

รถไฟราชัน กาญจนระวีนิช

คนไทยเราเรียกรถที่ต่อเป็นขบวนว่า รถไฟ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ให้คำอธิบายว่า รถไฟ คือ ิ รถที่พ่วงกันเป็นขบวนยาว ขับเคลื่อนโดยมีหัวจักรลากให้แล่นไปตามรางเหล็ก

คำว่ารถไฟคงจะมาจากหัวรถจักรไอน้ำที่ต้องใช้เชื้อเพลิงจุดไฟเผาหม้อน้ำเพื่อนำเอาพลังไอน้ำมาขับเคลื่อน ชาวไทยรู้จักเรือที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำมาก่อน เมื่อเห็นรถจักรไอน้ำลากขบวนรถ จึงเรียกว่ารถไฟ

กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ได้ทรงประพันธ์ไว้ในคำอธิบายเรื่องราชทูตไทยไปยุโรปในประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 29 ว่า ในรัชกาลที่ 3 นั้นมีผู้รู้ภาษาอังกฤษไม่กี่คน เช่น หม่อมราโชทัย หรือ ม.ร.ว. กระจ่าง ซึ่งเกิดในรัชกาลที่ 2 พ.ศ. 2362 และได้มีโอกาสเป็นล่ามเดินทางไปเมืองอังกฤษกับพระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม) ท่านผู้นี้ต่อมาได้รับแต่งตั้งเป็นอธิบดีผู้พิพากษาศาลต่างประเทศคนแรก ถึงแก่อนิจกรรมเมื่ออายุได้เกือบ 49 ปี ใน พ.ศ. 2410

ย

อีกผู้หนึ่งก็คือ นายดิศ หรือ ิ กัปตันดิคโ ซึ่งในรัชกาลที่ 4 ได้เป็นขุนปริชาชาญสมุท เป็นล่ามของเจ้านมณฑลเชียรพิทักษ์ ตรีทูตที่เดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรีกับอังกฤษ

นอกจากนั้นก็ยังมีคนไทยที่ออกไปเล่าเรียนในยุโรปในรัชกาลที่ 3 อีกผู้หนึ่งชื่อนายจุน ได้ออกไปเรียนอยู่ในเมืองอังกฤษ จนได้ประกาศนียบัตรเดินเรือทะเล ซึ่งได้เป็นล่ามของพระยามนตรีสุริยวงศ์ ราชทูตไทยด้วย

จึงพอจะเข้าใจได้ว่า คนไทยในยุครัตนโกสินทร์ที่เดินทางไปยุโรปได้รู้จักเรือกลไฟหรือเรือไฟมาก่อน คนไทยเช่น นายจุน ซึ่งเป็นกัปตันเรือ ก็อาจเป็นผู้ให้กำเนิดคำว่า ิ รถไฟ ิ ก็เป็นไปได้ ม.ร.ว. กระจ่าง หรือหม่อมราโชทัยได้ประพันธ์ เรื่องราชทูตไทยไปยุโรป ในปี พ.ศ. 2400 ไว้เกี่ยวกับรถไฟหลายตอน เช่นว่า ิ หนึ่งทางรถไฟที่ทำมาแต่เมืองอาเล็กซันเดรียก็ยังไม่แล้ว จะต้องจัดรถเทียมม้าและอูฐ บรรทุกเครื่องราชบรรณาการไปส่งจนถึงทางรถไฟ ทางสก็ยี่สิบห้าไมล์ คือพันร้อยยี่สิบห้าเส้น ถึงแล้วจึงจะได้บรรทุกรถไฟต่อไป ข้าพเจ้าให้จัดรถและอูฐเตรียมไว้พร้อมแล้ว กัปตันโกลแลแชน ให้ยิงสลุต 21 นัด เจ้าเมืองสุซอกก็ให้ยิงค่านับตอบ 21 นัด เหมือนกัน เวลาเช้าสี่โมงครึ่งพวกราชทูต กัปตันโกลแลแชน พร้อมกับลงเรือกลไฟเล็ก หน้าเรือบ้างพระจอมเกล้าท้าวทรงสุภะ ออกจากเรือรบเอนกวนเตอร์ ที่เรือรบเอนกวนเตอร์เสาหน้าข้างฝั่งข้างเผือก_____ ิ

