพร้าวและห้วยขวาง แต่ในฤดูแล้งน้ำจะลดต่ำลงจนเกือบแห้งเหือดเดินไม่ได้ น้ำเสียของคลองนี้จะเสียตรงบริเวณปากคลองแสนแสบ น้ำเสียจากคลองแสนแสบต้นเข้ามาถึงท้ายวัดอุทัยการาม มีประตูกันน้ำที่บางเขนในช่วงคลองลาดพร้าว แต่เดิมได้รับน้ำจากคลองลาดพร้าวเสมอจนทำนาได้ปีละ 2 ครั้ง ปัจจุบันเลิกทำนาแล้วเพราะน้ำเน่าไม่สามารถใช้ในการทำนาได้

10. คลองขวด คลองนี้มีอาณาเขตตั้งแต่คลองลาดพร้าว ปลายคลองจรดคลองสามเสนใน สภาพของน้ำในคลองเน่าเสีย พื้นคลองแคบและตื้นเขิน ควรได้รับการปรับปรุง เพราะถ้าทิ้งไว้จะทำให้น้ำสกปรกไหลเข้าสู่คลองอื่น ๆ ที่อยู่ทางใต้ได้

11. คลองห้วยขวาง คลองนี้มีอาณาเขตปากคลองจากคลองบางซื่อนอกปลายคลองจรดคลองขวด สภาพของคลองตื้นเขินและแคบ มีน้ำเน่าตลอดปี เป็นอันตรายต่อสุขภาพของชาวห้วยขวางอย่างยิ่ง ควรปรับปรุงเนื่องจากพื้นที่เดิมเป็นแหล่งทิ้งขยะมูลฝอย

12. คลองสามเสนนอก คลองนี้มีอาณาเขตปากคลองจรดแม่น้ำเจ้าพระยาตอนแถวท่าเรือซังฮี ปลายคลองผ่านคลองเปรมประชากรตอนข้างสถานีตำรวจดุสิต แล้วผ่านไปยังปลายคลองการประปานครหลวงฯ จนถึงสะพานอนุสาวรีย์ชัยภูมิ ไปจรดคลองสามเสนในที่สะพานสามแยกดินแดง สภาพของคลองไม่มีเขื่อนกันทั้งสองฝั่ง ตอนปลายคลองมาจรดคลองเปรมฯ กว้าง แต่เมื่อลึกเข้าไปแคบลงเป็นลำคับ มีบ้านเรือนรุกล้ำลงมาในคลอง ตอนปากคลองประปาไปจนถึงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ คลองนี้ตื้นเขินมากและมีน้ำเน่ามากตอน

ปลายคลอง เพราะได้รับมาจากคลองสามเสนใน จึงควรขุดลอกและทำความสะอาดโดยด่วน

13. คลองสามเสนใน คลองนี้มีอาณาเขตต้นคลองติดต่อกับคลองสามเสนนอกตอนสะพานสามแยก ถนนดินแดง ผ่านคลองนาซอง คลองบางกะปิ คลองซวด ปลายคลองไปจรดคลองแสนแสบเหนือ สภาพของ คลองตื้นเขินมาก มีน้ำเน่าเหม็นตลอดปี เพราะคลองนี้ได้รับน้ำเน่าจากคลองอื่น ๆ ดังกล่าวแล้ว ไหลมาสู่คลอง สามเสนนอกและกระจายทั่วไป เนื่องจากคลองแสนแสบใต้ได้ถูกประตูน้ำระดมปีดอยู่และเปิดบ้างบางโอกาส จึงทำให้น้ำเสียซึ่งประชาชนทิ้งออกสู่คลองมหานาคไปได้ตามธรรมชาติ จึงทำให้คลองสามเสนในเป็นคลอง ที่ใช้ระบายน้ำจากคลองที่ติดต่อดังกล่าว จึงควรทำความสะอาดและขุดลอกโดยเร็ว

14. คลองบางซื่อใน หรือคลองตรอกข้าวสาร สภาพของคลองตอนต้นจรดคลองเปรมประชากร แคบ และตื้นเขินสกปรกมาก เนื่องจากมีประชาชนปลูกบ้านล้อมคลอง (ตลาดสะพานสูง) ไปจนถึงหน้าสถานีขนส่ง พหลโยธินของการรถไฟ คลองจึงใหญ่ขึ้นบ้าง แต่เมื่อเลยจากสะพานพหลโยธินเข้าไปในเขตของหมู่บ้าน ถนนสุทธิสารแล้ว แคบและตื้นเขินมาก มีน้ำเน่าตลอดไปจนถึงจรดคลองห้วยขวาง คลองนี้เรือพายไปมาได้ ในเวลาน้ำขึ้น เป็นคลองที่สกปรกและลำบากแก่การดำเนินงานจึงจำเป็นต้องรีบขุดลอกและทำความสะอาด คลองนี้ไม่มีเขื่อนกั้นดินตลอดคลอง

15. คลองบางซื่อนอก เป็นคลองที่มีความยาวจากปากแม่น้ำถึงปลายคลองติดต่อกับคลองเปรมประชากร มีเรือสัญจรเข้าออกได้สะดวก น้ำไหลถ่ายเทได้ดีและไหลแรงมาก ตอนปลายคลองที่ติดต่อกับคลองเปรมประชากร ตรงสะพานนิมมณฑล น้ำจะไหลขึ้นไปทางสะพานสูง แต่คลองนี้เป็นที่รับน้ำเน่าจากคลองเปรมประชากร และจากคลองบางซื่อในอย่างมาก

16. คลองพระโขนง เริ่มตั้งแต่ปลายคลองต้นจรดแม่น้ำเจ้าพระยา คลองนี้ปกติเป็นคลองที่ใช้รับน้ำ และระบายน้ำเข้าผ่านคลองต้นเพื่อให้เข้าในคลองแสนแสบมีประตูน้ำปิดกั้นระหว่างคลองพระโขนง และ แม่น้ำเจ้าพระยา และใช้เป็นคลองกักน้ำจากคลองแสนแสบเหนือ ดังนั้นคลองนี้จึงมีสภาพรับน้ำดีจากแม่น้ำ เจ้าพระยาและระบายน้ำจากคลองแสนแสบผ่านทางคลองต้นลงสู่ทะเล นอกจากนี้คลองพระโขนงยังใช้เป็น ทางสัญจรและขนส่งทางน้ำอยู่ในปัจจุบันนี้ โดยเฉพาะตอนสะพานพระโขนงถนนสุขุมวิทจะมีตะกอนและตื้นเขิน มีน้ำเน่าเพราะได้รับสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ที่ไหลลงมาจากท่อของถนนสุขุมวิท

17. คลองเปรมประชากร เริ่มจากหน้าท่าเนียบริัฐบาลที่เชื่อมคลองผดุงกรุงเกษม ผ่านคลองรังสิต มาจนถึงบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แต่เขตที่มีน้ำเสียที่ต้องแก้ไขจากปากคลองถึงโรงงานปูนซีเมนต์ไทย บางซื่อ สภาพของคลองส่วนนี้มีเขื่อนกั้นเกือบตลอดสาย น้ำเน่าตั้งแต่ปากคลองทางด้านท่าเนียบริัฐบาล ส่วน ที่เชื่อมคลองผดุงกรุงเกษมถึงหน้าเขตดุสิต น้ำในคลองส่วนนี้เน่าเนื่องจากน้ำเสียในคลองผดุงกรุงเกษม และ จากคูในสนามม้าบางเล็งตลอดทั้งท่อระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร ตอนที่เหนือเขตดุสิตขึ้นไปน้ำจะสะอาดขึ้น เนื่องจากน้ำในคลองส่วนนี้มีกั้นไหลได้สะดวกเพราะมีน้ำจากคลองสามเสนและคลองบางซื่อช่วยดัน คลองนี้ จากหน้าท่าเนียบริัฐบาลจนถึงคลองบางซื่อนอกเรือเล็กเดินได้ แต่เรือใหญ่เดินไม่ได้ จะติดเสาของสะพานหน้าเขาดินฯ สะพานหน้าท่าเนียบริัฐบาล และติดท่อส่งน้ำประปาที่สะพานบางซื่อ นอกจากนี้เรือใหญ่จะเดินได้ไปจนถึง คลองรังสิต

18. คลองนาซอง สภาพของคลองนี้มีน้ำเน่าและตื้นเขินมาก คลองนี้มีอาณาเขตปากคลองเริ่มตั้งแต่

คลองห้วยขวาง ปลายคลองไปจรดคลองสามเสนใน น้ำในคลองนี้จะไหลไปสู่คลองห้วยขวางและคลองแสนแสบเหนือ สภาพของคลองไม่มีเขื่อนทั้งสองฝั่ง

เนื่องจากคูคลองชั้นในมีความสำคัญในการระบายน้ำ ถ้าปล่อยให้คูคลองตื้นเขินอาจจะทำให้เกิดน้ำท่วมในเวลาที่ไม่ฝนตกหนัก ปัจจุบันนี้คลองชั้นในแต่ละคลองมีความสกปรกและมีสภาพตื้นเขิน น้ำไหลถ่ายเทไม่สะดวก รวมทั้งบางคลองมีเรือจอดอาศัยอยู่เป็นประจำ ฝั่งพระนครมีอยู่ 11 คลอง ในจำนวน 11 คลองนี้มีอยู่ 2 คลองที่มีเรือจอดอาศัยอยู่หนาแน่นมาก คือคลองเปรมประชากรและคลองผดุงกรุงเกษม ส่วนอีก 9 คลองมีเรือจอดอาศัยอยู่เล็กน้อย ส่วนทางฝั่งธนบุรีมีที่จอดเรืออยู่ 12 คลองมีเรือจอดอาศัยอยู่เล็กน้อย

เพื่อที่จะให้การขุดลอกคลองที่ตื้นเขินสามารถระบายน้ำได้สะดวก จึงได้ให้ชาวเรือย้ายเรือออกไปจากคลองที่มีความสำคัญในเขตชั้นในเมื่อปี 2520 เพราะชาวเรือที่อาศัยอยู่ในลำคลองได้ถ่ายเทสิ่งโสโครกลงในลำคลอง ทำให้น้ำในลำคลองเน่าและสกปรกขึ้น และบางลำจอดอยู่เป็นสิบ ๆ ปี นอกจากนี้ยังห้ามจอดเรือในคลองต่าง ๆ 13 คลอง<sup>1</sup> คือ คลองหลอด คลองตลาด คลองบางลำภู คลองโอง่าง คลองผดุงกรุงเกษม คลองมหานาค คลองสามเสน คลองบางซื่อ คลองเปรมประชากร คลองบางกะปิ คลองแสนแสบ คลองหัวลำโพง<sup>2</sup> คลองอรชร เมื่อชาวเรือได้เคลื่อนย้ายออกไปแล้ว กรุงเทพมหานครได้ทำการกวาดล้างสิ่งปฏิกูลริมฝั่งคลองที่ใช้เป็นที่ตั้งวางสินค้าอย่างสะอาด ทำให้ 2 ฝั่งคลองมีสภาพดีขึ้น และในอนาคตอาจจะสะอาดเหมือนเช่นแต่ก่อน เพราะกรุงเทพมหานครกำลังพิจารณาเรื่องการสร้างโรงงานกำจัดน้ำเสีย เพื่อทำให้เป็นน้ำดีก่อนที่จะปล่อยลงสู่มแม่น้ำลำคลอง

ในด้านการบูรณะคลองได้ทำการบูรณะคลองผดุงกรุงเกษม คลองบางลำภู และคลองอื่น ๆ ส่วนวิธีการขุดลอกคลองใช้รถตักดินและสิ่งปฏิกูลจากลำคลองออกทั้งส่วนคลองที่ยังไม่ได้ขุดลอกก็ได้กฤษฎะขึ้นทำทางให้น้ำระบายได้โดยสะดวกก่อนและทำการขุดลอกต่อไป ซึ่งอาจจะแก้ปัญหาหน้าท่วมได้ทางหนึ่ง

ปี 2523 กรุงเทพมหานครได้ทำการขุดลอกคลองสวนหลวงและคลองอื่น ๆ อีกหลายคลอง คลองสวนหลวงเป็นคลองที่มีความสำคัญในการระบายน้ำในพื้นที่แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน ความยาวของคลองประมาณ 1,500 เมตร เริ่มจากถนนพระรามที่ 4 ขนานไปตามแนวถนนพระรามที่ 6 ตัดผ่านถนนพระรามที่ 1 ไปบรรจบกับคลองนางหงษ์ คลองสวนหลวงเป็นคลองหนึ่งที่มีผู้ปลูกอาคารลำแนวคลอง ทำให้ยากลำบากในการรักษา เมื่อขุดลอกเสร็จก็จะปรับปรุงสภาพคลองใหม่ ใช้เวลาในการปรับปรุงประมาณ 1 ปีโดยใช้งบประมาณ 10 ล้านบาท

นอกจากนี้การขุดลอกคลองเพื่อเปิดทางน้ำไหลก่อนฤดูฝนจำนวน 99 คลอง<sup>3</sup> คูคลองที่ทำอยู่คือ คูข้าง

<sup>1</sup> กรุงเทพมหานคร การเคลื่อนย้ายเรือออกจากลำคลองใน กทม. ที่ระลึกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522, หน้า 27.

<sup>2</sup> คลองหัวลำโพงส่วนใหญ่ได้ถูกถมเป็นถนนพระราม 4 ดังได้กล่าวมาแล้วยังคงเหลืออยู่เล็กน้อยตรงคลองเตย.

<sup>3</sup> 10 โครงการเด่น 2523 จากกรุงเทพมหานคร การขุดลอกสวนหลวงและคลองอื่น ๆ วารสารสยามคอนสตรัคชันเจอร์นัล ปีที่ 8 เล่มที่ 10 มิถุนายน 16-30 2523, หน้า 6.

ทางรถไฟด้านทิศเหนือจากถนนราชปรารภไปถึงถนนราชวิถี ด้านทิศใต้จากถนนราชปรารภถึงถนนพระรามที่ 5 ด้านทิศตะวันตกจากคลองสามเสนถึงคลองมหานาค คูชอยศรีบ้ำเพ็ญ คูชอยสวนพลู คลองอรชร คูชอย จุฬา 62 คลองบางมะเขือ คูชอยพร้อมศรี 1-2 คูชอยสวัสดิ์ และคูน้ำวัดโพธิ์นิมิตร

คลองที่ได้ทำการขุดลอกเรียบร้อยแล้วในปี 2523 มีจำนวนทั้งสิ้น 9 คลอง คือ คลองบางโพ คลอง เจ้าคุณสิงห์ คลองห้วยขวาง คลองฉาง คลองสมเด็จพระเจ้าพระยา คลองทรงเทวดา คลองวัดท่าพระ คลอง บางลำเจียก และคลองยายเทียม

### คูคลองที่จะปรับปรุงขุดลอก ในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร (โครงการพระราชดำริ)

| ลำดับที่ | คูคลองที่จะปรับปรุงขุดลอกปี 2524                          | ความกว้าง<br>(เมตร) | ความยาว<br>(เมตร) | ขุดลึกเฉลี่ย<br>(เมตร) | งบประมาณ<br>(บาท) |
|----------|-----------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| 1.       | คลองบางนา<br>(จากถนนบางนาตราด-แม่น้ำเจ้าพระยา)            | 6-12                | 7,350             | 1.5                    | 4,004,100         |
| 2.       | คลองเคล็ด<br>(จากถนนสุขุมวิท 103-ถนนบางนาตราด)            | 3-8                 | 2,450             | 1.5                    | 907,357           |
| 3.       | คลองหนองบอน<br>(จากแยกคลองมะขามเทศ-ถนนบางนา)              | 6-12                | 5,340             | 1.8                    | 2,691,360         |
| 4.       | คลองห้วยหมาก<br>(จากคลองแสนแสบ-คลองพระโขนง)               | 6-7                 | 6,750             | 1.0                    | 1,215,000         |
| 5.       | คลองบ้านม้า<br>(จากคลองแสนแสบ-คลองพระโขนง)                | 5-10                | 8,850             | 1.2                    | 3,279,300         |
| 6.       | คลองทับ / คลองหล่อแหล<br>(จากคลองแสนแสบ-คลองพระโขนง)      | 5-17                | 10,340            | 1.5                    | 4,357,000         |
| 7.       | คลองลาดบัวขาว / คลองแม่จัน<br>(จากคลองแสนแสบ-คลองพระโขนง) | 9-24                | 8,750             | 1.2                    | 8,000,000         |
| 8.       | คลองจรเข้ขบ<br>(จากคลองพระโขนง-คลองสองห้อง)               | 6                   | 3,500             | 1.30                   | 927,500           |
| 9.       | คลองสองห้อง<br>(จากคลองพระโขนง-คลองจรเข้ขบ)               | 6                   | 2,350             | 1.30                   | 622,750           |
| 10.      | คลองมะขามเทศ<br>(จากคลองหนองบอน-คลองสองห้อง)              | 6                   | 4,500             | 1.30                   | 1,192,500         |
| 11.      | คลองปักหลัก<br>(จากคลองจรเข้ขบ-แยกคลองปากน้ำ)             | 6                   | 3,500             | 1.30                   | 927,500           |
| 12.      | คลองอาจารย์พอน<br>(จากแยกคลองปากน้ำ-คลองบางแก้วใหญ่)      | 6                   | 3,500             | 1.30                   | 927,500           |

| ลำดับที่ | คูคลองที่จะปรับปรุงขุดลอกปี 2524                                                             | ความกว้าง<br>(เมตร) | ความยาว<br>(เมตร) | ขุดลึกเฉลี่ย<br>(เมตร) | งบประมาณ<br>(บาท) |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| 13.      | คลองปลัดเปรียง<br>(จากคลองมะขามเทศ-คลองต้นตาล)                                               | 6                   | 4,800             | 1.30                   | 1,272,000         |
| 14.      | คลองวัดทุ่งเสรี<br>(จากคลองกะจะ-คลองหัวหมาก)                                                 | 5                   | 2,100             | 1.10                   | 381,150           |
| 15.      | คลองบางชัน<br>(จากแนวเขตบางเขน-คลองแสนแสบ)                                                   | 9-24                | 8,552             | 1.2                    | 8,693,970         |
| 16.      | คลองลำชะล่า<br>(จากแนวเขตบางเขน-คลองแสนแสบ)                                                  | 8-15                | 9,150             | 1.2                    | 5,329,875         |
| 17.      | คลองจรเข้บัว (คลองท่าแล้ง ≠ คลอง<br>หนองตะแคง)<br>(จากคลองออเกาะ-สุดเขตบางเขน)               | 6-7                 | 6,000             | 1.10                   | 1,676,100         |
| 18.      | คลองตาหนั่ง ≠ คลองจัน ≠ คลอง<br>ลำพังพวย<br>(ขุดเป็นช่วง ๆ ตามสภาพโดยเริ่มจาก<br>คลองแสนแสบ) | 6-7                 | 5,500             | 1.10                   | 1,600,000         |
|          | รวม 18 รายการเป็นเงิน                                                                        |                     |                   |                        | 48,004,962        |

ที่มา : กองบำรุงและรักษาคูคลอง สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร.

หลังจากที่ได้ทำความสะอาดปรับปรุงขุดลอกคลองต่าง ๆ ไปแล้ว เพื่อให้คูคลองมีสภาพดีใช้การได้ตลอดไป ควรมีการบำรุงรักษา ถ้าไม่มีการบำรุงรักษาและป้องกันไม่ให้เกิดสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย รวมทั้งการสร้างบ้านเรือนรุกล้ำแนวเขตคลองก็จะทำให้มีสภาพตื้นเขินและน้ำเน่าเสียเช่นที่แล้่ว ๆ มาเหมือนเดิม

### ปัญหาการขาดแคลนสถานที่พักผ่อน

การขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการขาดแคลนสถานที่พักผ่อน สมัยก่อนคนได้ใช้ลำคลองเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจด้วย ปัจจุบันคลองหลายแห่งถูกถมเป็นถนน ส่วนคลองที่ไม่ถูกถมก็เกิดความสกปรกเนื่องจากการทิ้งสิ่งปฏิกูลลงไป ทำให้การใช้คลองเพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนลดน้อยลง เมื่อจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครขยายตัวขึ้นมากคนหันไปใช้สวนสาธารณะเพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจแทนคลอง เมื่อพิจารณาถึงเนื้อที่สวนสาธารณะในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่ากรุงเทพมหานครมีเนื้อที่สวนสาธารณะและเนื้อที่ว่างเปล่าใช้แทนสวนสาธารณะเพียง 817 ไร่เท่านั้น ซึ่งนับว่ายังขาดแคลนอีกมาก แต่เมื่อรวมกับเนื้อที่สวนจตุจักร ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) ได้พระราชทานให้ 100 ไร่ ในปี พ.ศ. 2518 พระองค์ทรงพิจารณาเห็นความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนสาธารณะเพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานคร ต่อมาในปี พ.ศ. 2520 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบที่ดินเพิ่มให้อีก 90 ไร่ รวมเป็นเนื้อที่



สวนจตุจักรทั้งสิ้นจำนวน 190 ไร่ ทำให้กรุงเทพมหานครมีเนื้อที่ว่างเปล่าและสวนสาธารณะเพิ่มขึ้นรวมเป็น 1,007 ไร่ จำนวนสวนสาธารณะในกรุงเทพมหานครมีเพียง 5 แห่งด้วยกันคือ

|                      |                    |                    |
|----------------------|--------------------|--------------------|
| สวนลุมพินีมีเนื้อที่ | 360 ไร่            | อยู่ในเขตปทุมวัน   |
| สวนลุมพินี           | มีเนื้อที่ 360 ไร่ | อยู่ในเขตปทุมวัน   |
| สวนธนบุรีรมย์        | มีเนื้อที่ 63 ไร่  | อยู่ในแขวงบางมด    |
| สวนพระนคร            | มีเนื้อที่ 50 ไร่  | อยู่ในเขตลาดกระบัง |
| สวนสราญรมย์          | มีเนื้อที่ 23 ไร่  | อยู่ในวังสราญรมย์  |
| สวนจตุจักร           | มีเนื้อที่ 190 ไร่ | อยู่ในเขตบางเขน    |

จากจำนวนเนื้อที่สวนสาธารณะดังกล่าวจะพบว่าสวนลุมพินีมีจำนวนเนื้อที่มากที่สุดในกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือสวนจตุจักรคิดเป็นร้อยละ 35.75, 18.87 ของเนื้อที่ทั้งหมดของสวนสาธารณะตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีสวนจตุจักรเพิ่มขึ้น แต่จำนวนเนื้อที่สวนสาธารณะในกรุงเทพมหานครนับว่ายังขาดแคลนอยู่มาก ตามมาตรฐานของสิงคโปร์จะมีสวนสาธารณะ 5 ไร่ต่อประชากร 1,000 คน<sup>1</sup> ในปี พ.ศ. 2523 จำนวนประชากรประมาณ 5,153,902 คนจะต้องมีเนื้อที่สวนสาธารณะประมาณ 25,770 ไร่ แต่กรุงเทพมหานครมีเพียง 1,007 ไร่ ยังขาดอยู่ถึง 24,763 ไร่ และในปี พ.ศ. 2524 จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 5,331,402 คนจะต้องมีเนื้อที่สวนสาธารณะประมาณ 26,657 ไร่ จึงทำให้ขาดสวนสาธารณะอยู่ถึง 25,650 ไร่ หากใช้มาตรฐานตามสิงคโปร์

ปัญหาต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครตามที่ได้ศึกษามาดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 ถึงปี พ.ศ. 2525 กรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นในทุก ๆ ด้านในอัตราที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับการเจริญเติบโตในช่วงก่อน ๆ ที่ผ่านมา จากการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องสลับซับซ้อนมากมาย จากปัญหาจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากเป็นผลให้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครในด้านที่อยู่อาศัยแผ่ขยายกว้างออกไปมาก ก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการขยายถนนหนทางและการสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้จำเป็นต้องมีการปรับปรุงและขยายถนน จึงมีการถมकुคลองที่ใช้เป็นทางสัญจรและเป็นทางระบายน้ำที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก รวมทั้งการขยายการสร้างอาคารบ้านเรือนเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำออกจากบริเวณกรุงเทพมหานครติดขัดไม่คล่องตัวดังเช่นที่แล้ว ๆ มา कुคลองที่เหลืออยู่ส่วนใหญ่ก็มีสภาพตื้นเขินเนื่องจากการทิ้งสิ่งปฏิกูลลงไปใ้แม่น้ำลำคลองมาเป็นเวลานาน ถึงแม้ว่าकुคลองต่าง ๆ เหล่านี้บางकुคลองได้ถูกขุดลอกให้มีสภาพดีขึ้นกว่าแต่ก่อน แต่ปัญหาน้ำท่วมในกรุงเทพมหานครในเวลาฝนตกหนักและฤดูน้ำหลากก็ยังคงเป็นปัญหาอยู่อย่างมากเนื่องจากการระบายน้ำไม่ทัน

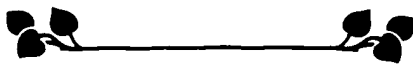
จากการที่ได้ถมकुคลองเพื่อขยายถนนรองรับการเติบโตของจำนวนรถยนต์ยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นแล้ว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครก็ยังคงเป็นปัญหาใหญ่อยู่ และการถมकुคลองมีส่วนก่อให้เกิดปัญหา

<sup>1</sup> กรุงเทพมหานคร สวนจตุจักร ปอดแห่งใหม่ของเมือง ทัศนะถวิลวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522, หน้า 46.

เรื่องการระบายน้ำเพิ่มขึ้นในปัจจุบัน ดังนั้นการวางแผนเพื่อรองรับความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครควร  
จะได้พิจารณาถึงการวางแผนการปรับปรุงด้านคูคลองต่าง ๆ ควบคู่กันไปกับการขยายถนนหนทางและผังเมืองด้วย  
เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นที่ต่ำ ผลกระทบจากคูคลองระบายน้ำที่ไม่เพียงพอจะก่อให้เกิดปัญหาและเกิด  
ความเสียหายอย่างมาก

•

# บทสรุป สรุปบทบาทและหน้าที่ของคลองต่อกรุงรัตนโกสินทร์ และข้อเสนอแนะ



ตลอดระยะเวลา 200 ปีที่ผ่านมาบทบาทและหน้าที่ของคลองต่อกรุงรัตนโกสินทร์เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา จากงานวิจัยที่รายงานมาตั้งแต่ต้นจะเห็นได้ว่าคลองมีความสำคัญต่อวิถีชีวิต ความเป็นอยู่และความเจริญก้าวหน้าของคนไทยมาตั้งแต่ก่อนการตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ คลองที่มีความสำคัญมากขึ้นจากรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่ต่อนั้นมาถนนและเทคโนโลยีสมัยใหม่เช่นการประปาต่างเข้ามามีบทบาทแทนที่คลอง กรุงเทพฯ จึงหมดสมัย “เวนิสตะวันออก” และเผชิญกับปัญหาเมืองในด้านต่าง ๆ ดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 5 ประโยชน์ของคลองที่ลดลงตามบทบาทและหน้าที่ของคลองนับเป็นผลมาจากการกระทำของคนทั้งสิ้น ในบทนี้จึงขอให้ภาพสรุปสภาพของคลอง บทบาทและหน้าที่ของคลองที่มีต่อกรุงรัตนโกสินทร์ในอดีตและปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงคลองต่อไป (ดูแผนที่ 6)

**สภาพของคลอง** คลองในอดีตมีน้ำลึก สะอาด ร่มรื่น คลองจะกว้างโดยเฉลี่ย 5 วา มีความลึก 6 ศอก และมีการเชื่อมโยงติดต่อเป็นโครงข่าย (Network) คลองจะเพิ่มจำนวนตามรัชกาลจนถึงรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่คลองมีความสำคัญสูงสุด จากคลองทั้งหมดที่ปรากฏในกรุงรัตนโกสินทร์ 46% เป็นคลองที่ขุดในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียงสมัยเดียว น้ำในคลองสะอาดกว่าในปัจจุบันเนื่องจาก

1. มีการขุดลอกซ่อมคลองอยู่เสมอ ดังปรากฏตั้งแต่รัชกาลที่ 1 ที่ได้โปรดฯ ให้ซ่อมและขุดลอกคลองคูเมืองเดิมสมัยธนบุรี ในรัชกาลที่ 3 ขุดลอกซ่อมคลองสุนัขหอนและคลองพระโขนง เป็นต้น แม้แต่ในสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งคลองลดความสำคัญลงและเริ่มมีการถมคลอง ก็ได้มีการขุดซ่อมคลองเดิมและแก้ปัญหาคลอง การขุดลอกซ่อมคลองนี้มีวัตถุประสงค์หลายอย่าง เช่นรัชกาลที่ 3 ขุดลอกคูคลอง “เพื่อยกทัพไปรบญวนรบเขมรได้สะดวก” และ “เพื่อการคมนาคมโดยตรง” จึงต้องรักษาสภาพน้ำให้เคลื่อนไหวหมุนเวียนอยู่เสมอ<sup>1</sup> หรือในรัชกาลที่ 5 มีการขุดซ่อมคลองทั้งเก่าและใหม่เป็นจำนวนถึง 13 คลอง นอกจากขุดให้ลึก

---

<sup>1</sup> ชุมพร สังขปรีชา “ชีวิตที่ขึ้นอยู่กับคลอง ผังคนต้องไปกับฝั่งเมือง” *ข่าวสารสำนักผังเมือง* ฉบับที่ 38 เมษายน 2524, หน้า 15.

และสะอาดแล้วยังขยายให้กว้างขึ้นในบางคลองเพื่อผลดีในด้านการคมนาคมและเศรษฐกิจ

2. มีข้อบังคับทางกฎหมายในการรักษาความสะอาดของคลอง อันที่จริงตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 คลองส่วนใหญ่เริ่มชำระตูดโตรวมและสกปรกต้งสภาพคลองที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 เนื่องจากคลองเก่าหลายคลองตื้นเขินและ “เพราะคนชอบเทขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลลงในคลอง แม้แต่ส้วมหรือที่สมัยก่อนเรียกว่า “เว็จ” ก็ชอบสร้างไว้ริมคลอง”<sup>1</sup> แต่ก็ได้มีพระราชบัญญัติรักษาคลองหลายฉบับพร้อมทั้งบทบัญญัติลงโทษผู้ฝ่าฝืนไว้ด้วย พระราชบัญญัติเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของคลอง ดัง “พระราชบัญญัติรักษาคลอง รัตนโกสินทร์ ศก 121” ที่กล่าวไว้ว่า

...มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า การเพาะปลูกก็ดี การค้าขายไปมาก็ดี ในพระราชอาณาเขตนี้ทางน้ำลำคลองเป็นสำคัญและในเวลานี้ คลองก็มีอยู่แล้วเป็นอันมาก แต่ชำระตื้นเขินไปเสียมาก เหตุเพราะยังมีได้จัดการรักษาให้พอเพียง ทรงพระราชดำริจะบำรุง และรักษาคลองเก่าที่มีอยู่แล้วและที่จะขุดขึ้นใหม่ให้เรียบร้อยถาวรเพื่อใช้เป็นประโยชน์และสะดวกแก่ธุระของราษฎรยิ่งขึ้น จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติ...<sup>2</sup>

3. จำนวนประชากรในกรุงรัตนโกสินทร์ ถึงแม้จะไม่มีหลักฐานยืนยันจำนวนที่แท้จริงของประชากรในกรุงเทพฯ ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ แต่ก็เป็นที่ยอมรับว่าในยุคนั้นมีประชากรเบาบางมาก พื้นที่พระนครเมื่อแรกสร้างมีอยู่เพียง 2,163 ไร่เท่านั้น การขยายตัวของประชากรและพื้นที่เป็นไปอย่างช้า ๆ จนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่สอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 จนถึงปัจจุบัน การที่จำนวนประชากรน้อยและมีการตั้งบ้านเรือนไม่หนาแน่น ทำให้สิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอยที่ทิ้งจากบ้านเรือนลงสู่แม่น้ำลำคลองไม่มีปริมาณมากเช่นในปัจจุบัน

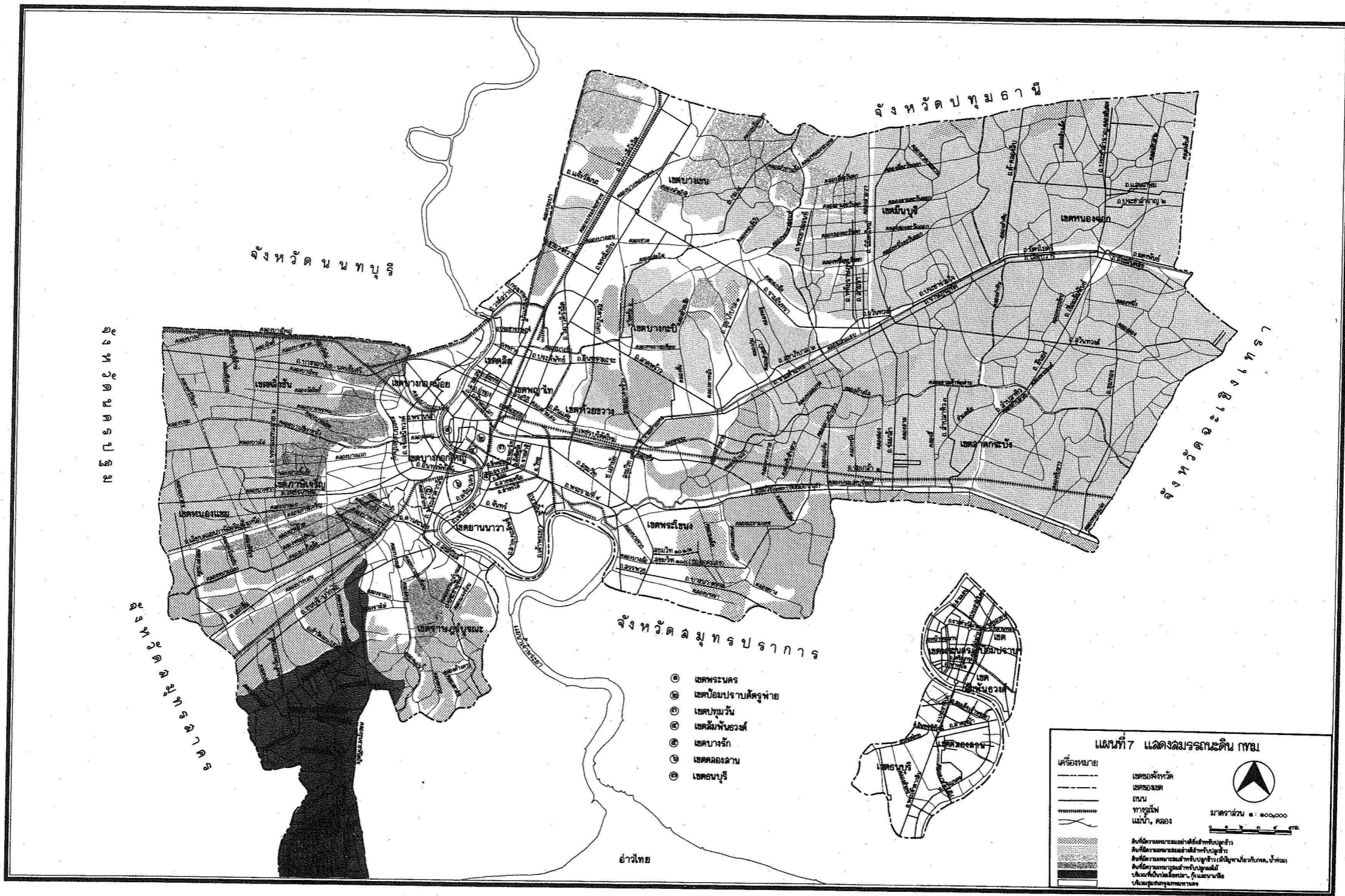
4. การใช้ที่ดิน แผนที่ใช้ที่ดินปรากฏเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2439 โดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นดำรงราชานุภาพ รับพระบรมราชโองการ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานแผนที่ซึ่งมีชื่อปรากฏคือ “นายวอนและนายสอน”<sup>3</sup> เขียนขึ้นเมื่อ ร.ศ. 115 แสดงการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ในครั้งกระนั้นยังเป็นเรียกสวนไร่นา นอกจากภายในเขตเกาะกรุงรัตนโกสินทร์หรือวงรอบราชธานีและบริเวณริมฝั่งคลองที่เป็นที่อยู่อาศัยร้านค้า ศาสนสถาน และสถานที่ราชการ การใช้ที่ดินตลอดจนถึงตั้งของกิจกรรม ดังที่แสดงให้เห็นในแผนที่ไม่ก่อให้เกิดการระบายถ่ายเทของเสียลงสู่แม่น้ำลำคลองมากเหมือนในปัจจุบัน ซึ่งปรากฏพื้นที่อุตสาหกรรมแทรกปนเปไปกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น และตั้งอยู่ใกล้คูคลองน้ำจนทำให้เกิดมลภาวะขึ้น (ดูแผนที่ 8)

5. ชีวิตความเป็นอยู่และการตั้งถิ่นฐานในอดีต แต่เดิมชุมชนมักเกาะไปตามริมน้ำ แม่น้ำลำคลองเปรียบเหมือนเส้นโลหิต เป็นเส้นทางคมนาคมค้าขายและขนส่งผลิตผล มีวัดเป็นศูนย์กลางหันหน้าออกสู่แม่น้ำ

<sup>1</sup> เทพชู ทับทอง *กรุงเทพฯ ในอดีต* ห้างหุ้นส่วนจำกัดอักษรบัณฑิต 2518, หน้า 53.

<sup>2</sup> เทพชู ทับทอง *เพิ่งอ้าง.*

<sup>3</sup> ม.ล. ปิ่น มาลากุล “วิทยุปริทรรศน์ เรื่องเที่ยวกรุงเทพฯ” *ข่าวสารสำนักผังเมือง* กระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 13 กรกฎาคม 2509, หน้า 18.



จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดปทุมธานี

จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดฉะเชิงเทรา

จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดสมุทรปราการ

อ่าวไทย

- ๑ เขตพระนคร
- ๒ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
- ๓ เขตปทุมวัน
- ๔ เขตสัมพันธวงศ์
- ๕ เขตบางรัก
- ๖ เขตคลองสาน
- ๗ เขตธนบุรี

**แผนที่ 7 แสดงผังโครงข่ายดิน ทบม**

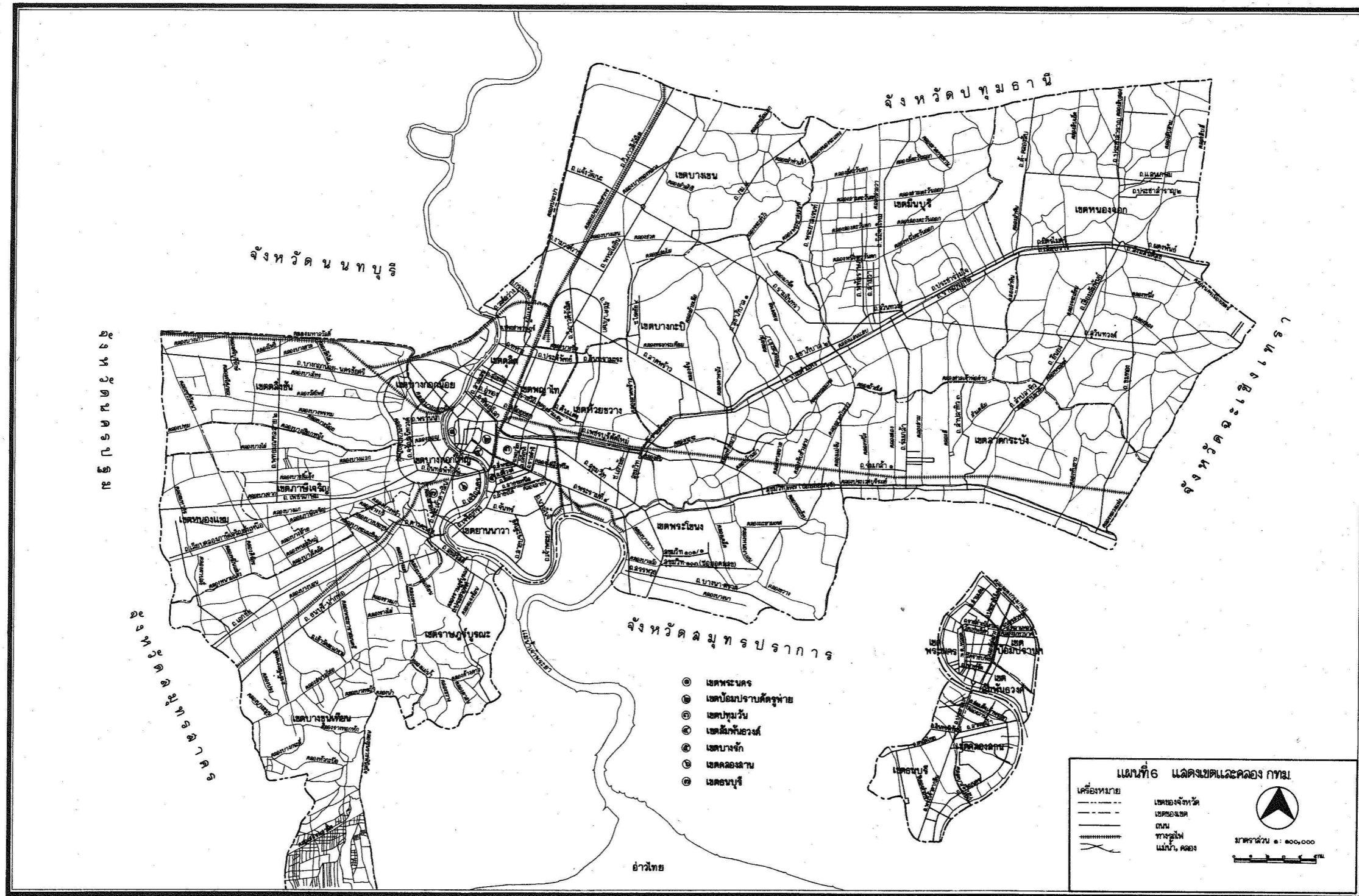
เครื่องหมาย

- เขตจังหวัด
- เขตจังหวัด
- ถนน
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ, คลอง

มาตราส่วน ๑ : ๑๐๐,๐๐๐

ทิศเหนือ

พื้นที่ที่มีลักษณะเด่นชัดที่ปรากฏ  
พื้นที่ที่มีลักษณะเด่นชัดที่ปรากฏ  
พื้นที่ที่มีลักษณะเด่นชัดที่ปรากฏ  
พื้นที่ที่มีลักษณะเด่นชัดที่ปรากฏ



จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดปทุมธานี

จังหวัดฉะเชิงเทรา

จังหวัดสมุทรปราการ

ลำน้ำเจ้าพระยา

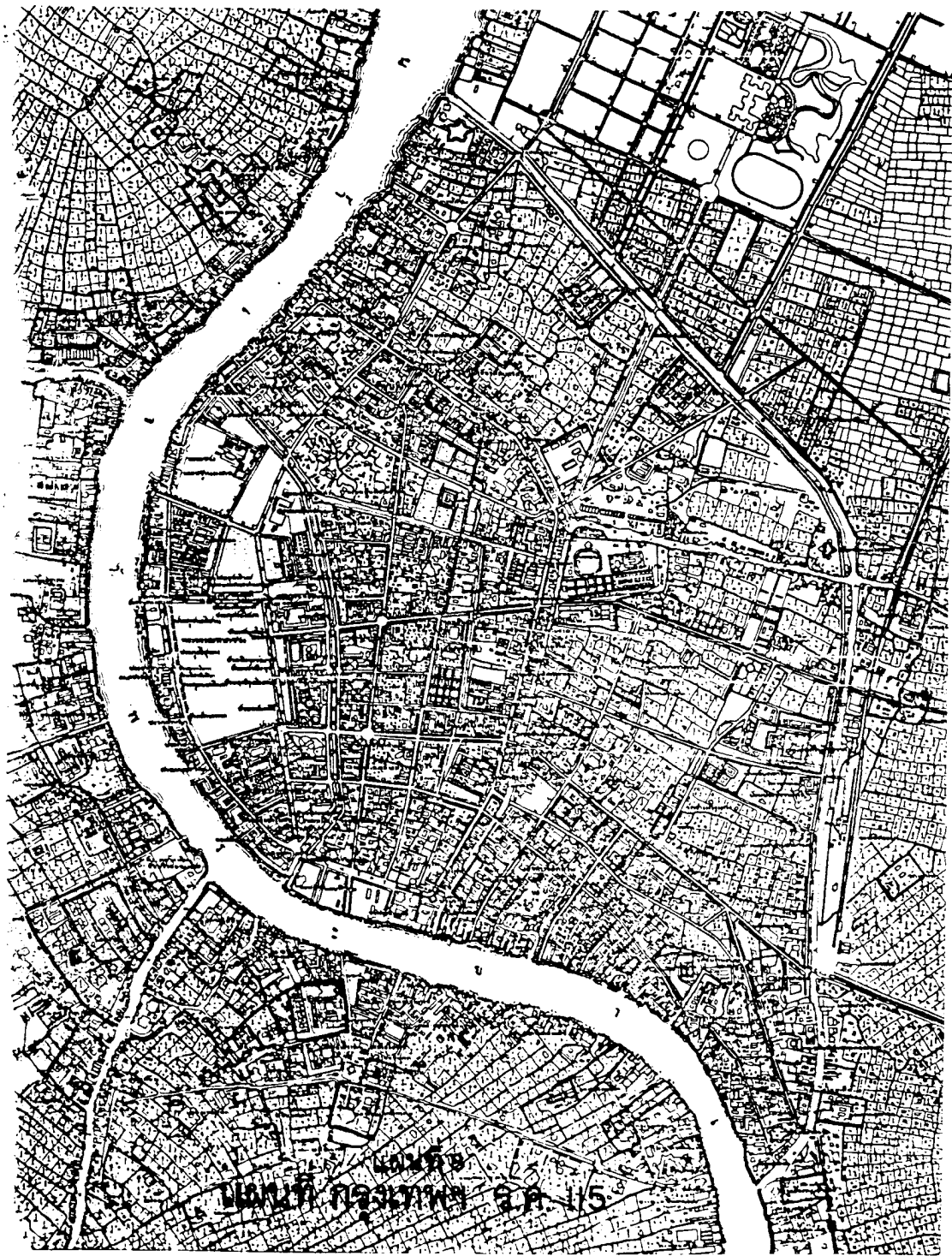
- ๑ เขตพระนคร
- ๒ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย
- ๓ เขตปทุมวัน
- ๔ เขตสัมพันธวงศ์
- ๕ เขตบางรัก
- ๖ เขตคลองสาน
- ๗ เขตธนบุรี

**แผนที่ 6 แดงเขตและคลอง กทม.**

เครื่องหมาย

|   |              |
|---|--------------|
| — | เขตจังหวัด   |
| — | เขตท้องที่   |
| — | ถนน          |
| — | ทางรถไฟ      |
| — | แม่น้ำ, คลอง |

มาตราส่วน ๑ : ๑๐๐,๐๐๐



ลำคลอง อาคารบ้านเรือนร้านค้าซึ่งเกาะกลุ่มเป็นแนวยาวต่างก็หันหน้าออกสู่คลองเช่นเดียวกัน<sup>1</sup> ลำคลองจึงเปรียบเสมือนเป็น “หน้าบ้าน” ที่ชาวบ้านจะต้องดูแลรักษาให้สะอาด ขณะเดียวกันชาวบ้านยังต้องพึ่งคลองในการดำรงชีวิต ใช้น้ำอุปโภคบริโภค ดังนั้นถึงแม้ประชาชนจะทิ้งของเสียลงน้ำแต่ต่างก็ระวังรักษาความสะอาดพื้นน้ำหน้าบ้านของตนเสมอ

6. การไหลถ่ายเทของน้ำ ลำคลองในอดีตนอกจากจะมีขนาดกว้างและลึกแล้ว การไหลของทางน้ำยังเป็นไปได้โดยสะดวกโดยไม่มีสิ่งกีดขวางเช่นถนน และสิ่งปลูกสร้างเช่นในปัจจุบัน ดังนั้นแม้คลองจะทำหน้าที่เป็นที่กำจัดของเสียจากอาคารบ้านเรือน น้ำในคลองก็ยังสามารถรักษาระดับความสมดุลในระบบนิเวศน์ทำให้ไม่เน่าเสีย

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่าคลองในอดีตมีความสะอาด ร่มรื่น มีจำนวนและความยาวมากกว่าในปัจจุบัน คลองในอดีตจึงเป็นคลองที่มี “ประสิทธิภาพ” เปรียบเสมือนคนที่มีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ คลองจึงสามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อกรุงรัตนโกสินทร์อย่างเข้มแข็ง ได้ผลดีและอำนวยประโยชน์ต่อคนกรุงเทพฯ ดังที่ผู้วิจัยแสดงไว้ตั้งแต่บทที่ 1 ถึงบทที่ 4 ซึ่งประมวลได้ดังนี้

1. คลองสมัยต้นรัตนโกสินทร์มีบทบาททางยุทธศาสตร์ เป็นคูคลองเมืองเพื่อป้องกันข้าศึกศัตรู โดยเป็นแนวป้องกันถึง 3 ชั้น
2. คลองให้น้ำในการบริโภคอุปโภค
3. คลองเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง เปรียบเสมือนเส้นเลือดหล่อเลี้ยงชุมชน และยังให้บริการด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ตลาดลอยน้ำ โดยมีเรือขึ้นล่องบริการลูกค้าจนถึงชานเรือน รวมทั้งตลาดใหญ่ริมน้ำ
4. คลองให้สินในน้ำแก่คน เช่น ปลา บู่ กุ้ง หอย
5. คลองเปิดพื้นที่ว่างเปล่าให้ได้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ดิน กรุงเทพฯ ได้ชื่อว่าเป็นดินดีเหมาะแก่การเกษตร การขุดคูคลองโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยหลังสนธิสัญญาเบาริงเป็นการชักนำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานและประกอบการเกษตร ชานเมืองเหมาะสมกับสมรรถนะดินตามธรรมชาติ คลองก่อให้เกิดชุมชนริมน้ำ มีการตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้น (linear settlement) บริเวณที่ลำคลองตัดกันมักจะเป็นศูนย์กลางชุมชน (ดูแผนที่ 7)
6. คลองใช้เป็นขอบเขต (boundary) กำหนดย่าน (zoning) ตามผังเมือง ดังจะเห็นชัดเจนจากคลองในวงรอบราชธานีในสมัยต้นรัตนโกสินทร์
7. คลองเป็นที่รองรับของเสียและสิ่งปฏิกูลจากบ้านเรือน และทำการกำจัดโดยเร็วโดยการหมุนเวียนถ่ายเทของกระแส น้ำ
8. คลองเป็นท่อระบายน้ำคุณภาพสูง
9. คลองเป็นสถานที่พักผ่อน ทั้งในด้านทัศนียภาพที่สวยงาม สงบร่มเย็น และเป็นตัวกลางของการพักผ่อน เช่น การใช้พื้นที่ริมฝั่งคลองเป็นที่หย่อนใจ ใช้พื้นที่ในลำคลองพายเรือท่องเที่ยว อาบน้ำ ว่ายน้ำ

<sup>1</sup> กองผังเมือง สำนักงานปลัดฯ กรุงเทพมหานคร โครงการวางผังพัฒนาการใช้ที่ดินและสาธารณูปโภคบริเวณคลองในเขตกรุงเทพมหานคร มีนาคม 2520 (เอกสารโรเนียว) หน้า 8.