นอกจากรถไฟในประเทศอียิปต์ ซึ่งเรียกว่า ิ อายรยุบโต ิ ในหนังสือของหม่อมราโชทัยแล้ว คณะราชทูตไทยในปี พ.ศ. 2400 ยังไม่มีโอกาสเดินทางโดยรถไฟในประเทศอังกฤษอีกหลายครั้ง และได้บรรยายไว้โดยละเอียดว่า ิ ยังรถวิเศษอีกอย่างหนึ่งคือ รถไฟสำหรับใช้ทางไกล ไปได้ตลอดทุกหัวเมืองที่อยู่ในเกาะเกรตบริเตน ทางรถไฟนั้นทำด้วยเหล็กเป็นทางตรง ถ้าถึงภูเขา ก็เจาะเป็นอุโมงค์ตลอดไปจนข้างโน้น ที่เป็นเนินต่าง ก็ตัดเนินลงเป็นทางราบเสมอดิน ถ้ามีแม่น้ำหรือคลอง ก่อกองสะพานค้ำข้าม ถ้าเป็นที่ลุ่มก็ถมขึ้นให้เป็นดอนเสมอ แล้วทำเป็นสองทางบ้างสี่ทางบ้างเคียงกันทางรถไฟทางหนึ่ง ทางรถม้าทางหนึ่ง ไม่ให้รวมทางด้วยกลัวจะโดนกัน ที่เรียกว่ารถไฟนั้นใช้จะเป็นรถไฟทุกรถหามิได้ เป็นรถไฟอยู่รถเดียวแต่รถหน้า แล้วลากรถอื่นไปได้ถึงยี่สิบรถเศษ บางทีจะไปเร็วก็ลากแต่่น้อยเพียงเจ็ดรถแปดรถ รถที่เดินเร็วเดินได้ไม่ลงทะเลสปีดไมล์ คือสองพันเจ็ดร้อยเส้นเป็นกำหนด รถเหล่านี้มีขอเหล็กเกี่ยวต่อ ๆ กันไป แต่จัดเป็นสี่ชนิด ชนิดที่หนึ่งนั้นกันเป็นสามห้อง ๆ หนึ่งนั่งได้สี่คน รวมสามห้องสิบสองคน พร้อมด้วยฟูกเบาะเมาะหมอน ทำด้วยแพรบ้าง บางทีทำด้วยสักหลาด และหนังฟอกอย่างดี ตามฝาใส่กระโจมติดไม้ไผ่กลม เข้าได้ ข้างในมีมู่ลี่แพรสำหรับบังแดด รถที่สองก็ทำเป็นสามห้องเหมือนกัน แต่ห้องหนึ่งนั่งได้หกคน ที่ทางไม่สูงเหมือนรถที่หนึ่ง ยังรถที่สามเป็นรถเลวไม่ได้กันห้อง รถอันหนึ่งมีอยู่แต่ห้องเดียว คนนั่งได้กว่ายี่สิบคนปนปะคละกันไป เก้าอี้ข้างในก็ไม่มีเบาะหมอนและไม่สู้สะอาดงดงาม อีกรถที่ 4 นั้นสำหรับบรรทุกของและสัตว์มีม้าและวัวเป็นต้น ในขณะที่รถไฟเดินอยู่นั้น จะมีคนมาขึ้นอยู่หรือต้อนไม่อันใดที่อยู่ริมทางก็ดี คนที่อยู่บนรถจะดูว่าคนผู้ใดต้อนอะไรก็ดูไม่ทันรู้จักชัดด้วยรถไปเร็วนัก ฯ ิ ที่ขีดเส้นใต้ไว้นั้นแสดงให้เห็นชัดว่าที่หม่อมราโชทัยพูดถึงถึงรถไฟก็คือ หัวรถจักรไอน้ำที่ลากขบวนรถต่างๆ ิ ขบวนราง