ตลอดจนเป็นสถานที่เล่นเพลงเรือ สักวา ตามประเพณีดั้งเดิมของไทย และการเฉลิมฉลองตามนักชัตฤกษ์ เช่น ลอยกระทง

10. คลองทำให้สภาพแวดล้อมในเมืองร่มรื่น ซึ่งจะเห็นได้จากการตัดถนนในอดีต ซึ่งมักจะเป็นถนนเล็กมีคลองอยู่สองข้างทาง เช่น ถนนพระรามหก ถนนศรีอยุธยา ถนนพญาไท การมีคลองคูถนนเพราะขุดดินขึ้นมาถมเป็นถนน สองข้างถนนริมคลองมักปลูกต้นไม้ใหญ่เช่นต้นก้ามปู ทำให้ถนนร่มรื่นสะดวกสบาย ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน ต้นไม้ริมคลองยังช่วยยึดดินมิให้ลื่นลงคลอง แนวต้นไม้และคูคลองสองข้างถนนจะช่วยกรองอากาศเสีย และเสียงจากรถยนต์มิให้เข้าไปรบกวนบ้านเรือนซึ่งอยู่ถัดคลองเข้าไป

คลองในปัจจุบันมีลักษณะแตกต่างตรงข้ามกับอดีต คลองลดลงทั้งขนาดและจำนวนเนื่องจากถูกถมเสียมาก ที่เหลืออยู่ส่วนใหญ่ขึ้นเนินโดยเฉพะคลองในเขตชุมชนหนาแน่น นอกจากนี้น้ำในคลองยังเกิดสภาพมูลพิษ จากการสำรวจคุณภาพน้ำในคลองกรุงเทพฯ 37 คลอง โดย Japan International Cooperation Agency<sup>1</sup> ในปี 2524 ได้รายงานว่าคุณภาพน้ำจากตัวชี้ 4 ตัว คือ DO, BOD, H<sub>2</sub>S และ Coliforms และแปลงเป็นระดับจาก A - E ดังรายละเอียดดังนี้ (ดูตารางคุณภาพน้ำและแผนที่ 9, 10 และ 11)

---

<sup>1</sup> japan International Cooperation Agency *Draft Final Report For Master Plan of Bangkok Sewerage System Project in Thailand* Volume II Master Plan Report May 2524 (1981) p. 75-76

ตารางแสดงคุณภาพน้ำในคลองในปัจจุบัน (2524)

| ชื่อคลอง            | จุดสำรวจ | DO | BOD | H <sub>2</sub> S | Coliforms |
|---------------------|----------|----|-----|------------------|-----------|
| 1. คลองหลอด         | 011      | C  | C   | A                | -         |
|                     | 012      | D  | C   | C                | -         |
|                     | 013      | E  | D   | A                | D         |
|                     | 014      | E  | D   | A                | -         |
|                     | 015      | C  | C   | A                | -         |
| 2. คลองวัดเทพธิดา   | 021      | E  | E   | A                | C         |
| 3. คลองวัดราชบพิธ   | 031      | E  | E   | D                | A         |
| 4. คลองบางลำภู      | 041      | E  | D   | A                | E         |
|                     | 042      | E  | D   | C                | -         |
| 5. คลองโองอ่าง      | 051      | E  | D   | A                | -         |
| 6. คลองมหานาค       | 061      | E  | D   | A                | -         |
|                     | 062      | E  | C   | D                | D         |
| 7. คลองผดุงกรุงเกษม | 071      | C  | C   | -                | -         |
|                     | 072      | E  | D   | A                | E         |
|                     | 073      | E  | D   | D                | -         |
|                     | 074      | D  | D   | D                | -         |
|                     | 075      | E  | D   | A                | C         |
| 8. คลองสามเสน       | 081      | E  | D   | E                | B         |
|                     | 082      | C  | C   | A                | -         |
|                     | 083      | E  | S   | D                | C         |
| 9. คลองแสนแสบ       | 091      | E  | D   | D                | B         |
|                     | 092      | C  | C   | A                | B         |
|                     | 093      | C  | C   | A                | A         |
| 10. คลองตัน         | 101      | E  | C   | A                | B         |
| 11. คลองเปรมประชากร | 111      | B  | C   | A                | -         |
|                     | 112      | D  | C   | A                | -         |
|                     | 113      | D  | C   | A                | E         |
|                     | 114      | C  | B   | A                | C         |
| 12. คลองบางซื่อ     | 121      | C  | C   | A                | B         |
|                     | 122      | E  | D   | D                | -         |
| 13. คลองสาทร        | 131      | E  | D   | A                | C         |
| 14. คลองช่องนนทรี   | 141      | B  | D   | A                | B         |
| 15. คลองบางไส้ไก่   | 151      | E  | D   | A                | C         |
| 16. คลองสาน         | 161      | E  | E   | A                | C         |
| 17. คลองห้วยขวาง    | 171      | E  | C   | A                | C         |
| 18. คลองลาดพร้าว    | 181      | E  | C   | A                | A         |
|                     | 182      | E  | C   | A                | B         |

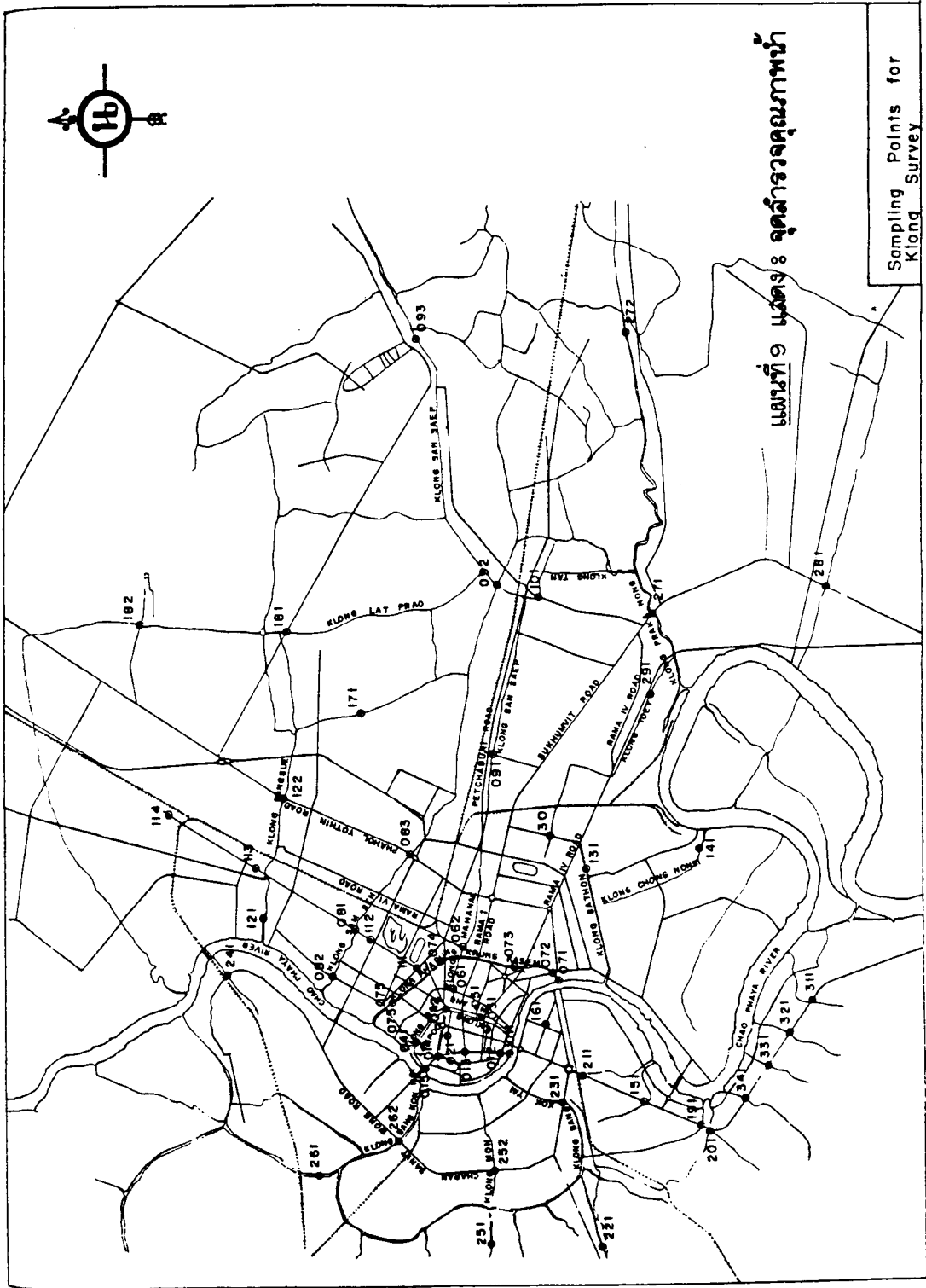
| ชื่อคลอง            | จุดสำรวจ | DO | BOD | H <sub>2</sub> S | Coliform |
|---------------------|----------|----|-----|------------------|----------|
| 19. คลองบางน้ำชน    | 191      | E  | D   | A                | C        |
| 20. คลองดาวคนอง     | 201      | B  | C   | A                | A        |
| 21. คลองบางขุนเทียน | 211      | D  | B   | A                | E        |
| 22. คลองภาษีเจริญ   | 221      | D  | C   | A                | E        |
| 23. คลองบางกอกใหญ่  | 231      | C  | C   | A                | A        |
| 24. คลองพระราม 6    | 241      | D  | C   | A                | B        |
| 25. คลองมอญ         | 251      | B  | B   | A                | A        |
| 26. คลองบางกอกน้อย  | 261      | B  | B   | A                | A        |
|                     | 262      | B  | C   | A                | B        |
| 27. คลองพระโขนง     | 271      | C  | E   | A                | A        |
|                     | 272      | E  | D   | A                | B        |
| 28. คลองบางนา       | 281      | C  | D   | A                | A        |
| 29. คลองเตย         | 291      | E  | B   | A                | B        |
| 30. คลองไผ่สิงห์โต  | 301      | E  | C   | E                | C        |
| 31. คลองแจรงร้อน    | 311      | C  | A   | A                | A        |
| 32. คลองราษฎร์บูรณะ | 321      | A  | A   | A                | A        |
| 33. คลองบางปะกอก    | 331      | B  | A   | A                | B        |
| 34. คลองบางปะแก้ว   | 341      | B  | A   | A                | A        |

The range of the parameters

|   |       |            |           |                                  |
|---|-------|------------|-----------|----------------------------------|
| A | >5    | <5         | 0         | <10 <sup>3</sup>                 |
| B | 2-5   | 5-10       | <0.1      | 10 <sup>3</sup> -10 <sup>4</sup> |
| C | 1-2   | 10-30      | 0.1-0.5   | 10 <sup>4</sup> -10 <sup>5</sup> |
| D | 0.5-1 | 30-60      | 0.5-1     | 10 <sup>5</sup> -10 <sup>6</sup> |
| E | <0.5  | <u>≥60</u> | <u>≥1</u> | <u>≥10<sup>6</sup></u>           |

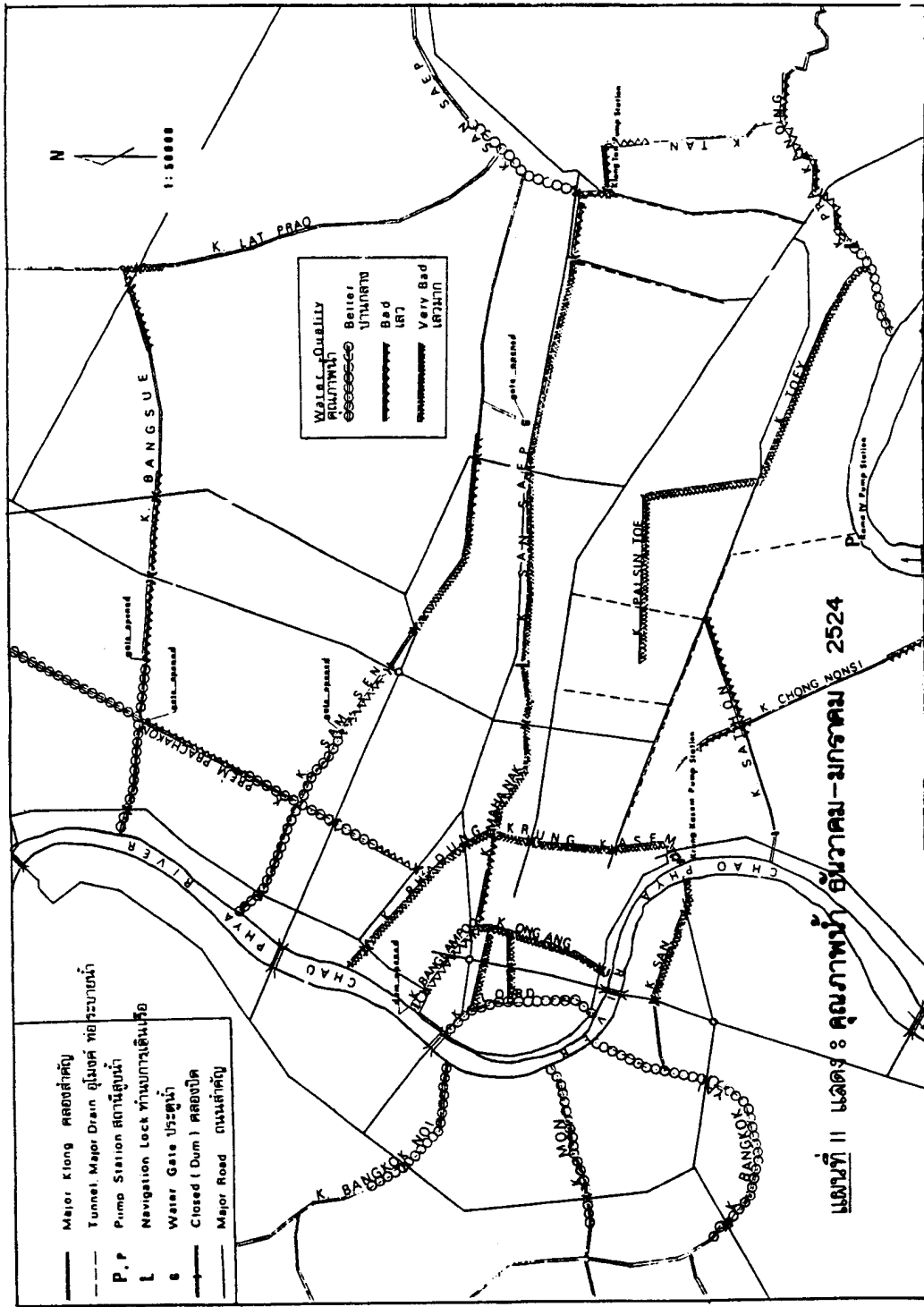
หมายเหตุ

- 1) DO, BOD and H<sub>2</sub>S contents are presented in mg/l.
- 2) Coliforms are in colonies per 100 ml.



ที่มา : Japan International Cooperation Agency





แผนที่ II แสดง : คุณภาพน้ำ ธันวาคม - มกราคม 2524

Present Condition of Water Pollution  
(December, 1979 - January, 1980)

ที่มา : Japan International Cooperation Agency

จากตารางจะเห็นว่าคลองในใจกลางกรุงเทพฯ มีคุณภาพเลวที่สุดในจำนวนคลองที่สำรวจ คลองในกลุ่มนี้ ได้แก่ คลองวัดเทพธิดา คลองโอง่าง มหานาค ผดุงกรุงเกษม แต่คลองสามเสนและคลองแสนแสบก็ถูกจัดอยู่ในคลองที่มีคุณภาพเลวด้วยเมื่อพิจารณาค่าของ DO คลองไหลตื้นเมื่อเปรียบเทียบกับคลองอื่น ๆ แล้วจะมีคุณภาพน้ำดีกว่าคลองอื่นในเกาะรัตนโกสินทร์ เนื่องจากอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาจึงได้รับอิทธิพลจากการหมุนเวียนของกระแสน้ำในแม่น้ำได้มากกว่าคลองอื่น คลองฝั่งธนบุรีจากจุดการสำรวจสะอาดกว่าฝั่งพระนคร นอกจากนี้คลองขนาดใหญ่เช่นคลองบางกอกน้อย บางกอกใหญ่ และคลองดาวคนองจะสะอาดกว่าคลองขนาดเล็กเพราะกระแสน้ำขึ้นลงมีขนาดมากพอที่จะชำระล้างความสกปรก อย่างไรก็ตามเมื่อแม่น้ำเจ้าพระยาถึงเวลา “น้ำลง” ค่า DO จะปรากฏถึงศูนย์ซึ่งแสดงถึงความสกปรกในขณะนั้น ลักษณะคุณภาพน้ำสรุปเป็นแผนที่ในเวลาสำรวจที่ต่างกันในพื้นที่แผนที่ 10, 11 ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เกิดปัญหาการขุดลอกคลองดังที่แสดงไว้ในบทที่ 5

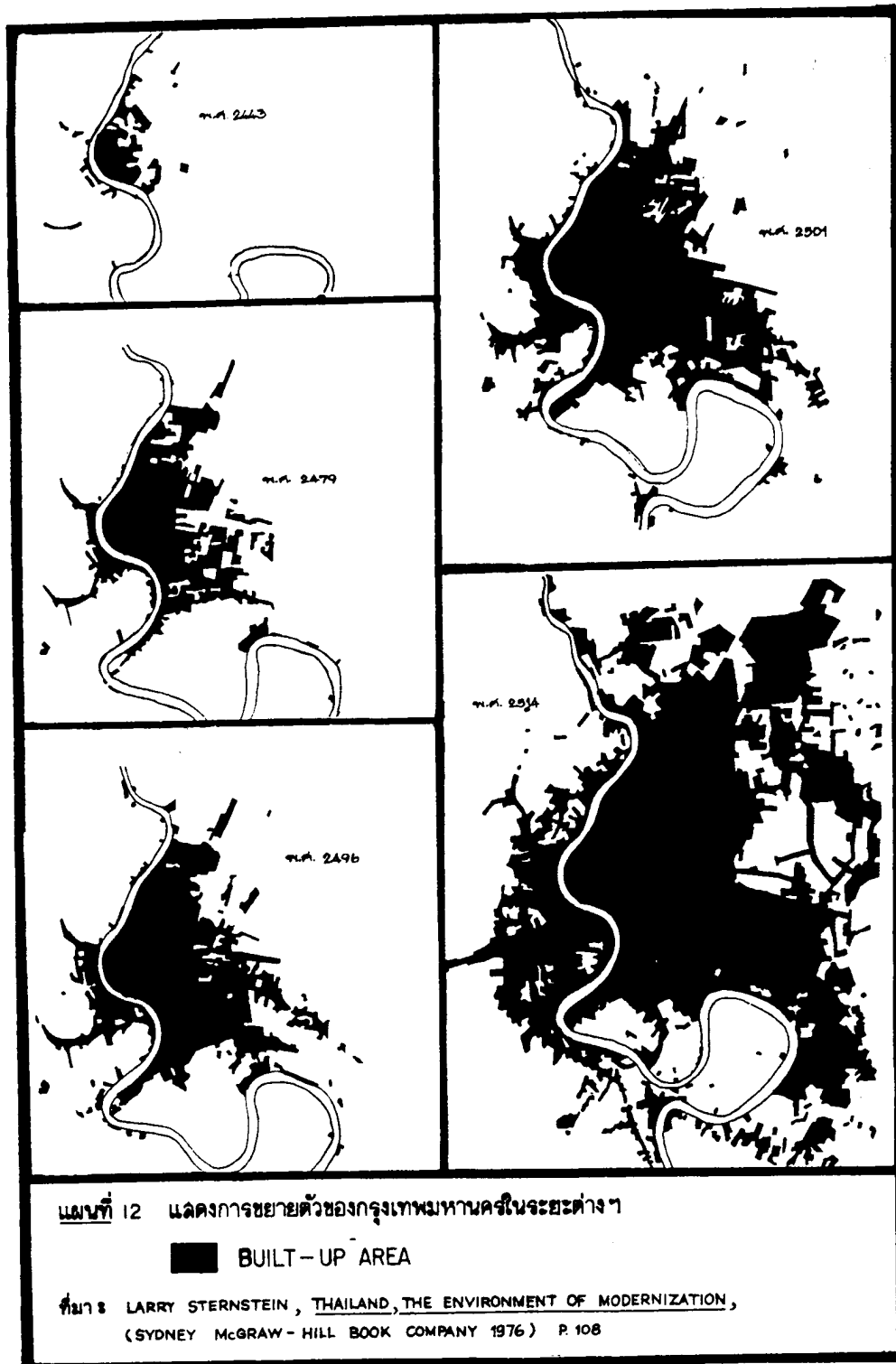
สาเหตุความสกปรกของน้ำในคลองจะสัมพันธ์กับจำนวนประชากรการใช้ที่ดินและปัจจัยอื่นอีกหลายประการดังนี้

1. การเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 การเพิ่มประชากรของกรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างมากเช่นเดียวกับการเพิ่มพื้นที่เมือง การเปรียบเทียบจำนวนประชากรและพื้นที่พัฒนาแล้ว (Built-up area) ปรากฏให้เห็นดังนี้ (ดูตารางประชากรและขนาดของกรุงเทพมหานครร่วมกันแผนที่ 12 และ 13)

### ประชากรและขนาดของกรุงเทพมหานคร

| ปี พ.ศ. | พื้นที่          |         | ประชากร           |
|---------|------------------|---------|-------------------|
|         | กม. <sup>2</sup> | ไร่     |                   |
| 2328    | 3.46             | 2,163   | ไม่มีข้อมูลแน่นอน |
| 2443    | 13.3             | 8,330   | 550,000           |
| 2479    | 43.15            | 26,970  | 650,000           |
| 2496    | 66.77            | 41,735  | 964,000           |
| 2501    | 96.37            | 60,230  | 1,622,000         |
| 2524    | 1,568.70         | 980,437 | 5,331,000         |

- หมายเหตุ
- 1) ปี 2328 เป็นเนื้อที่พระบรมมหาราชวัง 123 ไร่ และขยายออกเป็น 152 ไร่ 2 งาน เมื่อ 2360
  - 2) ที่มาของข้อมูล
    - 2.1 ข่าวสารสำนักผังเมือง ฉบับ 11 มกราคม 2509
    - 2.2 สำนักงานปลัด กรุงเทพมหานคร
    - 2.3 พิภพ พิทักษ์ศิลป์ ภูมิหลังกรุงเทพมหานคร และการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร รายงานประจำปีภาคการศึกษาต้น 2524 ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - 3) รายละเอียดจำนวนประชากรจาก 2501-2524 อ้างแล้วในบทก่อน

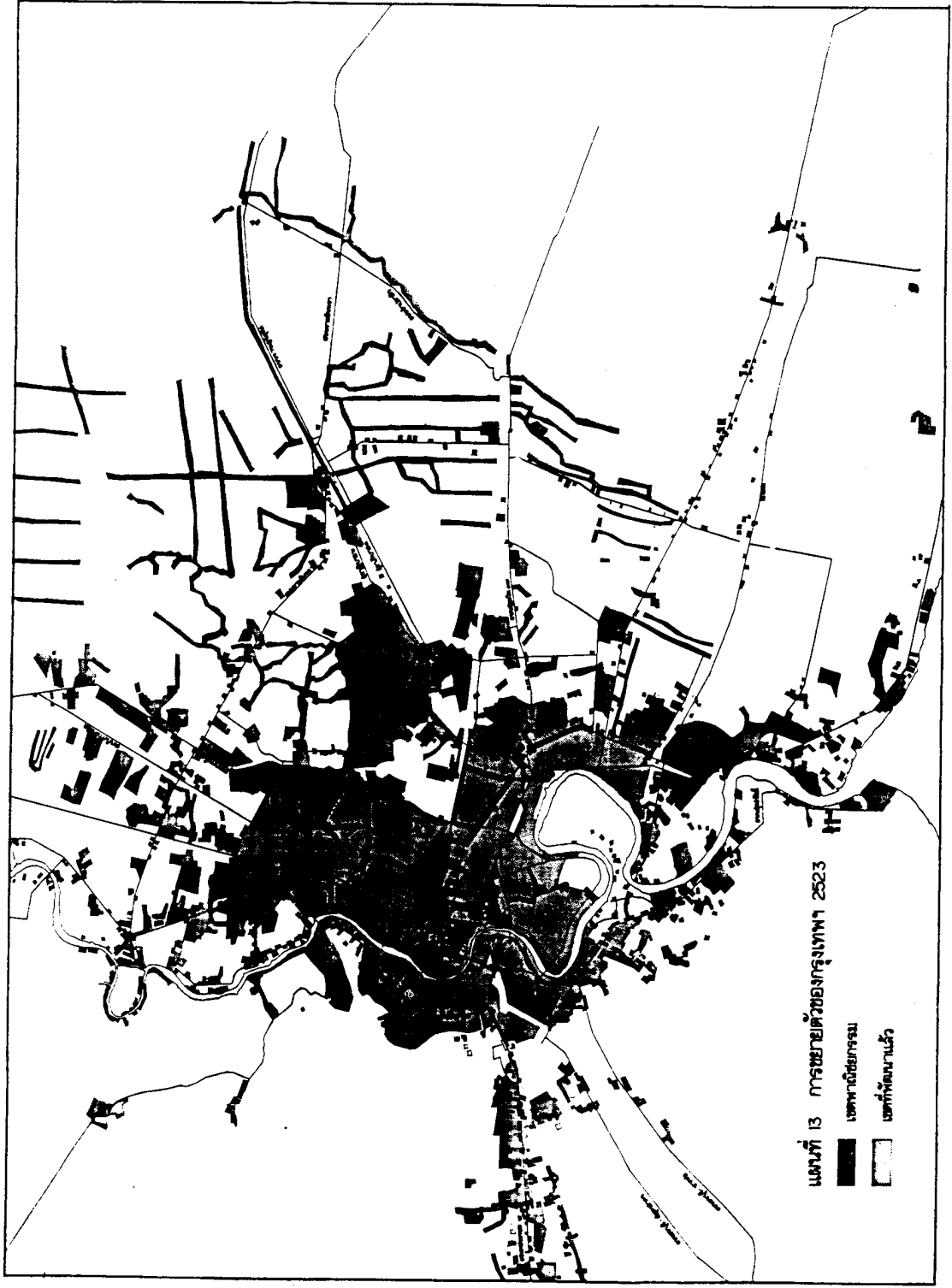


แผนที่ 12 แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในระยะเวลาต่าง ๆ

■ BUILT-UP AREA

ที่มา : LARRY STERNSTEIN, THAILAND, THE ENVIRONMENT OF MODERNIZATION,  
 (SYDNEY MCGRAW-HILL BOOK COMPANY 1976) P. 108





แผนที่ 13 การขยายตัวของกรุงเทพฯ 2523

■ เขตพาณิชย์กรรม

▨ เขตที่พัฒนาแล้ว

จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นไม่ได้กระจายตัวอยู่อย่างสม่ำเสมอในกรุงเทพฯ แต่กระจายตัวในใจกลางเมือง (ดูแผนที่ 14 และ 15) ดังนั้นในใจกลางเมืองกรุงเทพฯ จึงมีความหนาแน่นสูง ปริมาณของเสียและน้ำทิ้งจึงมีมากตามไปด้วย สำหรับของเสียหรือขยะมูลฝอยมีมากเกินกว่าหน่วยงานท้องถิ่นจะกำจัดได้หมด ดังที่ สุรินทร์ เศรษฐมานิตกล่าวไว้ในการสัมมนาเรื่อง “เราควรร้ายเมืองหลวงหรือไม่”<sup>1</sup>

....จากการวิจัยพบว่าปริมาณขยะของกรุงเทพฯ จะตกประมาณ 16,800 ลูกบาศก์เมตร หรือถ้าคิดเป็นน้ำหนักก็ตกประมาณวันละ 6,720 ตัน จากขยะจำนวนดังกล่าวนี้ประมาณ 5,000 ลูกบาศก์เมตร จะถูกเก็บไปทิ้งและขจัดตามที่ต่าง ๆ ขยะที่เหลือจะถูกฝังบ้าง เผาบ้างตามชานเมือง ซึ่งยังพอมือที่วางอยู่บ้าง บางส่วนก็จะถูกกองไว้ตามที่ว่างเปล่า ส่วนใหญ่จะถูกทิ้งลงตามท่อระบายน้ำและแม่น้ำลำคลอง....

ส่วนการระบายน้ำทิ้งจากบ้านเรือนและน้ำโสโครกในที่สุดก็จะลงสู่แม่น้ำลำคลองดังที่ สุรินทร์ เศรษฐมานิต กล่าวไว้เช่นเดียวกันดังนี้<sup>2</sup>

....อาคารบ้านเรือน ร้านค้า และสถาบันต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ระบายน้ำทิ้งลงท่อระบายน้ำฝนตามข้างถนน ส่วนน้ำโสโครกนั้นใช้ระบายบ่อเกรอะบ่อซึม แต่เนื่องจากดินบริเวณที่ตั้งกรุงเทพฯ ไม่เอื้ออำนวยต่อการซึมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูฝน จึงทำให้มีการต่อท่อจากบ่อเกรอะลงสู่ท่อระบายน้ำฝน ซึ่งไหลลงสู่คลอง และแม่น้ำเจ้าพระยาในที่สุด ยังผลให้น้ำในคลองและในแม่น้ำเจ้าพระยาตอนผ่านกรุงเทพฯ และได้กรุงเทพฯ อยู่ในสภาพที่เลวร้าย นำกล้วต่อการเกิดโรคระบาดเป็นอย่างยิ่ง....

2. การใช้ที่ดินของกรุงเทพฯ ปัจจุบันมีการใช้ที่ดินหลายประเภทยิ่งขึ้นโดย คล้อยตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การใช้ที่ดินไม่มีการแบ่งเขต (zoning) เช่นการกระจายขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง และระบายน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ (ดูแผนที่ 16) น้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมนับเป็นปัจจัยสำคัญต่อความเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำดังกล่าวไว้ในบทก่อน

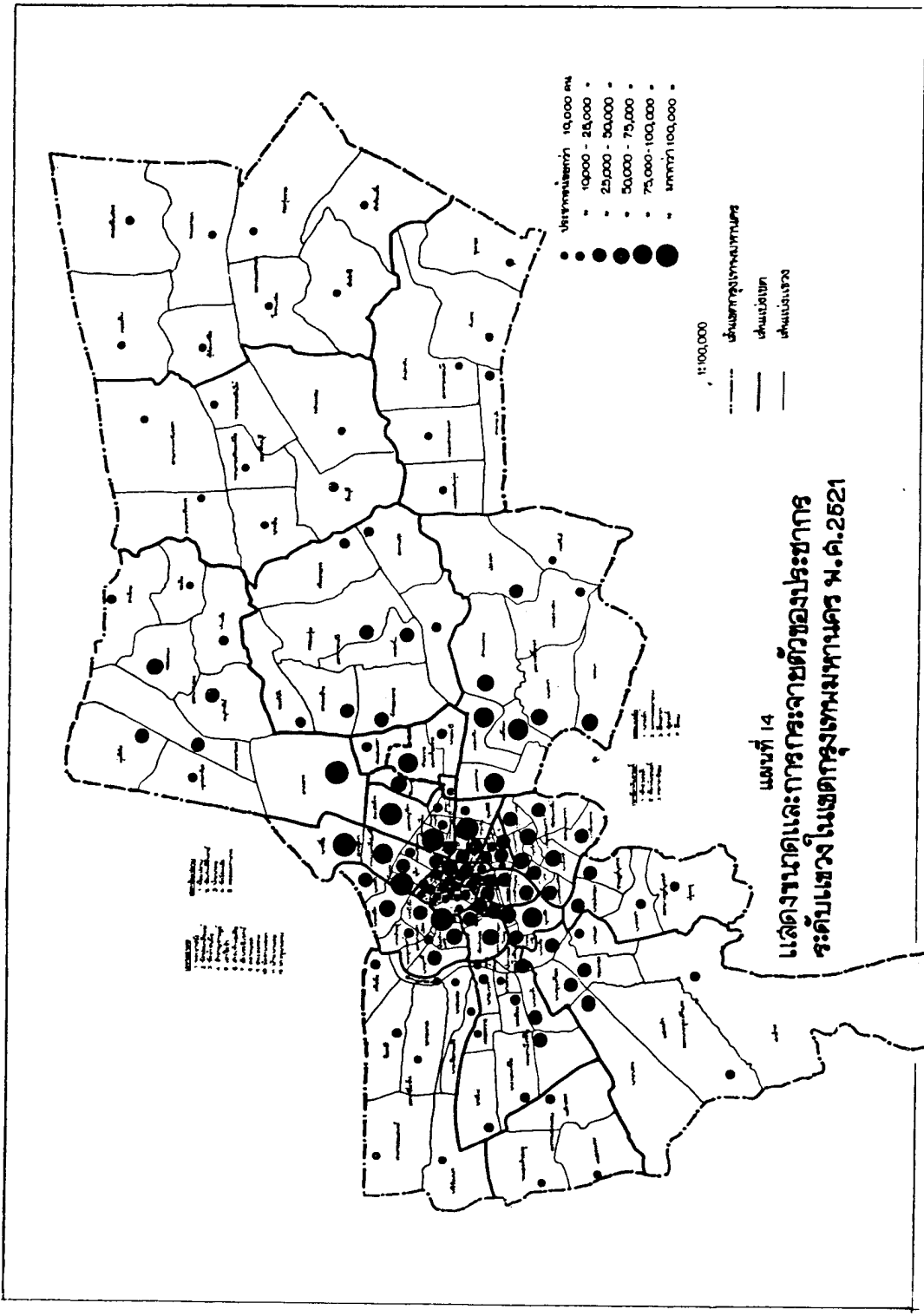
3. การไหลถ่ายเทของน้ำในลำคลองมีน้อยลง เนื่องจากคลองบางช่วงตอนถูกถมหายไปหรือตื้นเขิน รวมทั้งมีสิ่งกีดขวางทางน้ำไหล เช่น ถนน สะพาน และสิ่งก่อสร้างรุกล้ำฝั่งคลอง

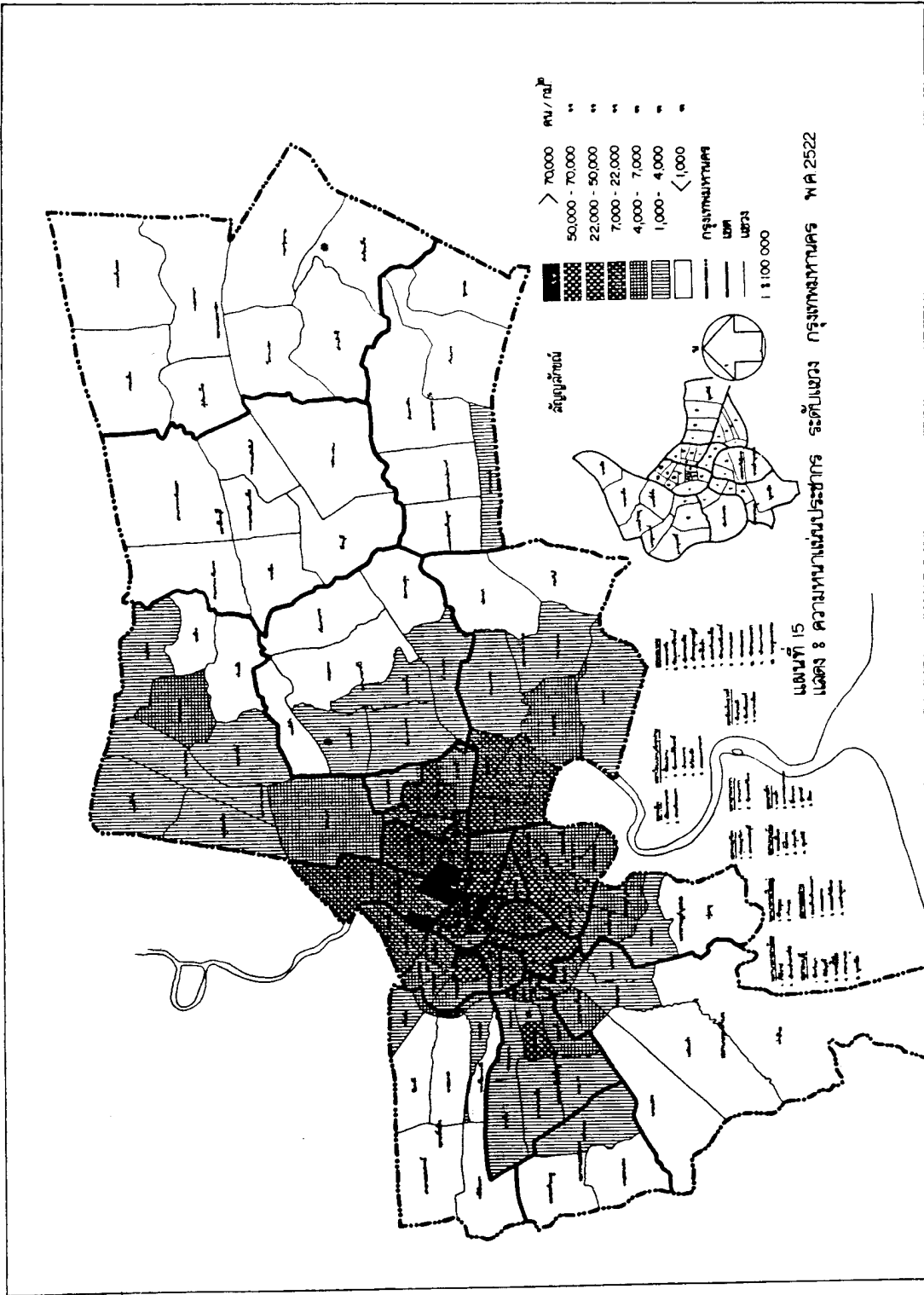
4. การเปลี่ยนวิถีชีวิตความเป็นอยู่และการตั้งถิ่นของนครรัตนโกสินทร์ปัจจุบัน ทุกวันนี้การเดินทางของประชากรใช้ทางบกเป็นสำคัญ ถนนจึงเข้ามามีบทบาทแทนคลอง การตั้งถิ่นฐานจะเป็นแนวยาวไปตามเส้นทางถนน (ดูแผนที่ 17) และอาคารบ้านเรือนจะหันหน้าออกถนน คลองจึงถูกทอดทิ้งปราศจากการดูแลรักษากลายเป็นที่ทิ้งขยะไปในที่สุด

5. การขาดมาตรการทางกฎหมายที่จะใช้บังคับให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจังในการควบคุมคุณภาพน้ำในลำคลอง เช่นการถมคูคลองเพื่อทำถนนทั้ง ๆ ที่คลองบางแห่งมีพระราชบัญญัติรักษาคอง ร.ศ. 121 ใช้

<sup>1</sup> แผนกวิชาผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เราควรร้ายเมืองหลวงหรือไม่ สำนักพิมพ์สถาปนิก 76 จำกัด กรุงเทพฯ 2519 หน้า 109.

<sup>2</sup> แผนกวิชาผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เราควรร้ายเมืองหลวงหรือไม่ หน้า 110.







บังคับอยู่ การไม่มีกฎหมายควบคุมอาคารบางชนิดที่ตั้งอยู่ริมคลองที่ถ่ายเทน้ำเสียและใช้คลองเป็นที่กำจัดขยะ รวมไปถึงการรुक้าคลองอันเป็นที่สาธารณะ เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้น้ำในคลองคูสกปรก

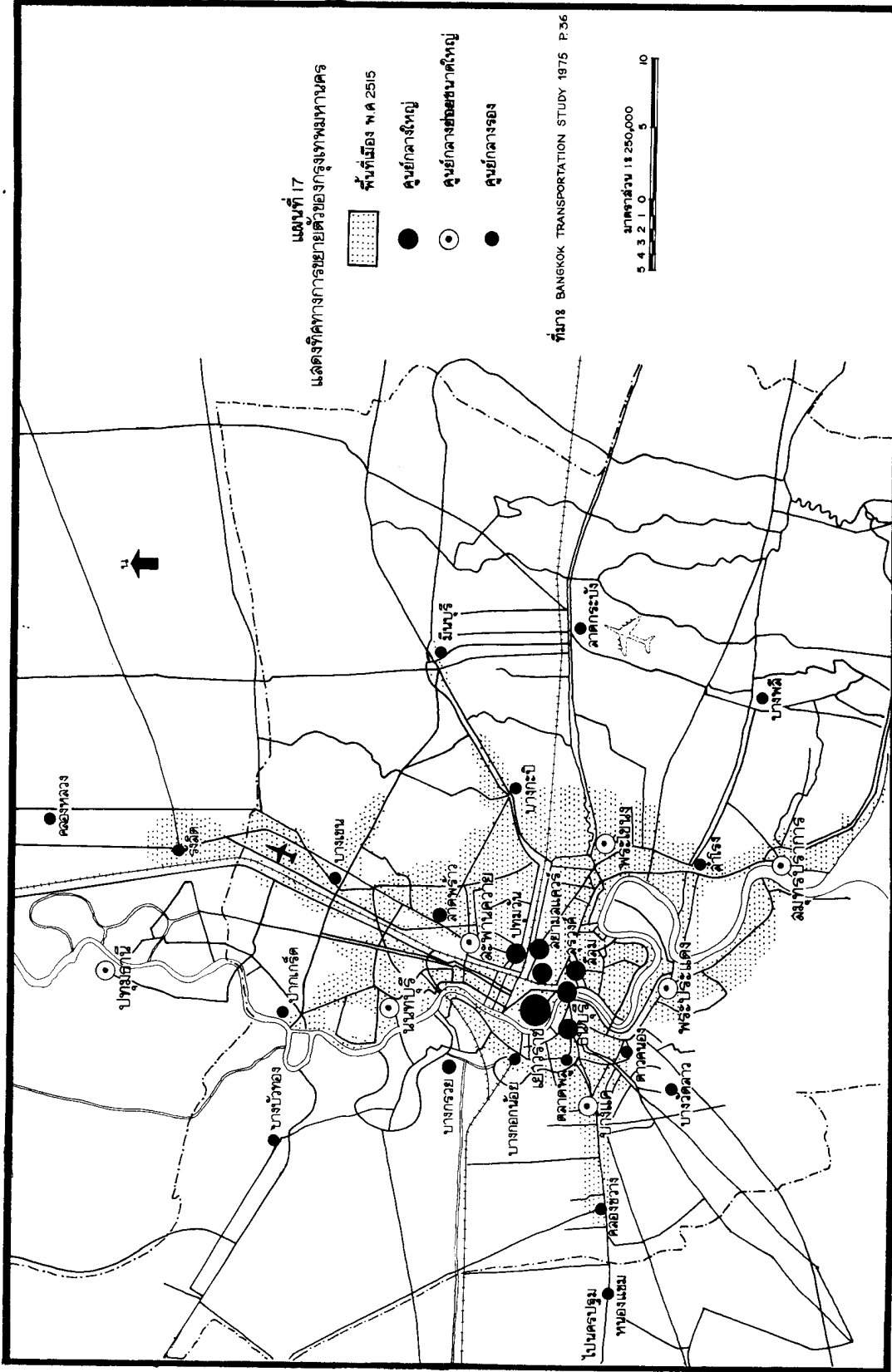
รวมความแล้วสภาพคลองในยุครัตนโกสินทร์ครบ 200 ปีแตกต่างห่างไกลจากคลองในสมัยอดีตอย่างมาก คลองกำลังเผชิญกับปัญหาต่างๆ ได้แก่

- 1) ปัญหาคุณภาพน้ำ
- 2) การขาดระเบียบการใช้ที่ดินริมคลอง
- 3) การรुक้าคลองอันเป็นที่สาธารณะ
- 4) ปัญหาชุมชนริมคลองที่ถ่ายเทสิ่งโสโครกลงคูคลอง
- 5) การไม่ได้รับการบำรุงรักษา ทำให้ตื้นเขิน ถ่ายเทไม่สะดวก

คลองจึงเปรียบเสมือนคนที่มีโรคภัยไข้เจ็บ สุขภาพอ่อนแอทรุดโทรม จึงไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อกรุงรัตนโกสินทร์ได้ดีและครบถ้วนเหมือนเดิม ตรงกันข้ามคลองกรุงเทพฯ ต้องการการดูแลรักษาเยียวยาอย่างทันทั่วถึงเพื่อชีวิตร่มเย็นเป็นสุขของประชาชนรัตนโกสินทร์ต่อไป

การที่คลองขาดประสิทธิภาพ บทบาทหน้าที่ของคลองจึงลดลงดังนี้ คือ

1. คลองไม่ใช่เส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพฯ อีกต่อไป เนื่องจากคลองไม่สามารถเดินเรือผ่านไปได้โดยตลอดเหมือนเดิม รวมทั้งเรื่องคุณภาพของน้ำ การเดินทางโดยเรือจึงไม่สะดวกและไม่สามารถสนองความต้องการในการเดินทางได้ดีเท่าถน
2. คลองในเขตชุมชน (บริเวณ Built-up area) ไม่สามารถเป็นแหล่งปลาน้ำจืดอีกต่อไป เนื่องจากความเน่าเสียของคลองทำให้สัตว์และพืชผักน้ำที่เป็นอาหารของคนไม่สามารถมีชีวิตอยู่ได้ เฉพาะคลองในเขตชานเมืองเท่านั้นที่ยังเป็นที่อยู่อาศัยของปลาบ้าง แต่นับวันจะลดน้อยลงเพราะการขยายตัวของเมืองรูก้าชานเมืองในรูปของหมู่บ้านจัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรมทำให้มีการระบายของเสียและน้ำทิ้งลงลำคลองเช่นเดิม
3. คลองไม่สามารถเป็นแหล่งน้ำในการบริโภคอุปโภคได้อีกต่อไป ประชาชนต้องพึ่งพาน้ำประปา ซึ่งปัจจุบันยังให้บริการไม่เพียงพอ ผู้ที่ใช้น้ำคลองจะเกิดโรคภัยไข้เจ็บเพราะสภาพไม่ถูกสุขลักษณะของคุณภาพน้ำ การพายเรือซื้อขายตามคลองและสภาพตลาดน้ำหมดไปจากคลองใจกลางเมือง คงเหลืออยู่แต่คลองในเขตห่างไกลชุมชนเมืองเท่านั้น
4. คลองไม่สามารถเอื้ออำนวยในเรื่องน้ำเพื่อการเกษตรได้เช่นในอดีต ทั้งนี้นอกจากเรื่องคุณภาพน้ำแล้ว คูคลองชานเมืองขนาดเล็กจำนวนมากถูกถมหรือปิดกั้นทางน้ำจากการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรร โรงงานอุตสาหกรรมรวมทั้งถนนและสะพาน ทำให้ชาวนาชาวสวนไม่สามารถประกอบการเกษตรได้อีกต่อไป
5. คูคลองที่มีจำนวนน้อย แคบ ตื้นเขินและตื้นเขินไม่สามารถเป็นทางระบายน้ำฝนลงสู่ทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมดังที่ทราบกันดีอยู่แล้ว
6. คลองส่วนใหญ่ไม่เหมาะแก่การเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นศูนย์ทางวัฒนธรรมประเพณีอีกต่อไป ความหนาแน่นของชุมชนริมคลองและการใช้ที่ดินริมคลองของเอกชน ทำให้ชาวเมืองเป็นจำนวนมากหมดโอกาสใช้พื้นที่สองฝั่งคลองเป็นที่พักผ่อน คลายความตึงเครียด ทัศนียภาพริมคลองไม่ร่มรื่นเช่นใน



แผนที่ 17  
แสดงทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร

ที่มา: BANGKOK TRANSPORTATION STUDY 1975 P.36

มาตราส่วน 1:250,000  
5 4 3 2 1 0 5 10

สมัยอดีต น้ำในคลองสกปรกปราศจากการดูแลเอาใจใส่

จากทั้งหมดที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าคลองในปัจจุบันมิได้มีความสำคัญเหมือนเส้นแกนชีวิตของกรุงรัตนโกสินทร์อีกแล้ว บทบาทบางอย่างอาจลดความสำคัญไปตามเวลา ได้แก่บทบาททางยุทธศาสตร์ในฐานะเป็นคลองคูเมือง แต่บางบทบาทเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการกระทำของคนในยุคนี้ที่ละเลยหลงลืมคุณค่าของคลองทั้งที่ตั้งใจและที่มิได้เจตนา คลองที่มีประสิทธิภาพและยังปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มแข็งยังคงหลงเหลืออยู่บ้างตามชานเมือง ผลจากการสำรวจการใช้ที่ดินริมฝั่งคลองบางสายในเขตชั้นนอกของกรุงเทพฯ ด้านฝั่งธนบุรี ปรากฏว่าการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ (เกินกว่าร้อยละ 80) ยังเป็นพื้นที่การเกษตร เช่น ริมคลองทวีวัฒนาในเขตภาษีเจริญ ดลิ่งชัน และหนองแขมมีพื้นที่สวนอยู่ถึง 2,631 ไร่ คิดเป็น 92.5% ของพื้นที่ริมคลองทั้งหมด คลองพระยาราชมนตรีในเขตภาษีเจริญและบางขุนเทียนมีพื้นที่สวน 2,928 ไร่ เท่ากับ 91% ของพื้นที่ริมคลอง แต่คลองบางกอกใหญ่ซึ่งอยู่ในเขตชุมชนระหว่างเขตบางกอกใหญ่ ธนบุรี และภาษีเจริญมีพื้นที่สวน 296 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนเพียง 19% ของการใช้ที่ดินริมฝั่งคลองและจากการสำรวจคุณภาพน้ำดังที่รายงานมาแล้ว คลองบางกอกใหญ่มีปริมาณออกซิเจนที่ละลายอยู่ในน้ำในระดับค่อนข้างต่ำ

สรุปแล้วอาจกล่าวได้ว่าคลองซึ่งเป็นทั้งทรัพยากรธรรมชาติและมรดกอันล้ำค่าซึ่งบรรพชนได้มอบให้ลูกหลานกรุงรัตนโกสินทร์รักษาไว้เป็นสมบัติส่วนรวมนั้นบัดนี้ได้กลายเป็นเพียงท่อระบายน้ำเปิดที่ใหญ่ที่สุดเท่านั้น มรดกชิ้นนี้เคยเป็นพื้นฐานทางสังคมไทยมาแต่เดิมหากสูญเสียสภาพด้วยการถูกถมทำลาย ย่อมไม่สามารถจะกลับคืนมาได้อีก จึงเท่ากับเป็นการตัดขาดชนบทรวมเนียมประเพณีของคนไทยในอดีตออกจากปัจจุบัน ถ้าไม่ปรับปรุงแก้ไขโดยรีบด่วนคลองที่ยังมีอยู่ก็นับวันแต่จะเสื่อมโทรมยิ่งขึ้น

ด้วยคุณค่าของคลองที่มีมาแล้วแต่อดีต คงจะยังไม่สายเกินไปที่จะแก้ไขและป้องกันคลองที่มีอยู่ในกรุงรัตนโกสินทร์ทั้งในบริเวณตัวเกาะและพื้นที่รอบนอกให้มีประสิทธิภาพเหมือนที่เคยมีมา จริงอยู่คลองในปัจจุบันไม่อาจกลับไปมีบทบาทเช่นเดิมทั้งหมด แต่การบำรุงรักษาคลองนอกจากจะเป็นการรักษา มรดกแห่งชาติที่สำคัญไว้แล้ว ยังเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันให้ร่มรื่นน่าอยู่อาศัยและถูกสุขลักษณะ และสามารถแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาของเมืองบางประการ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการขาดแคลนสวนสาธารณะ และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของคนกรุงเทพฯ รวมทั้งเป็นสถานที่ตั้งคู่นักท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อคนไทยปัจจุบัน

ข้อเสนอแนะสำหรับการบำรุงรักษาคลองในกรุงรัตนโกสินทร์ ผู้วิจัยเห็นควรให้เป็นดังต่อไปนี้

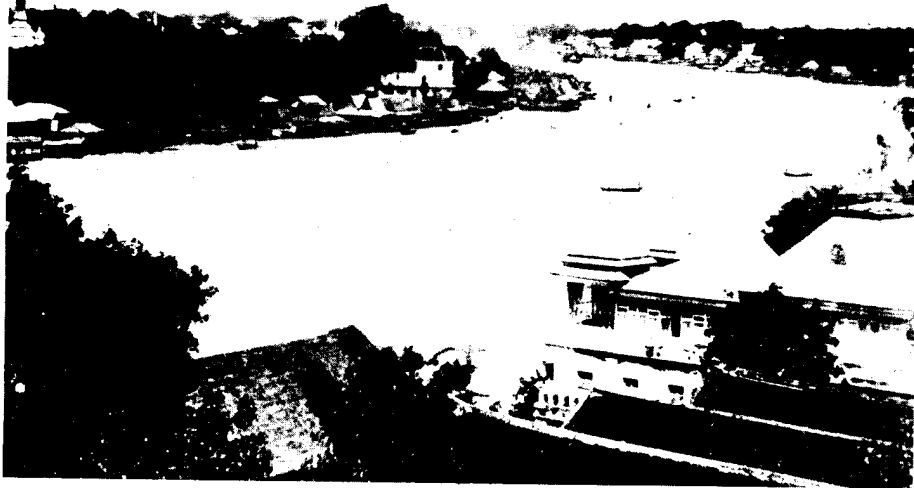
1. ควบคุมการใช้ที่ดินซึ่งจะมีผลเสียต่อคุณภาพน้ำในคลอง
2. เพิ่มความสามารถของกรุงเทพมหานครในการให้บริการด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้เพียงพอต่ออารยชนตัวของประชากรรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะในด้านการกำจัดขยะมูลฝอย
3. มีมาตรการควบคุมการกำจัดน้ำเสียและน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมและบ้านเรือน อาคารร้านค้า มิให้มีผลเสียต่อคุณภาพน้ำในคลอง
4. ปรับปรุงกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมดูแลรักษาคลองให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน
5. กำหนดนโยบายการใช้ที่ดินริมฝั่งคลองเพื่อป้องกันการรุกรานที่สาธารณะ และพิจารณาริมคลองให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจในระดับท้องถิ่น ระดับชุมชน และระดับเมือง



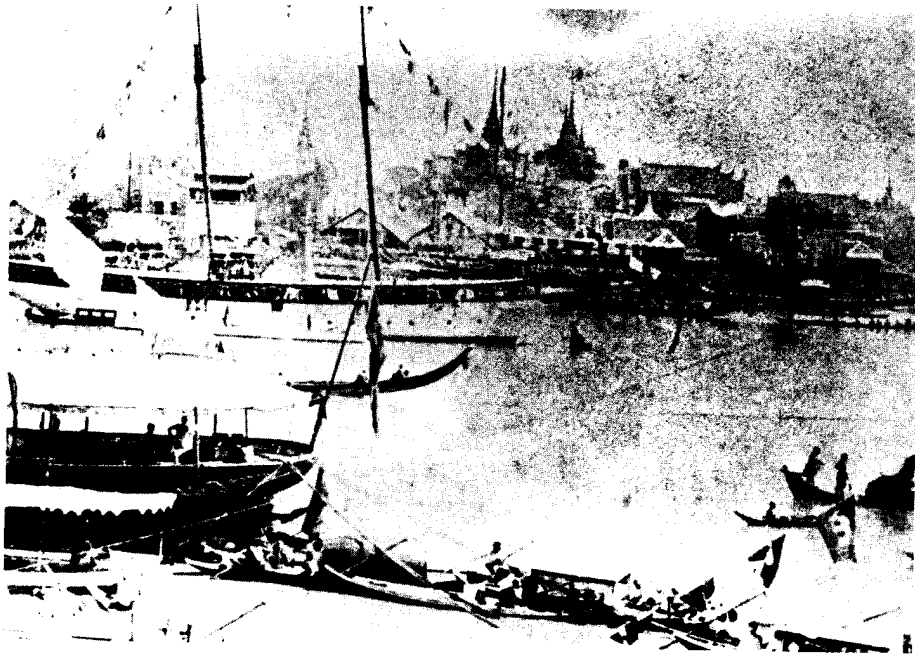
6. ในการแก้ไขปัญหาราจร ควรคำนึงถึงระบบคลองที่สัมพันธ์กับระบบถนน โดยไม่จำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญแก่ถนนแต่เพียงระบบเดียว
7. ควบคุมการขยายตัวของเมืองที่ออกไปรุกกล้าพื้นที่ชานเมือง เพื่อป้องกันคุณภาพน้ำชานเมือง
8. มีแผนแม่บทแก้ไขน้ำเน่าเสียในแม่น้ำลำคลองทั้งระบบ
9. กระตุ้นให้คนไทยทั่วไปตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของคลอง เพื่อร่วมกันรักษาไว้สำหรับลูกหลานต่อไป

## คลองในอดีต

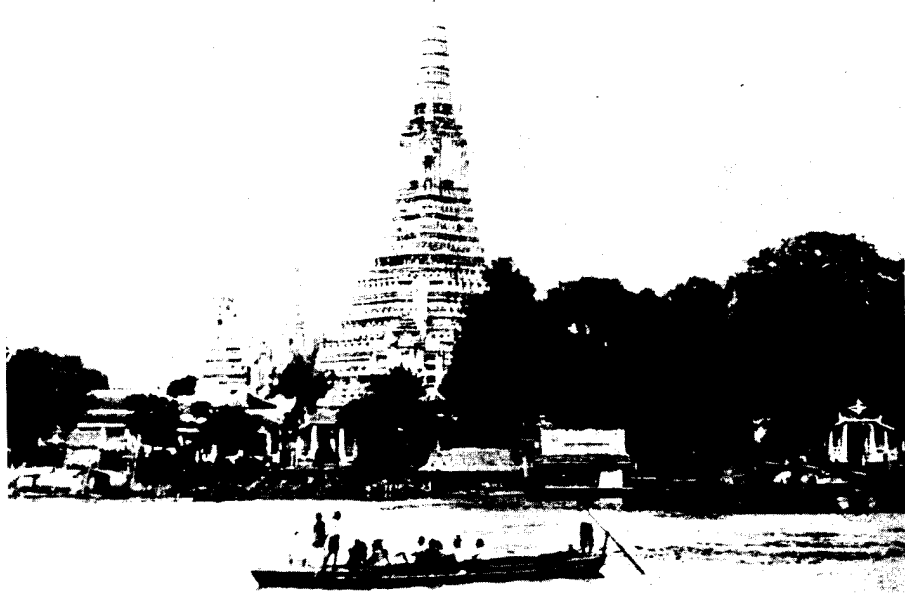
แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นเลือดใหญ่ของกรุงเทพฯ และ  
เป็นต้นกำเนิดของคลองทั้งหลาย



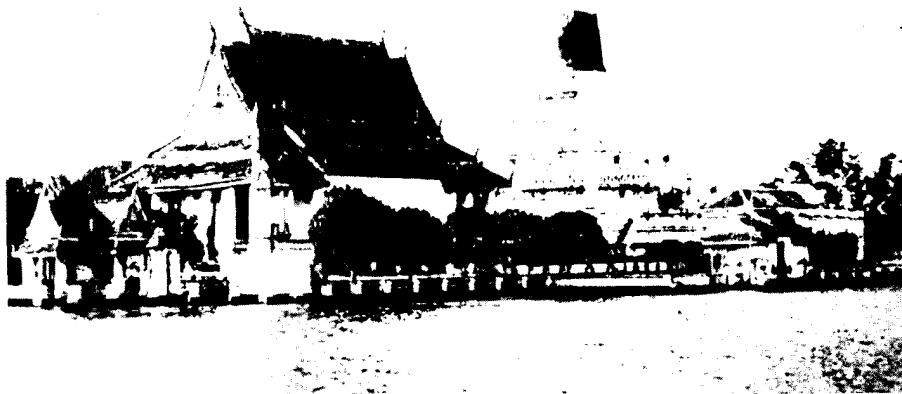
แม่น้ำเจ้าพระยาตรงท่าเตียน



บริเวณท่าราชวรดิษฐ์สมัยรัชกาลที่ 5



แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดอรุณราชวราราม



พระเจดีย์กลางน้ำ สมุทรปราการ ถ่ายในสมัยรัชกาลที่ ๘

**สภาพของคลอง และชีวิตไทยๆ ที่อาศัยประโยชน์จากคลอง**



สภาพการตั้งชุมชนกรุงเทพฯ หนานไปตามลำคลอง



โรงเรือริมคลองมหานาค



สภาพคลองในสมัยรัชกาลที่ 5



คลองหลอดตรงบริเวณวังสราญรมย์



ปากคลองตลาด คลองหลอด สมัยรัชกาลที่ 5



คลองโอ่งอ่าง (คลองคูพระนคร) สะพานหัน

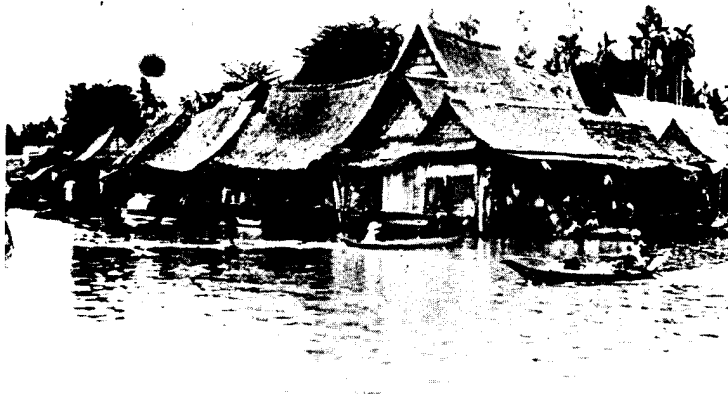




ผ่านฟ้า กลองบางลำภู  
(กลองคู่พระนคร)

คลองบริเวณภูเขาทอง วัด  
สระเกศ



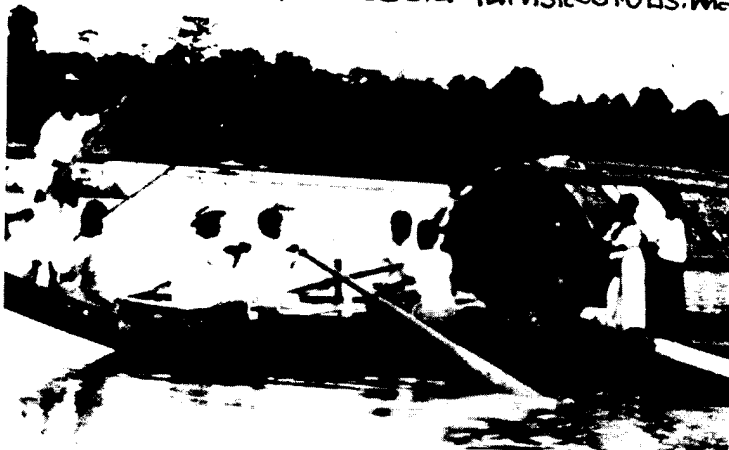


สภาพความเป็นอยู่ของชาวบ้าน  
ริมคลอง โดยมีคลองเป็นเส้นทาง  
คมนาคมสำคัญ



สภาพความเป็นอยู่ของชาวบ้าน  
ริมคลอง โดยมีคลองเป็นเส้นทาง  
คมนาคมสำคัญ

เสด็จ ประพาสถิ่น  
"เรือทอน" ต้นกำเนิด "เรือตัน" ในทระเสด็จประพาส



การเสด็จพระราชดำเนินโดยทาง  
เรือ ของพระบาทสมเด็จพระ-  
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (สมเด็จพระ  
ปิยมหาราช) ที่รู้จักกันดีว่า  
การเสด็จประพาสต้น

คลองในเขตชานเมืองกรุงเทพฯ



ไม่ทราบแน่ว่าเป็นสภาพของคลองบางกะปิหรือคลองประเวศบุรีรมย์



ไม่ทราบแน่ว่าเป็นสภาพของคลองบางกะปิหรือคลองประเวศบุรีรมย์

พ.ศ. ๒๕๒๗



คลองสำโรง



คลองสำโรง



คลองประเวศบุรีรมย์



เรือชุดซึ่งเป็นเครื่องมือขุดคลองใหม่ และชุดซ่อมคลองเก่าเป็นเทคโนโลยีแบบตะวันตก เริ่มส่งเข้ามาใช้ตอนกลางสมัยรัชกาลที่ 5 ในภาพเป็นเรือชุดในคลองประเวศบุรีรมย์

ความสำคัญของคลองในฐานะแหล่งชุมชน แลกเปลี่ยน  
สินค้า “ตลาดน้ำ”



ตลาดน้ำไม่ปรากฏสถานที่ระบู่ไว้



ตลาดน้ำไม่ปรากฏสถานที่ระบู่ไว้



ตลาดน้ำไม่ปรากฏสถานที่ระบู่ไว้





การค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ของชาวบ้านริมคลอง

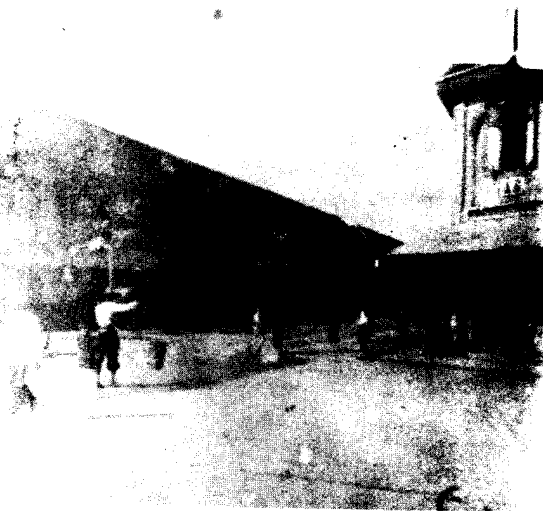


ผลไม้ซึ่งเป็นสินค้าประเภทหนึ่งซึ่งนำมาค้าขาย จากสวนส่วนใหญ่ ตามริมคลอง

**การสร้างถนนแบบใหม่ได้เริ่มในสมัยรัชกาลที่ 4 และได้มี  
การพัฒนาขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างรวดเร็ว**



วัดปทุมคงคา สำเพ็ง

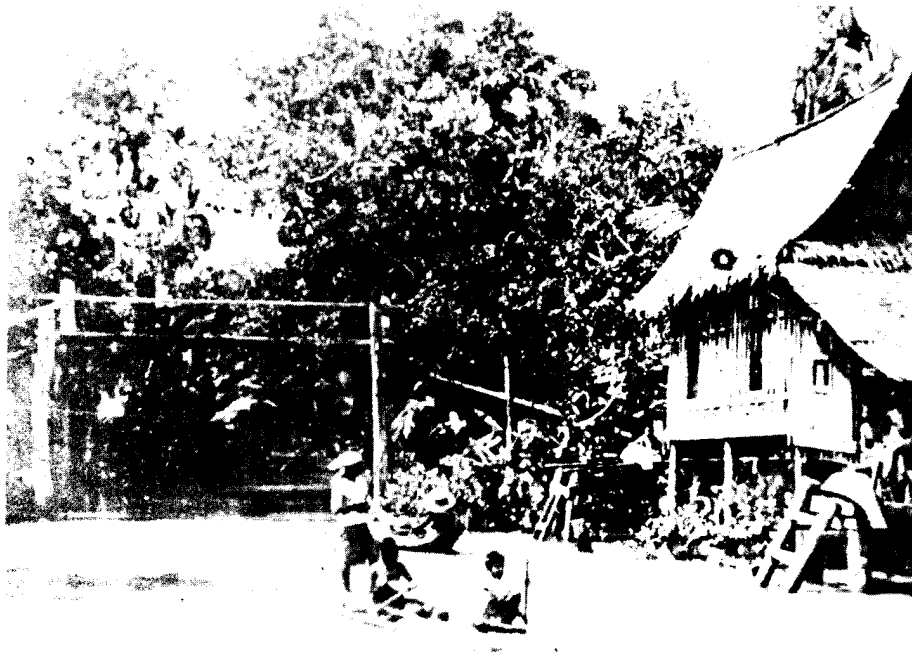


ถนนเจริญกรุง



ถนนบำรุงเมือง

สะพานข้ามคลองต่างๆ ทั้งนี้เพราะเมื่อมีการสร้างถนนอย่างมากมายขึ้นในกรุงเทพฯ รัชกาลที่ 5 ก็ยังทรงดำเนินนโยบายทำนุบำรุงคลองไปพร้อมๆ กันดังกล่าวมาแล้ว ดังนั้นเพื่อให้การใช้คลองและถนนเป็นไปอย่างสอดคล้องทั่วถึงกัน จึงโปรดให้สร้างสะพานขึ้น ปรากฏว่าในรัชกาลนี้มีสะพานซึ่งสร้างขึ้นอย่างวิจิตรงดงามเป็นจำนวนมากจนอาจกล่าวได้ว่าสะพานเป็นศิลปกรรมชิ้นเอกประเภทหนึ่งในรัชกาลที่ 5



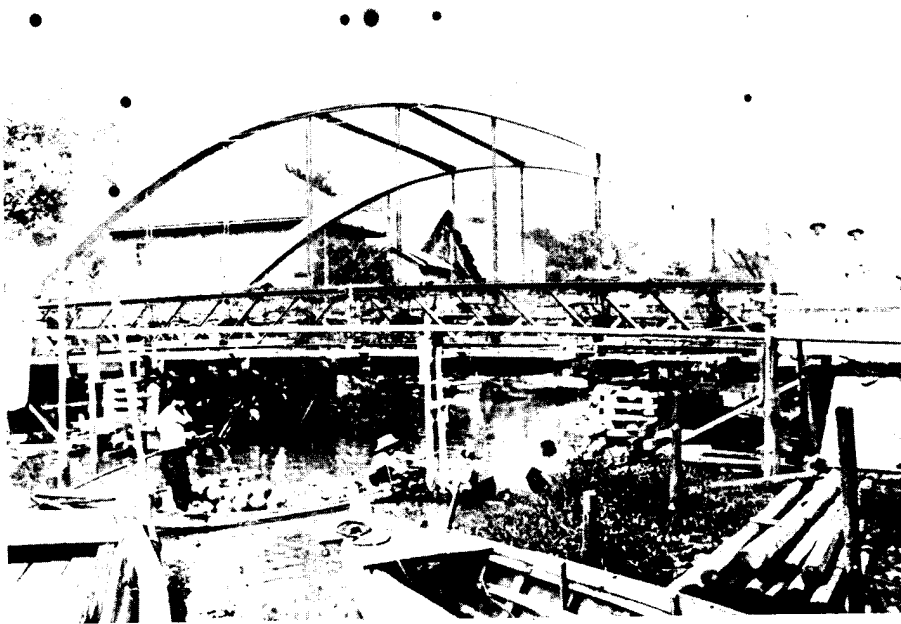
สะพานข้ามคลองแบบดั้งเดิม



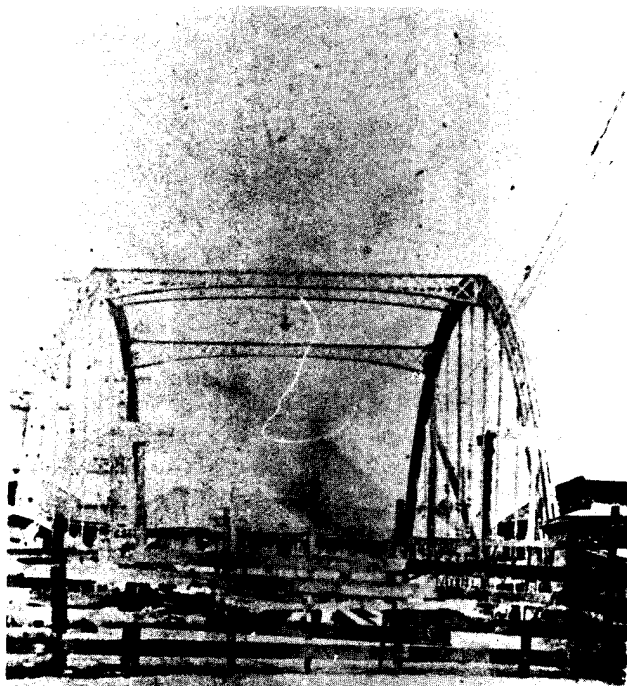
สะพานรถไฟข้ามคลอง



การเริ่มสร้างสะพานสมัยใหม่ โดยใช้วิทยาการและเทคโนโลยีแบบตะวันตก



ไม่ทราบสถานที่



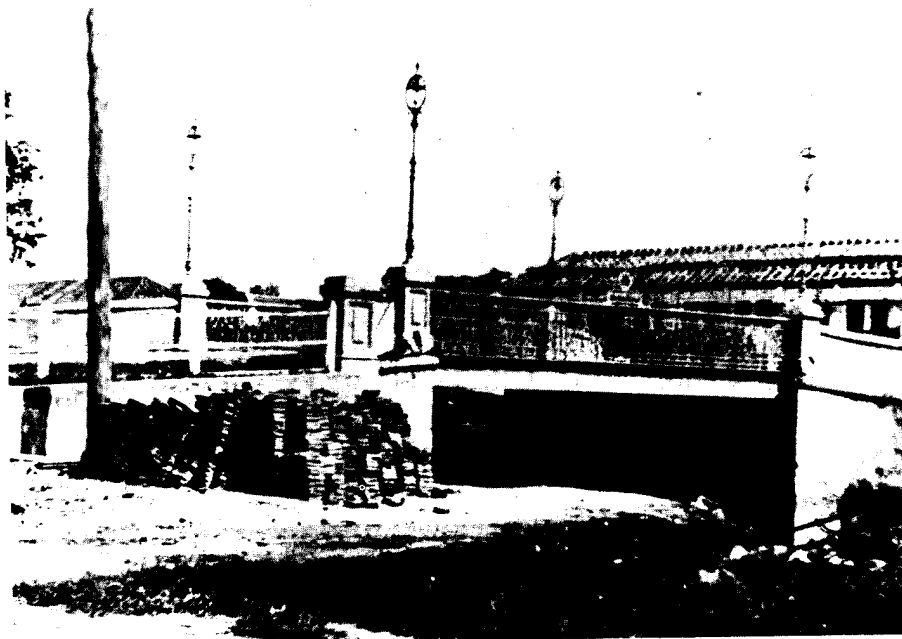
สะพานสุประดิษฐ์ข้ามคลอง  
ผดุงกรุงเกษมตรงถนน-  
พระรามสี่ ถูกเรือในสมัย  
รัชกาลที่ 6

สะพานเฉลิมยศ 45 ข้าม  
คลองวัดพิเรนทร์ ถนน  
วรจักร



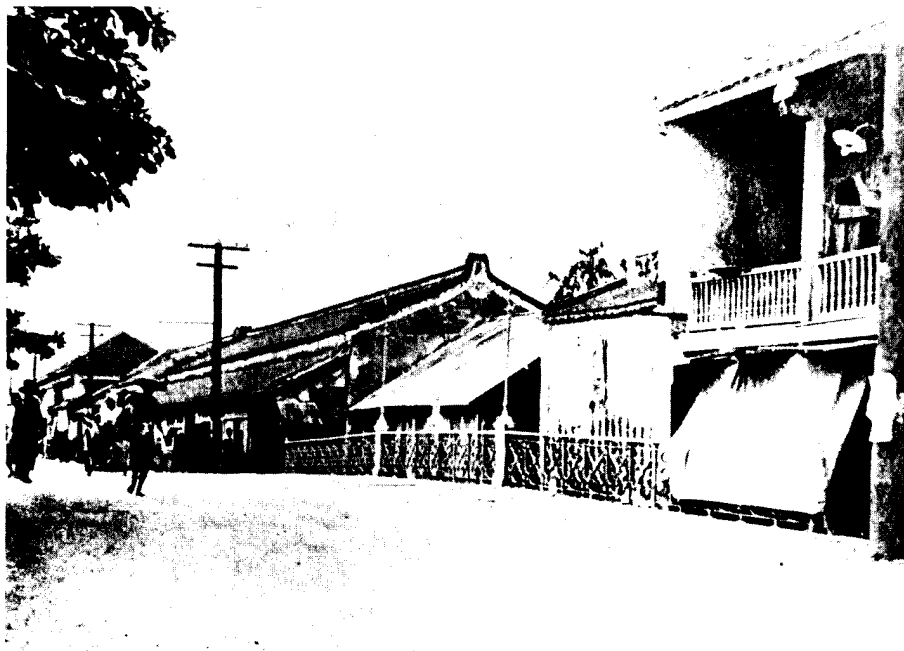


สะพานเฉลิมเวียง 46 ถนนเยาวราช

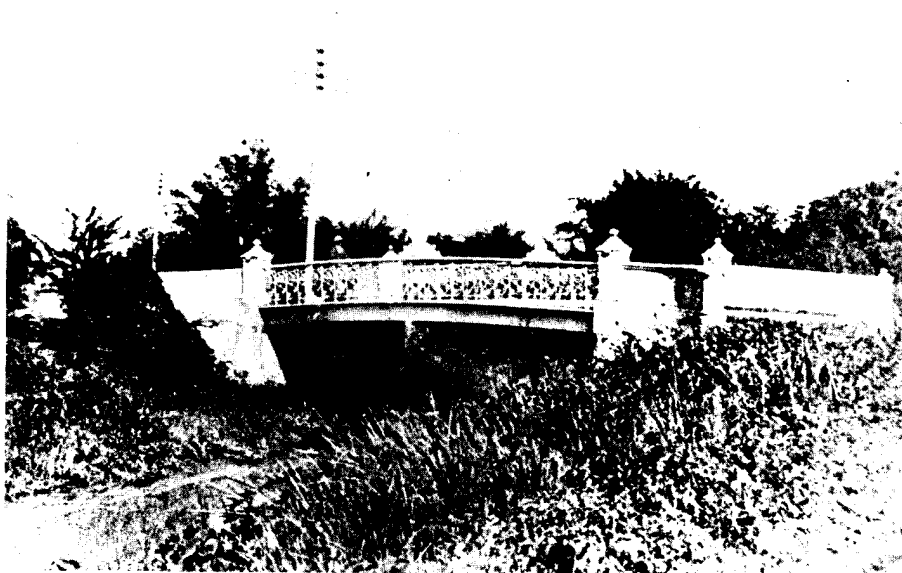


สะพานเฉลิมวัง 47 ถนนอุณากรรณข้ามคลองสะพานด่าน





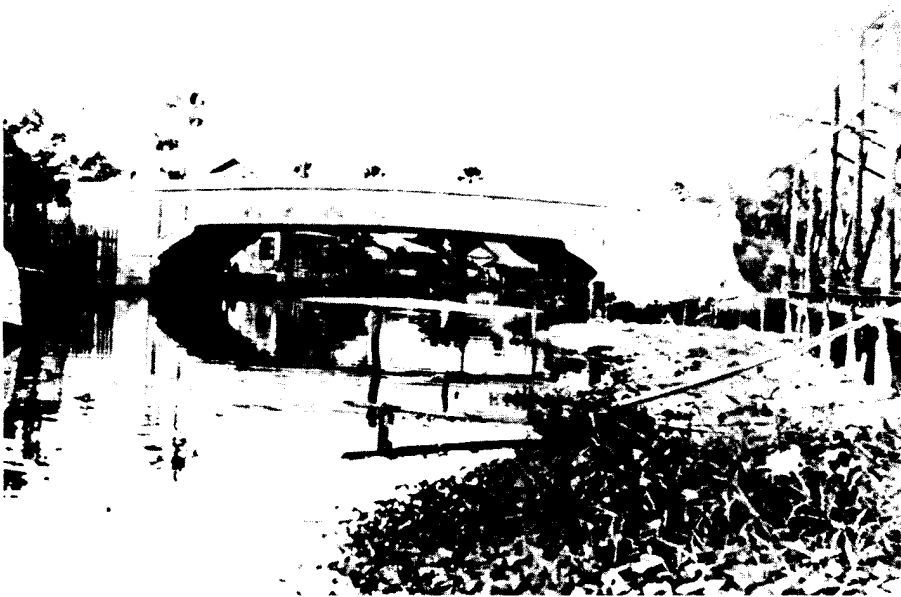
สะพานเฉลิมกรุง 48 ถนนอนุวงศ์ ข้ามคลองวัดจักรวรรดิ



สะพานเฉลิมภพ 50 ถนนสุรวงศ์



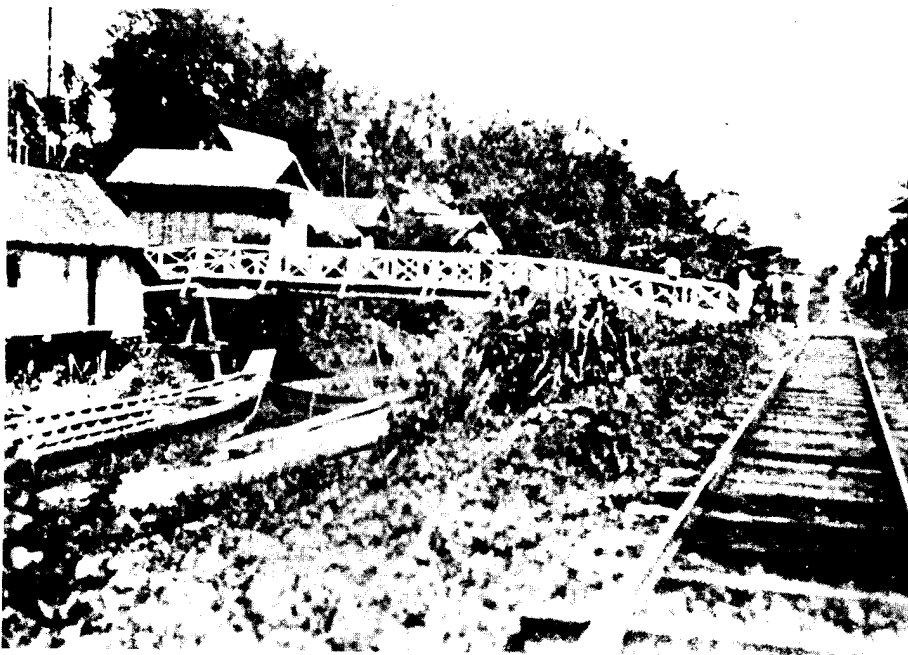
สะพานเฉลิมภาคย์ 54 ถนนเจริญกรุงข้ามคลองสี่ลม



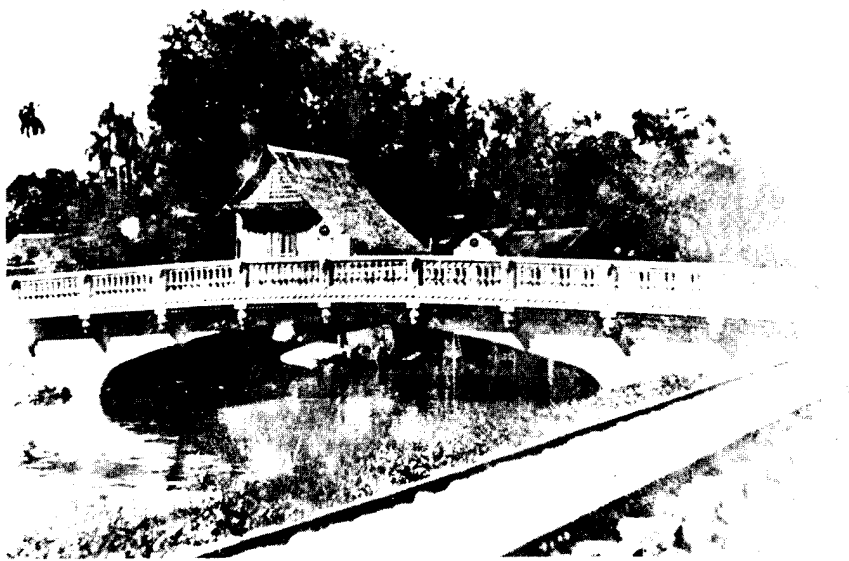
สะพานเฉลิมโลก 55 ข้ามคลองบางกะปิ และเชื่อมถนนราชดำริกับถนนประแจจีน (ถนนเพชรบุรี)