ในปี พ.ศ. 2400 ที่ประเทศอียิปต์และประเทศในยุโรปมีรถไฟนั้น ประเทศไทยยังไม่มีรถไฟใช้ เพราะรถไฟสายแรกของประเทศไทยนั้น คือรถไฟสายปากน้ำ จากหัวลำโพงในกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดสมุทรปราการเป็นระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ทางรถไฟสายนี้มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะเรือเดินทะเลในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นจำนวนมากต้องรอหน้าเพื่อจะผ่านสันดอนที่ปากน้ำจึงจะแล่นเข้ามากรุงเทพฯ ได้ เรือที่กินน้ำลึกก็ไม่สามารถเข้ามากรุงเทพฯ ได้ ต้องจอดนอกสันดอนรถไฟสายนี้จึงเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญ เริ่มสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2430 และเปิดใช้เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2435 (ค.ศ. 1893) ซึ่งเป็นปีสำคัญในประวัติศาสตร์ของประเทศสยาม ที่มีกรณีพิพาทสำคัญกับฝรั่งเศสจนต้องเสียดินแดนไปมาก ผู้ดำริและดำเนินการสร้างทางรถไฟสายนี้เป็นชาวต่างประเทศที่เข้ามารับราชการในประเทศไทย คือ พระชลยุทธโยธินทร์ (คอมโมดอร์ อังเดร เดอริชิว) และ พระนิเทศชลธี (กัปตัน แอลเฟรด ลอฟตัน) เดอริชิวนั้นเป็นผู้บังคับการทหารเรือที่ได้ปะทะกับเรือรบฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2436 ที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งฝรั่งเศสอ้างเป็นเหตุในการเรียกร้องดินแดนเขมรลาวตลอดจนค่าเสียหายต่าง ๆ ที่ไทยต้องปฏิบัติตามจนกว่าฝรั่งเศสจะยอมถอนทหารที่เข้ามาควบคุมจังหวัดบุรีไว้ ในขั้นต้นนั้นรถไฟสายปากน้ำใช้หัวรถจักรไอน้ำ 2 คัน สั่งจากบริษัทเคราส์ มูมิค เยอรมันนี่ (KRAUSS &

CO-MUNICH) โดยใช้ระบบ 0-4-OT สำหรับรางกว้าง 1 เมตร (METRE GAUGE) รถไฟสายนี้มีสถานีหยุดตามทาง 10 สถานี ใช้เวลาวิ่งประมาณ หนึ่งชั่วโมง ต่อมาเมื่อมีคนใช้รถไฟสายนี้มากขึ้น หลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งจึงได้เปลี่ยนใช้รถไฟแบบรถราง จึงเท่ากับแปรสภาพเป็นรถรางสายปากน้ำ หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ทางรัฐบาลได้เข้าไปปรับโอนกิจการ และเลิกใช้ในปี พ.ศ. 2502 (ค.ศ.1959) จึงเป็นที่น่าเสียดายอย่างยิ่งเพราะในปัจจุบันนี้ ชาวสมุทรปราการต้องใช้เวลาเดินทาง 2-3 ชั่วโมงเข้ามาหัวลำโพงและไม่มีความสะดวกในการเดินทาง

รถรางในกรุงเทพฯ นั้นได้เริ่มมีใช้ในสมัยเดียวกับรถไฟสายปากน้ำ ในระยะต้น ๆ นั้นใช้ม้าลาก แต่ต่อมาก็ใช้กำลังไฟฟ้า ฉะนั้นรถรางก็ควรจะอยู่ในรถขนส่งมวลชนประเภทเดียวกับรถไฟ รถรางในกรุงเทพฯ นั้น บริษัทของชาวเบลเยียมได้สร้างขึ้น ต่อมาได้เลิกใช้ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2511