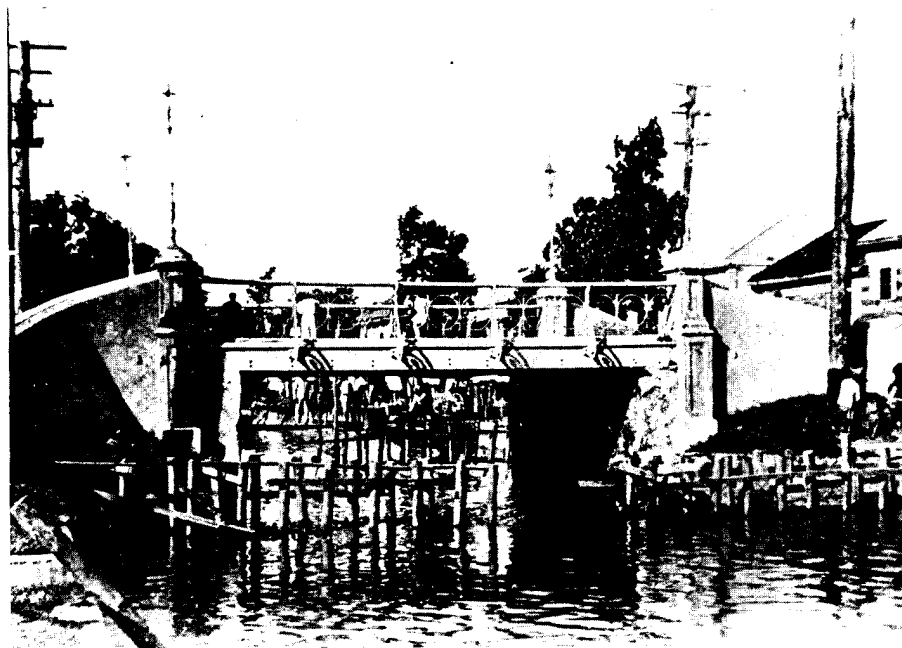
สะพานเฉลิมหล้า 56 ข้ามคลองบางกะปิ (แสนแสบ)



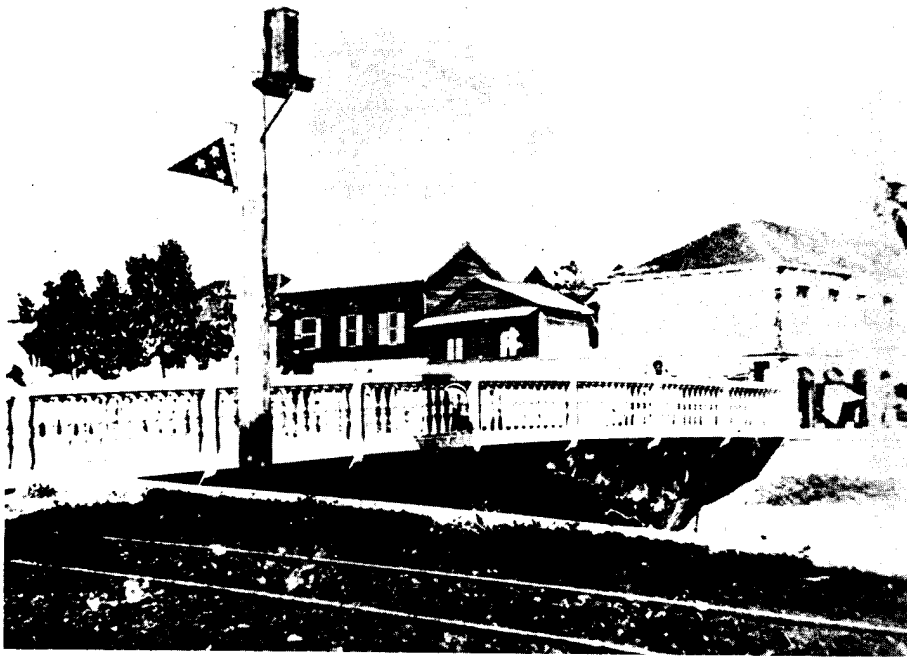
สะพานเฉลิมเดช 57 ข้ามคลองหัวลำโพง (วัดลำพอง) เชื่อมถนนสี่พระยา และถนนพระราม  
ที่ 4 (สะพานเก่า)



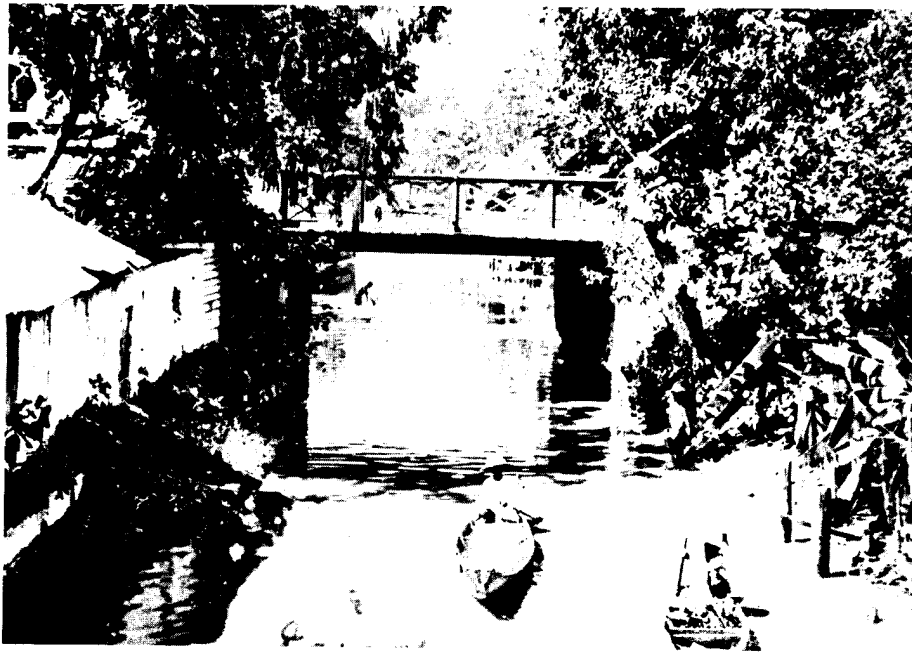
สะพานเฉลิมเดช 57 ข้ามคลองหัวลำโพง (วัดลำพอง) เชื่อมถนนสี่พระยา และถนน  
พระรามที่ 4 (สะพานใหม่)



สะพานข้างโรงสีเก่า ข้ามคลองหลอด



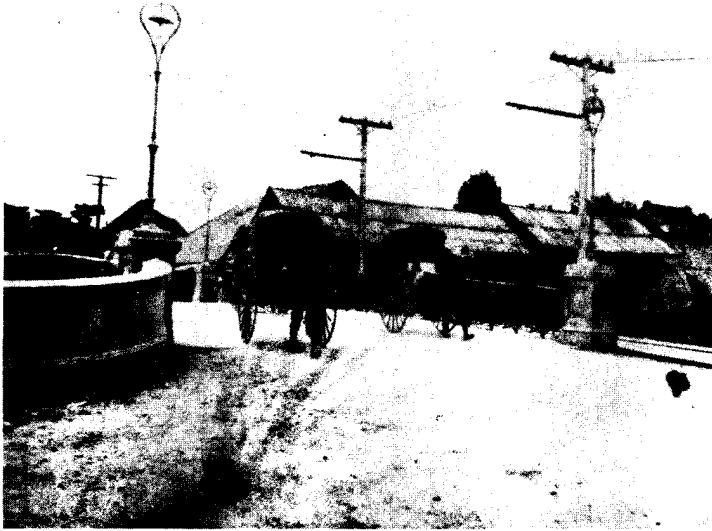
สะพานข้างโรงสีหม



สะพานอยู่หลังโรงไฟฟ้าวัดราชบูรณะ



ไม่ทราบสถานที่



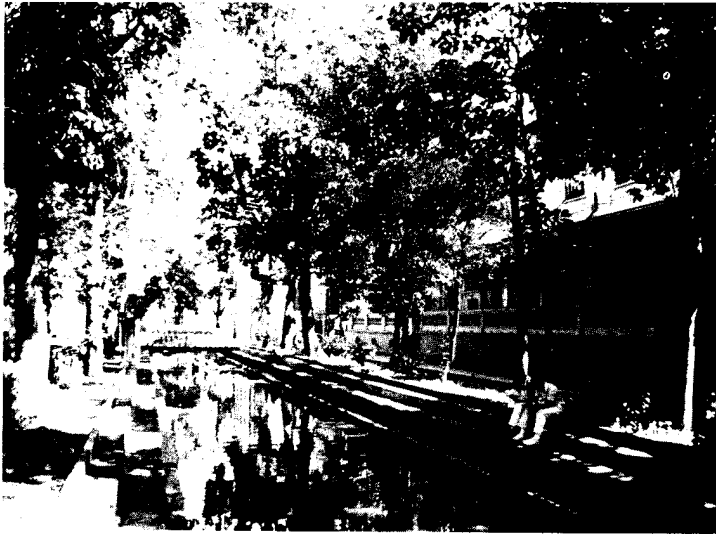
ไม่ทราบสถานที่



คลองอีกประเภทหนึ่ง คือคลอง  
 ประปา ซึ่งเริ่มมีปลายรัชสมัยรัชกาล  
 ที่ 5 เพื่อประโยชน์ในด้านการ  
 สาธารณูปโภค ในภาพคือ ประตูล  
 ระบายน้ำที่สามเสนสำหรับระบาย  
 น้ำไปสู่ที่สูบน้ำ เพื่อจัดทำน้ำประปา

## คลองในปัจจุบัน

สภาพของคลองที่ยังคงให้ประโยชน์ในด้านเป็นสถานที่  
พักผ่อนหย่อนใจและสร้างความร่มรื่นแก่บริเวณใกล้เคียง



คลองภายในบริเวณวัดบวรนิเวศ-  
วิหาร



คลองหลอด หน้าวัดราชบพิธ-  
สถิตมหาสีมาราม



คลองผดุงกรุงเกษม หน้าวัดมกุฏ-  
กษัตริย์าราม





คลองผดุงกรุงเกษม บริเวณวัดหัวลำโพง

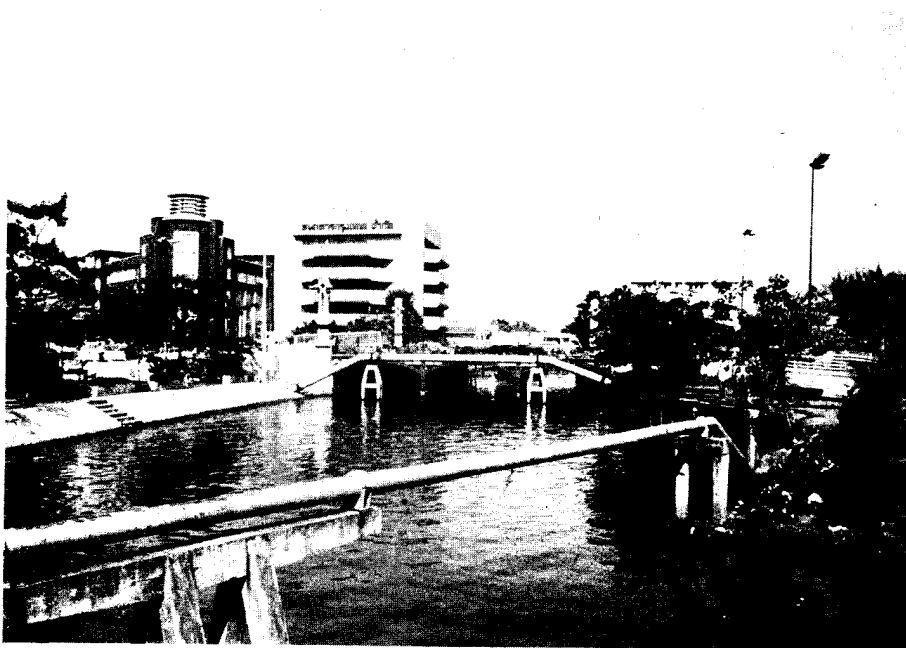


คลองสวัสดิ์เปรมประชากร ตรงหน้ากรมทหาร (เลยสะพานแดง บางซื่อ เล็กน้อย)

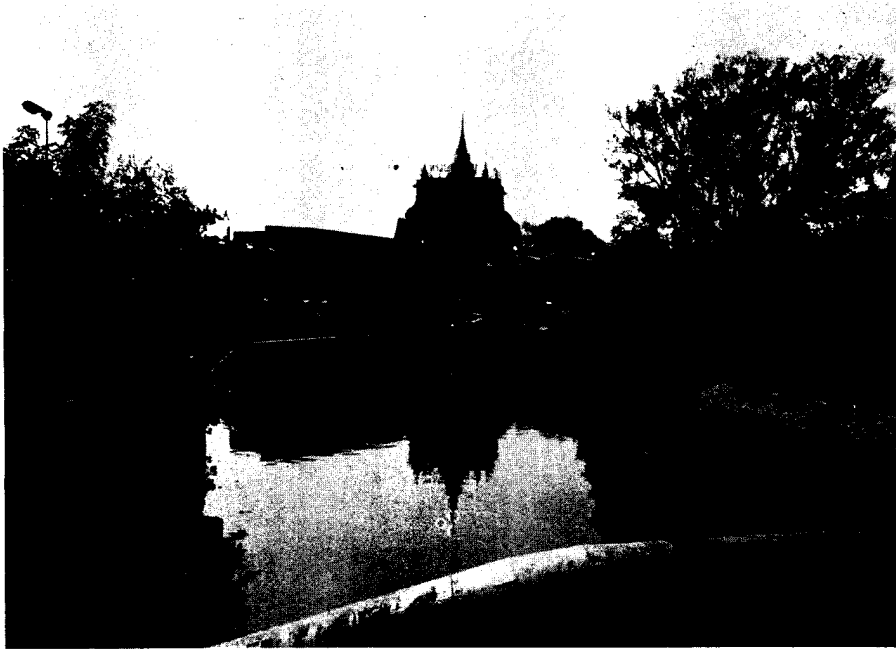
**สภาพของคลองที่เกิดมลพิษ**



ขยะมูลฝอยในลำคลอง



การทิ้งขยะมูลฝอยริมฝั่งคลอง



คลองบางลำภูต่อเนื่องกับคลองมหานาค น้ำเน่าเสียอยู่เสมอทั้งสองคลอง



ขยะมูลฝอยและน้ำทิ้งเป็นสาเหตุหนึ่งของมลพิษในคลอง

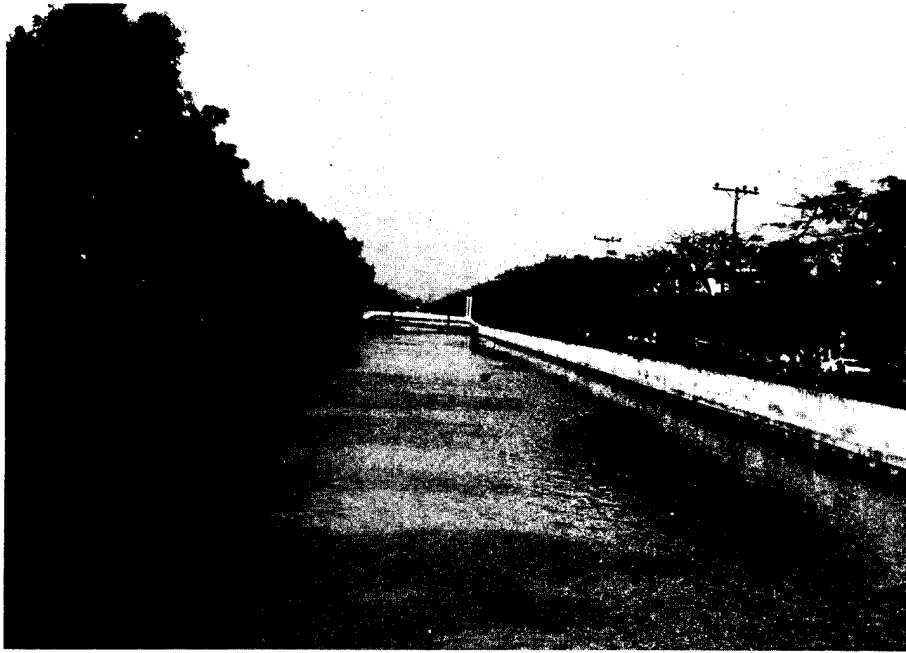


คลองเปรมประชากร บริเวณตลาดบางซื่อ แสดงวัชพืชน้ำซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษได้

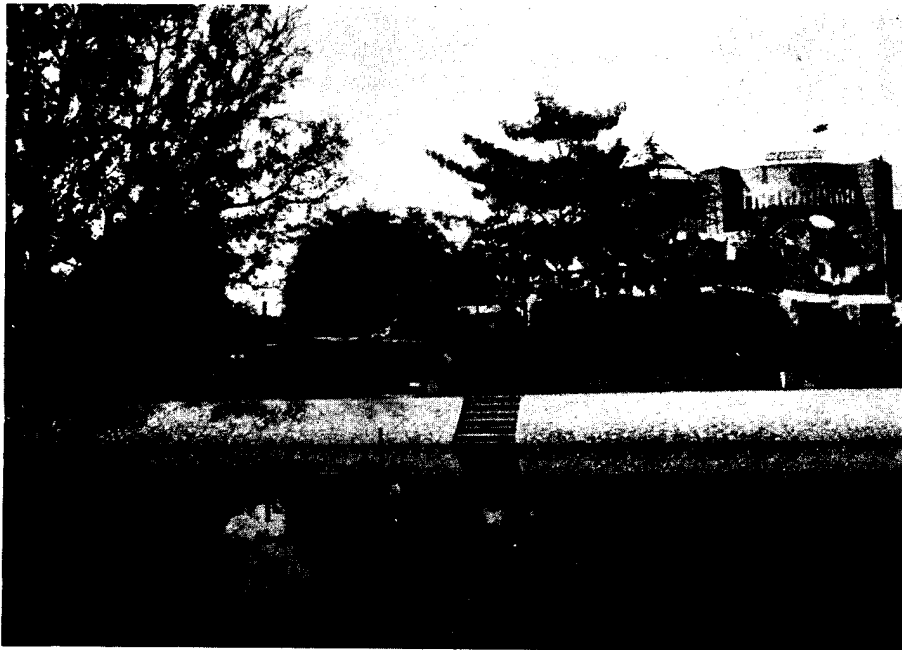


คลองแสนแสบเป็นอีกคลองหนึ่งที่น่าเสียดายเป็นประจำ

## การใช้ที่ดินและกิจกรรมริมคลอง



ริมคลองประปาเป็นที่เว้นว่างขนานไปกับถนน



บริเวณริมคลองบางลำภู



คลองสวัสดิ์เปรมประชากรตรงเชิงสะพานสูงบางซื่อ

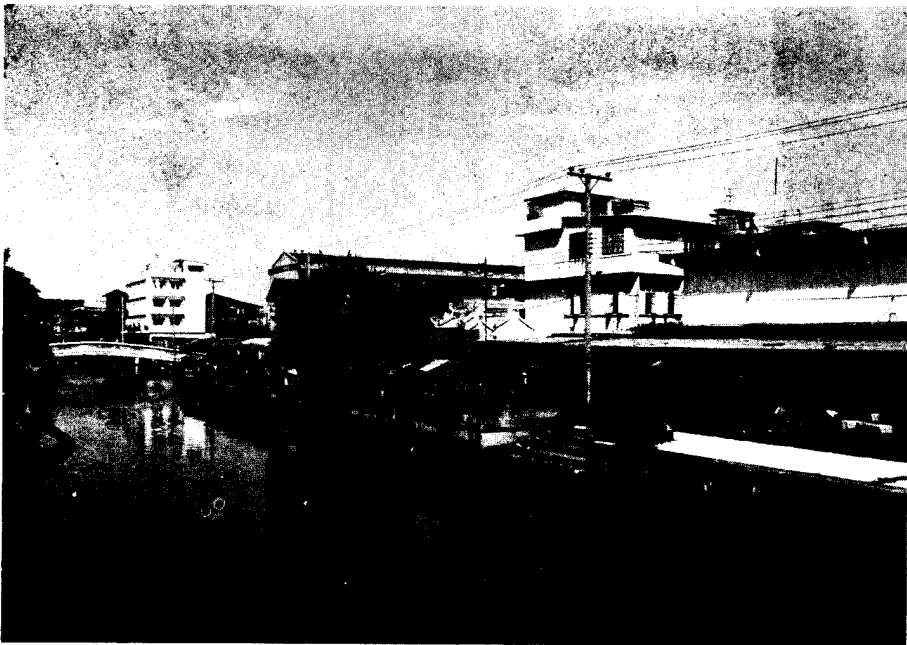


แนวต้นไม้ริมคลองแสนแสบ





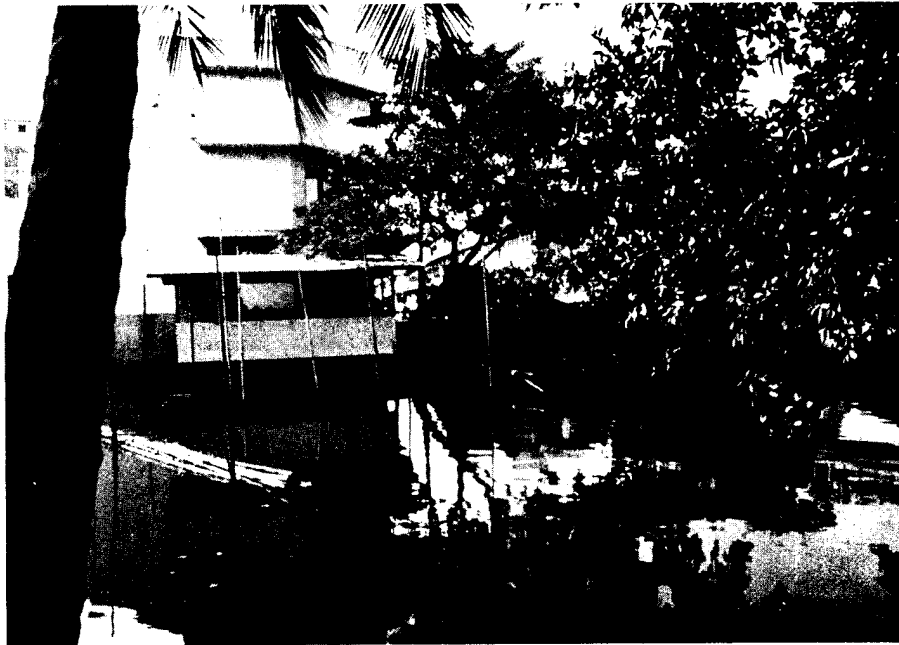
คลองเปรมประชากรตรงเชิงสะพานสูงบางซื่อ



ตลาดริมคลอง



ที่พิกผ่อนหย่อนใจริมคลอง



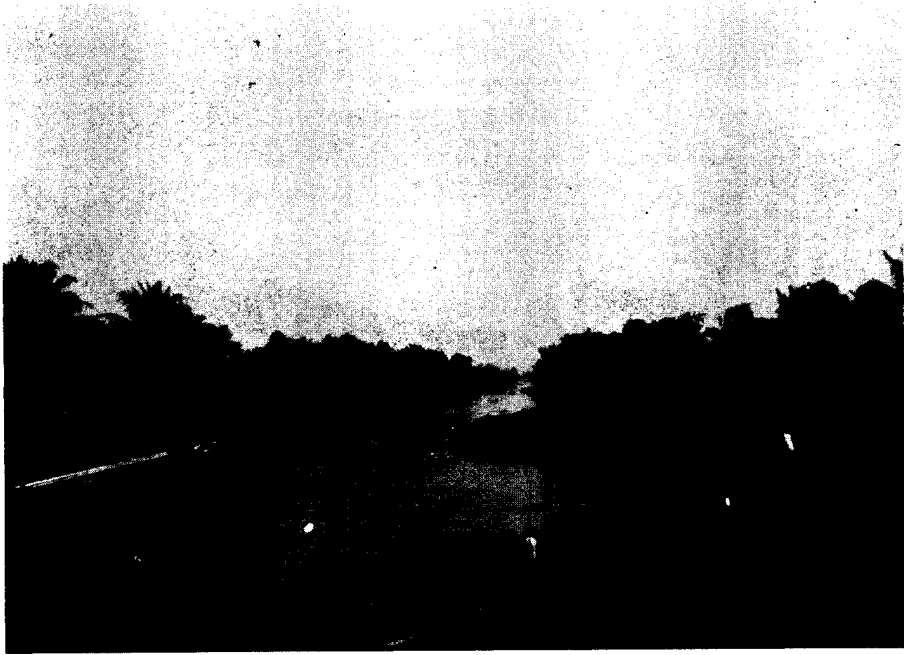
บ้านเรือนที่อยู่อาศัยริมคลองในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ



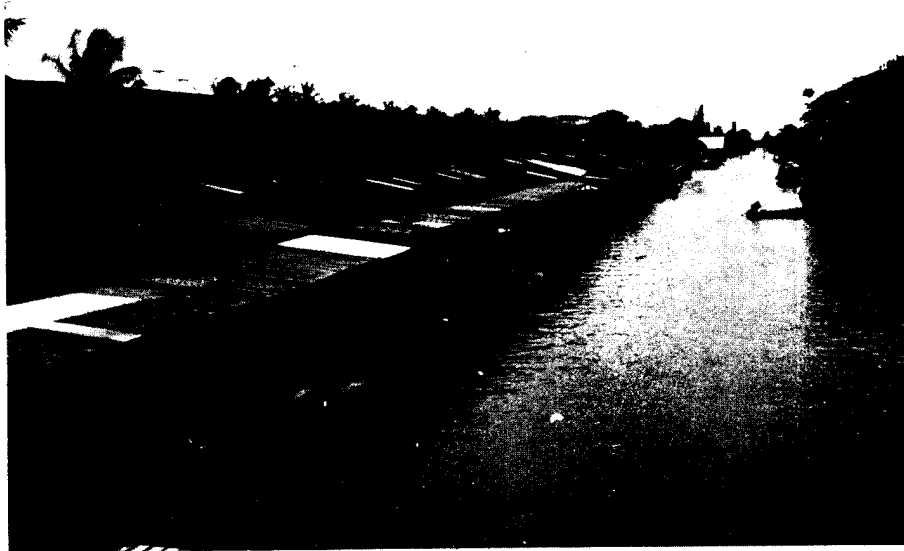
บ้านเรือนที่อยู่อาศัยริมคลองในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ



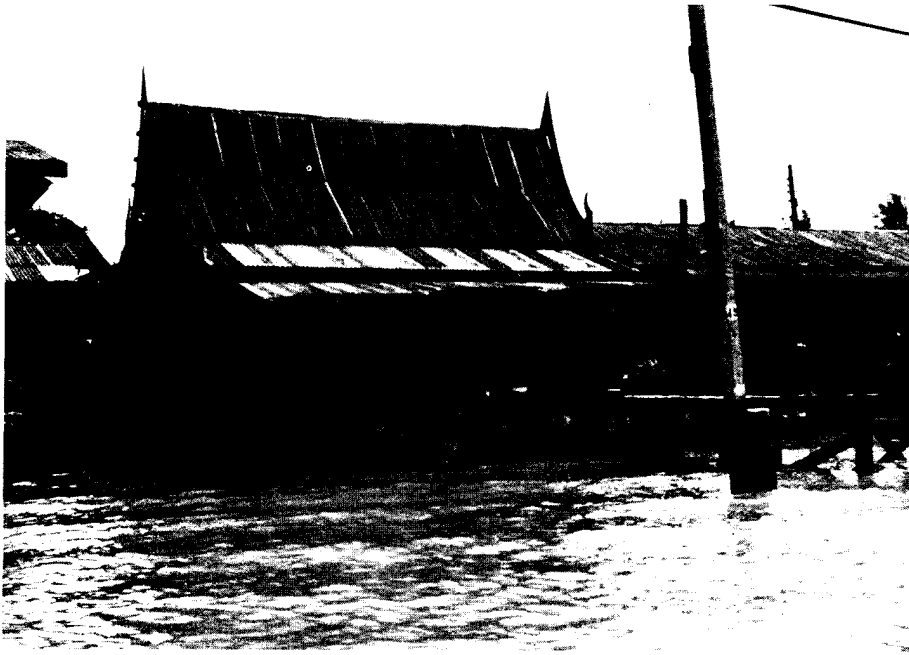
บ้านเรือนที่อยู่อาศัยริมคลองในเขตชั้นในของกรุงเทพฯ



ริมคลองประเวศบุรีรมย์ เขตลาดกระบัง



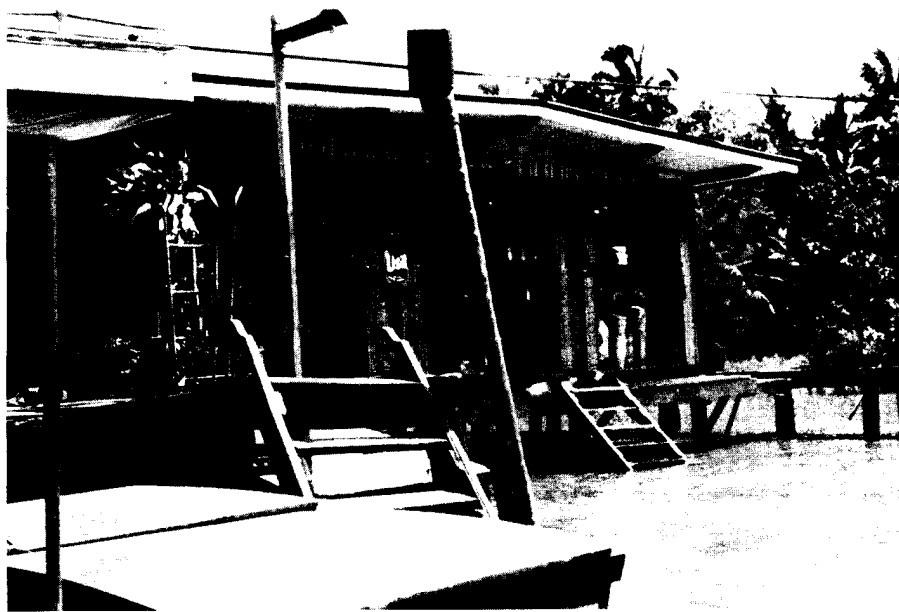
ตลาดพื้นบ้านริมคลองประเวศบุรีรมย์ เขตลาดกระบัง



บ้านเรือนริมคลองในเขตชั้นนอกของกรุงเทพฯ



บ้านเรือนริมคลองในเขตชั้นนอกของกรุงเทพฯ



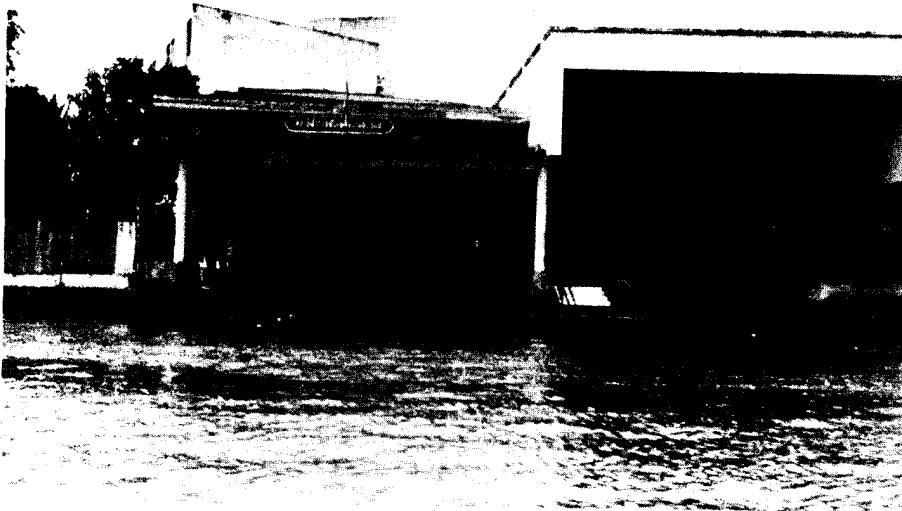
การค้าขายริมคลองบางกอกน้อย



การค้าขายริมคลองบางกอกน้อย



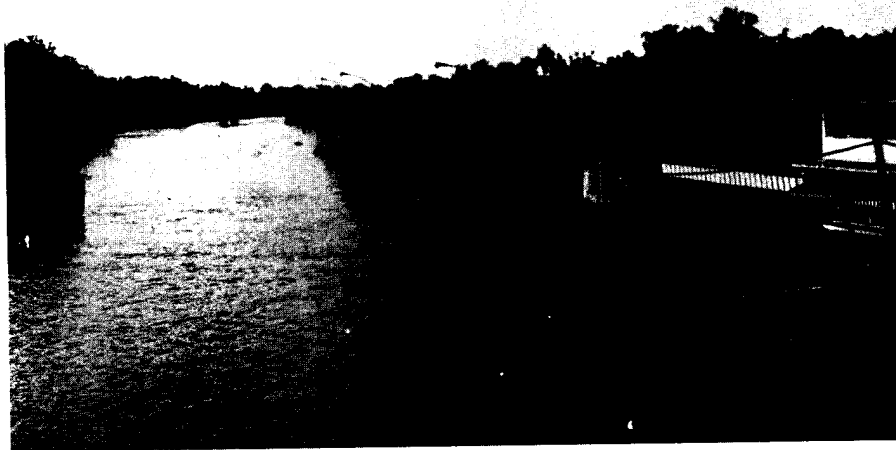
ตลาดระหว่างผู้ซื้อและผู้บริโภคคลองเปรมประชากร



สถานีตำรวจดับเพลิงริมน้ำ ที่มีทั้งรถดับเพลิงและเรือดับเพลิง



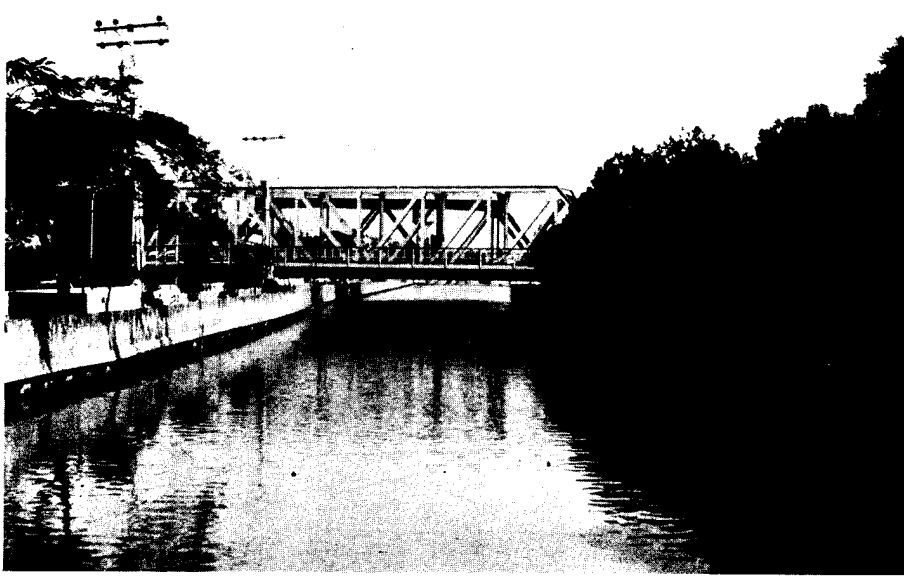
วัดและโรงเรียนริมคลอง



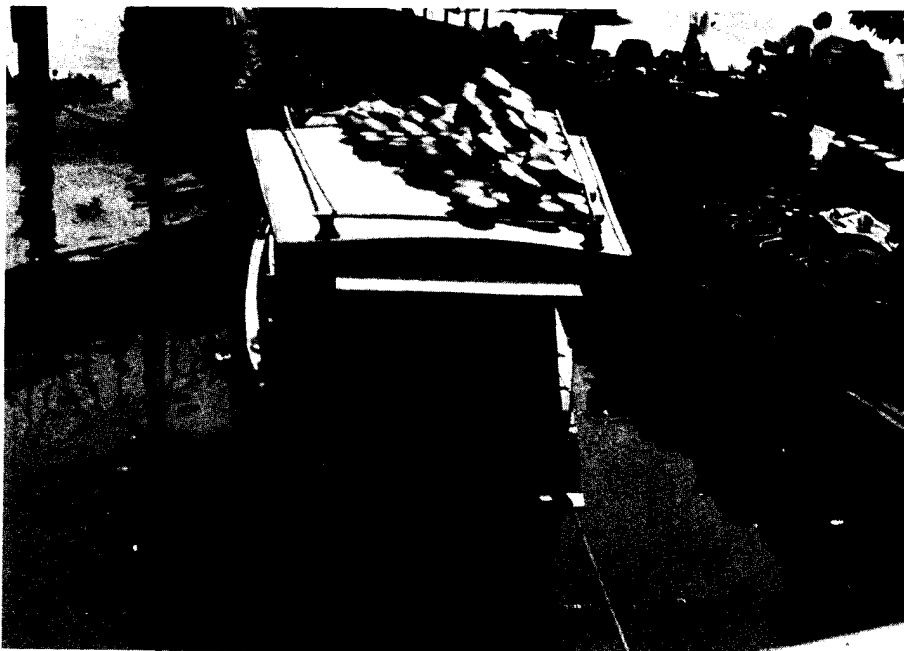
วัดและโรงเรียนริมคลอง



**การใช้ประโยชน์บางประการจากถ้ำคลองในปัจจุบัน**



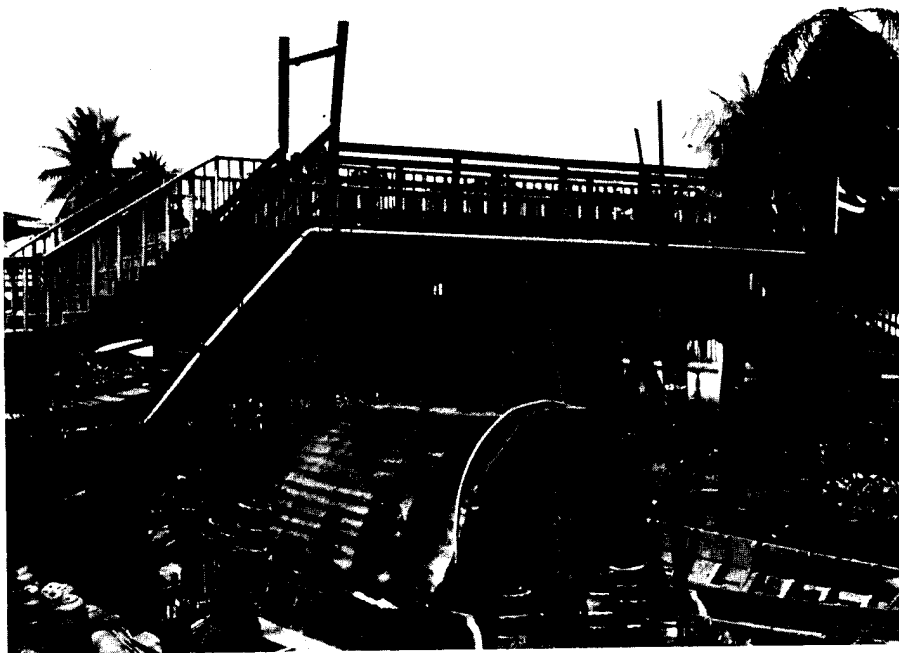
น้ำในคลองประปาใช้ทำน้ำประปาเพื่ออุปโภคและบริโภคภายในชุมชน



การใช้คลองเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าพื้นเมือง



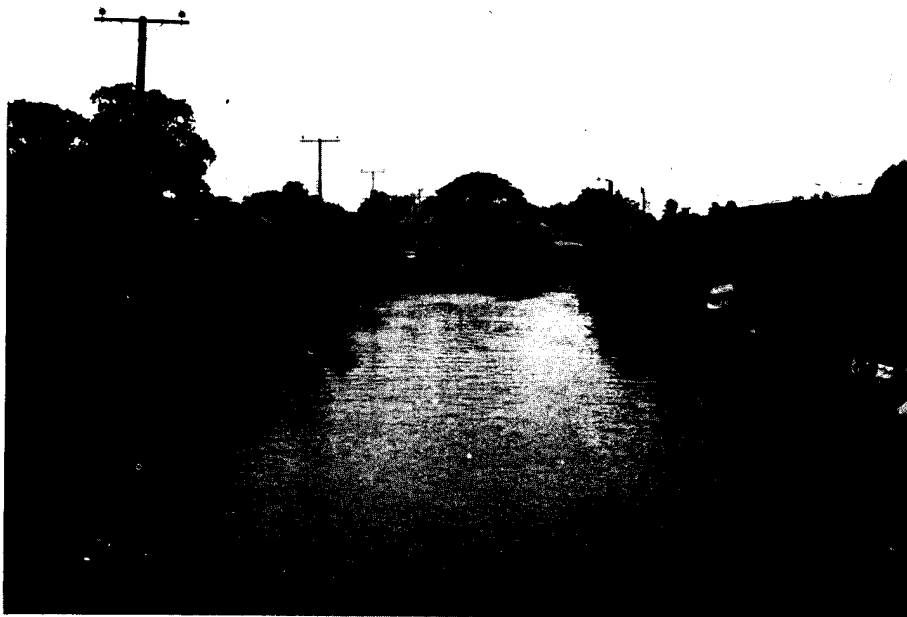
การใช้คลองเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าพื้นเมือง