สำหรับทางด้านรัฐบาลนั้นก็ได้เริ่มสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาเป็นสายแรก การที่เริ่มสร้างทางสายนี้เป็นสายแรกก็มิใช่เหตุผลประกอบหลายประการ ทางอังกฤษนั้น มีคนสนใจที่จะให้มีรถไฟจากสิงคโปร์ มาลายา และพม่า เชื่อมติดต่อกับประเทศไทย โดยเฉพาะนายโฮลท์ ฮอลเลทท์ (HOLT HALLETT) โ A THOUSAND MILES ON AN ELEPHANT IN THE SHAN STATES) ที่สนับสนุนให้สร้างทางรถไฟจากมะละแหม่ง (MOULMEIN) ในพม่าผ่านจังหวัดตากขึ้นไปจนถึงประเทศจีน ในยุคราชกาลที่ 5 นั้นสยามมีความสัมพันธ์เป็นอย่างดีกับประเทศเยอรมันนี่

เพราะเยอรมันนี่ไม่มียุบายที่จะพยายามขยายเมืองขึ้นในดินแดนสยามซึ่งถูกบีบรอบด้านจากฝรั่งเศสและอังกฤษ ในกรุงเทพฯ จึงมีที่ปรึกษาชาวเยอรมันนีอยู่หลายคน ที่ปรึกษาชาวเยอรมันนี่คนหนึ่งเป็นวิศวกรรถไฟ ชื่อ คาร์ล เบธเก (KARL BETHGE) ได้ถวายความเห็นว่าการสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐให้พันธิตพลอังกฤษ คือสายนครราชสีมา ก่อนสายเชียงใหม่ และให้ใช้รางขนาดมาตรฐานยุโรป ซึ่งกว้างกว่าทางรถไฟสายปากน้ำ ฉะนั้นผู้บัญชาการรถไฟแรก ๆ ของไทยจึงเป็นชาวเยอรมันนี่ คือนาย คาร์ล เบธเก, เฮอรัมนน์ เกิท์ส (HERMANN GEHRTS) และนายลูอิส ไวลเลอร์ (LUIS WEILER) ย อันเป็นผลให้รถไฟสายตะวันออกเฉียง

เหนือ สายตะวันออก และสายเหนือ เป็นรางระบบมาตรฐานทางรถไฟของรัฐบาลนั้นได้เริ่มพิธีเปิดโดย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ทรงเสด็จไปอยุธยาเป็นปฐมฤกษ์ ในปี พ.ศ. 2440 และเปิดเดินถึงนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2443 ส่วนทางรถไฟสายเหนือนั้นสร้างไปถึงเชียงใหม่ได้ ในปี พ.ศ. 2464 ทางรถไฟสายใต้ก็ได้เริ่มสร้างในปี พ.ศ. 2445 (ค.ศ.1901) จากธนบุรีไปจังหวัดเพชรบุรี เนื่องจากอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ที่อาจจะเชื่อมกับรถไฟมาลายา และพม่าในอิทธิพลอังกฤษ จึงเป็นรางกว้าง 1 เมตร เช่นเดียวกับรถไฟสายปากน้ำ ทางรถไฟสายใต้สร้างถึงจังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2458 และถึงป่าดงเบขาร์ ในปี พ.ศ. 2461

ในช่วงก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ในยุโรปนั้น ประเทศสยามจึงมีรถไฟของรัฐเป็นสองระบบ คือระบบใช้รางมาตรฐานยุโรปสำหรับสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออกและสายเหนือ ซึ่งใช้วิศวกรเยอรมันนี่เป็นส่วนใหญ่ ระบบที่สองใช้รางแคบ 1 เมตร สำหรับสายใต้ซึ่งใช้วิศวกรอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ วิศวกร ใบี่ รถนั่ง และรถสินค้าต่าง ๆ จึงใช้ด้วยกันไม่ได้ และทางรถก็ไม่เชื่อมต่อกัน ผู้โดยสารสายใต้ใช้สถานีธนบุรี ส่วนผู้โดยสารสายเหนือ ตะวันออก และตะวันออกเฉียงเหนือใช้สถานีหัวลำโพง ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งอังกฤษกับเยอรมันนีอยู่กันคนละฝ่ายวิศวกรรถไฟ จนกระทั่งวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 จึงได้มีการประชุมราชโองการแต่งตั้งให้พระนงเยาว์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการรถไฟ ควบคุมรถไฟทั้งสองระบบ และในเดือนกันยายน พ.ศ. 2462 หลังสงครามเมื่อฝ่ายพันธมิตรและอังกฤษได้ชนะสงครามปราบเยอรมันนี่ราบเรียบไปแล้ว จึงได้มีการตัดสินใจให้เปลี่ยนเป็นระบบรางแคบ 1 เมตรทั่วประเทศ เพราะใช้เงินน้อยกว่าที่จะเปลี่ยนเป็นระบบมาตรฐานยุโรปทั้งหมด

โครงการสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานีไปยังท่ามนุในจังหวัดพังงาเพื่อติดต่อกับภูเก็ตนั้น ได้สำรวจเสร็จก่อนปี พ.ศ. 2475 แต่หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองแล้ว คณะราษฎรซึ่งเข้ามาปกครองประเทศประกอบด้วยชาวภาคกลางเป็นส่วนใหญ่ จึงมิได้ให้ความสำคัญกับการสร้างทางรถไฟสายนี้ หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการรื้อฟื้นโครงการนี้ขึ้นอีก และเตรียมเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทาง แต่เมื่อสร้างได้เพียงแต่สถานี อ.ท่าขนอม ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีก็ให้หยุดชะงัก เพราะการใช้รถยนต์บรรทุกได้เข้ามาแข่งขันกับรถไฟ รถบรรทุกไม่ต้องซ่อมถนนจึงมีค่าใช้จ่ายถูกกว่ารถไฟที่ต้องซ่อมบำรุงทางเอง

การสร้างทางรถไฟได้ช่วยรวมภาคต่าง ๆ ในดินแดนสยามให้เกือบเป็นเอกภาพ ซึ่งต่อมาทางหลวงต่าง ๆ ได้เข้ามาทำหน้าที่แทนจึงเป็นเอกภาพ ภูเก็ตที่เคยแยกออกโดดเดี่ยวเพราะเป็นเกาะ ซึ่งอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นสำคัญ ก็ได้เปลี่ยนความรู้สึก เมื่อมีการขนส่งทางอากาศ และมีทางหลวงติดต่อกับทุกภาคของประเทศไทยทั้ง ๆ ที่ไม่มีทางรถไฟมาถึง

สำหรับทั่วโลกแล้ว รถที่ใช้วิ่งบนรางนั้น ได้เริ่มมีมาประมาณ 500 ปีแล้วโดยเริ่มใช้ในเหมืองถ่านหิน หรือเหมืองหินโดยใช้รางไม้และใช้สัตว์ลาก การใช้รางเหล็กนั้นได้เริ่มในปี พ.ศ.2310 (ค.ศ.1767) ในประเทศอังกฤษ ต่อมาในปี พ.ศ. 2354 (ค.ศ.1811) จึงได้มีการประดิษฐ์รางที่เป็นเฟืองซึ่งในได้เหมาะตามภูเขา ดังที่ปรากฏในประเทศสวิสเซอร์แลนด์ การใช้รางที่เป็นเฟืองนั้นสามารถติดตั้งได้ในระยะสั้นโดยใช้สายลวดดึงจากเครื่องที่ตั้งอยู่กับที่ ในปี พ.ศ. 2372 (ค.ศ. 1829) จึงได้มีการใช้หัวรถจักรไอน้ำแทนสัตว์ลากจูง หรือเครื่องตั้งอยู่กับที่ รถรางเคเบิลคาร์ (CABLE CAR) ในนครซานฟรานซิสโกเป็นตัวอย่างรถรางที่ใช้เครื่องอยู่กับที่ลากขึ้นเขา รางรถไฟหรือรถรางนั้นได้มีการพัฒนาให้แข็งแรง และใหญ่ขึ้นหนัก 20 กิโลกรัมต่อ 1 เมตร จนถึง 75.5-77 กิโลกรัมต่อ 1 เมตร ในปัจจุบัน