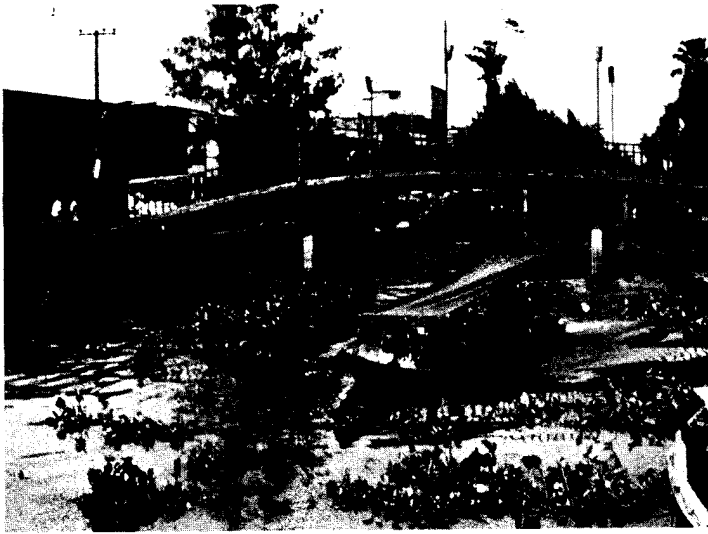
คลองเป็นที่ค้าขาย ทั้งขายส่งและขายปลีก



คลองเป็นที่ค้าขาย ทั้งขายส่งและขายปลีก



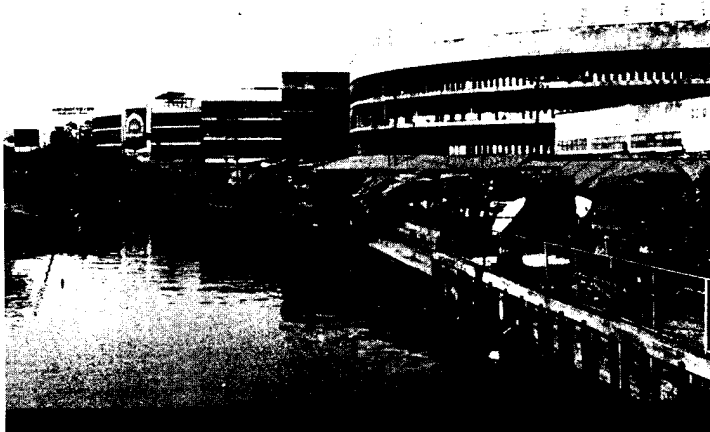
คลองเป็นที่ค้าขาย ทั้งขายส่งและขายปลีก



คลองเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง  
ผู้โดยสาร

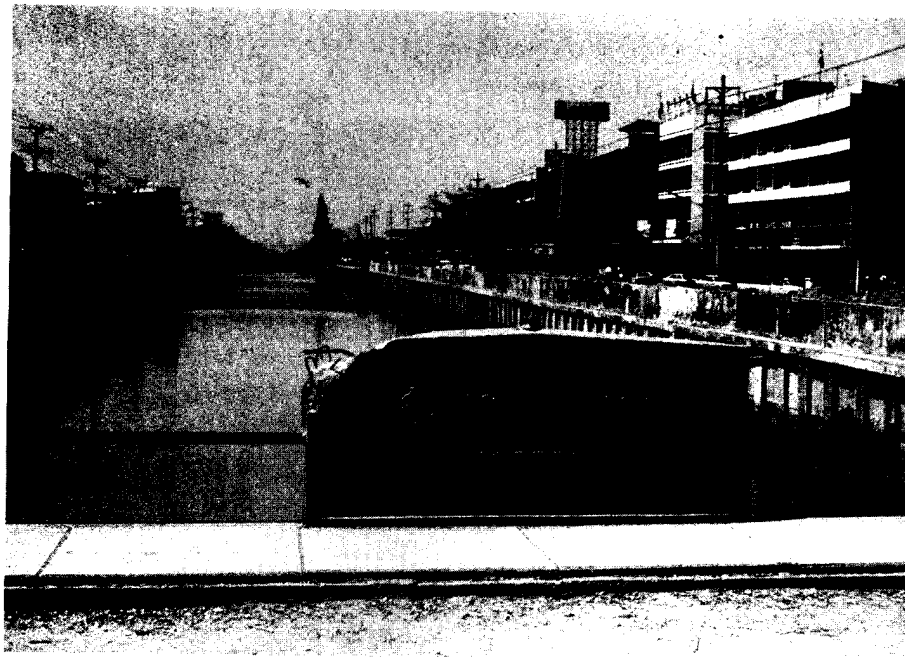


คลองเป็นแหล่งน้ำอุปโภค

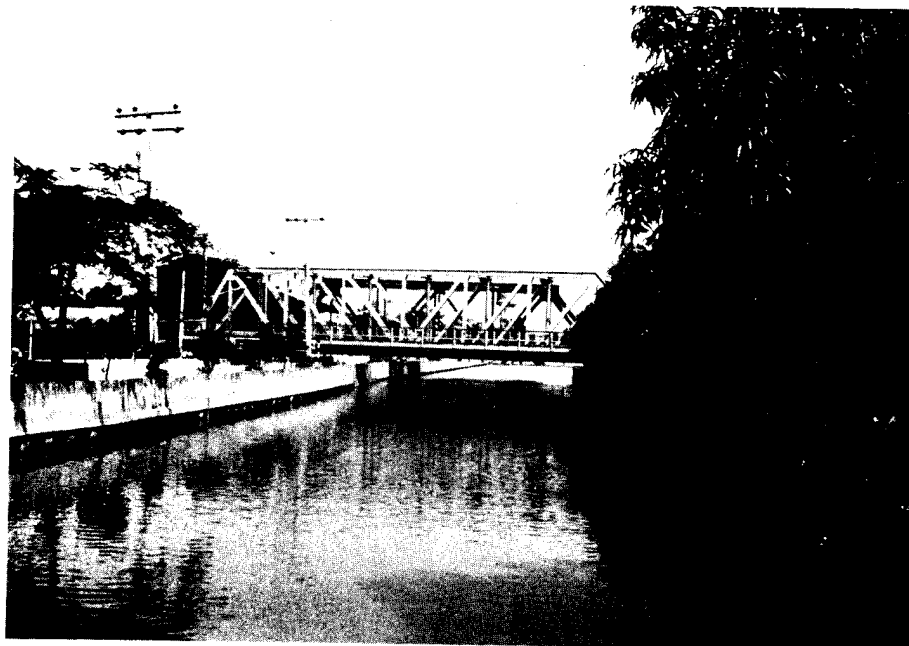


คลองใช้เป็นที่ระบายน้ำ

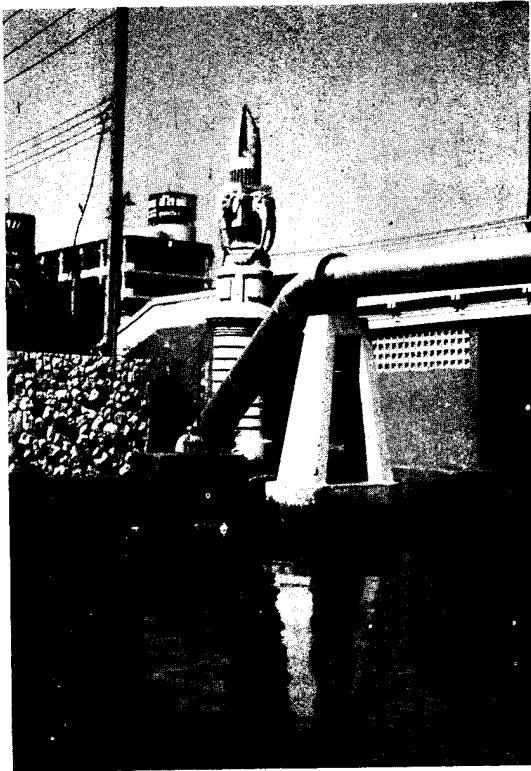
ทัศนียภาพต่าง ๆ ของคลองและที่เกี่ยวข้องกับคลอง  
ในเขตกรุงเทพมหานคร



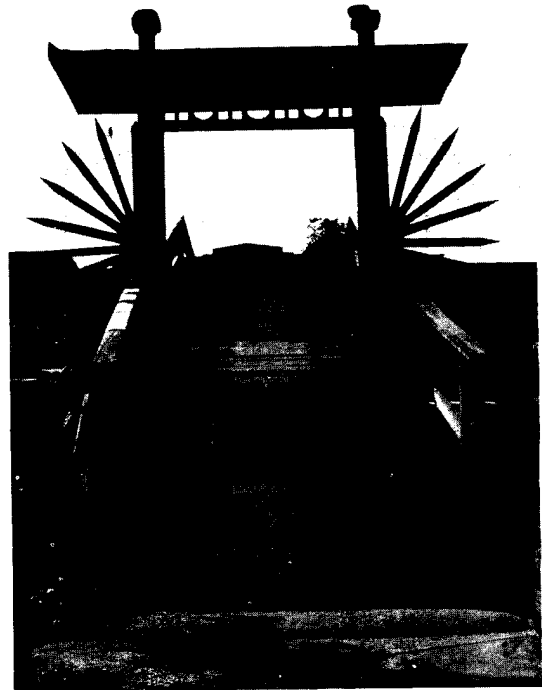
สะพานพเก้าข้ามคลองประปาบริเวณบางซื่อน



สะพานรถไฟข้ามคลองประปาระหว่างย่านสีนค้ำพทโยธินกับคลองเปรมฯ



สะพานหัวช้าง (เฉลิมหล้า 56) ข้ามคลองแสนแสบ



สะพานไม้ข้ามคลอง





สินค้าริมคลอง



โรงเรียนคลอง

## บรรณานุกรม

เอกสารยังไม่ได้ตีพิมพ์

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ

เอกสารรัชกาลที่ 5

- กษ. หนังสือเก่า แฟ้มที่ 86/3833 หนังสือเยกราชซึ่งพระยาสุรศักดิ์มนตรี เสนาบดีกระทรวงเกษตรา  
5 พฤษภาคม ร.ศ. 111
- กษ. หนังสือเก่า แฟ้มที่ 86/3836
- กษ. 3. 1/7 เจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 22 มีนาคม ร.ศ. 118.
- กษ. 3. 3/31 รายงานกราบบังคมทูลของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย  
แต่รัชกาลที่ 5 วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ที่ 72/2418.
- กษ. 3/4 พระราชดำรัสในพระราชพิธีเปิดคลองรังสิตประยูรศักดิ์
- กษ. 5/10 แจ้งความออฟฟิศ บริษัทขุดคลองแลคูนาสยามลิมิตเต็ด
- กษ. 9/4 พระราชบัญญัติรักษาคคลองและทำนบ
- กษ. 9/5 รายงาน มร. วันเดอ ไฮเด และ มร. โฮเตีย เรื่องขุดคลองทำทำนบและน้ำจืดใช้ในกรุงเทพ  
เก็บความโดยมิสเตอร์แกรแฮม โดยทำรายงานนั้นมาเรียงขึ้นใหม่เป็นรายงานย่อ
- กษ. 9. 1/6 ร่างประกาศว่าด้วยผู้ที่จะขุดคลองนาต่าง ๆ
- กษ. 9.2/16 เรื่องพระยาไพบูลย์ พระยาศรีพิทักษ์ จมื่นราชามาตย์ หลวงธรรมากร กับราษฎรขอ  
อนุญาตขุดคลองตำบลสำเพ็ง
- กษ. 9.2/33 ขุดคลองเจดีย์บูชา
- กษ. 9.2/46 ประกาศกระทรวงเกษตราธิการเรื่องข้อมคลองแสนแสบ ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448)
- กษ. 9.3/8 คัดจะข้อมคลองภาษีเจริญและทำประตูน้ำ
- กษ. 9.4/1 คำกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในพระราชพิธีเปิดประตู  
คลองรังสิตประยูรศักดิ์
- กษ. 9.4/1 เรื่องบริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม ความเห็นบริษัทขุดคลอง
- กษ. 9.4/1 หนังสือพระยาประชาชีพบริหารบาลทูลพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นสมมตอมรินทร์ วันที่ 14  
ตุลาคม ร.ศ. 114.
- กษ. 9.4/3 บริษัทขุดคลองแลคูนาสยาม
- กษ. 9.4/8 หนังสือเจ้าพระยาเทเวศร์วงศ์วิวัฒน์ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 วันที่ 22 มกราคม  
ร.ศ. 119
- น. 9.2/3 พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมืออยู่ 10 ข้อ
- น. 9.5/9 ส่งรายงานการจดทะเบียนเรื่องต่าง ๆ จำนวนเดือนมีนาคม ศก 124 มาทูลเกล้าถวาย

น. 9.5/13 บัญชีการจดทะเบียนเรือ

น. 10/42 บัญชีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้วในกรุงเทพฯ

ยธ. 6/16 กรมเจ้าท่ายื่นรายงานการตรวจตราและซ่อมคลองต่าง ๆ แล้วว่ามีผู้ขัดขวางการจอดเรือเกะกะ  
อยู่บ้าง

ยธ. 6/20 กรมเจ้าท่าขออนุญาตปักหลักเขตคลอง และมีให้ผู้ไปปลูกสร้างโรงเรือนต่าง ๆ ล้ำหลัก  
เข้าไปได้

ยธ. 6/20 กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สำเนาที่ 4/135 7 เมษายน ร.ศ. 117

ยธ. 9/7 เรื่องสะพานเฉลิม 42 43 44 45 46

ยธ. 9/63 กรมหมื่นสรรพรศาสตร์ และ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5

ยธ. 9/63 พระยาวงษาอนุประพัทธ์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ ทูลกรมขุนสมมติอมรพันธุ์  
ราชเลขานุการในรัชกาลที่ 5 สำเนาที่ 93/14412 22 ธันวาคม ร.ศ. 128

ยธ. 9/98 กรมราชเลขานุการถึงพระยาสุริยานุวัตร สำเนาที่ 3/39 7 เมษายน ร.ศ. 124.

#### เอกสารรัชกาลที่ 6

กษ. 4/2 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ กราบบังคมทูลรัชกาลที่ 6 13 มกราคม พ.ศ. 2455

กษ. 9/2 เรื่องท่อน้ำและเรื่องขุดคลองป่าสักเหนือ

น. 2/6 เล่ม 1 ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ในเขตรุงเทพมหานคร

น. 2/16 ประกาศให้เจ้าของที่รื้อเรือน โรง ที่ปลูกล้ำลงในริมคลอง

น. 8.4/2 เรื่องการเก็บภาษีรถต่าง ๆ

น. 20.3 จ/52 เรื่องคลองในกรุงเทพฯ และคลองตามหัวเมือง

น. 20.6/87 เล่ม 3 หนังสือพิมพ์ (บทความ) เรื่องคลองเป็นคุณหรือโทษ, สะพานแห่งคลองใน  
พระนครกรุงเทพฯ

น. 20.18/16 บทความในหนังสือกรุงเทพฯ เดลิเมล์ วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2456 เรื่องความเห็น  
คัดค้านเรื่องรัฐบาลจะทำการถมคลองตรอกเตา ตำบลสำเพ็ง

น. 20.18/17 บทความในหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์ วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2456 เรื่อง  
ถมคลองศาลเจ้าใหม่

น. 21/26 เล่ม 1 เรื่องซ่อมคลองต่าง ๆ ในจังหวัดธนบุรี

น. 21/31 รายงานการประชุมกระทรวงนครบาลว่าด้วยคลองต่าง ๆ

น. 21/45 ถมคลองจักรวรรดิเพื่อจัดสร้างถนนต่อไป

น. 22.1/15 เรื่องปักเขตรักษาที่สาธารณะประโยชน์และห้ามปลูกบ้านเรือนเหลื่อมล้ำลงคลอง

#### เอกสารรัชกาลที่ 7

ม. 17/4 ถนนจังหวัดพระนคร

ม. 17/13 ถนนจังหวัดธนบุรี

### เบ็ดเตล็ด

กส. 11/508 เรื่องพระธรรมวิโรจน์ ขอช่อมคลองวัดประทุมวนาราม

กส. 11/803 เล่ม 39 รายงานกรมคลองกล่าวถึงตั้งแต่ตั้งกรมคลอง จนถึงตั้งหม่อมอนุชเทวาเป็น  
เจ้ากรม

### หนังสือ

<sup>1</sup> กรุงเทพมหานคร. *ที่ระลึกวันสถาปนากรุงเทพมหานคร 14 ธันวาคม 2522*. กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2522.

<sup>2</sup> การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. *โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขั้นที่ 1*. กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2522.

<sup>3</sup> \_\_\_\_\_. *รายงานประจำปี 2521*. กรุงเทพมหานคร : ดี แอนด์ เอส, 2521.

<sup>4</sup> งานศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร. *ข้อมูล กทม. ฉบับย่อ*. กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.), 2523.

<sup>5</sup> ชัย เรื่องศิลป์. *ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. 2352-2453*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์เรื่องศิลป์, 2521.

<sup>6</sup> ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระยา. *จดหมายเหตุโอรสฉบับพระยาประมุขมณฑล*. (ม.ป.ท.): พิมพ์แจกในงานศพนางช้อย ชูโต, 2464.

<sup>7</sup> \_\_\_\_\_. *ไทยรบพม่า*. พระนคร : ศิลปาบรรณาคาร, 2514.

<sup>8</sup> \_\_\_\_\_. *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 2*. 2 เล่ม. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2505.

<sup>9</sup> \_\_\_\_\_. *พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา*. เล่ม 1. พระนคร : คลังวิทยา, 2516.

<sup>10</sup> “ตำนานเรื่องเลิกลหายและบ่อนเบี้ยในกรุงเทพฯ”. ใน *ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 17*. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2507.

<sup>11</sup> ถัด พรหมมาณพ. *ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ*. พระนคร : โรงพิมพ์ธรรมพิทยาคาร, 2474.

<sup>12</sup> ท. กล้วยไม้ ณ อยุธยา (นามแฝง). *200 ปีแห่งกรุงรัตนโกสินทร์*. กรุงเทพฯ : สารศึกษการพิมพ์, 2524.

<sup>13</sup> ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา. *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1*. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503.

<sup>14</sup> \_\_\_\_\_. *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2*. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2504.

<sup>15</sup> \_\_\_\_\_. *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3*. 2 เล่ม องค์การค้าของคุรุสภา, 2504.

<sup>16</sup> \_\_\_\_\_. *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4*. 2 เล่ม องค์การค้าของคุรุสภา, 2507.

<sup>17</sup> เทพชู ทับทอง. *กรุงเทพในอดีต*. กรุงเทพมหานคร : อักษรบัณฑิต, 2518.

<sup>18</sup> เทพชู ทับทอง. “สำเพ็ง-สะพานหัน”. (ม.ป.ท.), (ม.ป.ป.). และ *กรุงเทพสมัยอยุธยา*. กรุงเทพฯ : สหมิตรอุตสาหกรรมการพิมพ์, 2519.

<sup>19</sup> นิจ วิทยุธีระนันท์. *การเปลี่ยนแปลงของเมืองและการวางผัง*. พระนคร : เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาวะน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร วันศุกร์ที่ 20 กรกฎาคม 2522 ณ ศูนย์สารสนเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

<sup>20</sup> *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394-2400*. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503.

<sup>21</sup> *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2401-2404*. พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2503.

<sup>22</sup> ประเสริฐ สมะลาภา. *ปัญหาที่กรุงเทพมหานครต้องเผชิญ*. พระนคร : เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาวะน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร วันศุกร์ที่ 20 กรกฎาคม 2522 ณ ศูนย์สารสนเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

<sup>23</sup> ปราโมทย์ ทศนาสุวรรณ. *กรุงเทพฯ ร.ศ. 194*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2518.

<sup>24</sup> ปิยนาด บุณนาค. “การปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5” ใน *ประวัติศาสตร์ไทย*. กรุงเทพมหานคร : โครงการ ,2524. (เอกสารอัดโรเนียว).

<sup>25</sup> ปิยนาด บุณนาค. *การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. พระนคร : ทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภช, 2518.

<sup>26</sup> *พระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาศมณฑลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452)* พระนคร : พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าจอมอาบ ต.จ. ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ สุสานวัดเทพศิรินทราวาส, 2504.

<sup>27</sup> พิภพ พิทักษ์ศิลป์. *ภูมิหลังกรุงเทพมหานครและการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร*. (ม.ป.ท.): รายงานประจำภาคการศึกษาภาคต้น 2524 ในวิชา “กฎหมายและการบริหารผังเมือง”, ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

<sup>28</sup> ฟรังฟูเรเตอร์, ออสคาร์. “สภาพทางกฎหมายและเศรษฐกิจในสยาม”. ใน *เยอรมันมองไทย*. พระนคร : เคล็ดไทย, 2520.

<sup>29</sup> มิ่งขวัญ ขาวประดิษฐ์, “การสร้างกรุงรัตนโกสินทร์”. ใน *หนังสือที่ระลึกกีฬาเขตกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 11*. (ม.ป.ท.), 2520.

<sup>30</sup> รอง ศยามานนท์. “ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7”. (ม.ป.ท.), 2523. (เอกสารอัดโรเนียว).

<sup>31</sup> วงษานุประพัทธ์, พลเอก เจ้าพระยา. “คลองต่างๆ ทั้งเก่าแลใหม่ในกรุงแลหัวเมืองแห่งประเทศสยาม”. ใน *ประวัติกระทรวงเกษตราธิการ*. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนาการ, 2484.

<sup>32</sup> *วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่*. พระนคร : ศิลปาบรรณาการ, 2520.

<sup>33</sup> วัฒนธรรมแห่งชาติ, สภา. *ประวัติศาสตร์จังหวัดต่างๆ ของไทย*. พระนคร : พิมพ์ฉลองพุทธศตวรรษ พ.ศ. 2500, 2500.

- <sup>34</sup> วิลาสวงศ์ พงศะบุตร. *แบบเรียนสังคมศึกษา ส. 401, ส. 402*. พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2519.
- <sup>35</sup> เวลลา, วอลเตอร์ เอฟ. *แผ่นดินพระนั่งเกล้า*. พระนคร : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2514.
- <sup>36</sup> ศิริชัย นฤมิตรเรขการ. *สะพานเก่ากรุงเทพ*. พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์, 2520.
- <sup>37</sup> ศิลปากร, กรม. *เรื่องจังหวัดต่างๆ ในประเทศไทย*. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2491.
- <sup>38</sup> ศูนย์บัญชาการเฉพาะกิจในภาวะผันแปร, สำนักนายกรัฐมนตรี. *รายงานการแก้ปัญหาภาวะผันแปร ปี พ.ศ. 2523*. กรุงเทพมหานคร : ดีไซน์แอนด์โปรดักส์, 2523.
- <sup>39</sup> ส. พลายน้อย. *บางกอก*. พระนคร : ก้าวหน้า, 2503.
- <sup>40</sup> สถาบันยุทธศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะ. *รายงานการสัมมนาปัญหานครหลวง*. พระนคร : โรงพิมพ์สมาคมสังคมศาสตร์, 2516.
- <sup>41</sup> \_\_\_\_\_. *รายงานการสัมมนาปัญหาตึกแถว*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ยูไนเต็ดโปรดักชั่น, 2523.
- <sup>42</sup> \_\_\_\_\_. *สถาบัน 48 ปี (หนังสือที่ระลึก)* กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.
- <sup>43</sup> สวาท เสนาณรงค์. *ภูมิศาสตร์ประเทศไทย*. พระนคร : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย.
- <sup>44</sup> เสฐียร โกเศศ. *พื้นความหลัง*. พระนคร : ศึกษิตสยาม, 2510.
- <sup>45</sup> เสถียร ลายลักษณ์, ร.ต.ท. และคนอื่นๆ. *ประชุมกฎหมายประจำศก. เล่ม 4, 6, 7, 9, 11, 13*. พระนคร : เติลิมล์, 2478.
- <sup>46</sup> แสงโสม เกษมศรี, ม.ร.ว. และ วิมล พงศ์พิพัฒน์. *ประวัติศาสตร์สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ถึง รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325-2394)*. พระนคร : มิตรนราการพิมพ์, 2515.
- <sup>47</sup> สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย. *สภาพคลองที่เป็นอยู่ในปี พ.ศ. 2515*. พระนคร : เอกสารการประชุมคณะอนุกรรมการวางแผนขุดลอกคูคลองในกรุงเทพมหานคร, 2516.
- <sup>48</sup> สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. *ผังนครหลวง 2543*. พระนคร : (ม.ป.ท.), 2518.
- <sup>49</sup> \_\_\_\_\_. *รายงานการปรับปรุงผังนครหลวงครั้งที่ 1 (ฉบับสมบูรณ์)*. พระนคร : (ม.ป.ท.), 2516.
- <sup>50</sup> อนูชิต โสตสติดิย์. *สรุปโครงการป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ 5 ปี*. พระนคร : เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาวะน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร วันศุกร์ที่ 20 กรกฎาคม 2522 ณ ศูนย์สารนิเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.
- <sup>51</sup> \_\_\_\_\_. *สรุปแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร*. พระนคร : เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาวะน้ำท่วมในกรุงเทพมหานคร วันศุกร์ที่ 20 กรกฎาคม 2522 ณ ศูนย์สารนิเทศ หอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

### สารานุกรม

- “คมนาคม”. *สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน* 4 (2505-2506) : 2552.  
 “คลอง”. *สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน* 5 (2505-2506) : 2681.  
 “ธนบุรี”. *สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน* 14 (2505-2506) : 9051.

### หนังสือพิมพ์

- “คุยเรื่อง “กรุงเทพฯ” 200 ปี กับ ดร.สุเมธ ชุมสาย”. *เดลินิวส์* (2 พฤศจิกายน 2524) : 9.

### วารสาร

- <sup>1</sup> กมล ฉายาวิวัฒนะ. “เกาะรัตนโกสินทร์”. *วารสารอนาคต* 1 (มกราคม-มีนาคม 2516) : 37-9.
- <sup>2</sup> “การขุดลอกคลองสวนหลวงและคลองอื่นๆ”. *วารสารสยามคอนสตรัคชั่นเจอร์นัล* 8 (มิถุนายน 2523).
- <sup>3</sup> เจตกำจร พรหมโยธี. “เกาะรัตนโกสินทร์”. *วารสารอนาคต* 1 (มกราคม-มีนาคม 2516) : 69-71.
- <sup>4</sup> ชีเกฮารุ ทานาเบ้. “การชลประทานเพื่อการเกษตรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย”. *วารสารธรรมศาสตร์* 5 (ตุลาคม 2518-มกราคม 2519) : 84.
- <sup>5</sup> นิจ ฮิอุชิระนันท์. “กรุงเทพฯ กึ่งศตวรรษหลัง”. *ข่าวสารสำนักผังเมือง* (เมษายน 2515) : 56-8.
- <sup>6</sup> \_\_\_\_\_. “ป้อม กำแพง และคูพระนคร”. *ข่าวสารสำนักผังเมือง* (เมษายน 2511) : 14-6.
- <sup>7</sup> \_\_\_\_\_. “ส่วนสาธารณะตามชานกำแพงเมืองและคูเมือง”. *นิตยสารท้องถิ่น* ปีที่ 4 เล่มที่ 6 : 17.
- <sup>8</sup> ปิ่น มาลากุล, ม.ล. “วิหยาปริทรรศน์ เรื่องเกี่ยวกับกรุงเทพฯ”. *ข่าวสารสำนักผังเมือง* (กรกฎาคม 2509) : 24-5.
- <sup>9</sup> พิจิตร พูนพานิช. “การสร้างกรุงเทพฯรัตนโกสินทร์”. *วารสารเทศบาลนครกรุงเทพ* 11 (เมษายน 2514).
- <sup>10</sup> เพ็ญศรี ดูก. “ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4-รัชกาลที่ 7”. *แถลงงานประวัติศาสตร์ เอกสารโบราณคดี* 15 (มกราคม-มิถุนายน 2524) : 1-96.
- <sup>11</sup> ภราเดช พยัฆวิเชียร. “กรุงเทพฯ ใน 199 ปีที่ผ่านมา”. *อนุสาร อ.ส.ท.* 9 (เมษายน 2524) : 8-11.
- <sup>12</sup> \_\_\_\_\_. “ในเขตชานกรุงรัตนโกสินทร์”. *อนุสาร อ.ส.ท.* 10 (พฤษภาคม 2524) : 62-7.
- <sup>13</sup> “เรื่องคลองหลอด”. *สถาปัตยกรรมและวิศวกรรม* (พฤษภาคม 2519) : 40.
- <sup>14</sup> ศิริชัย นฤมิตรราชการ. “ว่าด้วยสะพานซูดเฉลิม”. *วารสารอนาคต* 1 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2515) : 41-3.
- <sup>15</sup> สมทบ ธนุคคามิน. “การกำจัดน้ำโสโครกในที่เกิดสำหรับกรุงเทพฯ”. *วิศวกรรมสาร* (กันยายน 2523).

<sup>16</sup> สุจิตต์ วงษเทศ. “ก่อนจะถึงเมืองกรุงเทพฯ”, *ศิลปวัฒนธรรม* 2 (เมษายน 2524): 85-91.

<sup>17</sup> สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. “เรื่องเมืองอยุธยา”. *ข่าวสารสำนักผังเมือง* (กุมภาพันธ์ 2507).

<sup>18</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ปัญหาของชาติจากอดีตถึงปัจจุบัน”. *วารสารเศรษฐกิจและสังคม* 18 (กันยายน - ตุลาคม 2524).

### วิทยานิพนธ์

<sup>1</sup> กิตติ ตันไทย. “คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453)”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

<sup>2</sup> เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. “การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”. วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2519.

<sup>3</sup> ดำรง ไหวว่อง. “การผังเมืองและเศรษฐกิจศาสตร์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2509.

<sup>4</sup> นฤมล ชีร์วัฒน์. “พระราชดำริทางการเมืองของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

<sup>5</sup> ปิยนาด นิโครธา. “บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนางในการปกครองประเทศสยามตั้งแต่รัชกาลที่ 1 ถึงต้นรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. 2325 - พ.ศ. 2416)”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514.

<sup>6</sup> ปิยนาด ขุนนาค. “บทบาทและแนวความคิดทางการเมืองของสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง ขุนนาค) ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 ถึงสมัยรัชกาลที่ 5”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การปกครอง) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

<sup>7</sup> พวงเพชร สุรัตน์กุล. “เปรียบเทียบผลงานของเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ พ.ศ. 2435 - พ.ศ. 2475”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2516.

<sup>8</sup> มัลลิกา เรื่องระพี. “บทบาทของชาวจีนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปกรรมไทยในสมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.

<sup>9</sup> วราภรณ์ ทินานนท์. “การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

<sup>10</sup> วีรนนท์ วารีวิชชนนท์. “ความสำคัญของอันนัมสยามยุคต่อไทย กัมพูชา และญวน”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514.

<sup>11</sup> สิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร. “ต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (พ.ศ. 2398-2453)”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.



<sup>12</sup> สุนทรื อาสะไวย์. “การพัฒนาาระบบชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 ถึง พ.ศ. 2493”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521.

<sup>13</sup> อัญชลี สุสายัณห์. “การเปลี่ยนแปลงของระบบไพร่ และผลกระทบต่อสังคมไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

### หนังสือภาษาอังกฤษ

<sup>1</sup> Antonio, J. *Guide to Bangkok and Siam*. Bangkok : The Siam Observer Press, 1904.

<sup>2</sup> Breese, Gerald. *The City in Newly Developing Countries, Readings on Urbanism and Urbanizations*, N.J. : Englewood Cliffs, 1969.

<sup>3</sup> Crawford, John. *Journal of an Embassy to the Courts of siam and Cochin China*. 2 vols. Kuala Lumpur : Oxford University Press. 1967.

<sup>4</sup> Goldstein, Sidney. *Urbanization in Thailand 1947-1967*. Bangkok : Research Report No. 2 of Institute of Population Studies, Chulalongkorn University, 1970.

<sup>5</sup> Hall, D.G.E. *A History of South-East Asia*. New York : St. Martin's Press, 1968.

<sup>6</sup> Johnson, J.H. *Urban Geography, an Introductory Analysis*. Oxford : Pergamon Press, 1972.

<sup>7</sup> McGee, T.G. *The Southeast Asian City*. London : bells, 1968.

<sup>8</sup> Money, D.C. *Pattern of Settlement*. London : Evans, 1974.

<sup>9</sup> Pallegoix, Mgr. *Description du Royaume Thai ou Siam*. Paris, N.P, 1854.

**ภาคผนวก**

## ภาคผนวก 1 ก.

ป้อมรอบกำแพงพระบรมมหาราชวังมี 17 ป้อม ดังนี้

1. ป้อมอินทรวังสรรค์ อยู่มุมกำแพงพระบรมมหาราชวังด้านตะวันตกข้างเหนือตรงท่าพระ รื้อทำถนนนอกกำแพงในรัชกาลที่ 6
2. ป้อมจันทร์เขื่อนเพชร อยู่ด้านเหนือต่อประตูวิเศษไชยศรีไปทางตะวันออก
3. ป้อมเผด็จดัสกร อยู่มุมกำแพงด้านตะวันออกเหนือ ตรงข้ามศาลหลักเมือง
4. ป้อมสัจจวจีริง อยู่ด้านตะวันออก ตรงถนนบำรุงเมือง ได้พระที่นั่งชัยชุมพล เป็นป้อมที่สร้างเพิ่มในรัชกาลที่ 4
5. ป้อมสิงขรจันทร์ อยู่ด้านตะวันออก ได้ประตูสวัสดิโสภณ ตรงวังสราญรมย์
6. ป้อมขนิษฐายุทธ อยู่ด้านตะวันออก ริมพระที่นั่งสุทไธสวรรย์ข้างเหนือ เป็นป้อมที่สร้างเพิ่มในรัชกาลที่ 4
7. ป้อมฤทธิ์รุคโรมรัน อยู่ด้านตะวันออก ริมพระที่นั่งสุทไธสวรรย์ข้างใต้ เป็นป้อมที่สร้างเพิ่มในรัชกาลที่ 4
8. ป้อมอนันตคีรี อยู่ได้ประตูศักดิ์ชัยสิทธิ์ เหนือมุมกำแพงด้านตะวันออกข้างใต้
9. ป้อมมณีปราการ อยู่มุมกำแพงด้านตะวันออกข้างใต้
10. ป้อมพิศาลสีมา อยู่บนกำแพงด้านใต้ ตรงวัดพระเชตุพน ระหว่างประตูวิจิตรบรรจงกับประตูอนนคารักษ์
11. ป้อมภูผาสุทัศน์ อยู่บนกำแพงด้านใต้ทิศตะวันตก
12. ป้อมสัตตบรรพต อยู่มุมกำแพงด้านตะวันตกข้างใต้ ริมประตูพิทักษ์บวร รื้อทำถนนนอกกำแพงในรัชกาลที่ 6
13. ป้อมโสฬศศิลา อยู่บนกำแพงด้านตะวันตกใต้ประตูอุดมสุदारักษ์
14. ป้อมมหาโลหะ อยู่บนกำแพงด้านตะวันตกเหนือประตูอุดมสุदारักษ์
15. ป้อมทัศนนิกร อยู่บนกำแพงด้านตะวันตกข้างเหนือ เป็นป้อมสร้างเพิ่มในรัชกาลที่ 5
16. ป้อมพรหมอำนวยการ อยู่ริมลำน้ำเหนือท่าราชวรดิฐ รื้อแล้ว

17. ป้อมอินทร์อำนวยการ อยู่ริมลำน้ำใต้พาราชวรดิฐ รือแล้ว

ข้อมูลได้จาก เทพชู หับทอง แห่งหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ และดู ม.ร.ว.แสงโสม เกษมศรี กับ วิมล พงศ์พิพัฒน์, ประวัติศาสตร์สมัยรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 8 (พ.ศ. 2325-2394) (พระนคร : มิตรนรากรพิมพ์, 2515).

## ภาคผนวก 1 ข.

รายชื่อและที่ตั้งของบิโอมบนกำแพงพระนคร

1. บิโอมพระสุเมร อยู่บมกำแพงด้านตะวันตกข้างเหนือ ได้ปากคลองบางลำภูบน คือ เขตโรงพิมพ์ วัดสังเวชของครุสกาปัจจุบันนี้
2. บิโอมยุคนธร อยู่บนกำแพงเมืองด้านเหนือ คือ เหนือวัดบวรนิเวศ
3. บิโอมมหาปราบ อยู่บนกำแพงเมืองด้านเหนือ
4. บิโอมหากาพ อยู่บนกำแพงด้านตะวันออก ได้ประตูพุดพิมาศ หรือสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ตรงกับโรงภาพยนตร์เฉลิมไทย ปัจจุบันนี้
5. บิโอมหุมทลวง อยู่ด้านตะวันออก ตรงหน้าเรือนจำถนนมหาไชย
6. บิโอมเสื่อทยาน อยู่ด้านตะวันออกเหนือประตูสามยอด หรือเหนือสะพานเหล็กบน
7. บิโอมมหาไชย อยู่ด้านตะวันออก หน้าวังบูรพาภิรมย์ คือ หน้าโรงภาพยนตร์แกรนด์ปัจจุบันนี้
8. บิโอมจักรเพชร อยู่ด้านใต้เหนือปากคลองรอบกรุง หรือ คลองโอ่งอ่าง ตรงที่ได้วัดราชบูรณะ
9. บิโอมผีเสื้อ อยู่ด้านใต้ ตรงได้ปากคลองตลาด
10. บิโอมมหาฤกษ์ อยู่ด้านใต้ เหนือปากคลองตลาดขึ้นไป บริเวณโรงเรียนราชินีปัจจุบันนี้
11. บิโอมมหาโยกข์ อยู่ด้านตะวันตก ตรงวัดพระเชตุพน
12. บิโอมพระจันทร์ อยู่ด้านตะวันตก ริมท่าพระจันทร์ มุมวัดมหาธาตุข้างเหนือ
13. บิโอมพระอาทิตย์ อยู่ด้านตะวันตก มุมพระราชวังบวร คือ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติปัจจุบันนี้
14. บิโอมอิสินทร อยู่ด้านตะวันตก

## ภาคผนวก 1 ก.

ป้อมริมคลองผดุงกรุงเกษม มีดังนี้

1. ป้อมป้องกันจามิตร อยู่ที่ปากคลองสาน
2. ป้อมปิดปัจฉิมกั อยู่ปากคลองผดุงกรุงเกษมด้านใต้
3. ป้อมฮักเหี่ยมหาญ มีแต่ชื่อป้อมไม่มีตัวป้อม
4. ป้อมผลบุญไพรีราบ อยู่ตรงตลาดหัวลำโพง
5. ป้อมปราบศัตรูพ่าย อยู่ริมวัดพลับพลายไชย
6. ป้อมทำลายแรงปรปักษ์ อยู่ตรงมุมถนนหลานหลวง
7. ป้อมหักกำลังศัตรู อยู่ตรงถนนราชดำเนิน
8. ป้อมพระนครรักษา อยู่ริมวัดนรนารถ

---

ดู เรื่องตำนานสถานที่และวัตถุต่าง ๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้าง พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพงศาิศกรมทิป โปรดให้พิมพ์ในงานฉลองพระชันษา เมื่อปีฉลู พ.ศ. 2468.

## ภาคผนวก 2

# หนังสือสัญญาทางพระราชไมตรี ประเทศอังกฤษ แล ประเทศสยาม<sup>1</sup>

ศุภมัสดุ จุลศักราช 1217 ปีเถาะสัปตศก ความเจริญงามจงมีแก่บ้านเมืองเทอญ

ครั้งนี้มีทูตอังกฤษมาแต่พระนางซึ่งเปนใหญ่ เปนเจ้าราชอาณาจักรอันผสมกันคือทวีปบริเตนใหญ่ แลทวีปไอลยี่แลน แลที่อื่น ๆ อันขึ้นแก่ราชอาณาจักรนั้น เข้ามาขอทำสัญญาทางพระราชไมตรี แลการค้าขาย กับกรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทรมหินทรายุทธยา จึงพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทรพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แลพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาจักรพรรดิราชสังกาศ บรมธรรมิกมหา-  
ราชาธิราชบรมนารถบพิตรพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แลพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาจักรพรรดิราชสังกาศ บรมธรรมิกมหา-  
ราชาธิราช พระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว สองพระองค์ทรงเห็นชอบกับราชดำริห์ พระนางเปนเจ้าเปนใหญ่ในทวีป  
บริเตนใหญ่แลไอลยี่แลน ร่วมพระราชประสงค์ทำหนังสือสัญญาทางไมตรี กับพระเจ้าแผ่นดินอังกฤษเมือง  
บริเตนอิริลันด์ เพื่อจะให้ผลประโยชน์แก่ราษฎรอยู่ได้บังคับไทยแลคนอยู่ในบังคับอังกฤษ จัดแจงการทำ  
มาหากินค้าขายให้มีประโยชน์เรียบร้อย เพราะเหตุฉะนั้นจึงได้ตั้งพระไทยจะทำหนังสือสัญญาไมตรีการค้าขาย  
จึงได้ตั้งเสนาบดีให้มีอำนาจทั้งสองฝ่าย ๆ พระเจ้าแผ่นดินเมืองบริเตนไอลยี่แลนตั้งเซอร์จอห์นโบวริงเปนขุนนาง  
ลูกขุนผู้ใหญ่ ฝ่ายพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศรพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว  
ทั้งสองพระองค์ พร้อมกันกับความคิดพระราชวงษานุวงศ์แลข้าทูลลอองธุลีพระบาททั้งปวง มอบความ  
พระราชดำริห์แลพระราชประสงค์ ให้พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงวงษาธิราชสนิท มาประชุมแทนพระราช-  
วงษานุวงศ์ แล้วโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้สมเด็จพระยาบรมมหาพิชัยวงษ์วรุตมพงษ์ยานก สยาม-  
ดิลกโลกานุपालนารถ สกลราชวราณาจักราธิเบนทร ประเมนตรมหาราชานุกุล สรรพกิจมูลมเหศวร เชฐา-  
มาตยาธิบดี ไตรสรณรัตนธาดา อุดลยเดชานุภาพบพิตร ซึ่งโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้มีอาญาสิทธิบังคับ  
บัญชาได้สิทธิขาดทั่วทั้งพระราชอาณาจักร กับสมเด็จพระยาบรมมหาพิชัยวงษ์ นเรนทรนาถราชสุริย-  
วงษสกุลพงษ์ ปดิฐามุขมาตยาธิบดี ไตรสรณศรีรัตนธาดา สกลมหารัชชาติเบนทร ประเมนตรมหาราช วโร-

<sup>1</sup> หนังสือ ประชุมกฎหมายประจำศก เล่มเพิ่มเติม หน้า 8

ประการ มโหฬารเดชาอนุภาพพิศว์ซึ่งโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้มีอำนาจบังคับบัญชาทั่วทั้งพระนครกับ เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์สมันตพงษ์พิสุทธิ มหาบุรุษรัตโนดม ผู้ว่าที่สมุหพระกระลาโหม ผู้สำเร็จราชการบังคับบัญชาหัวเมืองชายทะเลปากใต้ฝ่ายตะวันตกกับเจ้าพระยาผู้ช่วยสำเร็จราชการกรมท่า เป็นผู้สำเร็จราชการบังคับบัญชาหัวเมืองฝ่ายตะวันออกทั้ง 5 เป็นประธาน ฝ่ายเสนาบดีไทยก็ได้ส่งพระราชลัญจกรฝ่ายขุนนางอังกฤษ ได้ส่งหนังสือเจ้าวิคตอเรีย ซึ่งให้เข้ามาทำหนังสือสัญญากับไทยเห็นถูกต้องพร้อมกันทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกัน ตามข้อสัญญาที่เขียนไว้สือต่อไปข้างหน้า

ข้อ 1 ว่า ตั้งแต่นี้ไปพระเจ้าแผ่นดินกรุงบริติชตันไอยยิแลน กับพระเจ้าแผ่นดินที่จะสืบวงศ์ต่อไป ภายหน้ากับด้วยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัวทั้งสองพระองค์ ทั้งสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินไทย ที่จะสืบพระราชอิสริยยศต่อไปภายหน้าให้มีไมตรีรักใคร่กันราบคาบไปชั่วฟ้าแลดิน แต่บรรดาคนที่อยู่ในบังคับอังกฤษซึ่งเข้ามาอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร เสนาบดีฝ่ายไทยก็จะช่วยบำรุงรักษา ให้อยู่เป็นสุขสบายให้ได้ค้าขายโดยสะดวกมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดฝ่ายไทยคุมเหงเบียดเบียน แต่บรรดาคนที่อยู่ในบังคับไทยที่จะไปอยู่ในแดนอังกฤษ ขุนนางอังกฤษก็จะช่วยบำรุงรักษาให้อยู่เป็นสุขสบาย ให้ได้ค้าขายโดยสะดวก มิให้ผู้หนึ่งผู้ใดฝ่ายอังกฤษคุมเหงเบียดเบียน

ข้อ 2 ว่า แต่บรรดาการงานของคนที่อยู่ในบังคับอังกฤษ ซึ่งเข้ามาอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร ก็ต้องฟังบังคับบัญชาของกงสุลที่เข้ามาตั้งอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร กงสุลจะได้ทำตามหนังสือสัญญานี้ แลข้อหนังสือสัญญาเก่าที่มีได้ยกเสียจนทุกประการ แล้วจะได้บังคับบัญชาคนในบังคับอังกฤษให้ทำตามด้วย แล้วกงสุลจะรักษากฎหมายการค้าขาย แลกฎหมายที่จะห้ามปรามมิให้ผู้คนที่อยู่ในบังคับอังกฤษ ทำผิดล่วงเกินกฎหมายของอังกฤษกับไทย ที่มีอยู่แล้วแลจะมีต่อไปภายหน้า ถ้าคนอยู่ในบังคับอังกฤษ จะเกิดวิวาทกันขึ้นกับคนอยู่ในบังคับไทย กงสุลกับเจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะปรึกษาชำระตัดสิน คนอยู่ในบังคับอังกฤษทำผิด กงสุลจะทำโทษตามกฎหมายอังกฤษ คนอยู่ในบังคับไทยทำผิด ไทยจะทำโทษตามกฎหมายเมืองไทย ถ้าคนอยู่ในบังคับไทยเป็นความกันเอง กงสุลไม่เอาเป็นธุระ คนอยู่ในบังคับอังกฤษเป็นความกันเอง ไทยก็ไม่เอาเป็นธุระ แลไทยกับอังกฤษยอมกันว่ากงสุลซึ่งจะเข้ามาตั้งอยู่ ณ กรุงเทพมหานครนั้นยังไม่ตั้ง ต่อเมื่อทำหนังสือสัญญาตกลงลงชื่อกันแล้ว กำปั่นอังกฤษเข้ามาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครใช้ธงอังกฤษมีหนังสือสำหรับลำเป็นสำคัญ ครบ 10 ลำ หนังสือสัญญาประทับตราเข้ามาถึงเปลี่ยนกันแล้ว กงสุลจึงตั้งได้