หลังสงครามโลกครั้งที่สองการใช้ระบบควบคุมการเดินทาง (CENTRALIZED TRAFFIC CONTROL โ CTC.) ได้ช่วยให้การจราจรทั้งหมดความจำเป็น การใช้ระบบควบคุมใหม่นี้ ในสหรัฐอเมริกา ทำให้สามารถเลิกใช้รางคู่ได้เป็นระยะ 70,800 กิโลเมตร ไม่นานนั้นก็ได้มีการใช้คอนกรีตแทนข้างในภูมิภาคที่หาไม้ได้ยาก แต่ในที่ซึ่งยังมีไม้อุดมสมบูรณ์ ก็ยังคงใช้ไม้ที่ซบหน้ายา หรือครีโอลด์ (CREOSOTE) อยู่ต่อไป

การใช้หัวรถจักรไอน้ำนั้นได้ประสบปัญหาหามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450 (ค.ศ.1907) เมื่อมีอุบัติเหตุควันในอุโมงค์ใต้ถนนพาร์ค อเวนิว (PARK AVENUE) ในนครนิวยอร์ก ทำให้ผู้โดยสารเดือดร้อนและป่วยไปตาม ๆ กัน จนกระทั่งนครนิวยอร์กได้ถูกประกาศเป็นเขตปลอดหัวรถจักรไอน้ำ รถจักรไอน้ำจึงถูกรถจักรดีเซลและไฟฟ้าเข้ามาแทนที่เช่นเดียวกันกับในประเทศไทย ในเวลา 50 ปีต่อมา

โครงการสร้างทางรถไฟหรือรถรางสายแรกของภูเก็ตนั้น เป็นโครงการของพระยารัษฎานุประดิษฐ์ เทศาภิบาลภูเก็ต ในปี พ.ศ. 2452

ที่จะใช้เงินชดเชยจากบริษัททุ่งคาฮาเบอร์ ฟิน เดรดอิงก์มีปานี จำนวน 300,000 เหรียญมาลาชา

สร้างถนนและรถรางจากแหลมโต๊ะขุนมายังเมืองทุ่งคาเป็นระยะทางประมาณ 150 เส้น เงินชดเชยนี้เป็นค่าตอบแทนการขุดคลองร่องน้ำในอำเภอทุ่งคา ซึ่งไม่สามารถทำได้ เพราะไม่มีการป้องกันมิให้ทรายจากเหมืองหาบไหลลงสู่ร่องน้ำได้ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ จึงได้คิดโครงการใหม่ให้ใช้บริเวณใกล้เคียงเกาะตะพานน้อยเป็นที่จอดเรือ โดยสร้างระบบขนส่งขึ้นใหม่ ซึ่งจะมีทั้งถนนและรถราง ดังที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ได้ทรงเขียนไว้ว่า โ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ ได้คิดแก้ไขหลายอย่าง ก็ไม่สามารถที่จะกันทรายมิให้ไหลลงไปที่ขุดร่องได้ จึงเปลี่ยนความคิดใหม่จะเรียกเอาเป็นตุ๋นเงิน โ คอมเมนเสชั่น โ

จากบริษัทแทนชูดรอง

เอาเงินนั้นไปทำท่าจอดเรือที่เกาะตะพานน้อยซึ่งเป็นอ่าวน้ำลึกและอยู่ห่างพ้นจากสายน้ำที่ทรายไหลและจะทำถนนจากท่าเรือนั้นใช้รถยนต์และทำรถรางเข้ามาจนถึงเมื่อ ภูเก็ต ประมาณระยะทางสัก 150 เส้น พระยารัษฎานุประดิษฐ์ ได้เคยพาหม่อมฉันไปตรวจดูที่ซึ่ง