ข้อ 3 ว่า คนซึ่งอยู่ในบังคับไทย จะไปเป็นลูกจ้างอยู่กับคนอยู่ในบังคับอังกฤษ ถ้าคนไทยที่มีได้เป็นลูกจ้างที่ดี ทำผิดกฎหมายเมืองไทยจะหนีไปอาไศรยอยู่กับคนอยู่ในบังคับอังกฤษซึ่งอยู่ในกรุงเทพฯ ถ้ามีพยานว่าทำผิดหนีไปอยู่กับคนในบังคับอังกฤษจริง กงสุลจะจับตัวส่งให้แก่เจ้าพนักงานฝ่ายไทย ถ้าคนอยู่ในบังคับอังกฤษที่เข้ามาตั้งบ้านเรือนแลเข้ามาอาไศรยค้าขายอยู่ในกรุงเทพฯ ทำผิดหนีไปอยู่กับคนในบังคับไทย ถ้ามีพยานว่าทำผิดหนีไปอยู่กับคนในบังคับไทยจริง กงสุลจะขอเอาตัว เจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะจับตัวส่งให้ ถ้าพวกจีนคนไรวัวเป็นคนอยู่ในบังคับอังกฤษ ไม่มีสำคัญสิ่งไรเป็นพยานว่าเป็นคนอยู่ในบังคับอังกฤษ กงสุลก็ไม่รับเอาเป็นธุระ

ข้อ 4 ว่า คนอยู่ในบังคับอังกฤษจะมาค้าขายตามหัวเมืองชายทะเลซึ่งขึ้นแก่กรุงเทพฯ ก็ค้าขายได้โดยสะดวก แต่จะอาไศรยอยู่ได้ก็เดียวกับแต่ในกรุงเทพฯ ตามในจังหวัดซึ่งกำหนดไว้ในหนังสือสัญญา ประการ



หนึ่งคนอยู่ในบังคับอังกฤษ จะมาเช่าที่ปลูกโรงปลูกเรือนปลูกตึกและซื้อเรือนซื้อโรงซื้อตึก พันกำแพงออกไปในกำหนด 200 เส้นคือสี่ไมล์ อังกฤษเช่าได้ แต่จะซื้อที่ซื้อไม่ได้ ถ้าอยู่อีก 10 ปีแล้วจึงจะซื้อได้ ถ้าอยู่ยังไม่ถึง 10 ปี ท่านเสนาบดีจะโปรดให้ซื้อก็ซื้อได้ แลที่นอกกำหนด 200 เส้นนั้น คนอยู่ในบังคับอังกฤษ จะซื้อจะเช่าที่เรือนที่สวนที่ไร่ที่นา ตั้งแต่กำแพงเมืองออกไปเดินด้วยกำลังเรือแจวเรือพายทาง 24 ชั่วโมง จะซื้อจะเช่าเมื่อไรก็ซื้อได้เช่าได้ แต่เมื่อคนอยู่ในบังคับอังกฤษจะซื้อที่ซื้อเรือนจะต้องบอกกงสุล ๆ จะได้บอกเจ้าพนักงานฝ่ายไทย เจ้าพนักงานกับกงสุลเห็นว่าคนที่ซื้อที่นั้น เป็นคนจะทำมาหากินโดยจริง เจ้าพนักงานกับกงสุลจะช่วยว่ากล่าวให้ซื้อตามราคาสมควร แล้วจะได้ดูแลปึกที่วัดทำหนังสือประทับตราเจ้าพนักงานให้ไว้เป็นสำคัญ แล้วจะได้ฝากฝังเจ้าเมืองกรมการให้ช่วยดูแลท่านบำรุงด้วย และให้ผู้ที่ไปอยู่นั้นฟังบังคับบัญชาเจ้าเมืองกรมการตามยุติธรรม ค่าธรรมเนียมที่ทำอะไรทำสวน ราษฎรบ้านนั้นเมืองนั้นต้องเสียอย่างไร ก็ให้เสียตามชาวบ้านนั้นชาวเมืองนั้น ถ้าในกำหนดสามปีแล้วผู้ที่ซื้อที่ไม่มีทุนรอน ฤาซเซื่อนเสีย มิได้ตั้งการปลูกสร้าง เสนาบดีจะคืนเงินค่าที่ให้ จะตัดสินคืนเอาที่นั้นเสีย

ข้อ 5 ว่า คนอยู่ในบังคับอังกฤษที่เข้ามาอาศัยอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร ต้องไปบอกแก่กงสุลให้จดชื่อไว้ ถ้าคนเหล่านี้จะออกไปทะเล ฤาจะไปเที่ยวเกินกำหนดทาง 24 ชั่วโมงตามสัญญาไว้ ที่จะให้คนในบังคับอังกฤษอยู่กงสุลจะไปขอทำหนังสือเบิกส่ง เจ้าพนักงานฝ่ายไทยให้ไป ถ้าคนในบังคับอังกฤษจะกลับออกไปจากกรุงเทพฯ ถ้าขุนนางเจ้าพนักงานฝ่ายไทยบอกแก่กงสุลว่ามีเหตุควรจะห้ามมิให้ออกไป กงสุลก็จะมิให้ออกไป ถ้าคนอยู่ในบังคับอังกฤษไปเที่ยวในระหว่างทาง 24 ชั่วโมง กงสุลจะเขียนเป็นหนังสือไทยให้ไป ว่าคนนั้นชื่ออย่างนั้น มีรูปร่างอย่างนั้น มีฐานะอย่างนั้น และจะต้องให้เจ้าพนักงานฝ่ายไทยประทับตราหนังสือให้ไปเป็นสำคัญด้วย เจ้าพนักงานฝ่ายไทยดูหนังสือแล้วให้คืนหนังสือ ให้ปล่อยตัวไปโดยเร็ว ถ้าไม่มีหนังสือกงสุลประทับตราเจ้าพนักงานฝ่ายไทยไปสำหรับตัว สงสัยว่าเป็นคนหนีก็ให้ยึดเอาตัวไว้ แล้วให้มาบอกความแก่กงสุลให้รู้

ข้อ 6 ว่า คนซึ่งอยู่ในบังคับอังกฤษจะเข้ามาเที่ยว แลจะเข้ามาอาศัยอยู่ ณ กรุงเทพฯ จะถือศาสนาพุทธเถรวาท ไทยก็ไม่ห้ามปราม เมื่อจะสร้างวัดขึ้นจะทำได้ที่แต่ในที่เสนาบดีจะโปรดให้ ถ้าคนอยู่ในบังคับอังกฤษ ซึ่งจะเข้ามาอยู่ ณ กรุงเทพฯ จะจ้างคนซึ่งอยู่ในได้บังคับไทยมาเป็นลูกจ้าง เสนาบดีฝ่ายไทยจะไม่ห้ามปราม ถ้าคนที่มีมุลนายจะมารับจ้างอยู่กับคนอยู่ในบังคับอังกฤษ มุลนายไม่รู้ มุลนายจะมาเอาตัวไปก็เอาไปได้ ถ้าคนในบังคับอังกฤษไปจ้างคนในได้บังคับไทยเป็นลูกจ้าง ไม่ได้ทำสัญญากับมุลนายเขา ภายหลังถ้าเกี่ยวข้องสิ่งหนึ่งสิ่งใด เสนาบดีฝ่ายไทยไม่ชำระให้

ข้อ 7 ว่า กำปั่นรบจะเข้ามาทอดนำด่านเมืองสมุทรปราการเข้ามาทอดได้ แต่จะขึ้นมา ณ กรุงเทพฯ ไม่ได้ เมื่อกำปั่นรบซำรุดจะต้องเข้าคู่ เสนาบดีเจ้าเมืองกรมการเห็นว่าซำรุดจริงจะยอมให้อาณาเข้าคู่ ถ้าจะมีขุนนางถือหนังสือพระเจ้าแผ่นดินกรุงบริเตนให้มาด้วยกำปั่นรบเข้ามา ณ กรุงเทพฯ จะให้ขึ้นมาแต่ลำเดียว ต้องให้ขึ้นมาทอดอยู่ใต้ป้อมป้องปัจจามิตร ป้อมปัจจามิตร อย่านำขึ้นมาพันป้อมวันไว้แต่เสนาบดีจะโปรดให้ขึ้นมาพันป้อมจึงขึ้นมาได้ ถ้าไม่มีเรือรบอังกฤษอยู่ในกรุงเทพฯ คนอยู่ในบังคับอังกฤษจะวิวาทกันขึ้น กงสุลจะไประงับ ไทยจะให้ทหารไปช่วยกงสุลระงับภระงับได้

ข้อ 8 ว่า ค่าธรรมเนียมปากเรือที่เคยเรียกแต่ลูกค้าอังกฤษตามสัญญาเก่าซึ่งทำไว้ในยุคตศักราช

1826 ปีนั้น จะยอมเลิกเสียตั้งแต่หนังสือสัญญาที่ใช้ได้ พันนั้นไปจะต้องเสียภาษีสิ่งของขาเข้าขาออก สินค้าเข้าจะต้องเสียภาษี 100 ละสาม จะเสียเงินของฤาจะเสียเงินจินตราคาตามราคาท้องน้ำ สุดแต่ใจเจ้าของจะเสีย ถ้าของเสียภาษี 100 ละสามแล้วของจำหน่ายไม่ได้จะเหลือกลับออกไปมากน้อยเท่าใด ต้องคิดภาษีสิ่งของที่เหลือคืนให้แก่เจ้าของให้ครบ ถ้าราคาสิ่งของไม่ตกลงกันต้องไปบอกกงสุล ๆ จะเรียกพ่อค้าคนหนึ่งฤาสองคน เจ้าพนักงานฝ่ายไทยก็จะเรียกพ่อค้าคนหนึ่งฤาสองคนช่วยตีราคาพอสมควร ถ้าลูกค้าอยู่ในบังคับอังกฤษจะบันทุกเอาฝิ่นเข้ามา ณ กรุงเทพฯ ไม่ต้องเสียภาษี แต่ต้องขายฝิ่นให้แก่เจ้าภาษี ถ้าเจ้าภาษีไม่ซื้อเอาฝิ่นไว้ ให้บันทุกกลับออกไปไม่ต้องเสียอะไร ถ้าลูกค้าอยู่ในบังคับอังกฤษ เอาฝิ่นไปลักลอบขายทำผิดสัญญาข้อนี้ ให้ริบเอาฝิ่นเสียให้สิ้น แลของที่เป็นสินค้าจะบันทุกออกไปนั้น ตั้งแต่ของสิ่งนั้นเกิดมาจนได้เป็นสินค้าบันทุกกำปั่นออกไป ให้เสียภาษีแต่ขั้นเดียว ของสิ่งที่เป็นสินค้าในกรุงเทพฯ จะเรียกเป็นสมพักษร ฤาจะเรียกเป็นภาษีปากภาษีในกรุงเทพฯ ภาษีปากเรือ อย่างไรก็ให้เอาแต่ขั้นเดียว ภาษีสินค้าในกรุงเทพฯ ทุกสิ่งจะเรียกภาษีในกรุงเทพฯ ฤาจะเรียกภาษีปากเรืออย่างไรได้กำหนดแจ้งในพิกัตอยู่กับหนังสือสัญญาแล้ว ได้ยอมกันเป็นชัดแล้วว่าของสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ต้องเสียภาษีข้างในแล้ว เมื่อลงเรือไม่ต้องเสีย พวกลูกค้าอยู่ในบังคับอังกฤษจะซื้อสินค้ายอมให้ซื้อแต่ผู้ทำผู้ปลุกแลของที่เขาขายนั้น ถ้าผู้ใดผู้หนึ่งจะซื้อยอมให้ขาย มิให้ผู้ใดผู้หนึ่งขัดขวางห้ามปรามภาษีที่กำหนดในพิกัตสัญญานี้ สินค้าที่บันทุกเรือไทยเรือจีนที่เคยเสียแล้ว ฝ่ายไทยจะยอมลดภาษีให้เรือจีนแลชาติอื่น ๆ ก็จะยอมลดให้ลูกค้าซึ่งอยู่ในบังคับอังกฤษเหมือนกัน ลูกค้าอยู่ในบังคับอังกฤษจะเข้ามาต่อเรือ ณ กรุงฯ เสนาบดียอมให้ต่อแล้วก็ได้ แลเข้าปลาเกลือของสามสิ่งนี้ที่ในกรุงฯ ไม่บริบูรณ์มีหมายประกาศห้ามไม่ให้ออกไปก็ได้ เงินทองแลของสำหรับตัวเข้าออกไม่ต้องเสียภาษี

ข้อ 9 ว่า ความในกฎหมายซึ่งติดในสัญญานี้ กงสุลกับเจ้าพนักงานฝ่ายไทยพร้อมกันจะต้องรักษาและต้องบังคับให้คนทั้งปวงกระทำตามกฎหมาย เจ้าพนักงานฝ่ายไทยกับกงสุลจะคิดจัดแจงเพิ่มเติมกฎหมายหวังจะรักษาหนังสือสัญญาให้เจริญก็ทำได้ เงินที่ปรับโทษของที่ริบเพราะทำผิดสัญญานี้ ต้องส่งเงินของในแผ่นดินก่อน เมื่อกงสุลจะเข้ามาตั้งอยู่ ณ กรุงฯ เจ้าของเรือแลกับตันนายเรือจะว่าด้วยการค้าขายกับเจ้าพนักงานฝ่ายไทยก็ได้

ข้อ 10 ว่า ถ้าฝ่ายไทยยอมให้สิ่งใด ๆ แก่ชาติอื่น ๆ นอกจากหนังสือสัญญานี้ ก็จะต้องยอมให้อังกฤษแลคนในบังคับอังกฤษเหมือนกัน

ข้อ 11 ว่า เมื่อพัน 10 ปี ตั้งแต่ประตราเปลี่ยนหนังสือสัญญานี้แล้ว ถ้าฝ่ายไทยฝ่ายอังกฤษจะขอเปลี่ยนข้อใด ๆ ในหนังสือสัญญานี้ แลข้อใด ๆ ในหนังสือสัญญาเก่าซึ่งทำไว้ในฤชตศักราช 1826 ปีซึ่งมิได้ยกเลิกเสีย นั้น แลข้อใด ๆ ในกฎหมายค้าขายแลพิกัตภาษีที่ติดอยู่กับหนังสือสัญญานี้ แลเปลี่ยนกฎหมายที่จะทำต่อไปภายหน้า เมื่อได้บอกให้รู้ก่อนปีหนึ่งแล้วจะตั้งขุนนางฝ่ายไทยฝ่ายอังกฤษเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมได้ ตามแต่เห็นควรเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย

ข้อ 12 ว่า หนังสือสัญญานี้ทำไว้เป็นอักษรไทยฉบับหนึ่งเป็นอักษรอังกฤษฉบับหนึ่งข้อความต้องกันเมื่อหนังสือสัญญาประตราเข้ามาเปลี่ยนกันแล้วใช้ได้ เมื่อ ณ วันที่ 6 เดือนเอปริล ฤชตศักราช 1856 ปี

คิดเป็นไทย ณ วันอาทิตย์ เดือนห้า ขึ้นค่ำหนึ่ง จุลศักราช 1218 ปีมโรงอัฐศก ผู้สำเร็จราชการฝ่ายไทยฝ่าย  
อังกฤษทำหนังสือสัญญาขึ้นนี้ เขียนเป็น 4 ฉบับ ลงชื่อประทับตราด้วยกันทั้งสองฝ่าย ทำไว้ในกรุงเทพมหานคร  
อมรรัตนโกสินทร์มหินทรายุทธยา ณ พุฒ เดือนหก ขึ้นสองค่ำ ปีเถาะสัปตศก

(ลงชื่อประทับตรา) เซอยอนโบวริง ราชทูตอังกฤษ

(ลงชื่อประทับตรา) ท่านผู้สำเร็จราชการฝ่ายไทย หาดวง

### ภาคผนวก 3

แพ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมายว่า

(1) เรือที่ตั้งอยู่ในน้ำ

(2) เรียกเรือที่มีลักษณะเช่นนั้นที่เอามาปลูกบนบกว่า เรือแพ

(พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2493 โรงพิมพ์การศาสนา พิมพ์ครั้งที่ 13, 2516)

นอกจากนี้ ได้ตัดตอนบทความเรื่อง เรือแพ เอกลักษณะลอยน้ำ จากหนังสือ **มรดกไทย** ของ วิบูลย์ ลี้สุวรรณ ซึ่งเล่าถึงเรือแพในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ไว้ดังนี้

เรือแพคืออะไร

“เรือแพ” เป็นคำประสม 2 คำ คือคำว่า “เรือ” และคำว่า “แพ” เรือหมายถึงสิ่งปลูกสร้างที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย แพหมายถึงไม้ที่เอามาผูกมัดกันหลาย ๆ ต้น ใช้สำหรับลอยน้ำ ดังนั้นเรือแพจึงหมายถึงเรือที่ตั้งอยู่บนแพ และลอยอยู่ในน้ำ

เรือแพเป็นทั้งที่พักอาศัยและใช้เป็นที่ค้าขายตามริมแม่น้ำลำคลอง โดยมีหลักหรือเสาปักยึดเรือแพไว้ไม่ให้ลอยไปตามกระแสน้ำ เรือแพบางแห่งจะมีสะพานทอดขึ้นไปบนบกด้วย เรือแพโดยทั่วไปจะเป็นเรือนทรงไทย รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า หลังคาจั่วมากกว่าที่จะเป็นทรงอื่น แต่จะมีสัดส่วนเดียวกับเรือนไทยที่ปลูกสร้างบนบก เรือแพหนึ่งมักจะมีเรือน 2 หลังคู่กัน เรือที่อยู่ด้านหน้าใช้เป็นที่ค้าขาย เรือที่อยู่ด้านหลังใช้เป็นที่อยู่อาศัย

โครงสร้างของเรือแพ จะต้องคร่อมอยู่บนแพลูกบวบที่เป็นไม้ไผ่ทั้งลำมัดรวมกันเป็นร้อย ๆ ลำ เพื่อใช้เป็นที่หนุนให้ตัวเรือลอยอยู่ได้ เรือแพบางหลังอาจตั้งอยู่บน “โป๊ะ” ที่ต่อด้วยไม้เป็นกล่องสี่เหลี่ยมผืนผ้า ลอยหนุนอยู่ใต้ตัวเรือเพื่อรับน้ำหนักของเรือนไว้เช่นเดียวกับโป๊ะลูกบวบ เรือแพหลังหนึ่งอาจใช้โป๊ะรับน้ำหนักของเรือนหลายโป๊ะก็ได้

เนื้อที่ที่จะใช้ประโยชน์ของเรือแพจะไม่กว้างขวาง ห้องหับต่าง ๆ จะมีเนื้อที่จำกัดไม่เหมือนเรือนไทยที่ปลูกอยู่บนบก แต่รูปทรงของเรือแพก็มีสัดส่วนที่กลมกลืนประสานกันอย่างงดงามเป็นเอกลักษณ์ของตัวเอง เรือแพโดยทั่วไปจะสร้างด้วยไม้จริง และมักจะเป็นไม้สักมากกว่าไม้ชนิดอื่น ๆ บางหลังจะมีฝาประกนที่

แกะสลักเป็นลวดลายงดงาม อย่างไรก็ตามรูปร่างและลักษณะของเรือนแพในแต่ละท้องถิ่นจะแตกต่างกันในด้านส่วนประกอบปลีกย่อยอยู่บ้าง แต่โดยทั่วไปแล้วจะคล้ายคลึงกัน

ลักษณะโดยทั่วไปของเรือนแพจะมีรูปร่างคล้ายกับเรือนไทยภาคกลางทั่วไป ฝาเรือนโดยรอบจะมีบานหน้าต่างเล็ก ๆ สำหรับปิดเปิด ส่วนหน้าจะมีแผงค้ำยันเป็นบานขนาดใหญ่คล้ายกันสอดสำหรับกันแดดกันฝน และใช้เป็นฝาปิดส่วนหน้าของเรือนที่ใช้เป็นที่ขายสินค้าไปด้วย ตัวเรือนด้านหลังแบ่งเป็นห้อง ๆ สำหรับสมาชิกในครอบครัว รอบ ๆ แพจะมีชานไม้เล็ก ๆ ยื่นออกมาโดยรอบ

เหตุที่เรือนแพมีมากในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะที่กรุงเทพฯ หรือเมืองบางกอก เป็นเพราะตัวเมืองตั้งอยู่ในที่ต่ำมีแม่น้ำลำคลองอยู่โดยรอบ และการสัญจรไปมาการคมนาคมก็นิยมใช้คลองมากกว่าถนนมาตั้งแต่เริ่มสร้างกรุงเทพฯ และในเกือบจะทุกรัชกาลจะต้องขุดคลองไว้เป็นทางสัญจรไปมาของผู้คนอยู่เสมอ โดยมากจะขุดเป็นคลองซึ่งใช้เป็นคูเมืองรอบพระนครไปด้วย เช่น คลองหลอด หรือคูเมืองเดิม คลองบางลำพู และคลองผดุงกรุงเกษม เป็นต้น เมื่อมีคลองใช้แทนถนนชาวบ้านชาวเมืองก็นิยมอาศัยอยู่ในเรือบ้าง ในเรือนแพบ้าง ตามริมแม่น้ำลำคลองเพราะนอกจากจะเป็นการสะดวกในการคมนาคมแล้วยังสะดวกในการประกอบอาชีพค้าขาย และอยู่อาศัย โดยใช้น้ำในแม่น้ำเป็นทั้งน้ำดื่มและน้ำใช้ นอกจากนี้การอยู่เรือนแพยังให้ความร่มเย็นดีกว่าเรือนบนบกด้วย จนเป็นเหตุให้ขุนนางและข้าราชการสมัยก่อนนิยมสร้างเรือนแพไว้เป็นที่พักผ่อนตามริมแม่น้ำ เหมือนบ้านตากอากาศในสมัยนี้กันมาก

เรื่องราวของเรือนแพในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะในบริเวณกรุงเทพฯ และกรุงธนบุรีนั้นมีผู้บันทึกไว้มากเป็นต้นว่าบันทึกของเซอร์ยอนเบาว์ริง ----- ราชทูตอังกฤษ ซึ่งเดินทางเข้ามาทำหนังสือสัญญาทางพระราชไมตรีกับประเทศสยามในสมัยรัชกาลที่ 4 เมื่อ พ.ศ. 2398 ได้บันทึกไว้ว่า “เมื่อเราขึ้นมาเกือบใกล้จะถึงกรุงเทพฯ ก็แลเห็นแพมากขึ้นทุกที แพนั้นตั้งอยู่บนลูกบวบไม้ไผ่ และปักเสาผูกล้ามขึ้นไปไว้บนตลิ่ง และตามแพนั้นมีทั้งร้านและตลาดขายของ และมีแพอยู่ตามหน้าบ้านใหญ่ ๆ” ในรัชกาลที่ 4 บ้านเมืองเจริญขึ้นมีผู้คนเข้ามาตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยกันมากขึ้นทั้งบนบกและตามแม่น้ำลำคลอง จนต้องมีการเก็บภาษีอากรตลาด ซึ่งแต่โบราณมานั้นไม่ได้เก็บ เพิ่งจะมาออกเป็นประกาศเก็บภาษีอากรจากผู้ทำการค้าขายอยู่บนเรือนแพเป็นครั้งแรกโดยเก็บจากเจ้าของเรือนแพ และผู้ให้เช่าการเก็บภาษีจะเก็บตามขนาดของเรือนแพ อย่างไรก็ตามเรือนแพนี้มิได้มีแต่ของสามัญชนธรรมดาเท่านั้น ยังเป็นที่นิยมของเจ้านายชั้นสูงด้วย ดังที่สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงนิพนธ์ไว้ในหนังสือพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 5 ว่า

....เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยังทรงเป็นสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอฯ สมเด็จพระทับที่พระตำหนักสวนกุหลาบ ในพระบรมมหาราชวัง มีแพเป็นที่เสด็จประพาสจอดไว้ที่ข้างท่าราชวรดิษฐ์หลังหนึ่ง ด้วยสมัยนั้นที่สโมสรของผู้ดียังอยู่ทางแม่น้ำตามแบบโบราณ ผู้มีบรรดาศักดิ์มักมีแพเป็นที่พักและเป็นที่พักปะมิตรสหาย ขอบไปมาเที่ยวเตร่กันโดยทางเรือเป็นพื้น....

เรือนแพในปัจจุบัน

ทุกวันนี้เรือนแพตามแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ได้ลดจำนวนลงไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในบริเวณ

กรุงเทพฯ ธนบุรี ซึ่งเคยเป็นแหล่งที่มีเรือนแพนับจำนวนพันหลังในอดีตนั้น เกือบจะหาดูไม่ได้เลยในปัจจุบัน เรือนแพที่ยังพอมืออยู่หลายหลังในปัจจุบันนี้ คือ เรือนแพของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา บริเวณรอบ ๆ เกาะตัวเมือง และตามคลองต่าง ๆ ของจังหวัด แต่ก็มีเรือนแพจำนวนไม่น้อยที่เปลี่ยนสภาพจากเรือนแพมาเป็นเรือนมีเสา คือ เจ้าของได้สร้างเสาขึ้นรับตัวเรือนอย่างเรือนบนบก ทำให้สภาพของเรือนแพที่ลอยอยู่ในน้ำหมดไป ทั้งนี้เป็นเพราะสภาพแวดล้อมมิได้เอื้ออำนวยให้เจ้าของเรือนแพมีอาชีพที่สัมพันธ์กับความเป็นอยู่ของคนในเรือนแพได้อีก และบางแห่งกระแสน้ำก็ไม่ขึ้นลงตามปกติเหมือนสมัยก่อนทำให้เกิดความยุ่งยากแก่เจ้าของเรือนแพ

นอกจากเรือนแพของอยุธยาแล้ว ก็ยังมีเรือนแพของจังหวัดอื่น ๆ อีกบ้าง แต่ก็เหลือจำนวนไม่มากนัก เช่น เรือนแพในจังหวัดอุทัยธานี พิษณุโลก นครสวรรค์ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เรือนแพหรือบ้านลอยน้ำของไทยนั้น นอกจากจะเป็นสิ่งปลูกสร้างที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัย และประกอบอาชีพของผู้คนตามสภาพความเป็นอยู่และสิ่งแวดล้อมอดีตแล้ว ยังมีรูปแบบและลักษณะที่งดงามเฉพาะตนเองที่ต่างไปจากบ้านเรือนของคนไทยโดยทั่วไป แม้จนทุกวันนี้ เรือนแพบ้านลอยน้ำก็ยังคงมีความงามอยู่ไม่เสื่อมคลาย และถ้าใครจะจินตนาการบุคลิกอันงดงามนั้นมาดัดแปลงเป็นบ้านพักอาศัย ซึ่งอาจจะลอยน้ำหรือไม่ลอยน้ำก็ตามที ก็จะได้ลักษณะที่เป็นเค้าโครงของศิลปกรรมไทย ที่เกี่ยวเนื่องมาจากศิลปกรรมในอดีตขึ้นใหม่อีกแบบหนึ่ง อาจจะเป็นเอกลักษณ์ใหม่ของบ้านลอยน้ำในศตวรรษที่ 20 ก็ได้

## ภาคผนวก 4

### พระราชบัญญัติแลกฎหมายที่องนำ

ศุภมัศดุศักราช 1219 สัปสังวจรมิตสิรมาศ สุกปักษจตุตถิ ดิถีศุกรวารปริเฉท กาลกำหนด พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดลราชกุมารสมมติเทพยพงษ์ วงษาดิศวรกระษัตริย์ วรชัตติยราชนิกรโธม จาตุรันตบรมมหาจักรพรรดิราชชังกาษ บรมธรรมิกมหาราชาธิราช บรมนารถบพิตรพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงพระคุณธรรมอันมหาประเสริฐ เสด็จออกณะ พระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย มโหฬสวริยพิमान โดยสถาน อุตราภิมุข พร้อมด้วยพระราชวงษานุวงษแลข้าทูลลอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อยเฝ้าอยู่โดยลำดับ จึงเจ้าพระยา รวิวงษมหาโกษาธิบดีว่าที่พระคลัง กราบบังคมทูลพระกรุณาว่า ทุกวันนี้เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศเข้ามา ค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก้าวกายกันไปไม่เป็นอันดับกัน แลกับต้นนายเรือก็ลงเรือเล็กตีกันเขียงเที่ยวขึ้นลงในลำแม่น้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกัน แลความอื่น ๆ เป็นหลายอย่าง ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่น้ำฉบับหนึ่ง ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปข้างน่าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติ ซึ่งโปรดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการมารพระบัณพสุรสิงหนาทดำรงสเหนื่อเกล้าเหนื่อกระหม่อมว่า แต่ก่อน มาเรือลูกค้าวานิชเข้ามาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครน้อย จึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็ก ขึ้นลงในลำแม่น้ำ ในกาลนี้ลูกค้าในกรุงเทพมหานครก็สร้างเรือใบใหญ่ ๆ ขึ้นมาก เรือลูกค้าต่างประเทศก็ เข้ามาค้าขายทวีมากขึ้นทุกปี จนถึงในปีที่ 7 ที่ 8 แห่งรัชกาลประจุบันนี้ เรือลูกค้าต่างประเทศมาในปีหนึ่ง ก็นับด้วยร้อยลำขึ้นไปแล้ว ถ้อยความในท้องน้ำก็เกิดขึ้นหลายอย่างหลายประการ คนต่างประเทศก็เข้ามาอยู่ มากขึ้น แลความในหนังสือสัญญาซึ่งเมืองใหญ่ต่างประเทศขอให้ราชทูตเข้ามาทำไว้กับกรุงเทพมหานครก็มี ว่า บันดาคอนอยู่ในบังคับกงสุลซึ่งเข้ามาอยู่ ณ กรุงเทพมหานคร ก็ต้องฟังบังคับบัญชาของกงสุลที่เข้ามาตั้ง อยู่ ณ กรุงเทพมหานคร กงสุลจะได้ทำตามหนังสือสัญญาใหม่นี้ แลข้อหนังสือเก่าที่มีได้ยกเลิกทุกประการ แล้วจะได้บังคับบัญชาคนในบังคับของกงสุลให้ทำตามด้วยแล้วกงสุลจะรักษากฎหมายการค้าขายแลกฎหมาย ที่ห้ามปรามจะมีให้คนที่อยู่ในบังคับกงสุลทำผิดล่วงเกินกฎหมายสัญญาของอังกฤษ ของฝรั่งเศส ของอเมริกัน ของเดนมาร์ก โปรตุคอลลกับไทยที่มีอยู่แล้ว แลจะมีต่อไปในภายหน้า ถ้าคนอยู่ในบังคับกงสุลจะเกิดวิวาทกัน ขึ้นกับคนอยู่ในบังคับไทย กงสุลแลเจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะปกุษาตัดสิน ถ้าคนอยู่ในบังคับกงสุลทำผิด กงสุล จะทำโทษตามกฎหมายเมืองนั้น ๆ คนอยู่ในบังคับไทยทำผิดไทยจะทำโทษตามกฎหมายเมืองไทย เพราะฉะนั้น การก็ควรจะต้องตั้งกฎหมายทางบกทางน้ำไว้สำหรับแผ่นดินให้ใช้ได้ด้วยกันทั้งฝ่ายไทยแลคนต่างประเทศ ต่อไป

ข้างนั้นก็มีการเกี่ยวข้องจะได้ชำระว่ากล่าวง่าย จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพแลโพงพางแลของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวมเป็น 24 มาตรา ด้วยกัน

### ตั้งแต่นี้ไปเปนพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหญ่ขึ้นล่องตามลำแม่น้ำ

มาตรา 1 เรือในกรุงเทพมหานครก็ดี เรือเมืองต่างประเทศก็ดี เรือใหญ่ก็ดี เรือลำเลียงก็ดี เข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา แลแม่น้ำหัวเมืองใด ๆ ในอาณาเขตกรุงสยาม ถ้าเรือเข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา ให้ทอดสมอที่ด่านเมืองสมุทรปราการ ให้กัปตันนายเรือบอกชื่อกัปตันชื่อเรือว่ามาแต่เมืองนั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้น มีสินค้าสิ่งนั้น ให้เจ้าพนักงานตรวจตราดูเสียก่อน ถ้ามีปืนกระสุนดินดำก็ให้กัปตันนายเรือเอาปืนกระสุนดินดำมอบให้ผู้สำเร็จราชการเมืองสมุทรปราการเก็บรักษาไว้ ถ้าเรือจะล่องออกไป เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กัปตันต้นหนคนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสุทธสาครดิฐหับประมาสะแดนเจ้าทำให้รู้ก่อน แล้วให้ไปขอหนังสือเบิกล่องแต่เจ้าพนักงานที่โรงภาษี แต่เรือลูกค้าที่ใช้ทั้งเงินแขกตามประเทศของตัวนั้น ให้บอกเจ้าพนักงานกรมท่าช้ายกรมท่าขวา ขอเบิกล่องไปตามธรรมเนียม เรือล่องลงไปถึงด่านให้แวะทอดสมอที่ด่าน เอาหนังสือเบิกล่องไปส่งให้เจ้าพนักงานที่ด่าน เจ้าพนักงานตรวจตราดูแล้ว ไม่มีเหตุเกี่ยวข้องสิ่งใดจึงให้ล่องไป ถ้าเรือขึ้นล่องไม่แวะด่านทำให้ผิดต่อหนังสือสัญญา จะปรับไหมเป็นเงิน 800 บาท ตามในหนังสือสัญญาที่ว่าไว้ ถ้าเรือไปเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ เรือเข้าเรือออกให้ทอดสมอที่ด่านไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมือง ๆ จะบังคับประการใดให้ลูกค้าทำตามบังคับกฎหมายแลข้อสัญญา

มาตรา 2 เรือเข้ามาในลำแม่น้ำแล้ว เวลากลางคืนให้จุดไฟโคมแขวนไม้ที่เสากระโดงตั้งแต่ดาดฟ้าขึ้นไปสูงสามวาเปนนึ่งสูงเกด ให้จุดไฟไว้ตั้งแต่เวลาพลบไปจนรุ่งเรือง เรือเข้ามาถึงกรุงเทพมหานคร ให้กัปตันนายเรือมาบอกเจ้าทำให้รู้ก่อน เจ้าทำให้ทอดสมอที่แห่งใดก็ทำตามบังคับเจ้าท่า แล้วให้ทอดสมอ 2 สายทั้งน้ำขึ้นน้ำลง แล้วให้เลื่อนตอยเสาขึ้นเข้ามาเสีย เจ้าท่าจะบังคับการสิ่งไรให้กัปตันนายเรือฟังบังคับเจ้าท่า ถ้าเจ้าท่าไม่ได้ลงไปจะมีหนังสือไซ้คนไปบอกก็ได้

มาตรา 3 ให้เจ้าท่าบังคับให้ลูกค้าทอดสมอเรืออย่าให้ชิดฝั่งนัก เรือหันขึ้นหันลงอย่าให้โดนแพเขาได้ อย่าให้ทอดสมอเรียงลำติด ๆ กันออกมาจนกีดทางเรือเดิน อย่าให้ทอดตรงปากคลองทุกแห่ง ให้ทอดเรียงลำต่อ ๆ เปนลำดับลงไป ห้ามอย่าให้กัปตันนายเรือผูกหางเชือก หางไซ้รูล้ำขึ้นไปผูกไว้บนดลิ่งให้กีดทางเรือเดินไปมา

มาตรา 4 ถ้าเรือโดนกันแตกหักผู้คนล้มตายเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใดให้มาบอกเจ้าท่า ๆ จะได้ไปดูว่าผู้ใดจะทำผิดทำชอบ แล้วเจ้าท่าจะไปบอกแก่ผู้ที่ควรจะชำระความได้จะได้ชำระตัดสินให้ ถ้าเข้ามาเป็นเหตุขึ้นรั่วจมน้ำอยู่ตามทางเรือเดิน เจ้าท่าจะบังคับให้นายเรือคิดอ่านจ้างคนเอาเรือออกไปเสียให้พ้นทาง ถ้านายเรือไม่จ้างคนเอาเรือที่จมนั้นไป เจ้าท่าจะจ้างคนเอาเรือไปให้พ้นทางเรือเดิน ลงทุนมากน้อยเท่าใดจะคิดเอาแต่นายเรือ

มาตรา 5 ถ้าลูกค้าทั้งปวงไม่ทำตามบังคับในมาตรา 2 มาตรา 3 นั้น ถ้าเรือใหญ่ล่องลงไปแลแล่นขึ้นมาโดนถูกเรือของตัวแตกหักจะเอาใช้แต่ผู้ใดไม่มีได้ ถ้าเรือเล็กไปโดยเรือใหญ่ที่ทอดผิดกฎหมาย เรือเล็ก



ล่มจมไปเสียของมากนักอย่าใด จะบังคับให้ใช้ของที่เสียไปให้ครบ แล้วต้องไหมเงิน 160 บาทแก่นายเรือ เพราะไม่ฟังบังคับในมาตรา 2 มาตรา 3 คดีเช่นนี้ทูกวางซึ่งจะกล่าวต่อไปในเบื้องนำคดีแห่งนี้ก็ดี ถ้าผู้ต้องใช้สงไสไม่เชื่อคำให้การผู้เสียหายก็ให้ผู้เสียหายอ้างพยานที่เห็นเมื่อเอาของบันทุกเรือมาศาลให้ตามสาคนนั้นนับถือ ถ้าพยานศาลได้ จึงปรับไหมให้ ข้อใดมีเบี้ยปรับไหม เงินนั้นเป็นของแผ่นดินไทยทุกข้อ

มาตรา 6 ว่าถ้านายเรือถอยเรือเข้าจอดริมตลิ่ง เพื่อจะรับสินค้าแลประโยชน์อื่น จะผูกเชือกและสาวกะจูดเรือเข้าไปในเวลากลางวันก็ได้ไม่ห้าม แต่อย่าให้ผูกทั้งไว้จนกลางคืน ถ้าถอยเรือเข้ารับสินค้าผูกติดกับตะพาน แต่ลำหนึ่ง 2 ลำไม่กีดทางเรือเดินแลเข้าจอดที่อับเงาทำการสิ่งใด ๆ เรือจอดแอบตลิ่งอยู่ไม่มีหนทางเดินข้างในจะผูกเชือกบนบกโยงเรือไว้ก็ได้ แลเรือพระที่นั่งทอดสมออยู่ที่หน้าพระบรมมหาราชวัง แลพระบวรราชวัง ถึงจะเอาเชือกเอาโซรผูกโยงไว้บนตลิ่งก็ได้ เพราะใกล้หน้าพระที่นั่งที่ประทับริมน้ำ

มาตรา 8 ว่าเรือใหญ่ซึ่งถอยขึ้นถอยล่องไปโดนเรือลูกค้าลำใดลำหนึ่งซึ่งจอดอยู่เป็นปรกติตามบังคับ แล้วนั้นก็ดี โดยเรือแพบ้านเรือนที่จอดแลตั้งอยู่เป็นปรกตินั้นแตกหักพังไปก็ดี กับต้นนายเรือลำที่ถอยมาโดนนั้น ต้องคิดราคาให้ตามที่แตกหักเสียไปมากแลน้อย แต่เรือที่แล่นมาโดนเขาเข้านั้น ถึงจะแตกหักพังอย่างไรจะเอาสินใช้แต่เรือจอดแลแพบ้านเรือนนั้นมิได้ เพราะมาโดนเขาเอง

อนึ่งเรือกลไฟจะมีข้างนำหลายลำ จะไปมาตามน้ำทวนน้ำก็ดี อย่าให้เดินริมฝั่ง ให้เดินกลางน้ำริมแนวเรือใหญ่ทอด ด้วยเรือกลไฟมีกำลังเร็วมากเรืออื่นจะหลีกไม่ทัน

มาตรา 9 ว่าแพที่คนอยู่ก็ดี แพไม้ซุงไม้ไผ่ก็ดี เจ้าของถอยขึ้นล่องแลขาดลอยตามสายน้ำไป ถ้าเรือลำใดทอดอยู่ผิดทางที่บังคับไว้ในมาตราที่ 2 ที่ 3 เมื่อแพมาโดนเขาพันแพให้แตกหักพังไม้ขาดหายไป ผู้ตัดพันก็ต้องใช้ของแก่เจ้าของแพ ถ้าแพโดนเรือแตกหักไปอย่างไร เจ้าของเรือจะเอาสินใช้แต่เจ้าของแพก็ไม่ได้

อนึ่งผู้ใดจะล่องแพให้มีสายสมอกระโรยลงไป ให้เดินแต่ในระวางช่องเรือทอดแลแพที่จอด จะล่องไปข้างไหนก็ให้ไปข้างหนึ่ง ถ้าแลล่องไปโดนเรือที่ทอดอยู่ตามกฎหมายบังคับไว้ในมาตราที่ 2 ที่ 3 ก็ให้เจ้าของเรือตัดพันแพที่มาโดนนั้นปล่อยไป แต่อย่าให้ทำอันตรายแก่ผู้คนแลเอาไม้ในแพนั้นไว้ เมื่อเป็นแต่ตัดให้พันเรือไปเสียถึงไม้หายไป เจ้าของแพจะเอาใช้แต่เจ้าของเรือก็ไม่ได้ ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ตัดแพพหลุดไปเองแล้วเรือแตกหักเพราะแพโดน เจ้าของแพไม่ควรที่คนทั้งหลายนอกจากข้าราชการจะภายหลังเข้าไปใกล้ในที่อันนั้น ถ้าผู้ใดภายหลังเข้าไปข้างในเรือพระที่นั่ง หน้าพระที่นั่งที่ประทับริมน้ำโดนเชือกผูกเรือพระที่นั่งเรือเล็กล่มลง ก็เป็นภพไม่ได้สินใช้ เพราะได้ห้ามไว้แล้วเฉพาะสองแห่งเท่านั้น

อนึ่งเรือในคลองเจ้าของเรือบันทุกของออกมาทอดขายอยู่ที่ท้องน้ำ จะทอดสมออยู่ใกล้ฝั่งก็ได้ แต่ให้มีหนทางในรวางแพกับเรือนั้น ให้เรือเล็กเดินไปมาได้ ตามที่ไว้ในข้อ 3 นั้น ถ้าเรือเล็กจะไปพันติดเชือกติดโซรที่ผูกโยงไว้ แลโดนเรือที่ทอดอยู่ เรือของตัวล่มเสียของไปเท่าใด เรือที่ล่มจะเอาใช้แลปรับไหมแต่เรือใหญ่ไม่ได้

มาตรา 7 ถ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินทั้งสองพระองค์จะเสด็จพระราชดำเนินไปทางชลมารคเรือทอดสมอก็ดทางอยู่ เจ้าพนักงานแลเจ้าทำไปบอกให้ถอยเรือไปเสียให้พ้นทางเสด็จ กับต้นนายเรือก็ต้องถอยเรือไปให้พ้นทางแต่ในสามชั่วโมง แต่บันดาเรือลูกค้าที่ทอดสมออยู่ในลำแม่น้ำ ถ้าเรือพระที่นั่งมาถึงแล้วขอให้ชักทงรับตามธรรมเนียม คนซึ่งอยู่ในเรือนั้นจะหลบตัวเสียให้ลับก็ได้ ฤาจะออกมาคำนับตามธรรมเนียม

ภาษาของตัวก็ได้ แต่ห้ามอย่าให้เดินไปเดินมาแลขึ้นนั่งห้อยเท้าบนปากเรือ ขึ้นทำงานบนเสากระโดงเป็นการหมิ่นประมาท ถ้าทำการหมิ่นประมาทดังนี้ แลไม่ถอยเรือไปให้พ้นทางเสด็จ ถ้าเรือลูกค้ากรุงเทพมหานครจะให้เจ้าพนักงานทำโทษ ถ้าเรือลูกค้าต่างประเทศขึ้นแก่กงสุลเมืองไร จะฟ้องแก่กงสุลเมืองนั้นต้องใช้ให้ห้ามอย่าให้เจ้าของแพเอาเชือกไปผูกกับสายสมอเรือที่ทอดอยู่ แลห้ามอย่าให้ล่องเรือใหญ่ล่องแพเวลากลางคืน อนึ่งถ้าผู้ใดจะล่องแพไปอย่าให้ชิดฝั่งนัก ถ้าชิดฝั่งไปโดนแพที่จอดเป็นปรกติแตกหักไป ให้เจ้าของแพที่มาโดนนั้นใช้ของเจ้าของแพจอด ถ้าที่ใดในรวางกลางน้ำไม่มีเรือทอด จะล่องแพไปกลางน้ำก็ได้ ถ้าแพจะเอาเชือกผูกไว้กับตลิ่งให้ชิดฝั่งก็ได้ ถ้าเรือผู้ใดพานเชือกโดนแพเรือล่มเสียของไปจะเอาใช้แต่เจ้าของแพไม่ได้ เพราะแพไม่เหมือนเรือ เรือภายควรรู้แล้วต้องหลีก อย่าเดินข้างหลังแพที่จอดริมฝั่ง

มาตรา 10 ห้ามอย่าให้ทั้งสิลาทรายดินอับเฉาลง ตั้งแต่ในทีกัลสันดอนน้ำภก 7 วา เข้ามาจนในลำแม่น้ำเจ้าพระยา แลลำแม่น้ำอื่น ๆ ด้วย ถ้าจะทั้งสิลาทรายดินอับเฉาให้บอกเจ้าท่าฤเจ้าพนักงานจะได้ชี้ที่ให้ทิ้ง เมื่อบังคับให้ทิ้งที่แห่งใดแล้วจึงทิ้งได้ ถ้ากัปตันนายเรือไม่ฟังกฎหมายนี้ ขึ้นทั้งอับเฉาลงในที่ห้ามไว้ นี้ จะปรับไหมเงิน 200 บาท

อนึ่งผู้ใดจะปรับจ้างนำร่องเรือเข้าเรือออก ก็ให้มหาหลวงวิสุทธิสาครติฐเจ้าทำให้ไล่เสี่ยงดูเสียก่อน เมื่อหลวงวิสุทธิสาครติฐเห็นว่าเปนคนรู้แท้แล้วจะให้หนังสือสำหรับตัวไป ห้ามมิให้ปรับจ้างนำร่องเอาเอง ถ้าผู้ใดไม่มีหนังสือเจ้าท่าสำหรับตัวนำเรือเข้ามาติดผัดหนทาง จะปรับไหมเอาค่าป่วยการให้เจ้าของเรือ ถ้าผู้ใดได้รับหนังสือเจ้าท่าแล้ว ไปนำร่องเรือผัดหนทางจะต้องชำระดูก่อน ถ้าควรจะปรับไหมจึงจะปรับไหมให้

#### ตั้งแต่ขึ้นไปเปนพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำแม่น้ำแฉนคลอง

มาตรา 1 เรือไปตามน้ำขึ้นก็ดี ไปตามน้ำลงก็ดี ให้ออกกลางน้ำ เรือทวนน้ำให้ไปริมฝั่ง ถ้าเรือตามน้ำมาเดินริมฝั่ง ถ้าเรือทวนน้ำไปเดินกลางน้ำ ให้ผัดทางที่บังคับไว้ จนเรือโดนกันล่มแตกหักเสียสิ่งของไป ให้เรือที่เดินผัดทางใช้ของเรือที่ล่ม ถ้าเรือเดินผัดทางล่ม จะเอาใช้แต่เจ้าของเรือที่เดินถูกทางนั้นไม่ได้ ถ้ามีการมีเหตุควรจะต้องไปริมฝั่งให้ระวังรักษาให้ดีอย่าให้โดนเรือทวนน้ำได้

มาตรา 2 เรือขึ้นน้ำก็ดี เรือล่องน้ำก็ดี ที่ไปตามกัน เรือลำหลังเร็วไปกะทั่งเรือหน้าแตกหักล่มไปก็ดี ฤไปกะทั่งเรือที่จอดอยู่ตามปรกติแตกล่มไปก็ดี ให้ใช้ของเรือที่ล่ม

มาตรา 3 เรือลำหนึ่งจะออกจากท่าไป ฤออกจากปากคลองก็ดี เรือลำหนึ่งจะเข้าจอดก็ดี ฤภายสวนมาตามทางก็ดี หลบหลีกกันมิทันโดนกันเข้าล่มไปด้วยมิได้แกล้งให้เจ้าของเรือซึ่งมิได้ล่มนั้นอยู่ช่วยกู้เรือเก็บของ ถ้ามิได้อยู่ช่วยให้ใช้ของเรือที่ล่มเสียของไปนั้นกึ่งหนึ่ง เพราะหาความเมตตากรุณามิได้

มาตรา 4 เรือเบาให้หลีกเรือหนัก ถ้าเรือเบาไปโดนเรือหนักล่มให้ใช้ของท่านจงเต็ม ถ้าคนตายให้ใช้ค่าคนท่านตามกฎหมายเดิม ถ้าเรือหนักโดนเรือเบาล่มไม่ต้องใช้ ถ้าเรือเบาต่อเรือเบาหลบหลีกกันมิทันโดนกันล่ม ให้เรือที่ไม่ล่มอยู่ช่วยกู้เรือเก็บของ ถ้าไม่อยู่ช่วยให้ใช้ของเรือที่ล่มเสียไปนั้นกึ่งหนึ่ง อนึ่งเรือข้างหนึ่งโตเห็นว่าเป็นเรือข้างหนึ่งเล็ก อาจจะร้องขอหลบหลีกได้ ไม่ร้องหลบหลีก เรือใหญ่แกล้งเกยเรือเล็กล่มจมไป ให้ใช้ของเรือที่ล่มจงเต็ม ถ้าเรือหนักต่อเรือหนักโดนกัน ข้างหนึ่งได้ร้องบอกแต่ไกลพัน 10 วาให้รอไว้ ถ้ามิฟัง

ขึ้นไปโค่นเรือผู้ที่ร้องห้ามล่นไปเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้ผู้โค่นนั้นใช้ของเรือที่ล่นจงเต็ม ถ้ามีหินบอกกัน แต่ไกล 10 วาแลโค่นกัน เรือนั้นล่นข้างหนึ่งควรว่าเป็นบาปเคราะห์

มาตรา 5 เรือหนักที่บันทุกเพียบแลเรือเบาจอดอยู่ชิดกัน เรือเบาจะถอยจะเลื่อนที่ไป ต้องบอกคนในเรือหนักให้ระวังตัวด้วยกัน อย่าให้โค่นให้เกยเรือเพียบ ถ้าไม่บอกก่อนถอยแลเลื่อนเรือเบาไปเกยเรือหนักล่นเจ้าของเรือเบาต้องใช้ของเรือหนักซึ่งเสียแลหาย ถ้ามิได้ถอยแลเลื่อนเปนแต่เรือกะทบ กะทั้งกันเข้าด้วยลมพายุแลคลื่นละลอก เรือเบาโค่นเรือหนักเรือหนักล่น ให้เจ้าของเรือเบาใช้ของกึ่งหนึ่ง เพราะเรือใหญ่กว่ามาจอดใกล้กันจึงโค่น ถ้าเรือหนักใหญ่เรือเบาเล็ก กะทบกะทั้งกันเข้าล่นไปข้างหนึ่งด้วยพายุแลคลื่นละลอก จะว่าแก่กันมิได้ อนึ่งเรือสำหน้ซำมฟากขวางกระแสน้ำไป เรือสำหน้ล่นน้ำมา ถ้าเรือซำมฟากเล็กเรือล่นน้ำใหญ่ให้เรือซำมฟากเล็กเรือล่นน้ำ ถ้าเรือล่นน้ำเล็กเรือซำมฟากใหญ่ ให้เรือล่นน้ำเล็กเรือซำมฟาก ถ้าเรือเล็กไม่หลีกเลี่ยงเรือใหญ่ เรือเล็กแตกล่นจะเอาใช้แต่เรือใหญ่ไม่ได้ ถ้าเรือเล็กหนักเรือใหญ่เบา ให้เรือใหญ่หลีกเลี่ยงเรือเล็ก ถ้าเรือใหญ่ไม่หลีกเลี่ยงโค่นเรือเล็กล่นให้ใช้ของเรือเล็ก ถ้าเรือใหญ่จอดอยู่แนบฝั่งพันทางเรือเดิน เรือเล็กหนักถอยเลื่อนไปโค่นเรือใหญ่เรือเล็กล่นไปเอง จะเอาใช้แต่เรือจอดมิได้

มาตรา 6 เรือไปในลำคลองแคบที่จะไปตามบังคับในมาตรา 1 ตามน้ำแลทวนน้ำนั้นมิได้ด้วยคลองนั้นคับแคบ ก็ให้เรือเล็กหลีกเลี่ยงเรือใหญ่ เรือเบาให้หลีกเลี่ยงเรือหนัก ถ้าเรือลำใดเปนเรือเบาที่ดี บันทุกของเพียบที่ดี ถ้าจะจอดให้จอดเรียงลำกัน แอบแนบอยู่ตามแนวคลอง อย่าให้จอดซ้อนลำกันออกมาจนกีดทางเรือเดิน แลจอดขวางคลองแลจอดปักหลักอยู่กลางคลอง ถ้าขึ้นจอดขวางคลอง แลจอดกลางคลอง แลจอดซ้อนลำกัน ถ้าเรือขึ้นล่นมาโค่นเรือของตัวแตกหักล่นเสียของไปมากน้อยเพียงใด จะให้ผู้โค่นใช้นั้นไม่ได้ ถ้าเปนเวลากลางคืนเรือที่มาโค่นนั้นล่นเสียของไป จะให้เรือที่จอดติดบังคับใช้ของจงเต็ม

อนึ่งคลองรอบกรุงเทพมหานครชั้นใน แลคลองผดุงกรุงเกษมแลคลองสนนตรงคลองบางกอกใหญ่ บางกอกน้อย เปนทางเรือเดินไปมามากทั้งกลางวันกลางคืน ห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือมาปักหลักค้ำค้ำช้อนอยู่กลางคลองให้กีดทางเรือเดิน ถ้าจะค้ำค้ำช้อนหากิน ก็ให้ไปทำเสียที่คลองอื่น ที่เรือเดินน้อยไม่ห้าม

มาตรา 7 มีกฎหมายเดิมว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินทั้ง 2 พระองค์จะเสด็จออกพระราชดำเนินทางชลมารค ห้ามมิให้คนทั้งปวงกายเรือแจวเรือตีกันเขียงคัดหน้ากระบวนตัดท้ายกระบวน แลกายเรือเคียงแข่งกระบวนไป แลเข้าปนไปในกระบวน แลเมื่อเสด็จลงลอยพระประทีปในเวลากลางคืน ณ ที่ประทับริมน้ำ ตามพระราชพิธีทุกปี ในเดือน 11 เดือน 12 เดือนละ 3 วัน ถ้ามีการนักษัตรฤกษ์บางครั้ง เสด็จลงที่ประทับริมน้ำนำพระราชวังที่ดี ที่อื่นก็ดี ถ้ามีตั้งกองจุกช่องล้อมวง ห้ามคนแปลก ๆ ไม่ให้ล่วงเข้ามาในที่ล้อมวง ถ้าผู้ใดขึ้นกายเรือล่วงเกินเข้าไป ในที่ล้อมวงจุกช่องห้ามปราม เจ้าพนักงานจะจับตัวไปทำโทษ ถ้าเป็นคนนอกประเทศซึ่งอยู่ในบังคับกงสุลต่าง ๆ ขอเสียเถิด อย่าให้ผิดกฎหมายนี้ ถ้าขึ้นทำให้ผิดกฎหมายเจ้าพนักงานจะจับตัวส่งต่อกงสุล ถ้าต่อสู้ไม่ยอมให้จับวิวาททุบตีกันขึ้น แตกหักล้มตายประการใด จะว่ากล่าวเอาผิดแต่เจ้าพนักงานผู้จับไม่ได้ เพราะได้ประกาศแล้ว ถ้าคนนอกประเทศทำเจ้าพนักงานล้มตาย กงสุลจะปรับไหมทำโทษให้ตามกฎหมาย แลเมื่อจะมีเวลาที่เสด็จทางใดเมื่อใด ถ้าจะมีนักษัตรฤกษ์เสด็จลงที่ประทับริมน้ำ ถ้าที่อื่น ๆ เมื่อใด เจ้าพนักงานจะจดหมายไปบอกกงสุลให้ทราบไว้ก่อน วันหนึ่งฤกษ์สองวัน เว้นแต่วัน

ลอยพระประทีปปีละ 6 วันนั้นไม่ต้องบอกให้กงสุลทราบเอาเอง อนึ่ง ถ้าเสด็จไปประทับตั้งล้อมวงที่วังสวน  
นั้นทอทยานสวนสระประทุมวันก็ไม่ต้องบอก เพราะเป็นที่หลวงไม่ใช่ทางเดิน

### ตั้งแต่นี้ไปเป็นพระราชกำหนด แก่ชาวแพแลโพงพาง

มาตรา 1 ห้ามไม่ให้ชาวแพปักหลักแพให้เกินยื่นออกมาหน้าแพจนกีดทางเรือเดิน ถ้าจะปักหลักกอกัน  
หน้าแพของตัวนั้น ก็ให้ห่างไว้เพียง 3 ศอก ถ้าผู้ใดไม่ฟังขึ้นปักหลักแพให้เกินกำหนดออกมา เรือมาโดนถูก  
หลักแพเรือล่มเสียหายของไป มากน้อยเท่าใด จะบังคับให้เจ้าของแพให้ใช้ของเรือที่ล่มงเพิ่มเติม

มาตรา 2 เรือทอดสมอผูกติด ๆ กันออกคัดซ้อนกันอยู่กลางน้ำก็ดี โพงพางมีลูกบวบทอดเรียงกัน  
ออกมากกลางน้ำก็ดี เวลากลางคืนให้มีไฟเพลิง แลเปาเขากระปือเป็นที่สังเกต ถ้าเรือแพขึ้นล่องมาโดนถูกเรือ  
แลโพงพางขาดลอยไปประการใดก็ดี เจ้าของเรือ เจ้าของโพงพางจะให้ผู้มาโดนใช้ไม่ได้ เพราะว่าเรือคัดซ้อน  
ผูกติดกัน แลลูกบวบโพงพางรุงรังมาก ไม่เหมือนเรือใหญ่ที่บังคับให้ทอดเรียงลำกันกลางน้ำ ถ้าแพที่จอดเรียง  
กันริมฝั่งตั้งบังคับไว้ในเบื้องต้นนั้น แลจะบังคับลูกบวบโพงพางแลเรือคัดซ้อนให้ทอดอย่างอื่นก็ไม่ได้ ด้วยเคย  
ใช้การอย่างนั้นเป็นการทำมาหากิน ถึงเมื่อเรือแพมาโดนถูกเรือถูกโพงพางเรือล่มแพแตกเสียสิ่งของของผู้คน  
ล้มตาย ก็จะไม่เอาใช้แต่เจ้าของเรือเจ้าของโพงพางไม่ได้เหมือนกัน ให้ผู้ล่องเรือแพรู้แห่งที่โพงพางแลเรือคัดซ้อน  
แล้วระวังตัวแต่ไกลเถิดโพงพางแลเรือคัดซ้อนก็ยอมอยู่เป็นที่เปนตำบล ไม่ได้ยกย้ายไปมาเนื่อง ๆ เหมือนเรือใบเรือ  
ทะเลดอก แต่ห้ามอย่าให้เจ้าของโพงพางเอาไม้ไผ่ผูกขวางช่องไว้ ซึ่งแต่เชือกรั้งลูกบวบให้ยึดยึดกันตามธรรมเนียม  
นั้นไม่ห้าม อนึ่งตั้งแต่ริมตลิ่งออกมาถึงลูกบวบเปนทางเรือเดินนั้น ห้ามมิให้เอาเชือกชิงแลไม้ขวางออกไปให้  
กีดทางเรือเดิน ถ้าเจ้าของโพงพางซึ่งเชือกทอดไม่ออกไปให้กีดทางเรือเดิม เรือขึ้นเรือล่องไปพานเชือกพานไม้  
เรือล่ม ถ้าเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้ผู้ซึ่งเชือกทอดไม้ไปแต่ตลิ่งใช้ของเรือที่ล่ม ถ้าคนตายให้ใช้ค่าคนทำน  
ตามกฎหมายเดิม

มาตรา 3 ว่าถึงกฎหมายเดิม ก็ห้ามมิให้ผู้ใดเก็บของตกแลของลอยน้ำ แต่ครั้งกาลนานมาคนไม่รู้  
กฎหมายก็สำคัญว่าไม่ห้ามเก็บเอาไว้ เจ้าของไปตามก็ทุ่งเถียงว่าตุ่ทวงเกิดทะเลาะวิวาทกันบ้าง เอาเก็บซ่อนเสีย  
บ้าง เปนที่สงสัยว่าเป็นผู้ร้ายลักฉกเอามา มีเหตุผลต่าง ๆ วิวาทกันเนื่อง ๆ แลของหายในแม่น้ำก็ยอมเปนไม้ฆอน  
คักแลกระดานที่แพล่องมาแตกกระจัดกระจายไปตามสายน้ำ เจ้าของไปเที่ยวตามรวบรวมไม่ทัน แลเรือที่ใช้  
สรวายขาดลอยไปนั้นโดยมาก เพราะฉะนั้นบัดนี้ห้ามมิให้ผู้ใดทั้งคนในประเทศนอกประเทศเก็บเอาไม้ฆอนคัก  
แลกระดาน แลเรือเครื่องกำปั่นขาดตกจมน้ำอยู่ก็ดี ของสิ่งใด ๆ ที่ลอยน้ำไปก็ดี เก็บเอาไว้ว่าเป็นของตัวให้  
ขาดจากเจ้าของ ด้วยถือว่าเก็บตกได้ ไม่มีเจ้าของแล้ว ของเปนของผู้เก็บได้ ตามลัทธิคนไม่รู้กฎหมายเลย ถ้า  
ใครเห็นของลอยน้ำมาไม่มีเจ้าของก็ดี ถ้าไล่โจรผู้ร้ายได้ก็ดี ก็ให้เก็บเอาของนั้นไปมอบไว้ ฎาบออกกล่าวแก่นาย  
อำเภอกว่า กำนันพันนายบ้านแลผู้คนมีบันดาศักดิ์ที่อยู่ใกล้ ถ้าเปนเครื่องเรือ ก็ให้ไปบอกหลวงวิสุทธสาครดิฐ  
เจ้าท่า ให้รู้ภายใน 12 ชั่วโมง ให้เจ้าท่าฤาษีอำเภอกำนันพันนายบ้าน แลผู้มีบันดาศักดิ์จดหมายไว้ให้แน่นอน  
แล้วคอยฟังดูเถิด ฝ่ายเจ้าของจงรีบไปเที่ยวสืบตามหาของตัวซึ่งหายไต่ถามทุกอำเภอกว่าในกำหนดเดือนหนึ่งอย่า  
ให้ช้า แลให้ผู้เก็บได้ถ้าเจ้าท่ากำนันนายอำเภอกว่า แลผู้มีบันดาศักดิ์ ซึ่งได้รับของไว้ ฎาท่านบอกกล่าวนั้นบอกให้รู้

## ภาคผนวก 5

ร. 5 น. 9.2/3

### พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมืออยู่ 10 ข้อ

มีพระบรมราชโองการมาณพระบัณฑูล สุรสิงหนาท ให้ตั้งพระราชบัญญัติไว้เป็นธรรมเนียมตรวจตรา รักษาคลองเก่าใหม่ใหญ่น้อยในกรุงเทพฯ และตลอดหัวเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ลงหนังสือพิมพ์ประกาศ ให้รู้ทั่วกันทั้งพระราชอาณาเขตประเทศสยามนี้ แล้วมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้พระชลธาร วินิจัยเป็นพนักงาน แลแต่งตั้งผู้ตรวจตรารักษาคลอง และมีว่าทางที่จะชำระตัดสินคดีของราษฎร ซึ่งเกี่ยวข้องกันเกิดขึ้นเพราะเดินเรือไปมาตามคลอง และริมฝั่งคลองนั้นเป็นธรรมเนียม 10 ข้อ ดังนี้

มาตรา 1 ห้ามมิให้ผู้ หนึ่ง เททิ้งสิ่งของสิ่ง หนึ่ง ลงในลำคลองเป็นอันขาดทีเดียว ถ้ามีพียงขึ้น จะทำให้ผิดธรรมเนียมห้ามนายคลองและผู้ตรวจรักษาคลองพบปะจับได้ เห็นว่าคลองจะตื้นจะเสียเพราะผู้นั้น เทถมสิ่งของต่าง ๆ ลงในลำคลอง นายคลองจะบังคับให้ผู้นั้นไถ่ถอนขึ้นเสียจากในลำคลองให้หมดจดเรียบร้อย แล้วคิดเอาค่าจ้างจากผู้ซึ่งขัดขึ้นนั้นเป็นสองเท่า ส่วนหนึ่งให้ค่าจ้างยังส่วนหนึ่งยกขึ้นเป็นเงินแผ่นดิน

มาตรา 2 ห้ามมิให้ผู้ หนึ่ง ซึ่งเป็นเจ้าของที่ บ้าน ใด ตลอดถึงริมคลองแห่ง หนึ่ง ปักหลักทอดไม้ ขรแลปักเสาปลูก โรง แลชานน่าน้ำแลในลำคลองเป็นอันขาดทีเดียว จะยอมให้ทำได้ก็แต่บันไดน่าน้ำบ้าน แลขรลำดับลงกับที่ริมตลิ่งคลองแลสะพานบันไดยื่นออกไปพ้นตลิ่งคลองในสามศอกก็ไม่ห้าม ถ้าแลผู้ หนึ่ง ทำให้ผิดจากธรรมเนียมในมาตรา 2 นี้ จะบังคับให้ เรือ โรง แลเสาหลักไม้ขรเสียให้เรียบร้อยตาม กำหนดนายคลองและผู้ตรวจตรารักษาคลอง ถ้าแลผู้ หนึ่ง ขัดขึ้นไม่กระทำตามบังคับในธรรมเนียมประเทศ ใ้วันนี้ ก็ให้นายคลองจ้างคนไปเรือถอนจัดแจงเสียให้เรียบร้อย แล้วคิดเอาค่าจ้างแก่เจ้าของที่บ้าน เรือน ซึ่ง ขัดขึ้นมิได้ทำตามธรรมเนียมนั้นตามสมควร

มาตรา 3 ห้ามมิให้ลูกค้าชาวเรือใหญ่เรือน้อย จอดเรือในลำคลองซ้อนกัน 2 ชั้น 3 ชั้น แลปักหลัก จอดเรือในกลางลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดตามอำเภอใจ กีดทางเรือไปมาเป็นอันขาดทีเดียว ถ้าจะพักจะหยุดจะจอด ก็ให้จอดแต่ที่ริมคลองข้างหนึ่งข้างใดตามแต่ที่จะจอดได้ไม่ห้าม เว้นเสียแต่เรือที่บันทุกเพียงหนักเดินมาจวนคราว

แล้วสอบดูของให้แน่นอนว่าจะถูกของรายนั้นๆจะผิดร้ายไปให้ได้ความเป็นแน่นอนแล้ว ซึ่งจะคืนให้เจ้าของไปได้  
ถ้ายังสงสัยว่าของไม่ตรงกัน ก็รอฟังรายอื่นอยู่ก่อน ถ้าผู้เก็บของลายน้ำของจมน้ำ แลของโลโจรผู้ร้ายได้แล้ว  
เอาไปซ่อนเสีย ไม่เอาไปมอบแก่เจ้าท่านนายอำเภอหากำนันพันนายบ้านแลผู้มีบันดาศักดิ์ในภายใน 12 ชั่วโมง  
สืบจับได้จะเอาเป็นผู้ร้าย ถ้าช่วยเก็บให้เจ้าของได้บอกแก่เจ้าท่านนายอำเภอหากำนันพันนายบ้าน แลผู้มีบันดาศักดิ์  
ไว้แล้ว เมื่อเจ้าของมาตามภจะเอาของคืนไป ผู้เก็บได้จะขอเอาค่าถ่ายเป็นรางวัลบ้างก็ตาม แต่เจ้าของแลผู้เก็บ  
ได้กับเจ้าท่านนายอำเภอหากำนัน แลผู้มีบันดาศักดิ์จะว่ากล่าวเปรียบเทียบให้ตกลงกัน

น้ำคลองตื่นเรือติด เหลือกำลังที่เจ้าของเรือจะต่อจะเข็นจะลากไปได้ ก็ไม่เอาโทษเอาผิดเพราะเป็นการมิได้แก่งทำให้เสียธรรมเนียม แต่ให้ชาวเรือระวังอย่าให้เรือติดขึ้นซ้อนกัน 2 ลำ 3 ลำอยู่แห่งเดียว ถ้าจะต้องติดตันก็ยอมให้ติดตันเรียงตามลำคลองแต่แถวเดียว ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใดมิทำตามธรรมเนียมขึ้นปักหลักจอดเรือกลางคลองแลจอดเรือซ้อนกันสองชั้นสามชั้นให้กีดทางเรือไปมา เรือล่องไปมาหลบหลีกไม่พ้นโดนกันเข้าแตกหักเสียหาย ฝ่ายเรือที่จอดกีดทางจะให้เปนภัยอยู่แก่ตัวเอง ถ้าเรือฝ่ายหนึ่งแตกหักเสียหาย จะบังคับให้เรือที่จอดกีดทางให้ใช้สิ่งของงเติมตามมากแลน้อย ถ้าเรือจอดริมคลองชั้นเดียวตามข้อบังคับแล้ว เรือล่องไปมาไม่แจ้งให้โดนเรือที่จอดเรียบริ้วให้แตกหักเสียหาย จะให้เรือที่โดนนั้นใช้สิ่งของงเติมตามมากแลน้อย ถ้าเรือที่ล่องไปมาทำผิด ไม่ระวังให้โดนเรือที่ติดตันเช่นว่ามาแล้วนั้น แลเรือของตัวแตกหักเสียสิ่งของมากน้อยเท่าใด ให้เปนภัยอยู่กับตัวเองจะเอาใช้แก่เรือที่ติดตันมิได้ แลที่จะได้รู้ว่าเรือที่ติดตันกลางคลองไม่มีความผิด.....

มาตรา 4 ห้ามมิให้ลูกค้าแพไม้ต่าง ๆ จอดซ้อนกัน 2 ชั้น 3 ชั้น ในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใด ให้จอดได้แต่ริมตลิ่งคลองออกมา 3 วาชั้นเดียว แต่ที่ลำคลองกว้างตั้งแต่ 10 วาขึ้นไป เพราะจะให้มืทางเรือไปมา มิให้แพกีดขวางเรือได้ ถ้าแลผู้ใดขึ้นจอดแพกีดขวางเรือเดินให้ผิดธรรมเนียมที่กำหนดไว้ ซึ่งให้เรือไปมาได้รับความขัดขวาง เตือดร้อนจะปรับเอาโทษแก่ผู้เจ้าของแพ แลบังคับให้ถอยไปจากที่นั้นตามกำหนดของนายคลอง อนึ่ง ลำคลองเล็ก ๆ นั้นก็มีหลายคลอง กว้างตั้งแต่ 2 วาขึ้นไปจนถึง 4 วา 5 วา ห้ามมิให้เรือกำลังกว้างปากตั้งแต่ 6 ศอก 8 ศอก 10 ศอกเข้าไปจอดประจำทำในคลองเหล่านั้น เพราะจะกีดขวางเรือไปมา ถ้าจะเข้าไปจอดด้วยมีกิจธุระสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ก็ยอมให้พักอยู่ในลำคลองได้เพียงคลองน้ำขึ้นคราวหนึ่งสองคราว ถ้าผู้ใดมิได้รักษาธรรมเนียมทำให้ชาวเรือผู้อื่นได้รับความขัดขวางเตือดร้อนเพราะเรือของตัวกำลังกว้างปิดทางเรือของผู้อื่นเดินไม่ได้ อนึ่ง คลองเล็ก ๆ เหมือนเช่นคลองตลาด คลองลอดแลคลองอื่นที่ผ่านทูลเข้าไปในกำแพงพระนคร แลใกล้เคียงกำแพงที่มีอยู่หลายแห่ง ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ทั้งสองฝั่งนั้นทำเว็จและถ่ายอุจจาระลงไปในคลองนั้น เพทังสิ่งของอื่นโสโครก คือเนื้อสัตว์ใหญ่ต่าง ๆ แลแมวสุนัขสุกรตายเปนอันขาดทีเดียว เพราะคลองเหล่านั้นอยู่ในที่ชุมนุมข้าราชการแลราษฎร ถ้าผู้ใดตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลองเหล่านั้นจะทำเว็จถ่ายอุจจาระที่ริมคลองก็ให้ก่อด้วยอิฐทำด้วยไม้ เปนหีบลงไปในแผ่นดิน ให้มีประตูเปิดได้ปิดได้ ไปข้างริมคลองสำหรับรับกันของโสโครกให้มิดชิดและผู้ที่เป็นเจ้าของเว็จนั้นต้องเสียเงินค่าจ้างให้แก่นายคลองตามสมควร นายคลองจะได้จัดเรือจ้างคนไว้สำหรับมารับเอาของโสโครกไปทิ้งที่แม่น้ำใหญ่ 3 วัน 5 วันครั้งหนึ่ง ถ้าเจ้าของจะโกยไปเอาก็ได้ แต่ให้ทำตามเวลาที่กำหนดไว้แลที่บ้านของผู้ใดริมตลิ่งคลอง ผู้นั้นต้องรักษาให้เรียบริ้วหมดจดทุก ๆ แห่งเพราะเหตุที่คนจะใช้น้ำในลำคลองนั้นมากด้วยกัน ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใดมิได้กระทำตามข้อบังคับชี้แจงไว้นี้ แลขัดขึ้นแต่ข้อหนึ่งข้อใด ก็ให้นายคลองจัดแจงทำเสียให้เสร็จ แลคิดเอาค่าอิฐ ค่าปูน ค่าไม้ ค่าจ้างแก่เจ้าของที่นั้น ๆ ตามสมควร ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมิได้ทำตามบังคับไว้ นายคลองแลผู้ตรวจตรารักษาคอง ฤาพบปะมีผู้มาร้องต่อนายคลอง จะเอาตัวผู้กระทำผิดธรรมเนียมเปนโทษ

มาตรา 5 ว่าเรือลูกค้าซึ่งบันทุกสิ่งของสินค้าต่าง ๆ ไปจอดประจำทำอยู่ในลำคลองใหม่เก่าใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใด ก็ยอมให้จอดริมตลิ่งคลองแต่ชั้นเดียวฝั่งหนึ่งฝั่งใดตามที่ควรจะจอดได้ก็ไม่ห้าม แลห้ามมิให้จอดเรือขวางลำปักหลักล้อมเรือสูง ๆ แลเรือกำลังใหญ่ไปจอดซื้อขายในลำคลองเล็กในคับคลองกีดขวางทางเรือไปมาเช่นว่ามาในข้อ 4 แล้ว เพราะมิใช่ลำคลองของตัวบุคคลไว้ใช้แต่จำเพาะ เปนคลองสำหรับแผ่นดินราษฎร

ยอมเอาไครยใช้เรือไปมาด้วยกันทั่วพระราชอาณาเขต เพราะฉะนั้นจึงให้มีธรรมเนียมบังคับไว้ มิให้เสียประโยชน์ทั้งเรือจอดประจำท่าค้าขาย และเรือไปมาด้วยกันทั้งสองฝ่าย ถ้าแลผู้ใดมีฟังขึ้นกระทำให้ผิดจากธรรมเนียมที่ตั้งบังคับไว้ นายคลองแลพวกตรวจตรารักษาคลองพบปะแลมีผู้มาร้องต่อนายคลองจะเอาตัวผู้กระทำให้ผิดธรรมเนียมเป็นโทษ

มาตรา 6 ว่าเรือลูกค้าใหญ่่น้อยทั้งปวง แจว ภาย ถ่อ ฤาขึ้นบนตลิ่งคลองลาก ฤาแล่นไปไปมาในลำคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใดก็พึงเข้าใจธรรมเนียมที่หลีกเลี่ยงอย่าให้โดนกันให้ชัดเจน ด้วยคนถือท้ายเรือ ภาย ๆ เรือ แจว ถ่อ ลาก แล่นไป ก็ยอมหันหน้าไปข้างหัวเรือของตัวทุกคน ถ้าเรือไปมาสวนกันบังคับให้หลีกเลี่ยงกันนั้นคือให้วาด ฤาพาย ฤาให้เหหัวเรือไปข้างขวามือของคนถือท้ายในเรือของตนเองทั้ง 2 ฝ่าย เพราะเหตุจะให้หลีกเลี่ยงกันไปข้างขวามือของตัวเองทั้งสองฝ่าย ถ้าเป็นเวลามืดค่ำก็ให้ร้องบอกกันแต่เพียงว่าขวามือทั้ง 2 ฝ่าย..... (เกี่ยวกับการจราจรในคลอง)

มาตรา 7 ว่าลำคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยทั้งปวงซึ่งห่างกำแพงพระนครออกไปนั้น ควรจะต้องมีถนนริมคลองฝั่งหนึ่งฝั่งใด กว้าง 4 ศอก ฤา 6 ศอก ฤาให้คนเดินไปมาค้าขายแลกิจการอื่น ๆ โดยสะดวก ถ้าแลมีคลองแยกฤาลำกระโดงที่จะไขน้ำเข้าสวนเข้านาขวางตัดถนนริมคลองฝากหนึ่งฝากใดก็ให้นายคลองบังคับผู้ที่มีประโยชน์จะใช้คลองแยกแลลำกระโดงนั้นให้ทำสะพานข้ามคลองแยก และลำกระโดงจงทุกแห่งด้วยจะให้คนเดินไปมาตามถนนริมคลองโดยสะดวกมิให้ขัดขวาง การที่จะทำสะพานข้ามคลองแยกลำกระโดงนั้นให้ทำตั้งแต่กว้างศอกหนึ่งขึ้นไป จะทำด้วยไม้ขน 5 ก้า 6 ก้า สองต้นเรียงกันฤาไม้อื่น ๆ และจะทำสูงต่ำเท่าใด ผลก็ให้ทำตามบังคับของนายคลองโดยสมควร ถ้าแลผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งได้ผลประโยชน์ในคลองแยกแลลำกระโดงเท่านั้น ขัดขึ้นมิทำตามธรรมเนียม ก็ให้นายคลองจัดการทำสะพานข้ามเสียเองให้เสร็จ จะเป็นเงินค่าจ้างค่าไม้ มากน้อยเท่าใด ก็ให้คิดเอาผู้ที่ขัดขึ้นมิกระทำตามบังคับบัญชาของนายคลอง อนึ่ง ท่านผู้ใดมีน้ำใจจะสร้างสะพานข้ามคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยแห่งหนึ่งแห่งใด เพื่อจะให้ราษฎรเอาไครยเดินไปมาได้สะดวกนั้น เป็นการที่ดีที่เจริญแก่บ้านเมืองไม่เป็นที่ห้าม แต่ให้บอกแก่นายคลองไปพิจารณาดูที่จะทำสะพานข้ามคลองนั้น แลให้มีแบบสะพานแก่ผู้ที่จะทำให้ออกด้วยธรรมเนียม เพื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าแผ่นดินจะเสด็จพระราชดำเนินมาทางนั้น ๆ จะได้ไม่ต้องเป็นที่เสียหายอันตรายแก่สะพาน ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดขึ้นกระทำให้ผิดธรรมเนียมผู้ตรวจคลองพบปะจับได้ ฤามีผู้หนึ่งผู้ใดฟ้องต่อนายคลอง ๆ จะเอาตัวมาพิจารณาเป็นสัจจะเอาตัวผู้นั้นเป็นโทษ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งเป็นเจ้าของที่บ้านที่สวนที่นา ตีกริมคลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยทั้งปวง ปลูกต้นจากต้นเตย เขม ดาวงต้นไม้อื่น ๆ ฤาชักสวะปลูกผักน้ำต่าง ๆ ฤาปล่อยให้ต้นล้ม ต้นอ้อ ต้นพง งอกขึ้น ยืนลงไปในลำคลองเป็นอันตรายทีเดียว เพราะของเหล่านั้นจะชักให้คลองตันแคบเข้าทุกปี ผู้ตรวจคลองต้องบังคับให้เจ้าของที่บ้านที่สวนที่นาแผ้วถางหรือขึ้นเสียจากในลำคลองให้เรียบร้อย ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมิทำตามบังคับ นายคลอง ๆ จะเอาคนโทษซึ่งจะได้มาแต่ข้อ 6 นั้น มาแผ้วถางหรือขึ้นเสียให้เรียบร้อย แล้วจะคิดเอาค่าจ้างแก่เจ้าของที่บ้านที่สวนที่นาตามสมควรยกไว้เป็นเงินแผ่นดิน อนึ่ง คลองใหม่ที่จะขุดลอกออกไปหัวเมืองนั้น ๆ เหมือนเช่นคลองเจดีย์บูชา คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองพวกประชาคมขึ้น คลองแสนแสบ คลองบางบอน คลองสุนัขหอนเหล่านี้ ต้องให้มีถนนริมคลอง ฝั่งหนึ่งกว้าง 8 ศอกให้ตลอดลำคลอง เพราะจะให้เป็นที่เอาไครยของชาวเรือใหญ่่น้อยทั้งปวงลากเรือไปมาโดยสะดวกด้วยทางไกล ควรจะปลูก



ตันไม้ใหญ่ ๆ ริมถนนทางคลังคลองขึ้นไป 8 คอกให้ตลอด ถ้าผู้ใดมีค่าธรรมเนียมข้อบังคับจะเอาตัวเป็นโทษ  
 มาตรา 9 ว่า คลองเก่าใหม่ใหญ่่น้อยทั้งปวง ซึ่งห่างกรุงเทพฯ ออกไปที่ยังไม่มีผู้หนึ่งผู้ใดจับจอง  
 เป็นเจ้าของทำบ้านทำสวนทำนา จะได้รับการแผ้วถางที่ริมคลองนั้นให้เรียบร้อยก็ยังมีอยู่เป็นอันมาก นายคลอง  
 ก็ต้องมีอำนาจไปเบิกคนโทษที่กรมหนึ่งกรมใด ถ้าในคุกมาให้ชุดหรือคลองให้เรียบร้อยตามสมควร เพราะคน  
 โทษคนคุกเหล่านั้น เป็นคนใจร้าย ใจพาลทำการอาชญา คบจะเอามารากรากำทำการทำนุบำรุงบ้านเมือง  
 หนึ่ง นายคลองต้องมีอำนาจชำระตัดสินถ้อยความของราษฎรซึ่งวิวาทด้วยเรือโดนกัน แลเหตุเกิดขึ้นในลำคลอง  
 ต่าง ๆ โดยยุติธรรมตามผิดแลชอบเสียก่อน ถ้าชำระไม่ตกลงขัดข้องอยู่ด้วยประการหนึ่งประการใด นายคลอง  
 จึงจะส่งไปตามกระทรวง

มาตรา 10 ว่า คลองใหม่ คือ คลองเจดีย์บูชา คือคลองมหาสวัสดิ์ คือคลองภาษีเจริญ คลองดำเนิน-  
 สะดวก เป็นคลองสำคัญสำหรับลูกค้าชาวเรือบันทุกสินค้าต่าง ๆ ไปมาค้าขายโดยเรือโดยสะดวก ห้ามมิให้ผู้หนึ่ง  
 ผู้ใดล่องแพไม้ซุง แพไม้เสาะไม้ไผ่ไม้รวกแพไม้อื่น ๆ และเรือฟ่งไม้ไปมาทางคลองที่กำหนดห้ามนั้น เพราะ  
 จะกีดขวางเรือไปมาแลห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดปล่อยให้ ช้าง โค กระบือ ลงลุยน้ำในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใด  
 นอกจากนายคลองยอมให้เป็นอันขาดทีเดียว แลห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดภสัครพักพวกถือเครื่องศาสตราวุธไปมั่วสุม  
 ชุมนุมที่ในลำคลองแลริมคลองแห่งหนึ่งแห่งใดให้เกินกำหนดใน 20 คนขึ้นไป แลห้ามมิให้พวกหนึ่งพวกใด  
 ถือเครื่องศาสตราวุธเดินไปเดินมาที่ริมคลังคลองแลไปเรือในลำคลองแห่งหนึ่งแห่งใดที่เป็นพวกเดียวกันมากกว่า  
 20 คนขึ้นไปเป็นอันขาดทีเดียว ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดมีพียงขึ้นทำให้ผิดธรรมเนียมที่ประกาศไว้นี้ จะเอาตัวเป็นโทษ  
 ประการหนึ่งนายคลองแลผู้ตรวจตรารักษาคอง ต้องมีตราแลเครื่องแต่งตัวแลเครื่องศาสตราวุธแลเรือธงสำหรับ  
 ตัวให้เป็นที่ยกของอาณาประชาราษฎรจะรู้ว่าเป็นผู้ตรวจตรารักษาคอง แลนายคลองต้องรักษาคอง  
 โดยยุติธรรม ถ้าแลนายคลองผู้ตรวจตรารักษาคองกระทำความข่มขู่ข่มเหงแห่งอาณาประชาราษฎรนอก  
 ธรรมเนียม 10 ข้อนี้ไปให้ราษฎรได้รับความขัดขวางเดือดร้อนแต่ข้อหนึ่งข้อใดจะเอาตัวนายคลองเป็นโทษ  
 ได้ความขัดขวางเดือดร้อนแต่ข้อหนึ่งข้อใดจะเอาตัวนายคลองเป็นโทษ

ธรรมเนียม 10 มาตรา นี้ ก็ยังไม่ถ้วนถี่ทีเดียว ถ้าธรรมเนียมนี้ลงแล้ว 6 เดือน ถ้าปีหนึ่ง 2 ปี  
 เห็นว่าข้อความสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ควรจะยกเลิกเสียฤาเติมลง จะต้องยอมให้ยกเลิกให้เต็มตามสมควร แลยังมีความไขข้อ  
 ออกธรรมเนียมนี้อีก 10 ข้อเป็นกฎหมายสำหรับให้นายคลองชำระตัดสินความของราษฎรซึ่งวิวาทกันในลำคลอง  
 แลริมคลังคลองขึ้นไปเส้นหนึ่ง 2 เส้น 3 เส้นตามสมควร ตั้งแต่วันออกกฎหมายประกาศธรรมเนียมคลองนี้  
 ไปสองเดือน ถ้าแลผู้ใดไม่ระวังทำให้ผิดธรรมเนียมคลองใน 10 มาตรา นี้แต่ข้อหนึ่งข้อใด นายคลองแลผู้ตรวจ  
 รักษาคองพบปะจับได้จะปรับเอาตามพิกัตที่ตัดสินไว้ 10 ข้อดังนี้

หมายเหตุ ประกาศมา ณ วัน พุทธศักราช เดือน 10 ขึ้น 14 ค่ำ ปีมะเมีย โทศก ศักราช 1232 เป็นจำนวน  
 ที่ 667 ในรัชการปัจจุบันนี้

หมายเหตุ พระราชบัญญัติฉบับนี้ออกใน พ.ศ. 2413 - ผู้วิจัย

## ภาคผนวก 6 ก.

หนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองได้ทำ ณ กรุงเทพมหานครเป็น 2 ฉบับ ลงวัน 5 ๖ ค่ำ ปีชวดสัมฤทธิ์ศก จุลศักราช 1250

ด้วยคอมมิตติกรมพระนครบาล รับพระบรมราชโองการใส่เกล้า ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า, ให้เป็นผู้แทนในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งจะได้เรียกต่อไปในหนังสือสัญญาเห็นว่า ผู้อนุญาตฝ่ายหนึ่ง พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์ พระนางนาพิธภางี (ชื่น) นายโยวา กิมแคร์ซี ซึ่งเดิมอยู่เมืองในประเทศอิตาลี แลบัดนี้เข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานครในแผ่นดินสยามเป็นช่างรับเหมาก่อทำตึก ทำเรือน แล้วได้แสดงตนตามพระราชกำหนดกฎหมายว่า เป็นสัปเหรอดสยาม (ตั้งแต่ ณ วัน 9 ค่ำปีชวดสัมฤทธิ์ศก จุลศักราช 1250) กับนายยมบุตรพระยาพิสน์สมบัติบริบูรณ์ (ยิ้ม) ที่เข้าหุ้ส่วนแปนคอมปะเนียดคลอง ซึ่งจะเรียกต่อไปในหนังสือสัญญาเห็นว่า ผู้รับอนุญาตฝ่ายหนึ่ง ได้ปรึกษาพร้อมกันตกลงทำสัญญาไว้ต่อกันดังจะว่าต่อไปนี้

ข้อ 1 ด้วยผู้รับอนุญาต ได้ทำความสัญญาดังที่จะกล่าวต่อไปในหนังสือนี้ แลรับว่าจะยอมปฏิบัติตามข้อบังคับสัญญาที่จะกล่าวต่อไป ผู้อนุญาตจึงได้ยอมอนุญาตให้ผู้รับอนุญาตมีโอกาสที่จะเป็นผู้ได้เลือกก่อน และขุดคลองก่อนผู้อื่นในที่ตำบลทั้งปวง ซึ่งเป็นพระราชอาณาเขตรสยามตามข้อบังคับคำสัญญาได้เสมอ 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงชื่อสัญญากัน แลข้อความในสัญญานี้ ผู้รับอนุญาตต้องเข้าใจว่าไม่ได้เป็นความเกี่ยวข้องตลอดถึงการที่ผู้ใดผู้หนึ่งได้รับอนุญาตขุดคลองกว่าสัญญานี้ แลไม่เป็นข้อบังคับห้ามมิให้ผู้ใดผู้หนึ่งขุดคลองในเขตรแขวงที่บ้านที่สวนที่ไร่นาแลที่ใด ๆ จะเกาะในเขตรที่ซึ่งเป็นสิทธิ์ของผู้นั้น ๆ