จะทำท่าจอดเรือนั้น หม่อมฉันก็เห็นชอบด้วย แต่ยังไม่ทันลงมือทำ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ถึงแก่อนิจกรรม หม่อมฉันก็ออกจากกระทรวงมหาดไทย

ความคิดเป็นอันระงับตลอดรัชกาลที่ 6 ถึงรัชกาลที่ 7 หม่อมฉันเสด็จพิเศษ ออกไปเป็นสมุหเทศาภิบาล ไปเห็นความลำบากเรื่องขึ้นเมืองภูเก็ต

และไปทราบความคิดของพระยารัษฎานุประดิษฐ์เห็นชอบด้วยให้ทำถนนและท่าจอดเรือที่เกาะตะพานน้อย แต่พอใช้ได้ทันรับเสด็จสมเด็จพระปกเกล้าฯ เสด็จขึ้นทางนั้น หม่อมฉันก็ได้ตามเสด็จไปด้วย แต่ต่อมาจะเป็นด้วยไม่มีเงินหรือเพราะเหตุอื่นใด หม่อมฉันไม่ทราบ มิได้ทำการให้สำเร็จก็เลยเลิกร่างค้างต่อมาจนบัดนี้โ

ศาสนสมเด็จ ของสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ ยังได้กล่าวได้อีกตอนหนึ่งว่า โ มีการที่เกิดขึ้น เมื่อพระยารัษฎานุประดิษฐ์ ถึงแก่อนิจกรรมแล้วอีกเรื่องหนึ่ง

ซึ่งทำให้บ้านเมืองเสื่อมทราม พอหม่อมฉันออกจากกระทรวงมหาดไทยแล้วกรมแรกก็ย้ายกลับไปขึ้นกระทรวงเกษตราธิการ เจ้าพระยาพลเทพฯ

เสนาบดีกระทรวงนั้นออกไปตรวจราชการถึงเมืองภูเก็ต ไปทราบว่ามีเงิน โ คอมเมนเสชั่น โ ที่ได้จากพวกทำเหมืองแร่ครั้งพระยารัษฎานุประดิษฐ์

ฝากเอาไว้ในคลังกว่าสองแสนบาท เจ้าพระยาพลเทพฯ สั่งให้ผลัดเงินนั้นส่งพระคลัง เหมือนอย่างว่าเจ้าพระยาพลเทพฯ ออกไปพบเงินหลวง ซึ่งพระยารัษฎานุประดิษฐ์

ยกยกเอาไว้ใช้สอยตามอำเภอใจ เวลานั้นหม่อมฉันก็ไม่มีโอกาสที่จะชี้แจงทักท้วงอย่างไร เพราะไม่ได้นั่งในที่ประชุมเสนาบดีและไม่มีใครได้ถาม

แต่นั้นก็ไม่มีทุนที่จะบำรุงบ้านเมือง ใช้แต่เท่านั้นหน้าที่มหาดไทยอันเป็นพนักงานปกครองบ้านเมือง

กับหน้าที่เกษตราธิการอันเป็นพนักงานเรื่องเหมืองแร่ก็แตกกันไปเป็นต่างพวกต่างกระทรวง ไม่ได้รวมอยู่ในอำนาจสมุหเทศาภิบาลเหมือนแต่ก่อนโ

ทั้งนี้จึงเป็นเหตุทำให้ ภูเก็ตต้องอากัฟไม่มีเงินสร้างทางรถรางสายแหลมโต๊ะขุนมาถึงเมืองทุ่งคา ถ้าภูเก็ตได้มีโอกาสเริ่มสร้างรถรางตั้งแต่สมัยนั้น

ก็ไม่แน่ว่าในสมัยนี้อาจมีรถยนต์รางหรือรถไฟเป็นเครือข่ายเชื่อมหมู่บ้านต่างๆ จากเหนือจดใต้เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัย

ไม่ต้องประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

เอกสารอ้างอิง

1) ศาสตราจารย์ โ สมเด็จเจ้าฟ้า กรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ และสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ

ย