ข้อ 2 ผู้รับอนุญาตจะคิดขุดคลองใหม่ในตำบลใดก็ดีและจะขอข้อมคลองเก่าในตำบลใดก็ดี ต้องนำแผนที่แบบแผนคลองที่กำหนดจะขุดกว้างยาวทุก แลทำหนังสือแจ้งการที่จะกำหนดเวลาที่ขุดและกำหนดคลองจะแล้วช้านานเพียงใดมายื่นแก่ผู้อนุญาตให้เห็นชอบด้วยก่อนทุก ๆ คราว เมื่อได้รับหนังสือสำคัญจากผู้ให้อนุญาตยอมเห็นชอบด้วยในความคิดนั้นแล้ว ผู้รับอนุญาตจึงจะลงมือขุดคลองข้อมคลองนั้นได้ ถ้าแลผู้อนุญาตจะเห็นข้อขัดขวางที่ควรจะต้องแก้ไข ฤๅข้อขัดขวางที่จำเป็นจะเห็นชอบไปด้วยความคิดของผู้รับอนุญาตไม่ได้ โดยเหตุอันสมควรใด ๆ ก็ดี ผู้อนุญาตจะชี้แจงให้ผู้รับอนุญาตทราบเหตุอันนั้น ๆ เพื่อที่จะได้แก้ไขฤๅเลิกถอนการที่คิดนั้นเสียตามเหตุการที่สมควร, แลผู้อนุญาตจะตอบความเห็นทั้งนี้ให้ผู้รับอนุญาตทราบในกำหนดเดือนหนึ่ง

ข้อ 3 ถ้าจะมีผู้ใดผู้หนึ่งมาขออนุญาตขุดคลองในที่ตำบลใด ๆ ซึ่งผู้อนุญาตเห็นสมควรว่าจะเป็น

ประโยชน์แก่แผ่นดิน ควรจะยอมให้ขุดได้ก็จะแจ้งความให้ผู้รับอนุญาตทราบ ถ้าผู้รับอนุญาตก่อนว่าคลองตำบลนั้น ๆ ผู้รับอนุญาตจะขุดหรือไม่ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ขุดจึงจะยอมให้ผู้ขออนุญาตใหม่ขุดตามความประสงค์ ถ้าผู้รับอนุญาตจะรับขุดแล้วก็จะอนุญาตให้ขุด แต่การที่ผู้รับขุดนี้ต้องลงมือขุดตามกำหนดเวลาที่ผู้รับอนุญาตเดิมกำหนดไว้ ถ้าพ้นกำหนดเวลาผู้รับอนุญาตไม่ลงมือขุดคลองขุดลงมือขุดคลองแล้ว แต่คลองค้างไม่แล้วเสร็จตามกำหนดที่ผู้ขออนุญาตเดิมกำหนดไว้ ผู้ให้อุญาตจะคืนอำนาจอันนี้เสียไม่ให้ผู้รับอนุญาตขุดคลองนี้ต่อไปก็ได้ จะให้ผู้ขออนุญาตเดิมขุดผู้ใดผู้หนึ่งขุดคลองที่ยังไม่ได้ลงมือขุดคลองที่ขุดค้างไว้วันก็ได้

ข้อ 4 คลองใดคลองหนึ่งซึ่งผู้รับอนุญาตได้อุญาตให้ขุดใหม่ และได้ออกทุนของผู้รับอนุญาตขุดเองนั้น ถ้าได้ขุดคลองเสร็จแล้วเมื่อใดที่แผ่นดิน 2 ผังคลอง ที่ไม่มีผู้ใดจับจองเป็นเจ้าของไว้แต่เดิม วัดตั้งแต่ผังคลองขึ้นไปฟากละ 40 เส้น 2 ฟากรวม 80 เส้นจนตลอดลำคลองที่ขุดลงใหม่นั้น ให้ผู้รับอนุญาตถือเอาว่าเป็นผู้รับอนุญาตได้จับจองไว้แล้ว ตั้งแต่วันที่ลงมือขุดคลองนั้นแก่ผู้หนึ่งผู้ใดจะมาจับจองที่นาในกำหนดนี้ นอกจากผู้รับอนุญาตยอมให้จองนั้นไม่ได้ ผู้รับอนุญาตจะขายให้ผู้หนึ่งผู้ใดก็ขายได้ตามความปรารถนา แต่การที่ผู้รับอนุญาตได้ผลประโยชน์ถือเอาที่แผ่นดินที่กล่าวแล้วนี้เป็นที่ผู้รับอนุญาตได้จองไว้แล้วนั้นจะถือเอาเกินกำหนดเวลาในพระราชบัญญัติซึ่งว่าด้วยการจับจองที่นานั้นไม่ได้ ต้องประพฤติตามพระราชบัญญัตินั้นทุกประการ

ข้อ 5 ถ้าผู้ให้อุญาตเจ้าพนักงานในกรมที่ทำการโยธาจะกำหนดการขุดคลองใหม่ที่ตำบลใด ๆ ก็ดี ฤๅจะซ่อมคลองเก่าที่ตำบลใดก็ดี ซึ่งจะจำหน่ายทุนของหลวงออกเป็นค่าจ้างแล้ว จะได้แจ้งความให้ผู้รับอนุญาตทราบก่อนผู้อื่น เพื่อจะได้รับจ้างขุดนั้น แต่ถ้ามีผู้มาว่าลคราคากัน ผู้รับอนุญาตกำหนดราคาขุดคลองฤๅซ่อมคลองแพ่งไปกว่าผู้อื่นแล้ว เจ้าพนักงานทำการโยธาจะทำเองก็ดี ผู้ให้อุญาตเจ้าพนักงานทำการโยธาที่ไม่ต้องจำเป็นให้ผู้รับอนุญาตทำการ จะให้ผู้อื่นที่ลคราคาถูกกว่าทำการขุดคลองฤๅซ่อมคลองนั้นก็ได้

ข้อ 6 คลองเก่าที่ตื่นเรือไปมาไม่สะดวก ผู้รับอนุญาตจะขออนุญาตลงทุนขุดซ่อมให้ภัก และได้รับหนังสือสำคัญเห็นชอบด้วยความคิดตั้งไว้ในข้อ 2 แล้วก็ดี ผู้ให้อุญาตเจ้าพนักงานทำการโยธาจะขอให้ผู้รับอนุญาตลงทุนขุดซ่อมให้ดังนี้ก็ดี เมื่อขุดคลองสำเร็จแล้วผู้ให้อุญาตจะยอมให้ผู้รับอนุญาตเก็บเงินแก่เรือไปมาในคลองนั้นใช้ทุนที่ลงไปก็ได้ ฤๅจะคิดเงินใช้ทุนที่ผู้รับอนุญาตได้ลงไปกับทั้งให้กำไรร้อยละ 10 ก็ได้ ถ้าแลจะให้ผู้รับอนุญาตเก็บเงินแก่เรือไปมาเองแล้วกำหนดราคาทีเก็บเงินมากน้อยเท่าใด และกำหนดที่จะเก็บเงินนั้นช้านานเพียงใด ผู้รับอนุญาตต้องกำหนดยื่นให้ผู้อนุญาตตรวจก่อนตกลงการที่ซ่อมคลอง เมื่อผู้ให้อุญาตเห็นชอบด้วยแล้วจึงจะได้ลงมือขุดซ่อมคลองนั้น

ข้อ 7 คลองที่ผู้รับอนุญาตจะได้ขุดลงใหม่เมื่อสำเร็จแล้ว ผู้รับอนุญาตจะต้องเป็นผู้รักษาและจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองนั้นไปชั่วเวลาที่ผู้รับอนุญาตจะขายที่ซึ่งจะถือเอาตามความข้อ 4 ว่า เป็นที่ของผู้รับอนุญาตเหมือนได้จับจองไว้ทั้ง 2 ผังได้หมด แลในคลองเก่าที่ผู้รับอนุญาตเป็นผู้รับจ้างขุดให้ภักนั้น ถ้าเป็นการมอบอำนาจให้ผู้รับอนุญาตเก็บเงินแก่เรือไปมาเองก็จะรักษาแลจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองนั้นไปชั่วเวลาที่เก็บเงิน แลการที่ผู้รับอนุญาตจะรักษาแลจัดการทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคลองดังกล่าวนี้ จะต้องมีความที่จะจัดการรักษาแลข้อบังคับสำหรับการในคลองนั้นให้ชัดด้วย ต้องส่งให้ผู้อนุญาตตรวจเห็นชอบผู้ให้อุญาตก่อนแล้วจึงจะใช้ได้ เมื่อสิ้นเวลากำหนดนี้แล้ว ผู้รับอนุญาตต้องมอบการนั้นให้ผู้อนุญาตรักษาแลจัดการที่เกี่ยวข้องในคลองนั้นต่อไป

ข้อ 8 การที่ผู้รับอนุญาต ได้รับพระราชทานพระบรมราชาอนุญาตผลประโยชน์ตามสัญญา ผู้รับอนุญาตได้ทำการนี้เป็นส่วนกำไรร้อยละ 20 ส่งขึ้นพระคลังมหาสมบัติตามความสัญญาในข้อนี้ และเมื่อเจ้าพนักงานกรมพระคลังมหาสมบัติจะตรวจสอบบัญชีใด ๆ ในรายการทำการขุดคลอง ผู้รับอนุญาตจะยอมให้ตรวจทุกบัญชีตามเวลาที่ขอตรวจ

ข้อ 9 การที่ให้ออนุญาตผลประโยชน์แก่ผู้รับอนุญาตตามสัญญา ผู้รับอนุญาตต้องเข้าใจว่า...ยอมให้เฉพาะคอมปนีที่อยู่ในกฎหมายสยาม เพื่อผู้รับอนุญาตจะตั้งคอมปนีหุ้นส่วนจัดการขุดคลองตามอนุญาตนี้แล้ว คอมปนีนั้นจะต้องอยู่ในบังคับสยาม จึงจะรับผลประโยชน์ตามสัญญานี้ได้

ข้อ 10 แม้ว่าผู้รับอนุญาต ปรารถนาจะมอบประโยชน์แห่งความอนุญาตนี้ให้ผู้ใดผู้หนึ่งก็ดี ต้องนำหนังสือสัญญาที่เข้าหุ้นส่วนกันนั้น กับทั้งหนังสือสัญญามอบอนุญาตให้inamaหาฎาให้ผู้อนุญาตทราบก่อน เพื่อผู้ให้ออนุญาตเห็นชอบบลงลายมืออนุญาตไว้เป็นสำคัญด้วยแล้วจึงจะใช้ได้ ถ้ามิฉะนั้น ซึ่งจะมอบอนุญาตให้ผู้ใดผู้หนึ่งก็เป็นอันใช้ไม่ได้ แต่ต้องถือว่าซึ่งอนุญาตไว้ดังนี้ ผู้รับอนุญาตจะกระทำการเองก็ดี จะมอบให้ผู้หนึ่งก็ตีมิให้การคอมปนีเข้าหุ้นส่วนนั้น ผิดไปกับความในข้อสัญญานี้จึงทุก ๆ ข้อได้เลย ถ้าเป็นการผิดไปไม่ถูกต้องตามข้อสัญญานี้แต่ข้อหนึ่งข้อใดแล้ว หนังสืออนุญาตนี้ก็เป็อันขาดใช้ไม่ได้ ผู้ให้ออนุญาตจะไม่ให้ผลประโยชน์ตามสัญญานี้แก่ผู้รับอนุญาตต่อไป

ข้อ 11 ถ้าผู้รับอนุญาตผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งควรจะได้รับประโยชน์ในหนังสืออนุญาตนี้ แลทั้งผู้ที่ได้เข้าหุ้นส่วนจะเป็นคนเดียวฤหลายคนก็ดี ลินทุนต้องล้มไม่ได้เข้าหุ้นส่วนในคอมปนีก็ดี ฤคอมปนีเข้าหุ้นส่วนจะเลิกการของคอมปะนีนั้นโดยคิดทำเองก็ดี ฤต้องเลิกโดยที่จำเป็นอย่างใดอย่างหนึ่งก็ดี ประโยชน์แห่งหนังสืออนุญาตนี้ ต้องกลับคืนเป็นของผู้อนุญาต ผู้อนุญาตจะยอมอนุญาตประโยชน์นี้ให้ผู้อื่นอีกก็ได้ แต่ถ้าเปนแต่เหตุที่ผู้เข้าหุ้นส่วนแยกกันออกจากคอมปะนีฤผู้เข้าหุ้นส่วนจะตายไปก็ดี แต่ยังมีผู้ใดผู้หนึ่ง ซึ่งยังจะรับหุ้นส่วนแลทำการขุดคลองนี้ต่อไป จะใคร่ได้รับผลประโยชน์ตามสัญญานี้ต่อไปอีกแล้ว ก็ให้ผู้รับอนุญาตมีหนังสือแจ้งความให้ผู้ให้ออนุญาตทราบเพื่อจะได้เห็นชอบด้วย และผู้อนุญาตจะไม่ถือว่าสัญญานี้เปนขาดใช้ไม่ได้ เมื่อผู้ที่เข้าหุ้นส่วนกันในคอมปะนีนี้ยังถือตาม แลรักษาข้อสัญญาทุก ๆ ข้อตั้งนว่าไว้ในข้อ 10 นั้น

ข้อ 12 ผู้รับอนุญาตซึ่งจะได้รับประโยชน์ตามสัญญานี้ต้องลงมือทำการขุดคลองในกำหนด 2 ปีนับตั้งแต่วันที่ได้ทำหนังสือสัญญานี้ ถ้าพ้นกำหนดนี้ไม่ได้ทำการ หนังสืออนุญาตนี้ต้องยกเสียเปนอันใช้ไม่ได้ ผู้ให้ออนุญาตจะอนุญาตประโยชน์อันนี้กับผู้ใดผู้หนึ่งก็ได้

ข้อ 13 ผู้ทำสัญญาทั้ง 2 ฝ่ายได้รักษาอำนาจไว้ที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขคำในหนังสือสัญญานี้ ฤเพิ่มเติมข้อความขึ้นใหม่ ตามที่จะเห็นสมควรโดยเหตุการณ์ใด ๆ ก็ดี แลข้อซึ่งได้ตกลงกันประการใด เพื่อทำหนังสือที่เปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อความนั้น ก็จะต้องลงชื่อประทับตราไว้ด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย

ผู้แทนพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว (เซนพระนาม)

1 นครศวรฤทธิ 2 สวัสดิโสภณ ผู้ได้รับอนุญาต 1 (เซนพระนาม) สายสนิทวงศ์ 2 (เซนชื่อ) พระนาณพิชภาณี (เซนชื่อ) นายโยวากิม แครซี 4 (เซนชื่อ) ยม

## ภาคผนวก 6 ข. หนังสือไขข้อสัญญา

พระยาภาสกรวงศ์ ที่เกษตราธิบดี ผู้รับพระบรมราชโองการ ที่จะเป็นผู้ให้อนุญาตในการขุดคลองทั่วพระราชอาณาเขตฝ่ายหนึ่ง พระนานาพิธภาษีซึ่งได้รับอำนาจแทนกอมปนีขุดคลอง ผู้ได้รับพระบรมราชานุญาตพิเศษฝ่ายหนึ่ง ได้มาปรึกษาชี้แจงอธิบายรายการตามข้อสัญญา แลความประสงค์ของเจ้าพนักงานกรมเกษตรธิการ แลความประสงค์ของกอมปนีขุดคลองซึ่งกันแลกัน เป็นความเข้าใจตกลงกันต่อไปนี้

1. ความในสัญญาข้อ 1 ที่ว่ากอมปนีมีโอกาสที่จะเป็นผู้ได้เลือกก่อนผู้อื่นในที่ตั้งตำบลทั้งปวง ซึ่งเป็นพระราชอาณาเขตสยามตามในข้อบังคับคำสัญญานี้เสมอ 25 ปีนั้น ความในข้อนี้กอมปนีขุดคลองได้อธิบายไขข้อขยายความว่าถ้าผู้หนึ่งผู้ใดจะขออนุญาตขุดคลองก็ได้ไม่เป็นการขัดขวางสิ่งใดกับข้อสัญญาในข้อ 1 แต่กอมปนีจะขอเป็นผู้รับจ้างขุดก่อน เมื่อราคาค่าจ้างของกอมปนีแพงไปก็ตามใจผู้ขออนุญาตขุดคลองจะจ้างผู้อื่นขุดก็ได้โดยไม่มีอุปาย ถ้าราคาค่าจ้างของกอมปนีน้อยกว่า ภาเสมอกับราคาค่าจ้างของผู้อื่น กอมปนีต้องได้รับจ้างขุดก่อน เป็นความเข้าใจกันดังนี้ แลคำที่ว่ากอมปนีจะเป็นผู้ได้เลือกก่อน ในข้อสัญญานั้นแก้เป็นผู้ได้รับจ้างก่อน

2. กอมปนี จะขอรับอนุญาตขุดคลอง ซึ่งหมายที่ 1 ในแผนที่ ในแล้งนี้ให้ได้ลงมือขุดในเดือนมกราคม เพราะกอมปนีได้ลงทุนค่าจ้างตรวจทำเชกแซนคลอง แลสิ่งเครื่องจักรไว้แล้ว แลคลองนี้จะให้แล้วในรัตนโกสินทรศก 11 ถ้าคอเวอนแมนต์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะต้องการให้กอมปนีตรวจทำระดับน้ำสิ่งไร ถ้าแม้ว่าผู้ที่จะขออนุญาตขุดคลองอื่น ๆ ต้องทำระดับน้ำแลยื่นเชกแซนในคลองที่จะขุดเหมือนอย่างเจ้าพนักงานเรียกร้องให้กอมปนียื่นเสมอทั่วหน้ากัน แลแล้วกอมปนีก็จะยอมตรวจระดับน้ำยื่นตามที่เจ้าพนักงานเรียกร้องเอาแต่ในชั้นที่จะขออนุญาตขุดคลองเลขที่ 1 ตามแผนที่นั้น จะขอส่งระดับน้ำต่อภายหลังเมื่อได้ลงมือขุดคลองแล้วก็จะได้ตรวจระดับน้ำไปที่เดียว

3. มิคเตอร์โยคิมแครซี ซึ่งเป็นคนต่างประเทศผู้มีชื่อเข้าหุ้นในกอมปนีขุดคลองนี้ จะได้กลับเป็นคนอยู่ในบังคับสยามตามหนังสือสัญญา ตั้งแต่วันที่ได้รับอนุญาตขุดคลองไป แลทุนรอนผลประโยชน์ของกอมปนีขุดคลองนี้ไม่เกี่ยวข้องแก่ต่างประเทศโดยอย่างหนึ่งอย่างใดเลย การประพฤติกองกอมปนีในการขุดคลอง

นี้จะอยู่ในพระราชกำหนดกฎหมายที่มีอยู่แล้ว ถ้าจะมีต่อไปทุกประการ

ด้วยความเข้าใจในระหว่างเจ้าพนักงานกรมเกษตรราชการ ผู้รับพระบรมราชโองการเป็นผู้รับอนุญาต  
ดังกล่าวมาสามข้อข้างบนแล้ว แลเพื่อจะให้เป็นพยานมั่นคงสำคัญวันนี้ ผู้อนุญาตและผู้รับอนุญาตได้ลงชื่อ  
ด้วยลายมือแลประทับตราไว้เป็นสำคัญ หนังสือความเข้าใจข้อนี้ได้เขียนไว้ เป็นสองฉบับความต้องกันรักษา  
ไว้คนละฉบับ แต่วันที่สิบหก ธันวาคม รัตนโกสินทรศก ร้อยเก้า (109)

ผู้ให้อุญาตประทับตราพระพิรุณทรงนาค (ลงชื่อ) ภาสกรวงษ์

ผู้รับอนุญาตประทับตรา (ลงชื่อ) นานาพิธภาณี เย เครซี่

## ภาคผนวก 7

# พระราชบัญญัติ

## รักษาคล่อง สก 121

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า การเพาะปลูกกสิกรรม การค้าขายไปมาก็คดี ในพระราชอาณาเขตนี้ทางน้ำลำคลองเป็นสิ่งสำคัญและในเวลานี้คลองก็มียุคแล้วเป็นอันมาก แต่ชำรุดตื้นเขินไปเสียโดยมาก เหตุเพราะยังมิได้จัดการรักษาให้พอเพียง ทรงพระราชดำริ จะบำรุงและรักษาคล่องเก่าที่มีอยู่แล้ว และที่จะขุดขึ้นใหม่ให้เรียบร้อยถาวร เพื่อให้เป็นประโยชน์และสะดวกแก่ธุระของราษฎรยิ่งขึ้น จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ ดังนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติรักษาคล่องรัตนโกสินทรศก 121

มาตรา 2 เมื่อจะใช้พระราชบัญญัตินี้สำหรับคลองใดเมื่อใด จะได้ออกประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาเป็นสำคัญ

ความในมาตรา 2 ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนโดยมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. รักษาคล่อง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2483

มาตรา 3 เมื่อได้ใช้พระราชบัญญัตินี้ในคลองใดแล้ว ให้ยกเลิกพระราชกำหนดกฎหมายเดิมที่ขัดกับพระราชบัญญัตินี้เสีย มิให้ใช้ในคลองนั้นสืบไป

มาตรา 4 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะตั้งเจ้าพนักงานสำหรับรักษาคล่องตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา 5 ถ้าเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการเห็นว่า คลองใดสมควรจะมีถนนหลวงริมคลอง เพื่อให้มหาชนสัญจรไปมา หรือเพื่อเป็นทางโย่งเรือได้โดยสะดวกฝั่งละเท่าใด ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะยกเวนที่ริมคลองนั้นแต่ฝั่งเดียวก็ดี หรือทั้ง 2 ฝั่งก็ดี ไว้เป็นถนนหลวงได้ตามที่เห็นสมควร จะกำหนดเนื้อที่ยื่นขึ้นไปเท่าใด ถ้าและที่ที่ต้องการตามความในมาตรานี้ เป็นที่มีเจ้าของถือกรรมสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่ก่อนแล้ว ก็ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะจัดซื้อที่นั้นได้อย่างซื้อที่ทำการหลวง เช่น ที่ทำทางรถไฟ เป็นต้น

มาตรา 6 ถ้าหากว่าสามารถจะทำได้โดยอื่นแล้ว ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดเอาอายุเยื่อฝุนฝอย หรือสิ่งโสโครกเททิ้งในคลอง และห้ามมิให้เททิ้งสิ่งของดังกล่าวมาแล้วลงในทางน้ำลำคูซึ่งเลื่อนไหลมาลงคลองได้ ถ้าผู้ใดกระทำความผิดต่อมาตรานี้ ให้ปรับผู้นั้นไม่เกิน 20 บาท หรือจำคุกไม่เกินเดือนหนึ่ง หรือทั้งปรับและจำ

ทั้งสองสถาน

มาตรา 7 การที่จะพาสัตว์พาหนะ คือ ช้าง ม้า โค กระบือ ข้ามคลองนั้นให้ขึ้นลงได้ที่ทำซึ่งกำหนดไว้ให้เป็นที่สำหรับข้ามสัตว์พาหนะ ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดพาสัตว์พาหนะขึ้นลงในคลองนอกจากทำข้ามเป็นอันขาด ถ้าผู้ใดกระทำผิดต่อมาตรานี้ผู้นั้นมีโทษให้ปรับผู้นั้นรายตัวสัตว์พาหนะเป็นเงินไม่เกินตัวละ 10 บาท

มาตรา 8 ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดละเลย ปล่อยให้สัตว์พาหนะมาทำแปลงในถนนหลวง ให้ปรับผู้นั้น ๆ รายตัวสัตว์เป็นเงินไม่เกินตัวละ 1 บาท

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดกระทำให้คลองและฝั้งคลอง หรือถนนหลวงเสียไปด้วยประการใด ๆ ถ้าผู้ใดกระทำผิดต่อมาตรานี้ ให้ปรับผู้นั้นไม่เกิน 20 บาท หรือจำคุกไม่เกินเดือนหนึ่ง หรือทั้งปรับและจำด้วย ทั้งสองสถานและต้องทำสิ่งซึ่งเสียหายให้คืนดีด้วยอีกโสดหนึ่ง

มาตรา 10 ถ้าคลองใดได้จัดการซ่อมแซม แลรักษาให้เป็นการสะดวกแก่การไปมาของมหาชนแล้ว ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการมีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับกำหนดพิกัดอัตราเก็บค่ารักษาคลองนั้น ๆ จากเรือแพที่อาศัยไปมาในคลองนั้นได้ตามที่เห็นสมควร และให้มีอำนาจที่จะเลิกหรือจะเปลี่ยนแปลงพิกัดอัตรานั้นเมื่อใด อย่างไร ได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา 11 ให้เสนาบดีและกระทรวงเกษตราธิการ มีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับในการที่จะทำสะพานข้ามคลอง หรือสะพานทำน้ำในคลอง และกำหนดขนาดแพที่จะล่องในคลอง และกำหนดให้จอดเรือแพในลำคลอง เพื่ออย่าให้กีดขวางแก่การไปมาของมหาชนได้

มาตรา 12 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ มีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับสำหรับรักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

บรรดากฎข้อบังคับเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ ซึ่งได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตตั้งขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัตินี้ เมื่อได้ประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้ได้เหมือนเป็นส่วนหนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 13 ให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ เป็นเจ้าหน้าที่รักษาและจัดการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

ประกาศมา ณ วันที่ 14 ตุลาคม รัตนโกสินทรศก 121 เป็นวันที่ 12390 ในรัชกาลปัตยุบันนี้



## ประกาศ เพิ่มเติมพระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ. 121

---

มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่าแต่เดิมกรมคล่องซึ่งมีหน้าที่ในการซ่อม ทำ และรักษาทางน้ำ ลำคลองต่าง ๆ ได้ขึ้นอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ครั้นเมื่อพระพุทธศักราช 2455 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกกรมคล่องมาขึ้นในกระทรวงคมนาคมเป็นกรมทางมีข้อความแจ้งอยู่ในประกาศ ลงวันที่ 27 มีนาคม พระพุทธศักราช 2454 นั้นแล้ว ส่วนพระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ. 121 มาตรา 13 ซึ่งได้มีกำหนดไว้ว่าให้เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการเป็นเจ้าหน้าที่รักษาและจัดการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินั้นให้เติมคำว่า เสนาบดีกระทรวงคมนาคม ขึ้นอีกผู้หนึ่งในพระราชบัญญัตินั้น

ประกาศมา ณ วันที่ 26 มีนาคม พระพุทธศักราช 2456 เป็นวันที่ 1232 ในรัชกาลปัตยุบันนี้

## ภาคผนวก 8

### คลอง : สัญลักษณ์ของชาวฝั่งธนบุรี

สำหรับท่านที่ไม่คุ้นเคยกับฝั่งธนฯ หรือจังหวัดธนบุรีในอดีต คงไม่ทราบว่าฝั่งธนฯ นั้นยังมีของดีหลงเหลืออยู่ นั่นคือ “คลอง” ที่มีอยู่มากมายทั้งสายเล็กสายใหญ่ คลองเหล่านี้เปรียบเสมือนเส้นโลหิตของชาวธนบุรี ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

พื้นที่ที่เรียกว่าธนบุรีนั้น เดิมเป็นพื้นดินเดียวกับกรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ทางตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม เพราะแนวแม่น้ำไหลอ้อมโค้ง โดยมีแนวโค้งที่อยู่ได้จากแนวคลองบางกอกน้อย อ้อมผ่านตลิ่งชันและวกมาออกคลองบางกอกใหญ่ ในสมัยสมเด็จพระชัยราชาธิราช ทรงโปรดฯ ให้ขุดคลองลัด ตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อย ไปถึงบริเวณหน้าวัดอรุณราชวรารามฯ ทำให้แม่น้ำเปลี่ยนทิศทางคลองลัดกว้างขึ้น ขณะเดียวกันแม่น้ำเก่าก็แคบเข้าจนมีลักษณะเป็นคลองได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ คลองบางขุนศรี และคลองบางกอกใหญ่

จากลักษณะภูมิประเทศ ธนบุรีเป็นที่พื้นที่ราบลุ่ม สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 1.50 เมตร จึงมีน้ำท่วมอยู่เสมอในฤดูน้ำหลาก มีเส้นน้ำธรรมชาติ ที่แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมเส้นทางน้ำเหล่านี้เป็นประโยชน์สำหรับผู้อยู่อาศัย ซึ่งใช้เป็นทั้งเส้นทางสัญจรและอุปโภคบริโภค

ถ้าจะศึกษาเรื่องคลองของฝั่งธนฯ แล้ว คลองแรกที่ควรรู้จักคือ คลองบางกอกน้อย ถ้าท่านยืนอยู่บนฝั่งกรุงเทพฯ ด้านท่าพระจันทร์ ท่านจะเห็นปากคลองบางกอกน้อยอย่างชัดเจนทางด้านขวามือของท่านติดบริเวณสถานีรถไฟบางกอกน้อย คลองนี้ในอดีตเดิมเป็นลำน้ำเจ้าพระยา จึงมีขนาดค่อนข้างใหญ่ ท่านที่ลงเรือเข้าไปในคลองบางกอกน้อยก็จะได้เห็นสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของชาวริมคลอง การทำสวนผลไม้ ตลอดจนวัดวาอารามที่มีประวัติมาแต่โบราณ

อาณาเขตของคลองบางกอกน้อยในปัจจุบันยาวเพียง 14 กิโลเมตร นับตั้งแต่ปากคลอง ตรงที่แยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงที่ว่าการอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี สภาพบ้านเรือนสองฝั่งคลอง ในช่วงแรก ๆ ของคลองจะมีความหนาแน่นมาก ตัวเรือนมักจะเป็นแบบสมัยใหม่เสียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะหาสภาพชีวิตที่เหมือนในอดีตได้ยาก เนื่องจากบริเวณนี้ค่อนข้างเจริญ มีถนนหลายสายตัดผ่าน ทำให้ความสำคัญของคลองลงไปบ้างในแง่เป็นเส้นทางคมนาคม แต่ก็ยังใช้ประโยชน์ในลักษณะเป็นท่าระบายน้ำอยู่ เมื่อแล่นเรือลึกลงไป ท่านก็จะเห็นสภาพความเป็นอยู่แบบไทย ๆ มากขึ้น บ้านเรือนทรงไทยหลังคามุงจากบ้าง มุงสังกะสีหรือกระเบื้องบ้าง ตั้งอยู่ริมตลิ่ง มีสะพานยื่นออกมาในคลอง มีหัวบันไดน้ำหรือศาลาท่าน้ำ ในช่วงเวลาเย็น ท่านจะพบ

ชีวิตอีกอย่างหนึ่งที่นำอาชีพของชาวบ้านริมคลอง ศาลาทำน้ำ หรือที่เรียกกันว่า “หัวสะพาน” (เนื่องจากเดิมไม่ค่อยนิยมสร้างศาลา จะมีแต่สะพานและบันไดเท่านั้น ยกเว้นบ้านใหญ่ ๆ) จะเป็นที่ยึดกลุ่มหนึ่งคุยกันท่ามกลางสายลม เด็ก ๆ จะพากันว่ายน้ำและกระโดดน้ำเล่นอย่างสนุกสนาน มีเรือขายอาหารประเภทต่าง ๆ แล่นผ่านอยู่ตลอดเวลา สภาพชีวิตแบบนี้ปัจจุบันยังหาได้ แต่น้อยกว่าในอดีต การใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองในอดีตจะใช้อาบน้ำซักผ้า ต้ม ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ชาวบ้านริมคลองนี้จะอาศัยเรือเป็นพาหนะ แต่ละบ้านแต่ละหลังมักจะมีเรือบดลำเล็กบ้างใหญ่บ้างผูกติดอยู่กับหัวสะพานหรือยกไว้บนบก (ปัจจุบันการผูกเรือไว้ที่หัวสะพานจะพบน้อยมากเนื่องจากการหายบ่อย ๆ) นอกจากนั้นแล้วยังใช้น้ำในคลองเพื่อการทำสวนด้วย เพราะอาชีพของชาวบ้านริมคลองก็คือการทำสวน ในแต่ละสวนจะมีคูน้ำที่ขุดเข้าไปเพื่อให้ น้ำในคลองไหลเข้าไป ในคลองบางกอกน้อยสวนที่ขึ้นชื่อมากก็คือ สวนทุเรียน

เมื่อแล่นเรือไปได้สักเส้น ก็เห็นคลองเล็กแยกทางซ้ายมือ คลองนี้คือคลองบางขุนนนท์ ซึ่งมีชื่อทางสวนทุเรียนมาก เลยจากแยกบางขุนนนท์ทางขวามือ มีคลองแยกเข้าไปทางวัดนายโรง ชื่อคลองบางบำหรุ คลองนี้ไม่ใหญ่นัก ชาวบ้านแถบนี้จะมีอาชีพปลูกดอกไม้ขาย เลยจากปากคลองบางบำหรุ ก็จะเข้าสู่เขตอำเภอตลิ่งชัน มีวัดที่สำคัญคือวัดสุวรรณคีรี หรือวัดชีเหล็ก คลองบางกอกน้อยจากวัดชีเหล็กช่วงนี้จะสามารถไปเขตอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรีได้ คลองช่วงนี้เป็นคลองขุดขึ้นในสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิเมื่อปี พ.ศ. 2100 เมื่อแล่นเรือไปตามลำคลองก็จะเห็นคลองแยกทางซ้ายมือชื่อคลองมหาสวัสดิ์ เป็นคลองขุดไปทะเลแม่ น้ำนครชัยศรี ชาวบ้านในอดีตใช้เป็นเส้นทางไปจังหวัดนครปฐม สุพรรณบุรีได้ ระยะทางต่อไปของสองฝั่งคลองจนถึงเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี มีคลองเล็ก ๆ ซอยแยกเข้าไปมากมาย

คลองบางกอกน้อยในช่วงเขตอำเภอตลิ่งชัน เลยจากปากคลองบางบำหรุไปนั้น เป็นทางสามแยก ขวามือไปอำเภอบางกรวยดังที่ได้กล่าวแล้ว ส่วนทางซ้ายเป็นลำน้ำเจ้าพระยาเดิมที่ไหลอ้อม คลองช่วงนี้มีชื่อว่า คลองชักพระ หรือคลองตลิ่งชัน (ที่เรียกว่าคลองชักพระเนื่องจากมีประเพณีที่เรียกว่า งานชักพระ เป็นการเชิญพระบรมสารีริกธาตุจากวัดนางชีในคลองด่าน ชักแห่ไปทางเรือจากหน้าวัดนางชีไปตามคลองด่าน เลี้ยวซ้ายไปตามคลองบางหลวง และผ่านช่วงปลายของคลอง ช่วงนี้คือคลองชักพระแล้วอ้อมไปคลองบางกอกน้อย ออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวบริมฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา มาสู่คลองบางหลวงแล้ววกเข้าปากคลองด่าน มายังวัดนางชีเดิม ประเพณีนี้เป็นงานบุญประจำปีที่ชาวฝั่งธนฯ ยังถือปฏิบัติกันมา แม้ว่าปัจจุบันจะมีชื่อไม่เป็นที่แพร่หลายนักก็ตาม) คลองช่วงคลองชักพระนี้มีคลองแยกหลายสาย เช่น คลองบางระมาด คลองบางพรหม เรื่อยลงมาทางทิศใต้ จะพบสี่แยกใหญ่ ทางซ้ายมือคือคลองมอญ ในเขตอำเภอบางกอกน้อย ขวามือคือคลองบางเชือกหนัง ไปเขตตำบลบางเชือกหนัง อำเภอตลิ่งชัน เลยจากสี่แยกใหญ่เรื่อยมามีแยกขวามือ เข้าสู่คลองบางแวก ที่ปากคลองแห่งนี้ในอดีตจะมีบ้านเรือนหนาแน่น เป็นแหล่งการค้าขายทางเรือ มีพ่อค้าแม่ค้าจากที่ต่าง ๆ นำผลผลิตของตนมาขายในบางนี้ สภาพของตลาดคล้ายกับตลาดน้ำวัดไทรที่เลื่องชื่อ ปัจจุบันสภาพตลาดน้ำที่นี่มีเหลือน้อยมาก คงมีแต่เรือของพ่อค้าแม่ค้าที่พายเรือขายของไปตามคลองตามปกติ คลองใหญ่ในช่วงนี้มีชื่อว่า คลองบางขุนศรี เพราะอยู่ในเขตตำบลบางขุนศรี อำเภอบางกอกน้อย เลยจากแยกคลองบางแวกมาทางด้านขวามือ ก็จะมีแยกของคลองบางจากตามลำคลองเหล่านี้ ปัจจุบันสภาพการเป็นสวน มีทั้งสวนผลไม้และสวนผักอยู่ และถือเป็นอาชีพเก่าแก่ของชาวบ้านที่สำคัญ เรือบรรทุกผักจากคลองเหล่านี้

จะมุ่งออกมาแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ปากคลองตลาดเพื่อขายผลผลิต คลองแยกเหล่านี้เป็นสายไม่ใหญ่นัก คลองใดที่ไม่ได้เชื่อมกับคลองอื่นก็จะมีบริเวณกว้างเฉพาะปากคลอง ยิ่งลึกเข้าไปก็จะแคบลง กลายเป็นลำกระโดงเข้าสู่เรือกสวนชาวบ้าน ซึ่งในหน้าแล้งน้ำน้อยทำให้ลำบากต่อการสัญจรเป็นอย่างยิ่ง จากแยกคลองบางจากเรือยามามีคลองแยกทางขวามือ ชื่อคลองภาษีเจริญ ซึ่งเข้าใจว่าเป็นคลองขุด เพราะลำน้ำตรงมาก เลยจากปากคลองนี้มาจะมีแยกทางขวามือเช่นกันคือ คลองด่าน ที่เรียกว่าคลองด่านเพราะในอดีตมีด่านตรวจเก็บภาษี จากคลองนี้สามารถไปสู่จังหวัดสมุทรสาครได้ ลำคลองใหญ่จากปากคลองด่านไปสู่แม่น้ำเจ้าพระยาช่วงนี้เรียกคลองบางหลวงหรือคลองบางกอกใหญ่ คลองบางหลวงนี้ก็มีคลองแยกสายใหญ่หลายสาย คลองแยกต่าง ๆ เหล่านี้จะเชื่อมกับลำน้ำเจ้าพระยา แถบบริเวณอำเภอคลองสาน อำเภอดาวคะนอง เช่น คลองบางสะแก คลองบางไส้ไก่ คลองสำเหร่ เป็นต้น

คลองบางหลวงจัดเป็นคลองที่สำคัญมากในสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี ปากคลองบางหลวงเคยเป็นที่ตั้งของพระราชวังและป้อมวิชัยประสิทธิ์ ดังนั้นตลอด 2 ฝั่งคลองจึงเป็นที่ตั้งบ้านเรือนขนาดใหญ่ มีบริเวณกว้างของขุนนาง ข้าราชการ ผู้มีฐานะดี สลับกับบ้านเรือนราษฎร

ตรงบริเวณปากคลองด่านจะมีหมู่บ้านทำสวนผลไม้และสวนพลู มีวัดติดกัน 3 วัด คือ วัดนางนอง วัดนางชี และวัดอัปสรสวรรค์ ที่ปากคลองนี้อดีตเป็นบ้านของขุนนางผู้ใหญ่ชื่อ พระยาพิเชตพิเศษพิสัยวินิจฉัยโกศล ซึ่งเป็นบิดาของสมเด็จพระนางเจ้าอินทรศักดิศจี ซึ่งทำให้คลองบางหลวงมีไฟฟ้าเข้ามาตั้งแต่อดีต

ตลอดช่วงคลองบางหลวง มีย่านที่สำคัญ ๆ เช่นตลาดพลู ในอดีตนอกจากจะเป็นตลาดที่ค้าขายสินค้าแล้ว ยังมีกิจกรรมอื่นแทรกอยู่คือป้อนเล่นถั่วเล่นโป นอกจากนั้นยังมีโรงสี โรงถ่าน ตั้งอยู่ริมคลอง หมู่บ้านแขกเจ้าเซ็น ทั้งสองฝั่งของคลองบางหลวง นอกจากบ้านเรือนแล้วส่วนใหญ่จะเป็นสวนผลไม้ สวนพลู สวนหมาก ซึ่งคนคลองบางหลวงนี้จะนำผลผลิตของตนลงเรือไปขายที่ท่าเตียน อาชีพจึงมีทั้งทำสวนและค้าขายพร้อม ๆ กัน

ที่ปากคลองบางหลวง ตลอดแนววัดกัลยาณมิตรในอดีตมีสภาพเหมือนตลาดเพราะมีเรือขนาดใหญ่จากสวนนอกคือแถวบางช้าง นำสินค้าเช่น มะพร้าว กะปิ น้ำปลามาขาย เรือใหญ่เหล่านี้ชาวเรือจะใช้เป็นที่อยู่อาศัยในตัว เนื่องจากเป็นเรือขนาดใหญ่มีหลังคา บานประตูมิดชิด สามารถกันแดดกันฝนได้ ปัจจุบันเรือแบบนี้ยังมีจอดอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาบ้าง

ในอดีต การปลูกบ้านริมน้ำเป็นที่นิยมมากเนื่องจากความจำเป็นในการใช้น้ำจากแม่น้ำลำคลองในการอุปโภค บริโภค ในบางแห่งเช่นริมคลองมอญบางช่วง จะมีบ้านเช่าที่ปลูกติดกันเหมือนห้องแถวเป็นเรือนไม้หันหน้าเข้าหาคลองตลอดแนว ทำให้ต้องมีสะพานยาวหน้าบ้าน เพื่อใช้เป็นทางเดิน ลักษณะนี้คล้ายกับบ้านเรือนบริเวณตลาดน้ำดำเนินสะดวกปัจจุบัน นอกจากบ้านริมน้ำแล้ว ก็ยังมีเรือนแพซึ่งใช้เป็นทั้งที่อยู่อาศัยและร้านค้า การมีเรือนแพนี้เป็นที่นิยมกันมาก ซึ่งในอดีตแม้แต่เพลงกล่อมเด็กก็ยังกล่าวถึงเรือนแพ คือ “สาวน้อยเรือนแพ นั่งอยู่ข้างแม่ ทำอะไรไม่เป็น” เรือนแพนี้จะมีหนาแน่นตามแหล่งชุมชน แต่ละจุดของคลองซึ่งส่วนใหญ่มักจะมีอยู่บริเวณปากคลอง ทางแยก ปัจจุบันแหล่งชุมชนดังกล่าวได้เปลี่ยนจากแหล่งชุมชนทางน้ำเป็นแหล่งชุมชนบนบก เนื่องจากความเจริญ มีถนนตัดผ่าน

คลองใดในปัจจุบันที่ยังใช้เป็นเส้นทางคมนาคมก็จะมีสภาพที่กว้างขึ้น นอกจากเหตุทางธรรมชาติ คือการสึกกร่อนแล้ว ยังเกิดจากการเซาะของน้ำที่เกิดจากพายุที่เปลี่ยนจากเรือพายในอดีตมาเป็นเรือเครื่อง เช่นเรือหางยาว คลื่นจากเรือเหล่านี้จะกัดเซาะดินตามตลิ่งให้พังลง คลองที่เคยแคบก็จะกว้างขึ้น ทั้งเสียงของเรือก็ยังเป็นที่รำคาญแก่ชาวบ้านริมคลองทั่วไป บ้านเรือนที่เคยอยู่ริมน้ำก็จะถอยร่นลึกเข้าไป หน้าบ้านที่เคยหันหน้าสู่คลองก็จะหันหน้าสู่ถนนแทน สภาพธรรมชาติตามริมคลองเริ่มเปลี่ยนไป บ้านที่มีหัวสะพานน้ำยื่นออกไป ริมฝั่งที่เต็มไปด้วยกอผักบุ้ง ไม้ริมตลิ่งเพื่อป้องกันดินเบาบางไป ชาวบ้านจะทำเขื่อน ทั้งเขื่อนไม้และซีเมนต์ เพื่อป้องกันดินจากการกัดเซาะของน้ำ

แม้ว่าสภาพความเป็นอยู่ริมคลองจะเปลี่ยนไป แต่ลักษณะการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณต้น ๆ คลอง ซึ่งเมื่อน้ำเรือเข้าไปลึก ๆ แล้ว ก็จะพบสภาพที่คล้ายสภาพในอดีตอยู่มาก และเป็นสภาพธรรมชาติที่หาได้ยากในกรุงเทพฯ เหมาะที่จะใช้เป็นที่พักผ่อนและสัมผัสธรรมชาติได้ การเที่ยวตามคลองเพื่อการพักผ่อนนี้ได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดธนบุรี ซึ่งเป็นที่นิยมและรู้จักของชาวต่างประเทศด้วย

ที่มา

วิทยาลัยครูธนบุรี, *ธนบุรีถิ่นของเรา* โรงพิมพ์การศาสนา, กรุงเทพฯ 2522.

จากการบอกเล่าของคุณป้าแซ สุขปาณี อายุ 78 ปี

คุณพันทิพา สุขปาณี อายุ 53 ปี

คุณสังวาลย์ ปานชุมจิตร อายุ 63 ปี

*โสภารรณ ปานชุมจิตร*

ผู้สัมภาษณ์และเรียบเรียง

พิมพ์ที่โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร. 2511697

---

นายวันชัย ศิริชนะ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา มิถุนายน 2525

2506-93/1,000